Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2022-02-16

RS 2021-0977

Regionstyrelsen

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningens motivering

Regionsrådsberedningen instämmer med Regiondirektörens tjänsteutlåtande och ser mycket positivt på att Sigtuna kommun har en tydlig ambition att stadsutveckla i kollektivnära lägen. Dock saknar förslagen om markanvändning i delar av Arlandaområdet, som specificerats för utveckling av besöksintensiva verksamheter och stora kvantiteter arbetsplatser, idag kollektivtrafik. Det förutsätter stora investeringar i ny kollektivtrafik vilka idag saknar finansiering och ligger längre fram i tiden än planerad verksamhetsutveckling. En hållbar trafikförsörjning till Arlanda är sedan tidigare en känd utmaning, där Region Stockholm ser stora behov, men även den hållbara trafikförsörjningen inom den regionala kärnan Märsta-Arlanda, som idag har ett högt bilberoende, behöver stärkas. Därför vill regionrådsberedningen tillägga att Sigtuna kommun behöver föra en närmre dialog med Region Stockholm kring dessa frågor.

Vidare menar regionrådsberedningen att det i översiktsplanen behövs en beskrivning av ställningstagandena och förhållningssätten för de gröna kilarna givet föreslagen utveckling.

Beslutsunderlag

1. Gemensamt tjänsteutlåtande
2. Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
3. Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
4. Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande den 15 februari 2022
5. Kulturnämndens yttrande den 16 februari 2022
6. Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 17 februari 2022
7. Trafiknämndens yttrande den 15 februari 2022

Irene Svenonius Gustav Hemming

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-25

RS 2021-0977
TRN 2021-0233
HSN 2021-2729
TN 2021-0453
KN 2021/1305

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet som pågick mellan den 16 april och den 14 juni 2021 (TRN 2021-0126).
Region Stockholm är överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan. Förslaget ligger i många avseenden i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084), men några frågor kan med fördel förtydligas. Det gäller framförallt utmaningar kopplade till samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, förutsättningar för kollektivtrafiken och intrång i grönstrukturen.

Bakgrund
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022, till Region Stockholm för yttrande.

Förslaget till översiktsplan sträcker sig till 2035 och grundar sig på tre utvecklingsinriktningar för kommunens utveckling:

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

Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet våren 2021 (TRN 2021-0126). Sedan samrådet har översiktsplanen reviderats med hänsyn till de synpunkter som inkom under samrådet samt med hänsyn till de nya planeringsunderlag som tagits fram under perioden.

Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande..

Utgångspunkter för Region Stockholms yttrande är ställningstaganden i RUFS 2050, liksom synpunkterna i Region Stockholms yttranden över samrådsförslaget (TRN 2021–0126).

Region Stockholms yttrande

Region Stockholm ställer sig fortsatt överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan och anser att översiktsplanen i flera avseenden ligger i linje med RUFS 2050. Det finns några frågor som med fördel kan förtydligas.

Tidsperspektivet

Översiktsplanen har ett tidsperspektiv som sträcker sig till 2035. Region Stockholm anser att flera frågor som hanteras i översiktsplanen har ett längre tidsperspektiv än 2035. Det handlar framförallt om de infrastruktur- och kollektivtrafikinvesteringar som föreslås i översiktsplanen. Det skulle vara en styrka om översiktsplanens tidshorisont justerades för att bättre gå i linje med föreslagen transportinfrastruktur och med RUFS 2050 och dess styrdokument. En önskvärd komplettering vore annars om översiktsplanen kunde beskriva de konsekvenser som kommunen ser i och med att planen inte sträcker sig till år 2050.

Mellankommunala frågor av regional betydelse

Region Stockholm ser positivt på att avsnittet om mellankommunala frågor kompletterats med Brista kraftvärmeverk, men saknar fortfarande en

beskrivning av masshantering som mellankommunal fråga och hur kommunen ser på de platser för masshantering som pekas ut i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.

Markanvändning

Samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus att stadsutveckla i kollektivtrafiknära lägen, att gynna hållbara resval och att värna om natur- och kulturmiljöer. Region Stockholm anser däremot inte att översiktsplanens ambitioner avspeglas lika tydligt i kommunens förslag till markanvändning. I översiktsplanen föreslås besöksintensiva verksamheter och stora kvantiteter arbetsplatser i delar av Arlandaområdet som idag saknar kollektivtrafik. Föreslagen markanvändning förutsätter stora investeringar i ny kollektivtrafik vilka idag saknar finansiering och ligger längre fram i tiden än planerad verksamhetsutveckling. Region Stockholm ser med hänvisning till detta en risk att föreslagen markanvändning genererar ett ökat bilresande, ökade utsläpp och försämrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Det är i detta sammanhang en brist att trafikutredningen för Arlanda-Märsta inte färdigställts och således inte utgör ett underlag till översiktsplanens granskningsversion, vilket utlovats i samrådsförslaget.

För att nå en hållbar samhällsutveckling i enlighet med RUFS 2050 och i enlighet med översiktsplanens intentioner, bör bebyggelseutvecklingen utvecklas parallellt med transportinfrastrukturen. Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanens del ”attraktiva och klimatsmarta trafiksystem” kompletterats med en skrivning att viktiga infrastruktur-åtgärder ska vidtas innan större exploateringar påbörjas. Region Stockholm anser att det skulle vara en styrka om ovanstående skrivning och förhållningssätt fördes in som en planeringsinriktning för den regionala stadskärnans utveckling på sid 41 i översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta
I översiktsplanen anges att tidigare uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för den regionala stadskärnan har inarbetats i översiktsplanens kapitel om den regionala stadskärnan. Region Stockholm ser fortsatt att beskrivningen i översiktsplanen inte hanterar de strategiska frågor som borde hanteras för den regionala stadskärnans utveckling. Region Stockholm anser att frågor om samplanering mellan bebyggelse-

och transportinfrastruktur, etappvis utbyggnad, samt genomförande och konsekvenser av föreslagna åtgärder behöver hanteras samlat för den regionala stadskärnan och är svåra att hantera inom ramen för enskilda detaljplaner.

Avgränsning av den regionala stadskärnan Arlanda- Märsta
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus på en flerkärnig region och att utveckla den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, vilket stämmer väl med inriktningen i RUFS 2050. Översiktsplanen föreslår däremot en ny, utvidgad avgränsning av den regionala stadskärnan än den som redovisas i RUFS 2050. Sigtuna kommun anser bland annat att de funktioner som är av betydelse för Arlanda flygplats ska ingå i den regionala stadskärnan, så som exempelvis logistikområdet Rosersberg och bränsledepån till Arlanda flygplats.

Region Stockholm anser inte att de motiv som anges i översiktsplanen utgör skäl till att utöka kärnan geografiskt. Vidare anser Region Stockholm att den markanvändning som föreslås inom den utökade kärnan inte går i linje med förhållningssätten i RUFS 2050 med avseende på att utveckla täta, sammanlänkande regionala stadskärnor med urbana kvaliteter i kollektivtrafiknära lägen.

Kollektivtrafik

Föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan
Region Stockholm delar kommunens ståndpunkt att trafikeringen på Arlandabanan behöver ses över för att öka kollektivtrafiktillgängligheten till föreslagna arbetsplatsområden inom Arlanda. Region Stockholm vill understryka att Region Stockholm som kollektivtrafikmyndighet inte ansvarar för investeringar i föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan. Möjlighet till finansiering av föreslagna stationslägen behöver studeras tillsammans med berörda aktörer och inom ramen för pågående detaljplanering.

Trafikutredning för Arlanda-Märsta
Region Stockholm saknar den utredning som ska analysera hur trafikalstringen med bil, lastbil, kollektivtrafik, gång- och cykel kommer att se ut utifrån framtida markanvändning. Region Stockholmser det som nödvändigt för att kunna bedöma konsekvenser för kollektivtrafiken och övriga transporter fullt ut. Region Stockholm ställer sig därmed frågande, i

avsaknad av detta underlag, till vad formuleringar i planen som lyfter behov av ökad turtäthet, tillgänglighet, säkerhet och korta restider grundar sig i.

Framkomlighet för kollektivtrafiken
Region Stockholm anser att det vore önskvärt om översiktsplanens del om ”trafik och mobilitet” kompletterades med information om att framkomlighet för kollektivtrafik ska säkerställas i utbyggnad av nya områden där kollektivtrafik ska bedrivas.

Grönstruktur
Region Stockholm stödjer översiktsplanens inriktning att en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas. Region Stockholm noterar däremot att bebyggelseutveckling delvis föreslås inom den regionala grönstrukturen, bland annat inom Eneby och Granby samt i Västra Steninge slottsby, ett objekt som tillkommit efter samrådet.

Utvecklingen inom Västra Steninge Slottsby och Eneby föreslås delvis inom den regionala grönstrukturen istället för i de angränsande sekundära bebyggelselägen som finns utpekade i RUFS 2050. Motiven till de utpekade bebyggelselägena i översiktsplanen är att Sigtuna kommun bedömer att redovisade lägen i högre grad värnar om grönstrukturens värden och samband än om utvecklingen skett inom de sekundära bebyggelselägena i RUFS 2050, där de ekologiska värden är höga, framförallt i Eneby. Region Stockholm ser det som önskvärt att översiktsplanen i dessa avseenden kompletteras med en beskrivning av hur ställningstagandena och förhållningssätten för de gröna kilarna, i RUFS 2050, avses vägas in i föreslagen utveckling. Detta gäller också för de gröna svaga samband av klass 2 och 3 som påverkas och som finns i anslutning till nämnda områden samt mellan Märsta och Arlandastad och vidare norrut upp genom utvecklingsområdena öster om Märsta station.

Landsbygdsutveckling
Översiktsplanen pekar ut så kallade servicenoder på landsbygden där utveckling i anslutning till befintlig bebyggelse ska ske i syfte att motverka utspridd bebyggelse på landsbygden och i syfte att värna om jordbruksmarken i kommunen. Region Stockholm stödjer en restriktiv utveckling på landsbygden men vill betona att servicenoderna inte får förväxlas med de serviceorter eller landsbygdsnoder som redovisas i regionplanen, RUFS 2050, och att Region Stockholm inte kan säkerställa god kollektivtrafik i dessa lägen.

Folkhälsa
Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en av de avgörande förutsättningarna för en hållbar utveckling av alla aspekter av samhället. Region Stockholm ser att Sigtuna kommun med fördel kan föra ett resonemang i översiktsplanen om hur förslaget bidrar till hälsofrämjande, både på individ- och befolkningsnivå.

Kulturmiljö
Region Stockholm vill lyfta fram behovet av att integrera kultur och kulturmiljöer med bebyggelseplaneringen och som en resurs i samhällsplaneringen, vilket är i linje med RUFS 2050 och dess bilaga Kulturstrategi för stockholmsregionen. Region Stockholm välkomnar kommunens ambition att komplettera sitt kulturminnesvårdsprogram från 1985 och föreslår att översiktsplanen påtalar att ett nytt kunskapsunderlag kommer att utarbetas och att de miljöer och byggnader som finns inkluderade i kulturminnesvårds programmet kan komma att revideras och kompletteras.

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

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag

1. Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
3. Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande den 15 februari 2022
4. Kulturnämndens yttrande den 16 februari 2022
5. Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 17 februari 2022
6. Trafiknämndens yttrande den 15 februari 2022

Beslutsexpediering

1. Sigtuna kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-25
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-25
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-25
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-25



Granskningshandling

December 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 18

Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem 22

Robusta och gröna livsmiljöer 24

Mark- och vattenanvändning 27

Mark- och vattenanvändningskarta 28

Geografiska områden 32

Märsta 32

Regionala stadskärnan Arlanda-Märsta 36

Sigtuna 42

Rosersberg 44

Landsbygden 48

Befolkning och bostäder 54

Arbete och näringsliv 58

Mötesplatser 62

Grön infrastruktur 66

Kulturmiljö 76

Trafik och mobilitet 82

Tekniska anläggningar 90

Klimatanpassning, hälsa och säkerhet 96

Regionala och mellankommunala intressen 106

Riksintressen och andra värden 109

Riksintressen 110

Andra värden 124

Sammanfattning av hållbarhetskonsekvensbeskrivning 130

Ordförklaringar 132

Planeringsunderlag 134



Foto: Rosie Alm

Förord

Välkommen! Sigtuna kommun har efter samrådet nu tagit fram ett granskningsförslag till ny översiktsplan – *Översiktsplan 2022*. De synpunkter som inkom under samrådstiden våren 2021 har i möjligaste mån arbetats in i granskningsförslaget. En samrådsredogörelse med sammanfattning av samrådssynpunkter och kommunens svar finns tillgänglig på kommunens webbplats tillsammans med själva planförslaget.

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 på granskningsförslaget och ta möjligheten att påverka kommunens långsiktiga utveckling. Dessa kommer vara viktiga inför att ta fram det slutliga antagandeförslaget som tas fram under 2022.

Vi ser fram emot dina synpunkter!

Mats Weibull

Vice ordförande i kommunstyrelsen



Om översiktsplan 2022

INLEDNING

Välkommen till Sigtuna kommuns granskningsförslag 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 granskningstiden 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 samråds- och granskningsförslaget 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. Översiktsplanen kommer att vara helt digital efter antagandet och ligga till grund för kommunens kontinuerliga planering.



Foto: Rosie Alm

Granskning pågår mellan den 6 december 2021 till och med den 14 februari 2022.

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 som ligger till grund för planförslaget 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.

I ÖP2022 har de globala hållbarhetmålen brutits ner till utvecklingsinriktningar, utpekanden i mark- och vattenanvändningskartan och planeringsinriktningar.



Figur 1 Illustration granskningsförslag 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 granskning värderas inte av granskningsförslaget utan hanteras som givna förutsättningar.

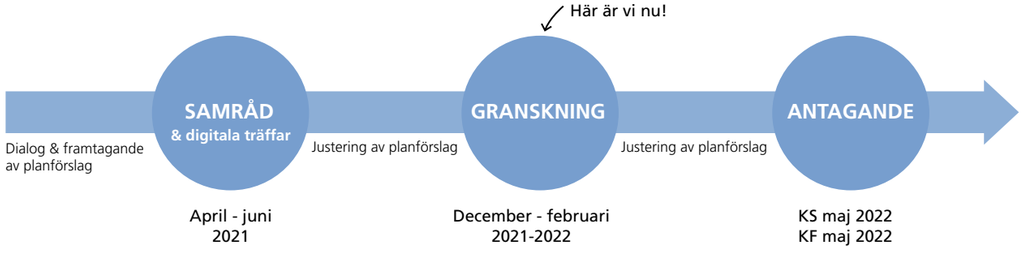
SÅ HÄR LÄSER DU PLANFÖRSLAGET

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 granskningsförslaget ÖP2022 på gällande ÖP2014.

Ett tidigare uppdrag om att ta fram en ny fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta har inarbetats i ÖP2022. Området har fått en detaljerad beskrivning av önskad utveckling inom Arlanda-Märsta. Befintlig fördjupad översiktsplan för Arlandaområdet från 2006 upphör att gälla när ÖP2022 antas. De tekniska beskrivningarna kan användas som underlag för framtida dokument som rör den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Behovet att samordna investeringar inom den regionala stadskärnan hanteras i ett första skede utanför ramen för plan- och bygglagen, genom andra samarbetsprocesser.

Granskningsförslaget finns i pdf-format och som digital översiktsplan på Sigtuna kommuns hemsida. Texterna är desamma i tryck och på hemsidan. I digitala ÖP kan kartlager grupperas på olika sätt, och det finns något fler kartlager med information som inte inrymts i den tryckta versionen, särskilt rörande vattenplanering och grönstruktur.



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

SÅ HÄR DELTAR DU I GRANSKNINGEN

Granskningen för översiktsplanen pågår från den 6 december 2021 till och med den 14 februari 2022.

Vi ser fram emot att ta del av dina synpunkter, tankar och idéer!

Detaljerad information om hur granskningen går till och vilka aktiviteter som anordnas under granskningstiden 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-granskning" i ämnesraden.

Webbformulär: www.sigtuna.se/oversiktsplan

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

Granskningen för översiktsplanen pågår från den 6 december 2021 till och med den 14 februari 2022.

Samrådets yttranden med kommunens svar finns redovisade i en samrådsredogörelse som du kan hitta på www.sigtuna.se/oversiktsplan. Synpunkter från samrådsskedet har arbetats in i granskningshandlingen.

Efter att planförslaget omarbetats ytterligare något efter granskningen beslutar kommunfullmäktige om att anta planen. Översiktsplanen kommer att finnas i digital form efter antagandet.

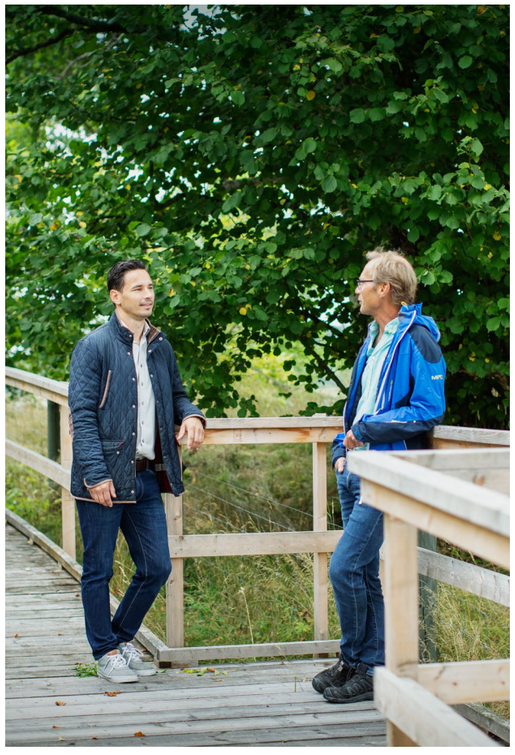


Foto: Rosie Alm

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.



Foto: Rosie Alm

Figur 3 Illustration förhållningssätt till hållbar utveckling.

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. Genom att planförslaget pekar ut bebyggelseutveckling i lägen med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig fysisk infrastruktur samt offentlig och kommersiell service, skapas förutsättningar för att både minimera kommunens klimatpåverkan och att främja ett livskraftigt och diversifierat näringsliv. 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. Här är samarbete mellan parter och aktörer av största vikt för att samordna utbyggnad av kollektivtrafiken med utbyggnadsplanerna för att inte äventyra regionens klimatmål.

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 att 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.

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 uppnås 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 som FN:s medlemsländer enades om 2015.

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 samhällsuvecklingen.

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 utvecklings-inriktning

Mot Uppsala

Knivsta kommun

Norrtälje kommun

Håbo kommun

Skepptuna

E4

Arlandabanan

Ostkustbanan

Lunda

Odensala

Arlanda flygplats

Granby

263

Venngarn

Garnsviken

Sigtuna

Märsta

Mälaren

Upplands-Bro kommun

Rosersberg

Fysingen

Vallentuna kommun

Upplands Väsby kommun

Mot Stockholm

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 och klimat. 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

En regional nod är en nod som har betydelse som katalysator och dragkraft för regionen. Märsta pekas ut som detta, med stöd i RUFS 2050 som pekar ut Arlanda-Märsta som en regional stadskärna. Arlanda pekas ut som nationell kommunikationsnod, se under kommunikation.

Kommundelsnod

Orter som har eller planeras att få en centralorts eller en regional nods funktioner men som inte är en centralort. Kommundelsnoder är centrum för en del av kommunen. Sigtuna stad och Rosersberg pekas ut som detta.

Servicenod på landsbygden

Servicenoder försörjer en mindre del av kommunen och med samhällsservice och/eller handel. De är av betydelse för en levande landsbygd. Servicenoder finns också med i mark- och vattenanvändningskartan och specificeras närmare där.

Utbyggnadsinriktning

Utbyggnadsriktningen visar längs vilken stäckning som bebyggelsen lämpligen bör expandera. I Sigtuna kommuns fall handlar det om att bygga i stråket mellan Sigtuna och Märsta/Arlanda, vilket bland annat stärker möjligheten till kollektiv pendling.

Utbyggnadsområde

Motsvarar utbyggnadsriktning men med ungefärlig områdesutbredning.

NATUR OCH FRILUFTSLIV

Viktiga funktioner för natur och friluftsliv

Kärnområden med höga värden för natur och friluftsliv. Extra viktiga att värna om. Motsvarar i huvudsak värdekärnor utpekade i RUFS 2050.

Sammanhängande område för natur och friluftsliv, landområde

Av värde för natur och friluftsliv, där ett viktigt värde är just att området är sammanhängande. Avser område på land och mindre sjöar inom områdena.

Sammanhängande område för natur och friluftsliv, vattenområde

Av värde för natur och friluftsliv, där ett viktigt värde är just att området är sammanhängande. Avser område på vatten.

Viktigt samband för natur och friluftsliv

Har funktionen att knyta samman områden av värde för natur och friluftsliv såväl på land som i vatten.

Särskilt värdefulla jordbrukslandskap

Jordbrukslandskap med särskilt höga natur- och/eller kulturvärden.

KOMMUNIKATION

Kommunikationsnod, nationell

Nationellt betydelsefull nod för kommunikationer, i form av Arlanda flygplats.

Kommunikationsnod

Regionalt eller kommunalt betydelsefull nod motsvarande bytespunkt för kollektivtrafik; spår och/eller buss.

Kommunikationsnod - föreslagen

Föreslagen regional eller kommunal betydelsefull nod motsvarande bytespunkt för kollektivtrafik; spår och/eller buss.

Kombiterminal

Omlastningspunkt för gods. Den som pekas ut i denna översiktsplan består av kombiterminal mellan tåg och lastbil.

Kommunikationslänk, gods

Schematiskt utpekad kommunikationslänk för gods.

Kommunikationslänk, väg

Förbindelse för i huvudsak persontrafik.

Kommunikationslänk, spår

Förbindelse för spårtrafik, befintlig.

Kommunikationslänk, spår - föreslagen

Förbindelse för spårtrafik, föreslagen på lång sikt.

Arlanda flygplats

Civil flygplats, av nationell betydelse.

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 och ett förändrat klimat. 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 kan vara ett sätt 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 ett aktivt näringsliv med stora utvecklingsmöjligheter i goda kollektivtrafiklägen och med flygplats Arlanda inom kommunen.

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.

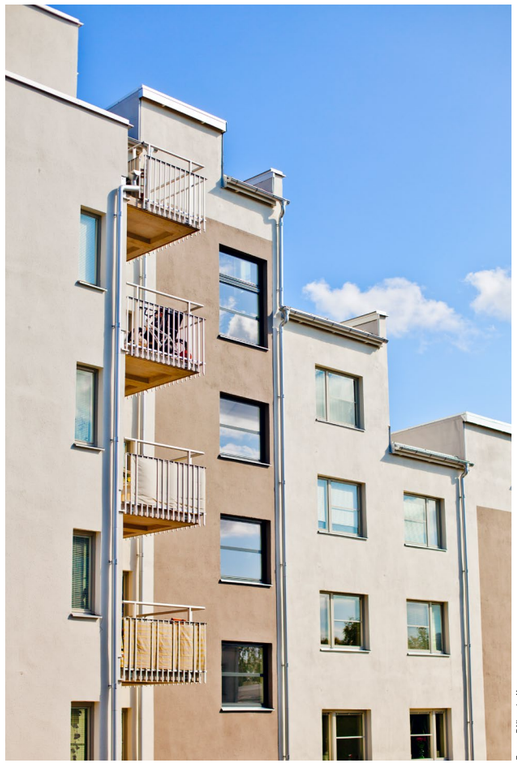


Foto: Björn Lejon

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.



Foto: Björn Leijon

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. Riktlinjer för en samlad bedömning av jordbruksmarkens värden och en bedömning av påverkan på jordbruksmark och jordbruksdrift finns i planeringsunderlaget *Jordbruksmark i den fysiska planeringen*. 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. Som underlag till översiktsplanen har kommunen tagit fram en översiktlig lokaliseringsutredning gällande bostadsbebyggelse på jordbruksmark, som en del i prövningen av hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 4 §. I utredningen belyses konsekvenser ur allmän synpunkt av de olika alternativen. 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. De bortvalda alternativen kan också vara olämpliga på grund av exempelvis flyg- och skottbullerrestriktioner och översvämningsrisk.

Sammanfattningsvis visar lokaliseringsutredningen att bebyggelse i stationsnära läge i Märsta, Rosersberg och på sikt också i Odensala, samt i Eneby som ligger strategiskt mellan Sigtuna och Märsta och i närheten av befintlig infrastruktur och service, inte kan tillgodoses på tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Vidare föreslås två bebyggelseområden där jordbruksmark inte berörs; Västra Steninge slottsby och Hällsboskogen.

I Västra Sjudargården, Granby, Venngarn och Skepptuna finns eventuellt förutsättningar för att exploatering inom området delvis kan ske på annan mark än jordbruksmark. För att veta om detta är möjligt behöver dock en avvägning göras i respektive detaljplan som inkluderar olika alternativa lokaliseringar inom områdena.

För övrig bebyggelse som inte utgör bostadsbebyggelse eller servicenoder behöver liknande lokaliseringsutredningar göras i den fortsatta detaljplaneringen. Dessa kan dock göras på ett lokalt plan då både bostadsområden och andra områden som pekas ut i denna översiktsplan har lokaliseringsprövats på översiktsplanenivå.

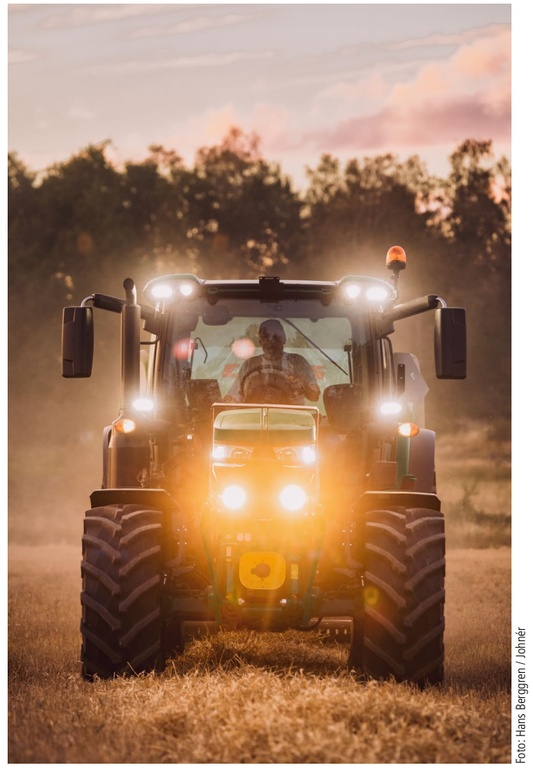


Foto: Hans Berggren / Johnér

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.

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. Viktigt är att nödvändiga infrastrukturåtgärder vidtas innan större exploatering för att undvika bristande tillgänglighet, kapacitetsbrist och framkomlighetsproblem i kollektivtrafik och på vägnät.

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 kapitlet *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 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 kapitlet *Trafik och mobilitet*.

Trafikbehoven i den regionala stadskärnan ska utredas

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.

En utredning 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 kommande kontinuerlig översiktsplanering.

HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

Sigtuna kommun är med Arlanda flygplats, Rosersberg kombiterminal och central väg- och järnvägsinfrastruktur ett attraktivt lokaliseringsalternativ för logistikintensiva



Foto: Kari Kohvakka

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.

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, värderas och utvecklas.



Foto: Rosie Alm

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

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, både genom ekologisk funktion och upplevelsevärden. 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. Allmänhetens tillgång till kommunens stränder ska bibehållas och utveckling ska ske på ett varsamt sätt som värnar strandskyddets syfte. Användningen av stränderna ska tillvaratas för att ge möjlighet till både avkoppling, aktivitet och friluftsliv samt ge goda livsvillkor för djur- och växtliv 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. Bevarade värdefulla natur- och friluftslivsområden ger identitet, attraktivitet och funktion och ska därför ingå som en utgångspunkt i bebyggelseutvecklingen. Vid påverkan på natur- och friluftslivsområden ska de värderas. I de undantagsfall som värdefulla natur- och friluftsområden påverkas ska anpassningar genomföras för att minimera negativ påverkan.

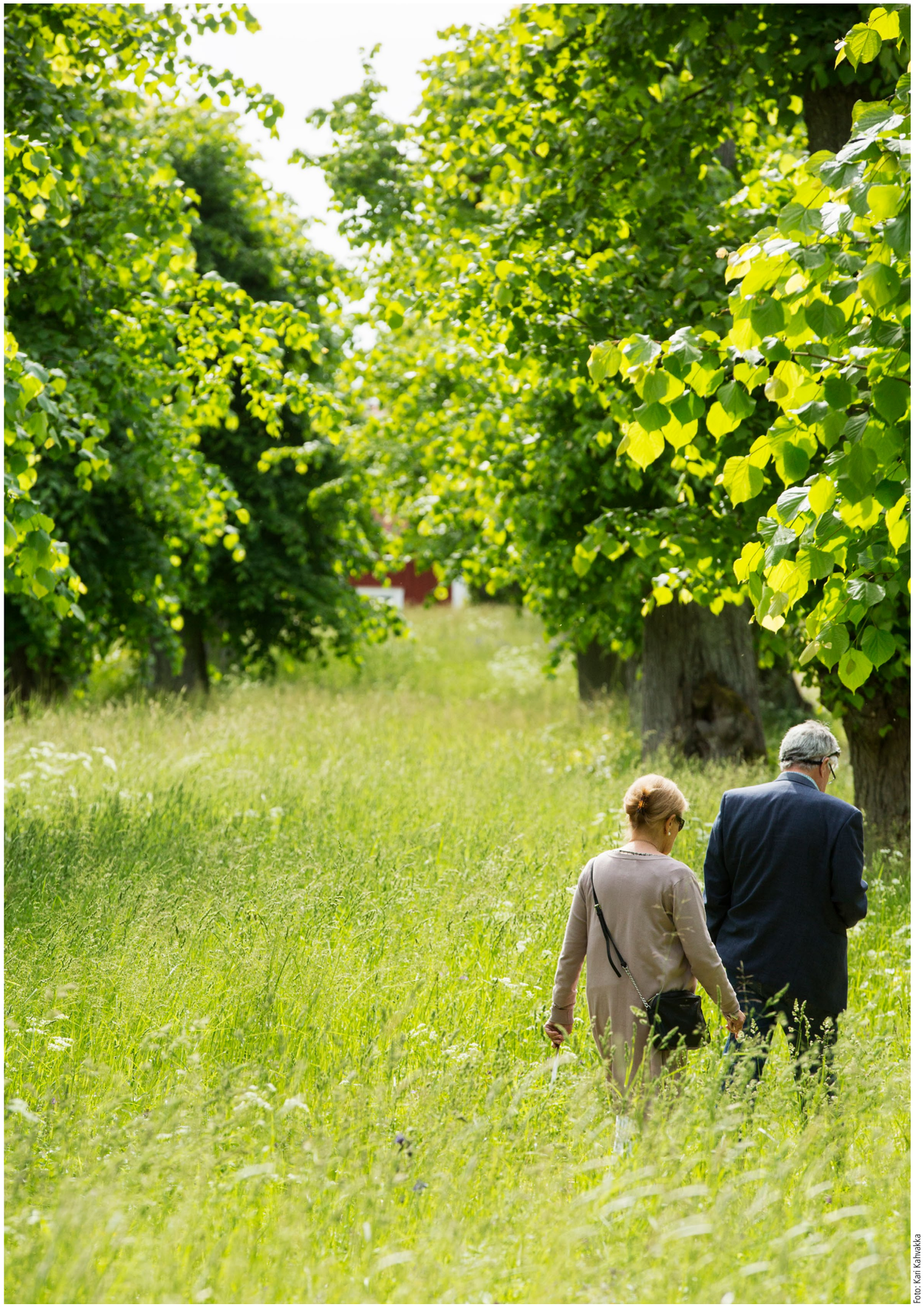


Foto: Kari Kahvakka

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

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 i detaljplan. 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.

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.

Underkategorier:

Kraftledning

NATUR OCH FRILUFTSLIV

Natur och friluftsliv. Större sammanhängande områden med höga värden för friluftsliv, natur- och kulturmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Naturreservaten är allmänt tillgängliga och kan innehålla övernattningsmöjlighet för det rörliga friluftslivet, skidspår, vandringsleder, motionsslingor med mera. Områdena har 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.

Underkategori:

Grundvattenförekomster

Stockholmsåsen

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

Servicenod på landsbygden. Avser by eller samhälle med viss tillgång till kollektivtrafik och service. Här ser kommunen att bibehållen eller utvecklad service prioriteras som främjar en levande landsbygd. Eventuell utveckling ska koncentreras till servicenoderna. För mer information om inriktning för respektive servicenod, se avsnitt Landsbygd.

REGIONAL STADSKÄRNA

Arlanda-Märsta pekas ut som regional stadskärna i RUFS 2050. De är stadskärnor i länet, som kan komplettera varandra och den centrala stadskärnan med service, arbetsplatser och boende. Syftet är uppnå en flerkärnig region med tätare stadskärnor.

Utvidgning av den regionala stadskärnan

Sigtuna kommuns förslag till utvidgning av den regionala stadskärnan till att innefatta Rosersberg, hela Märsta och Arlandaområdet. Läs mer i avsnittet *Den regionala stadskärnan*.

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.

Föreslagen 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.

Arlanda flygplats

Märsta



Foto: Rosie Alm

MÄRSTA

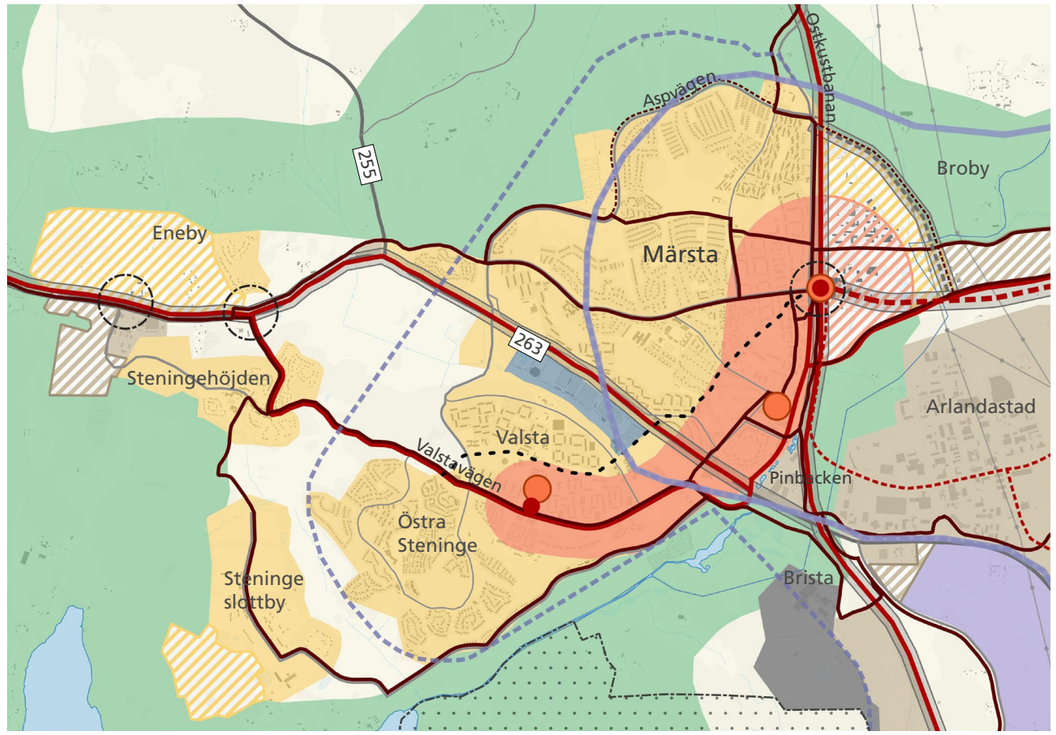
Märsta är idag kommunens största tätort med cirka 31 500 invånare (31 december 2020). Till Märsta räknas även Valsta och Östra Steninge. Närheten till Arlanda flygplats och en välutvecklad spårbunden kollektivtrafik till Stockholm och Uppsala ger Märsta särskilda fördelar. Här finns goda förutsättningar 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. För kommundelen Valsta anges mer detaljerade planeringsinriktningar i styrdokumentet Valsta 2030.



Regional stadskärna - RUFS 2050
Regional stadskärna - utvidgning

Befintlig markanvändning

Mångfunktionell bebyggelse
Centrum
Sammanhängande bostadsbebyggelse
Större idrottsanläggning
Verksamheter
Besöksanläggning
Totalförsvarets militära övningsfält
Teknisk anläggning - energiproduktion
Landsbygd
Natur och friluftsliv
Vatten

Ändrad markanvändning

Mångfunktionell 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, ändrad markanvändning

Öster om Märsta station ska utredas för utveckling av en ny kommundel med urbana strukturer och stadskvaliteter. Utveckling av området är ett stort och viktigt framtidsprojekt som ska stärka Märstas roll i den regionala stadskärnan. Bebyggelsestrukturen ska vara tät med urbana kvaliteter, och bidra till att strukturellt koppla samman Märsta med Arlandaområdet. Utbudet av arbetsplatser, bostäder, 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.

Enebys läge gör det intressant att utreda för utveckling av småhusbebyggelse. För att områdets kulturhistoriskt värdefulla struktur och de många fornlämningarna belägna på höjderna ska kunna finnas kvar, kräver det att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelsen. Detta motiveras av det väsentliga samhällsintresset av bostadsförsörjning, som sker i anslutning till befintlig infrastruktur. 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. Detta sker bland annat genom att dalgången mellan bebyggelseområdet och Eneby och Näsby inte ingår i området. Slutlig avvägning mot det gröna svaga sambandet görs vid detaljplaneläggning. Områdets utbredning har begränsats i planförslaget jämfört med i tidigare samrådsförslag för ÖP2022 i syfte att minska påverkan på regional grönkil. Övriga förutsättningar som planeringen behöver ta hänsyn till är bland annat väg 263 och väg 255 samt översvämningsrisk i låglänta områden.

Västra Steninge slottsby föreslås utredas för en utökning av småhusbebyggelse. Utformning och placering av bebyggelse ska ske så att den gröna kilens funktion och värden bibehålls, till exempel genom att spara höjder med skog inom området. Hänsyn till friluftslivet tas genom att Järvakilen hålls minst 500 meter bred och genom att skogen med de högsta upplevelsevärdena, närmast Mälaren, undantas från exploatering. Hänsyn till kulturmiljön ska ske genom att behålla och utveckla viktiga kulturhistoriska stråk, att bygga terränganpassat och undvika olämpliga utfyllnader av mark samt att anpassa arkitekturen till slottsmiljön. Övriga förutsättningar som planeringen behöver ta hänsyn till är trafikförsörjning samt sociala frågor som att stärka och utveckla rörelsemönster mellan områden av olika karaktär, genom relevanta målpunkter.

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: Johnér

Planeringsinriktning Märsta

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

• Nya byggnader i områden utpekade för mångfunktionell 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 med god anpassning till befintlig bebyggelse. Stadsmiljön ska gestaltas med variation och 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 tillsammans med omgivande kulturlandskap 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.

• 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.

• Värna den gröna infrastrukturen inom och i anslutning till Märsta och verka för att naturvärden också nyskapas vid bebyggelseutveckling.

• Verka för att underlätta den gröna infrastrukturens behov av passager som främjar närrekreation, friluftsliv och ekologiska spridningssamband.

• Stärk vattenkontakten och öka den allmänna tillgången till Mälaren.

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.

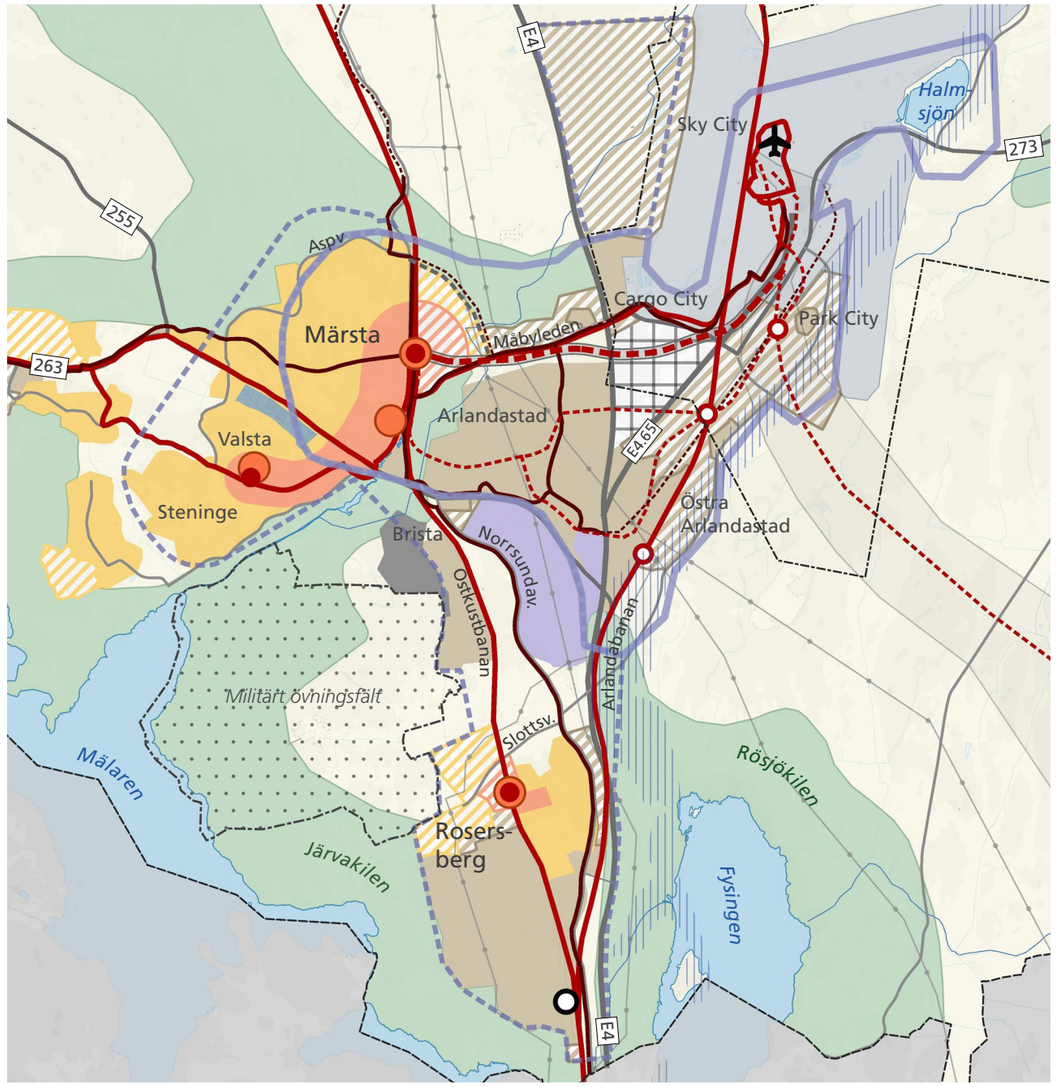
Arlanda-Märsta har med sin unika roll och sitt svåröverträffade läge en avgörande betydelse för regionens möjlighet att utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion. Områdets fortsatta utveckling fortsätter i egen process efter att översiktsplanen antagits. Under kommande år förstärks stadskärnans betydelse ytterligare genom den planerade stora expansionen av antalet arbetsplatser och resenärer inom stadskärnan och med bostäder öster om Märsta station. 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 för att möta framtidens klimatutmaningar och skapa effektivt markutnyttjande. Befintlig fördjupad översiktsplan för Arlanda upphör att gälla från och med översiktsplanens antagande. Tekniska beskrivningar och strukturindelning kan användas för framtagande av kommande underlag och riktlinjer.

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.

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.



Befintlig markanvändning

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

Ändrad markanvändning

- Mångfunktionell bebyggelse
- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Verksamheter

Befintlig infrastruktur

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

Föreslagen infrastruktur

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

- Regional stadskärna - RUFS 2050
- Regional stadskärna - utvidgning
- Grundvattenförekomst - Stockholmsåsen

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. Bussdepåkapaciteten i Märsta kan komma att behöva utökas för att svara mot det ökade kollektivtrafikbehovet när Märsta expanderar öster om stationen.

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.



Foto: Mostphotos

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.

Arlanda flygplats är utpekat som ett riksintresse för kommunikationer. Trafikverket beslutade den 31 mars 2021 om en ny riksintresseprecisering 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 inom Arlandastad 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 som också möjliggör idrotts- och sportanläggningar, industri, kontor och hotell. I områdets södra del möjliggörs även 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. Förslagen som redovisas i mark- och vattenanvändningskartan bygger på utredningar som togs fram för ÖP2014 och är kommunens förslag på möjliga stationslägen längs Arlandaban. 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.



Foto: Kari Kolvakka

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.

- 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. Området är tänkt att täcka behovet av utrymme som Arlanda kan behöva i framtiden. Platsen är vald för dess närhet till E4 och redan befintlig infrastruktur. Alternativa lokaliseringar norr eller öster om Arlanda har valts bort. Denna placering innebär att markerna norr och öster om Arlanda sparas för jordbruksändamål och för deras mycket höga natur- och kulturvärden.

• 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 riksintressepreciseringför 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.

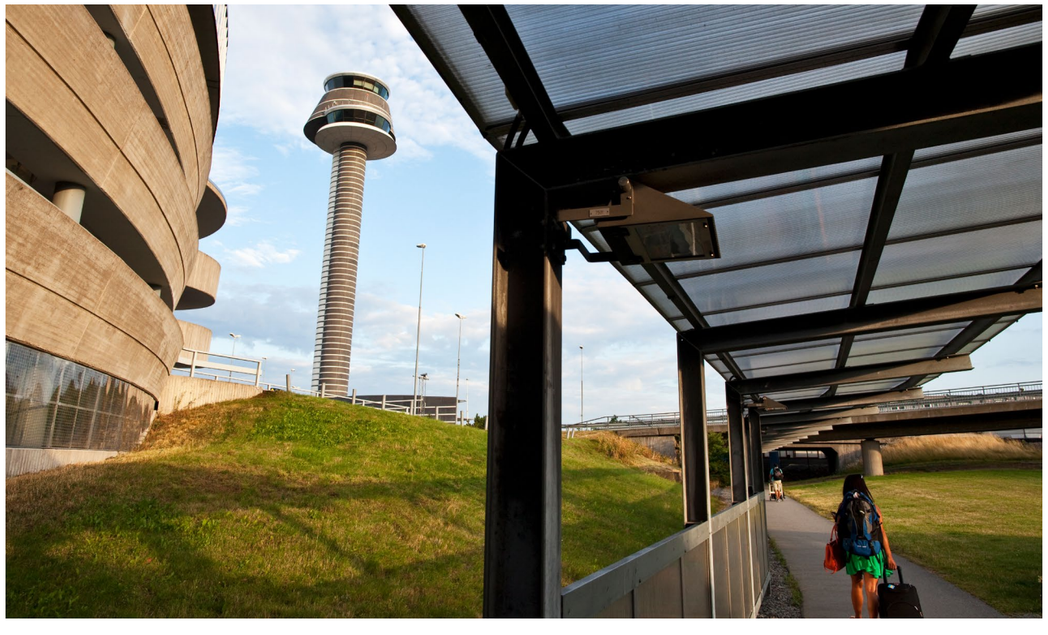


Foto: Karii Kohvakka

Planeringsinriktning Regionala stadskärnan Märsta-Arlanda

• Främja ökad funktionsblandning och ge plats för småföretag i området kring Märsta station.

• Skapa utrymme för växande företag i den regionala stadskärnan, från startup till stora företagsetableringar i växande branscher.

• Skapa möjlighet till branschspecifika kluster och hubbar. Kommunens ambition är att stötta en etablering av en 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.

• Möjlighet till 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 buss- eller tågförbindelse från Märsta station genom Arlandastad och ut till Arlanda ska inte förhindras i detaljplaneringen och lovgivning.

• Vid bebyggelseutveckling i stationsnära lägen ska kollektivtrafikens framtida framkomlighet säkerställas. Detta gäller särskilt bussterminalerna på Arlanda, Märsta station och Sigtuna busstation.

• Ny bebyggelse ska präglas av en välkomnande, kvalitativ och identitetsskapande arkitektur. Kommunen ser positivt på framtagande av kvalitetsprogram och gestaltningsprogram som ska uppnås vid detaljplaneläggning och lovgivning. 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 gång- och cykelnätet kopplas ihop med Arlanda.

• Verka för att underlätta den gröna infrastrukturens behov av passager som främjar närrekreation, friluftsliv och ekologiska spridningssamband.

• Värna Stockholmsåsens funktion genom att ställa krav på dagvattenreningen och avledningen av förorenat dagvatten på och längs åsen. Särskild hänsyn ska tas inom tillrinningsområdet till reservvattentäkt Stockholmsåsen-Norrsunda.

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

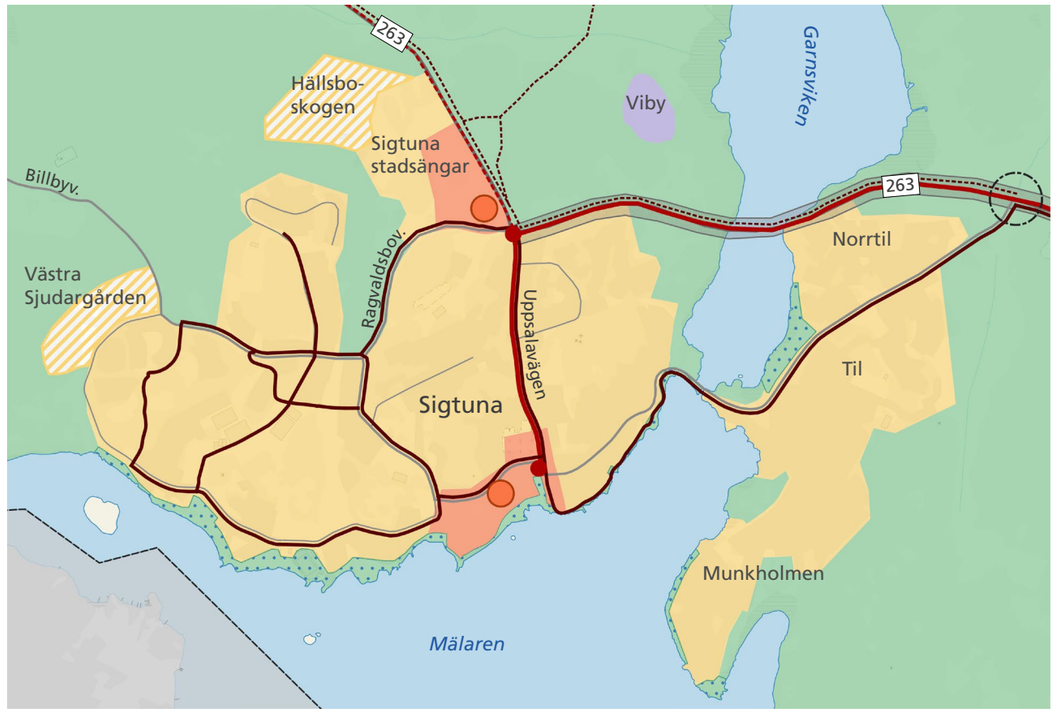
Västra Sjudargården avses utredas för en småskalig utveckling av småhus med betoning på friliggande enbostadshus, naturpräglad karaktär och terränganpassning. Områdets natur-och friluftsvärden är viktiga förutsättningar som planeringen behöver ta hänsyn till. Bebyggelsen placeras i anslutning till befintliga vägar och på ett sådant sätt att allmänheten har fortsatt åtkomst till omgivande friluftsområden.

Hällsboskogen avses utredas för en varsam utveckling av småhus. I planeringen är det viktigt att hitta balansen mellan rekreativa intressen och boende i området. Skogskänslan ska i huvudsak bevaras och löp-, skid- och cykelspår ska fortsatt finnas kvar inom området. Terränganpassning av bebyggelsen är viktigt. Planeringen behöver ta hänsyn till områdets alla friluftsvärden, så att möjlighet finns till även mer lugna aktiviteter som skogspromenader. En bred grön korridor undantas från exploatering bland annat för att möjliggöra detta. Skogliga naturvärden och värden kopplade till våtmarksområden ska beskrivas och bedömas i detaljplanearbetet.

Längs väg 263, i höjd med Sigtuna stadsängar, ska möjligheten att anlägga en drivmedelstation undersökas.

Planeringsinriktning Sigtuna

- 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. Undvik att skapa barriärer mot vattenlinjen.



Befintlig markanvändning

- Mångfunktionell bebyggelse
- Centrum
- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Natur och friluftsliv
- Viktiga strandområden
- Vatten
- Besöksanläggning

Ändrad markanvändning

- Sammanhängande bostadsbebyggelse

Befintlig infrastruktur

- Kollektivtrafiknod
- Gång- och cykelvägnät
- Kollektivtrafikstråk
- Vägnät

Föreslagen infrastruktur

- Infrastrukturåtgärd
- Gång- och cykelvägnät
- Kollektivtrafikstråk

Rosersberg



Foto: Rosie 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. Inom befintlig struktur ska befintlig markanvändning i huvudsak fortgå. Vid utveckling av stadsbyggnadsprojektet Mer Rosersberg bör lokalisering av ny service och nya mötesplatser ske på ett sätt som kopplar samman de olika sidorna om järnvägen.

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 Storstockholmsområdet och inrymmer norra Stockholms enda kombiterminal. Rosersbergs kombiterminal är den nordligaste som går att nå från centrala Europa på ett dygn. 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

- Mångfunktionell bebyggelse
- Centrum
- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Verksamheter
- Särskilda verksamhetsområden
- Teknisk anläggning - energiproduktion
- Landsbygd
- Natur och friluftsliv
- Vatten
- Grundvattenförekomst - Stockholmsåsen

Ändrad markanvändning

- Sammanhängande bostadsbebyggelse
- Mångfunktionell bebyggelse
- 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 kulturmiljöer kring Rosersbergs slott liksom närheten till Mälaren 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. Med hänsyn till landskapsbilden runt Norrsunda kyrka och att området ligger inom tillrinningsområde för reservvattentäkt Stockholmsåsen- Norrsunda, samt att pågående markanvändning delvis är jordbruksmark, har utbredningen minskats i jämförelse med tidigare beslutad yta i ÖP2014. Framtida detaljplanearbete får vidare klargöra frågor rörande eventuell risk för påverkan på reservvattentäkt och Svenska kraftnäts planer på kommande kraftledningsdragning i området. Viktiga förutsättningar för planeringen är även 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. Rosersbergs kombiterminal ska utgöra ett attraktivt lokaliseringsalternativ för transport-intensiva företag och stärkas som knutpunkt för omlastning, lager och varuhantering.

Planeringsinriktning Rosersberg

- 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 lägen utpekade i mark- och vattenanvändningskartan fortsatt utvecklas med verksamheter som kan dra nytta av det strategiska läget, i nära anslutning till stora transportstråk och Arlanda flygplats.
- Värna den gröna infrastrukturen inom och i anslutning till Rosersberg.
- Tillvarata och utveckla natur-, kultur och strövområden, framför allt i närheten till Fysingen samt Rosersbergs och Skånela slott.

  Söder om Rosersbergs verksamhetsområde finns ett grönt svagt samband som är betydelsefullt för att länka samman de gröna kilarna Järvakilen och Rösjökilen. Genom samverkan mellan olika aktörer finns möjlighet att stärka detta samband och gynna såväl friluftslivet och ekologiska spridningssamband.
- Stärk vattenkontakten och öka den allmänna tillgången till Mälaren.
- Verksamhet inom tillrinningsområdet till reservvattentäkt ska ske med restriktivitet som inte äventyrar kommande generationers tillgång på dricksvatten av god kvalitet och kvantitet.



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, utöka möjligheter till gemensamma lösningar för återbruk av olika slag, 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

- Granby ska fortsatt ha en sammanhållen och naturpräglad karaktär.
- Vid detaljplaneläggning ska friluftslivet och turismens intressen beaktas särkilt.
- 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, service och besöksnäring. Nya tillägg ska noga studeras med utgångspunkt i platsens kulturhistoriska värden.

Planeringsinriktning Venngarn

- Vid lokalisering och gestaltning ska stor hänsyn tas till de riksintressanta värden som finns intill slottet och dess tillhörande kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse, betydelsefulla siktlinjer och omgivande natur- och kulturlandskap.
- Venngarn ska fortsatt ha en sammanhållen karaktär. Inriktningen är att i första hand pröva nyexploatering i traditionella bebyggelselägen samt genom förtätning i befintlig bebyggelsestruktur, med hänsyn till kulturmiljöns visuella läsbarhet. Ny bebyggelse ska därför anpassas efter befintliga bebyggelsemönster och ansluta till den sammanhängande strukturen. Den sammanhängande jordbruksmarken ska i största möjliga mån undantas från exploatering. Jordbruksmarkens arrondering ska vara god.
- 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. Ortens karaktär, serviceutbud och ortens strategiska läge gör Odensala till en betydelsefull servicenod för landsbygdens norra delar. Hela omgivningen är utsedd till helhetsområde för värdefull kulturmiljö.

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.



Foto: Rosie Alm

Planeringsinriktning Odensala

• 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 kraftnät och Vattenfalls förstärkning av transmissionsnätet sker med hänsyn till kommunens ambitioner om en framtida utveckling av Odensala.

• Vid förhandsbesked och annan lovgivning ska stor hänsyn tas till kulturmiljövärden och bebyggelsestruktur samt till landskapsbildskydd.

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. Hela omgivningen är utsedd till helhetsområde för värdefull kulturmiljö. 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 befintligt verksamhetsområde för vatten och avlopp har nått sin nuvarande kapacitetsgräns är möjligheten till utveckling av verksamheter mycket begränsad.

Planeringsinriktning Lunda

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

• Småskalig utveckling av kompletterande servicefunktioner kan övervägas i lämpliga lägen och stor hänsyn ska tas till landskapsbildsskydd och kulturmiljövärden.

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. Skepptuna ligger inom ett område för riksintresse för kulturmiljövård vilket ska beaktas vid förhandsbesked och detaljplaneläggning och annan lovgivning.

Planeringsinriktning Skepptuna

• Verka för att Skepptuna ska bibehålla och utveckla befintlig servicenivå.

• Ny bostadsbebyggelse ska ta stor hänsyn till kulturmiljövärden och landskapsbildsskydd.

• Utanför angiven ändrad markanvändning för ny bebyggelse kan 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 byggnadsarea (BYA) vid senast givna bygglov bedöms som bygglovbefriad. Tillbyggnaden får dock högst vara 40 kvadratmeter BYA 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 huvudbyggnadens byggnadsarea, dock högst 60 kvadratmeter BYA 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.



Foto: Susanne Kronholm/ Johnér

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.

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 de färdigställda 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.

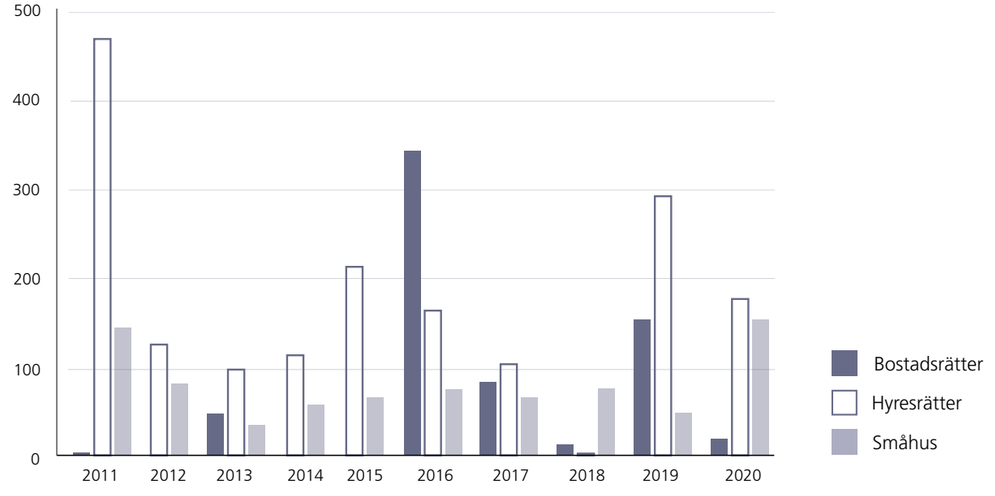
Bostadsbyggande som verktyg för en sammanhållen kommun

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. Vägledning finns i BoTryggt 2030, handbok för planering av trygga och säkra miljöer. Där redovisas aspekter som påverkar upplevelsen i ett bostadskvarter så som skalan och utformningen av bostadsgården. Flera studier visar att den sociala kontrollen

Nybyggda bostäder 2011-2020



är lägre när ett stort antal bostäder 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 bostadsbyggande

• 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.

• Koncentrera tätare bebyggelse till de stationsnära lägena i Märsta och Rosersberg. Delar av småhusområden som ligger särskilt nära kollektivtrafik bör ges en högre täthet i form av exempelvis radhus.

• Använd bostadsbyggandet som ett verktyg för att skapa trygga livsmiljöer, både inom bostadskvarteren och i de offentliga rummen, i småhusområden såväl som i stadsmiljöer.

Verka för:

- En för platsen välbalanserad bebyggelseskala där bostadskvarter med fördel är indelade i gemensamma, mindre enheter som främjar social hållbarhet och trivsel.

- Bostadsgårdar med en tydlig inramning, utrymme som ger förutsättningar för vistelse med goda ljus- och ljudförhållanden.

- 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 bostadsförsörjning

• Bostäder för personer med behov av särskilt stöd ska säkerställas i enlighet med kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning

• Bostäder för äldre ska på sikt finnas i alla kommundelar. Senior- och trygghetsbostäder bör lokaliseras i lägen nära kommunikationer och service.

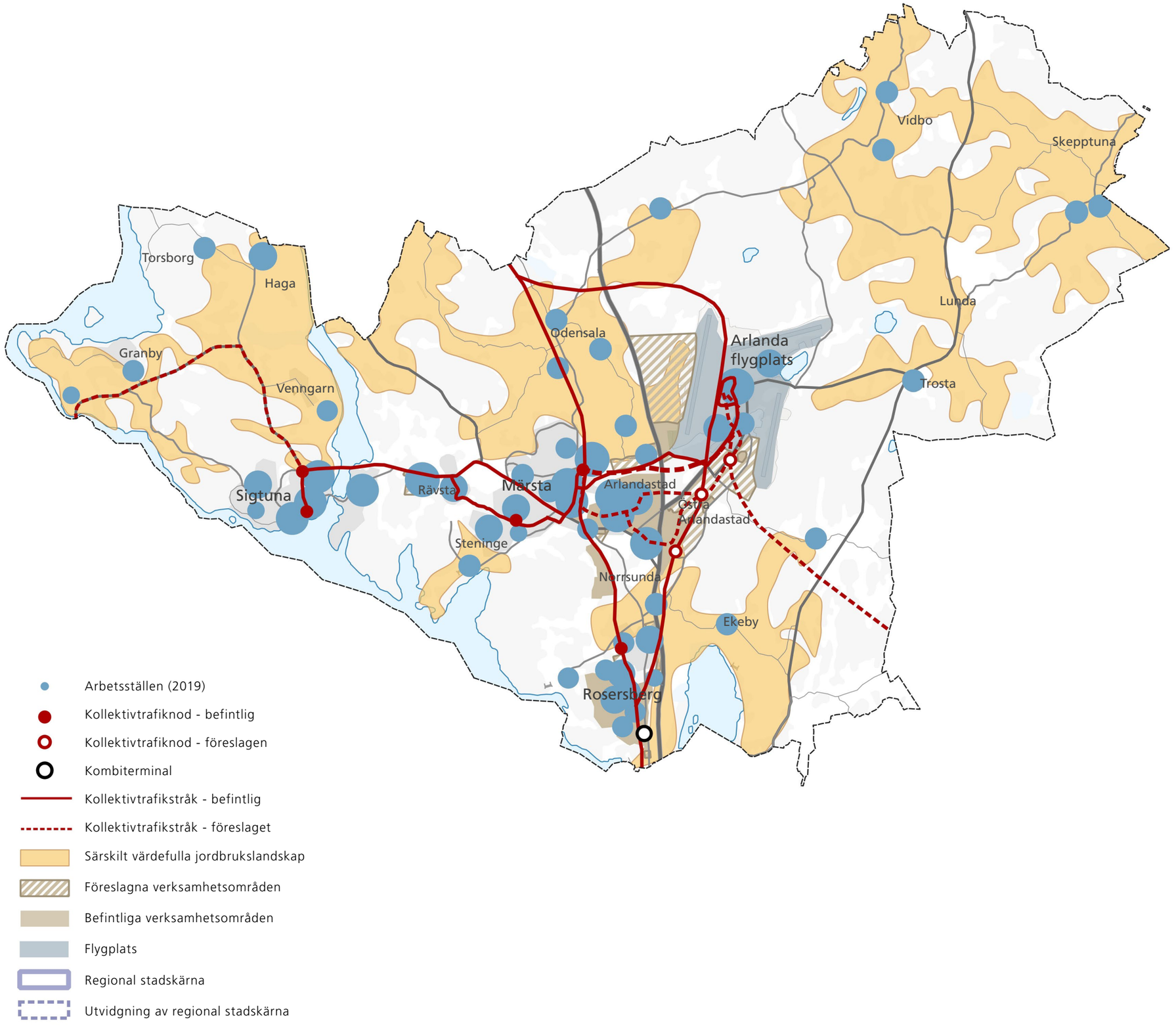


Foto: Rosie Alm

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.

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

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 arbete och näringsliv

- Gynna personalintensiva företagsetableringar vid kollektivtrafikens stationslägen. Prioritera sådana etableringar som har kommersiell dragningskraft och samspelar väl med bostäder.
- Skapa förutsättningar för kluster av serviceverksamheter i kommersiellt attraktiva lägen. Prioritera att samlokalisera där infrastruktur och kollektivtrafik finns och är fungerande.
- 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.
- Verksamhetsområde och nya verksamhetsetableringar ska undvikas på mark kategoriserad som landsbygd och natur och friluftsliv i mark- och vattenanvändningskartan. Detta gäller särskilt norr och öster om Arlandas flygplatsområde och markreservat med anledning av bristande infrastruktur och höga natur- och kulturmiljövärden.



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. Friluftslivsaktiviteter och vistelse i skog kan ge aktiva möten och upplevelser likväl som plats för återhämtning och vila. 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. Utformningen ska vara tillgänglig och kunna 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 gestaltning 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 genom att avsätta utrymme för bevarande av äldre byggnader samt ställa krav på konstnärlig gestaltning vid nybyggnation.

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.

BoTryggt2030 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 *BoTryggt2030* 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 offentliga rum

- 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 gestaltning.
- Ett trygghetsperspektiv ska genomsyra utformningen av offentliga rum. Handboken *BoTryggt2030* 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, elljusspår och vandringsleder 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 idrott och rekreation

- 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 service

- 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 i form av gård eller friyta 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. I Sigtuna kommun finns en stor vuxenutbildningsverksamhet i Kolsta med samverkansavtal med flera kommuner i Norrort.



Foto: Rosie Alm

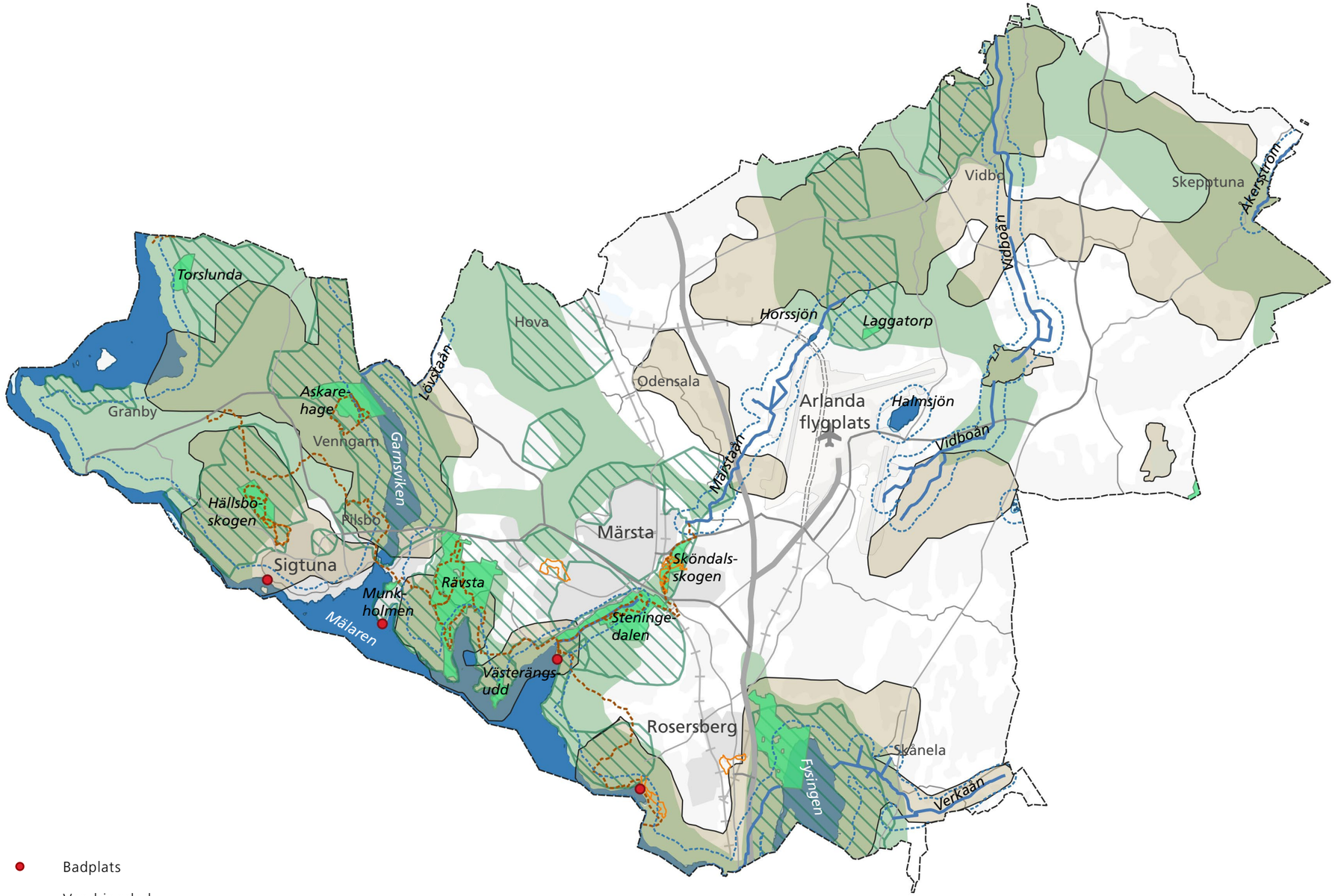
Grön infrastruktur

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 *Begrepp och ordförklaringar inom grön infrastruktur.*



- Badplats
- Vandringsled
- Motionsspår
- Naturreservat
- Höga värden för friluftslivet
- Ekologiskt särskilt känsliga områden - Landmiljöer
- Ekologiskt särskilt känsliga områden - Vattenmiljöer
- Ekologiskt särskilt känsliga områden - Vattendrag
- Ekologiskt särskilt känsliga områden - Buffertzon 300 m
- Sammanhängande område för natur och friluftsliv

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

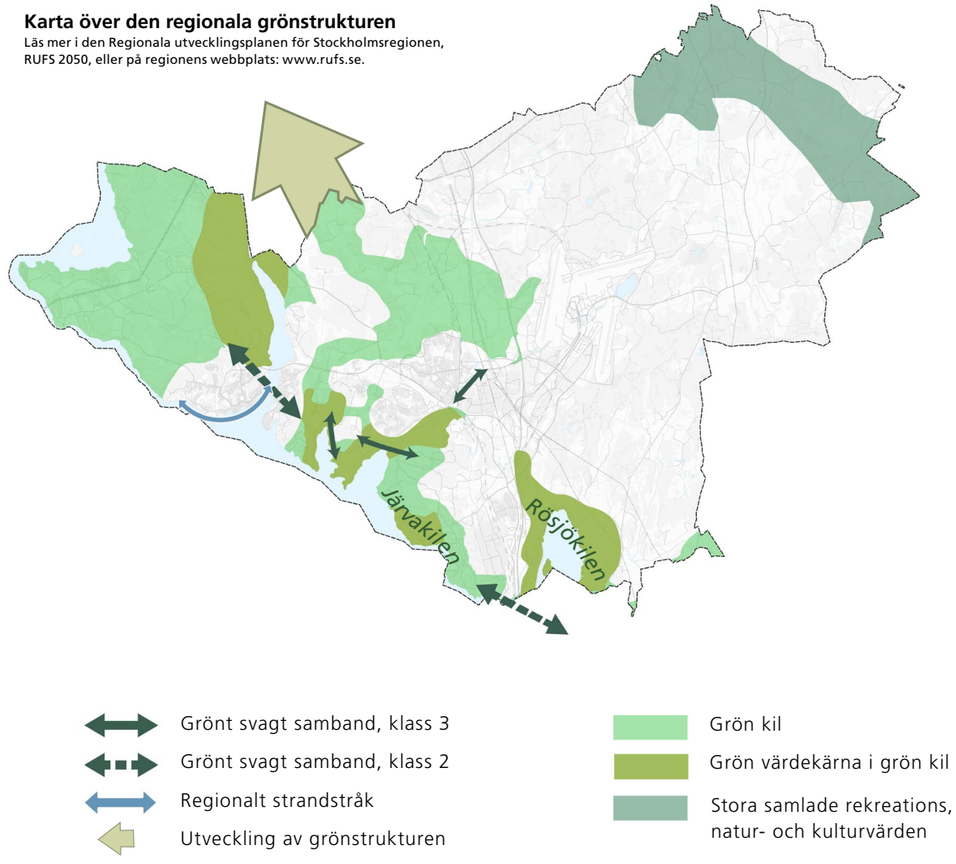
Kommunens planering för utveckling och bevarande av värdefull natur ska i första hand utgå från identifierade helhetsområden. Särskild tonvikt läggs på Garnsviken, Mälarens stränder, Verka-Oxunda samt de områden där betes- och åkermark, strandängar, ekmiljöer och höga skogliga värden förekommer.

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 exempelvis 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.

Karta över den regionala grönstrukturen
Läs mer i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, eller på regionens webbplats: www.rufs.se.



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 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.



Foto: Sigtuna kommun

Planeringsinriktning grönstruktur

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

• I de fall som natur- och friluftsområden påverkas av nya etableringar ska ekologiska och sociala värden värderas och konsekvensbedömas samt anpassningar genomföras för att minimera negativ påverkan. Kompensationsåtgärder, det vill säga att ersätta värden eller funktioner som går förlorade, kan komma att prövas där andra alternativ inte är möjliga.

• 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.

• Bevarande av värdefulla natur- och friluftslivsmiljöer i bebyggelseområden ska ingå som en utgångspunkt i den fysiska planeringen.

• Centrala funktioner i den lokala grönstrukturen ska utvecklas och säkerställas för både människors hälsa och upplevelser, samt för den biologiska mångfalden. Parker, gröna stråk, bebyggelsenära rekreation och ytor för ekosystemtjänster ska integreras i den samlade bebyggelsen.

• Öka medvetandet och intresset för den närliggande naturen genom att förtydliga informationen om grönområden, vattenmiljöer och friluftsområden till invånare och fastighetsägare i kommunen.

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. Mälaren är kommunens slutrecipient för ytvatten och det är av största vikt att i all fysisk planering arbeta strukturerat och målinriktat för att inte påverka Mälarens vattenkvalitet negativt. Nedströms utanför kommungränsen ligger vattenskyddsområdet Östra Mälaren. Syftet med vattenskyddsområdet är att bevara en god kvalitet på råvattnet i flera ytvattentäkter inom Östra Mälaren så som exempelvis vid Görväln. Huvudman för vattentäkten vid Görväln är Kommunalförbundet Norrvatten.

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.

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 och Fysingen

I Sigtuna kommun finns dricksvattenresurser som bedöms kunna försörja en stor del av länets befolkning med dricksvatten och fungera som reservvattentäkt. Stockholmsåsen- Norrsunda är av högsta regionala prioritet. Den närliggande sjön Fysingen, som står i hydrologisk kontakt med åsen, är av hög regional prioritet. Vid behov kan de avlasta det regionala systemet på ett betydande sätt. De ska skyddas från negativ påverkan som kan äventyra dess kvalitet och kvantitet. Utmaningar för vattenresurserna, särskilt i Stockholmsåsen- Norrsunda, är föroreningar från källor såsom vägnät, dagvatten och lakvatten från gräv- och sprängningsarbeten.



Foto: Hans Berggren/Johnér

Planeringsinriktning blåstruktur

- *Vattenplanering ska ske med helhetssyn utifrån avrinningsområden och med ett tydligt recipientperspektiv.* Kommunens vattenplan och dagvattenpolicy samt kommande 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 Norra Stockholmsåsens 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 fördröjning och rening av dagvatten inom befintlig bebyggelse och grönområden kan en struktur skapas som minskar riskerna vid översvämning i ett förändrat klimat och risken att vattenstatus i våra vattenförekomster försämras. Det bidrar samtidigt med en ökad biologisk mångfald.

- *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 en rad ekosystemtjänster som bland annat biologisk mångfald och vattenrening, hyser viktiga livsmiljöer för en rad olika arter, och kan fånga upp och binda stora mängder växthusgaser.

- *Ta hänsyn till markavvattningsföretag.* Detta ska uppmärksammas tidigt i planprocessen och 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.

Begrepp och ordförklaringar inom 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.

Dagvattenpolicy
Dagvattenpolicy för Oxunda vattensamverkan beskriver riktlinjer för dagvattenhantering. Syften är bland annat att förbättra miljötillståndet i sjöar och vattendrag, och att vattenförvaltningens mål om god ekologisk och kemisk status samt de nationella målen för vattenmiljön ska uppnås. Detta görs genom att:

- Minska konsekvenserna vid översvämning
- Bevara en naturlig vattenbalans
- Minska mängden föroreningar
- Utjämna dagvattenflöden
- Berika bebyggelsemiljön

Fördröjningsdamm
En dagvattendamm vars huvudfunktion är att fördröja och rena 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
Ett lokalt åtgärdsprogram syftar till att ange platsspecifika åtgärder som behöver genomföras för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Metoden, som blir allt mer vanlig bland landets kommuner, är ett sätt att hantera de åtgärder som kommunen är ålagda att genomföra enligt Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram för vatten. 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
Alla större 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.

Vattenplan
Kommunens vattenplan utgör ett underlag för bland annat upprättande av riskbedömningar, miljökonsekvensbeskrivningar och prioritering av tillsynsinsatser. Den används också vid strandskyddsprövningar, hantering av markavvattningsföretag och bygglovsgivning samt är underlag för prioritering av naturvårds- och bevarandearbete i och vid vatten. Slutligen bildar vattenplanen även en bas för utarbetande av flera närliggande strategiska dokument.

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.

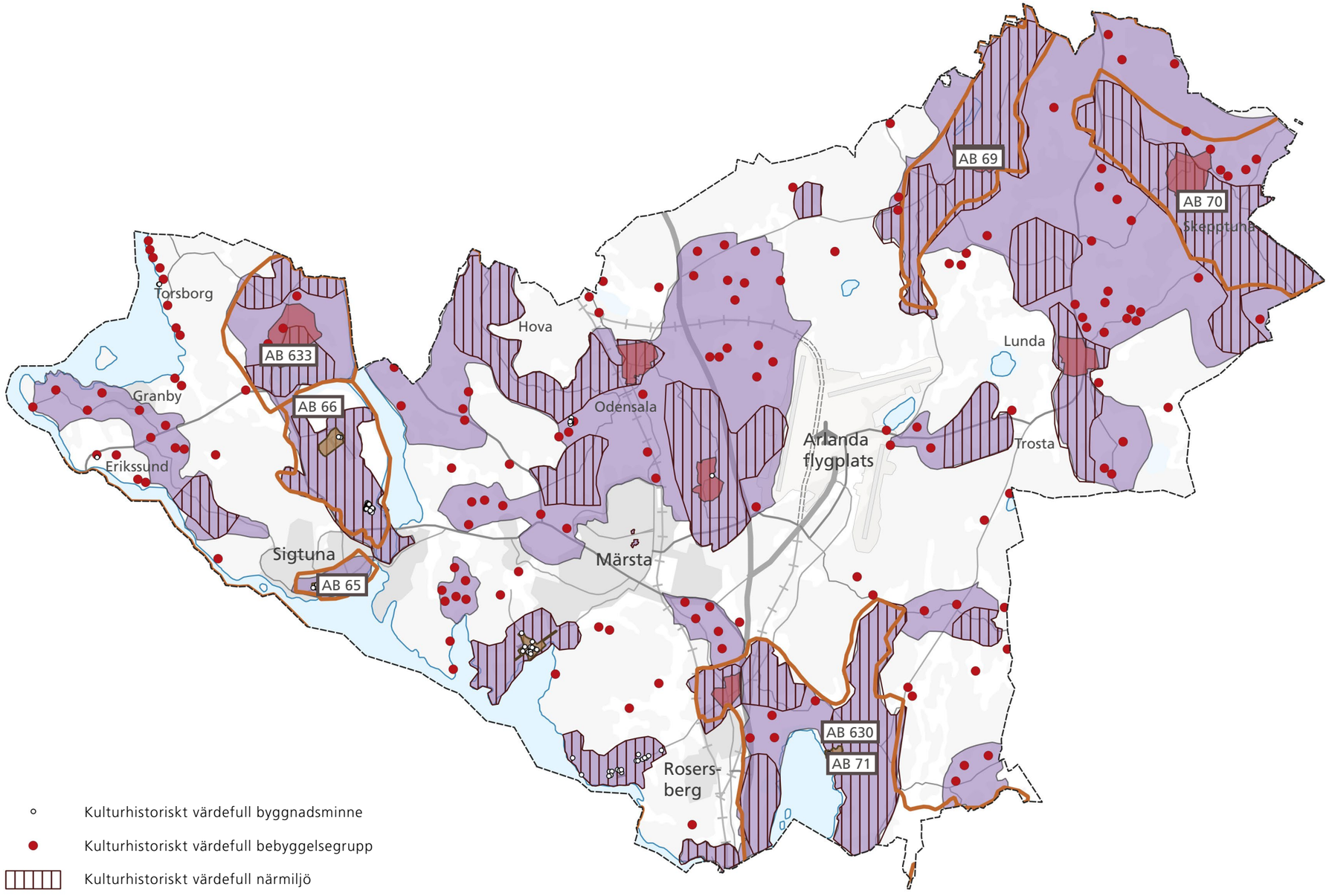
Öppna fördröjningslösningar
Syftar till att fördröja dagvatten.

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. Sigtuna kommun har gott om landskap som vittnar om tidigare skeden och många fornlämningar och kulturminnen med stort bevaransvärde.

Kartan visar helhetsmiljöer som är områden med kulturhistoriskt värdefull struktur utpekade ut i kulturminnesprogrammet från 1985. I dessa delar urskiljer programmet så kallade närområden som i detalj kan förmedla delar av kommunens kulturhistoria. De har valts ut för deras värde ur pedagogiskt eller stort vetenskapligt intresse. Punkterna visar ett urval av kommunens många fornminnen samt bebyggelsegrupper och enstaka hus utanför närmiljöerna. För en fullständig förteckning hänvisas till Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister Fornsök.



Kulturmiljö

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.



Foto: Mostphotos

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

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.

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.

Rika kulturlager

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

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.

ARLANDA

Riksdagen beslutade att anlägga en flygplats vid Halmsjön 1946. Flygplatsen började byggas 1952 och fick namnet Arlanda 1958, vilket kommer av att den ligger i Husby-Ärlinghundra socken, som förr kallades Arland i folkmun. Storflygplatsen Arlanda öppnades officiellt av kung Gustav VI Adolf den 1 april 1962. Sedan dess har många människor passerat och Arlanda har successivt byggts ut med banor och terminaler.

Sky City förbinder terminal 4 och 5 och innehåller både hotell, restauranger, butiker och en tågstation. Det svartvita flygledartornet från 2001 är numera ett välkänt landmärke. På 2000-talet utvecklas tanken om en flygplatsstad runtom Arlanda.

Vid en komplettering av kulturmiljöprogrammet bör strukturer och bebyggelse på Arlanda ses över, med fokus på läsbarheten av historien de berättar om utbyggnaden av flygplatsen.

ROSERSBERG

Rosersbergs slott är förklarat som byggnadsminne, och i dess närhet finns ytterligare 13 byggnadsminnen. Området är rikt på fornlämningar och parken är ett mycket välanvänt och omtyckt rekreationsområde. Från 1870 in till sent 1900-tal bedrevs militärutbildning på det närbelägna Rosersbergs slott. Rosersbergs station invigdes 1866. 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.



Foto: Björn Leijon

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. Viby by, vid Garnsviken mellan Sigtuna stad och Venngarns slott, är en oskiftad by som låg under Venngarns kungsgård. 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.

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.

För Viby by finns ett vårdprogram framtaget och kommunens ambition är att Viby by utvecklas som besöksmål med en levande kulturmiljö.

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.

Planeringsinriktning kulturmiljö

- Vid förtätning och nyetablering ska värdefull 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 kommunens kulturminnesvårdsprogram från 1985 ska göras för både nutida bebyggelser och bebyggelsemiljöer, samt för att stärka och utveckla kommunens kulturmiljövårdsskydd.

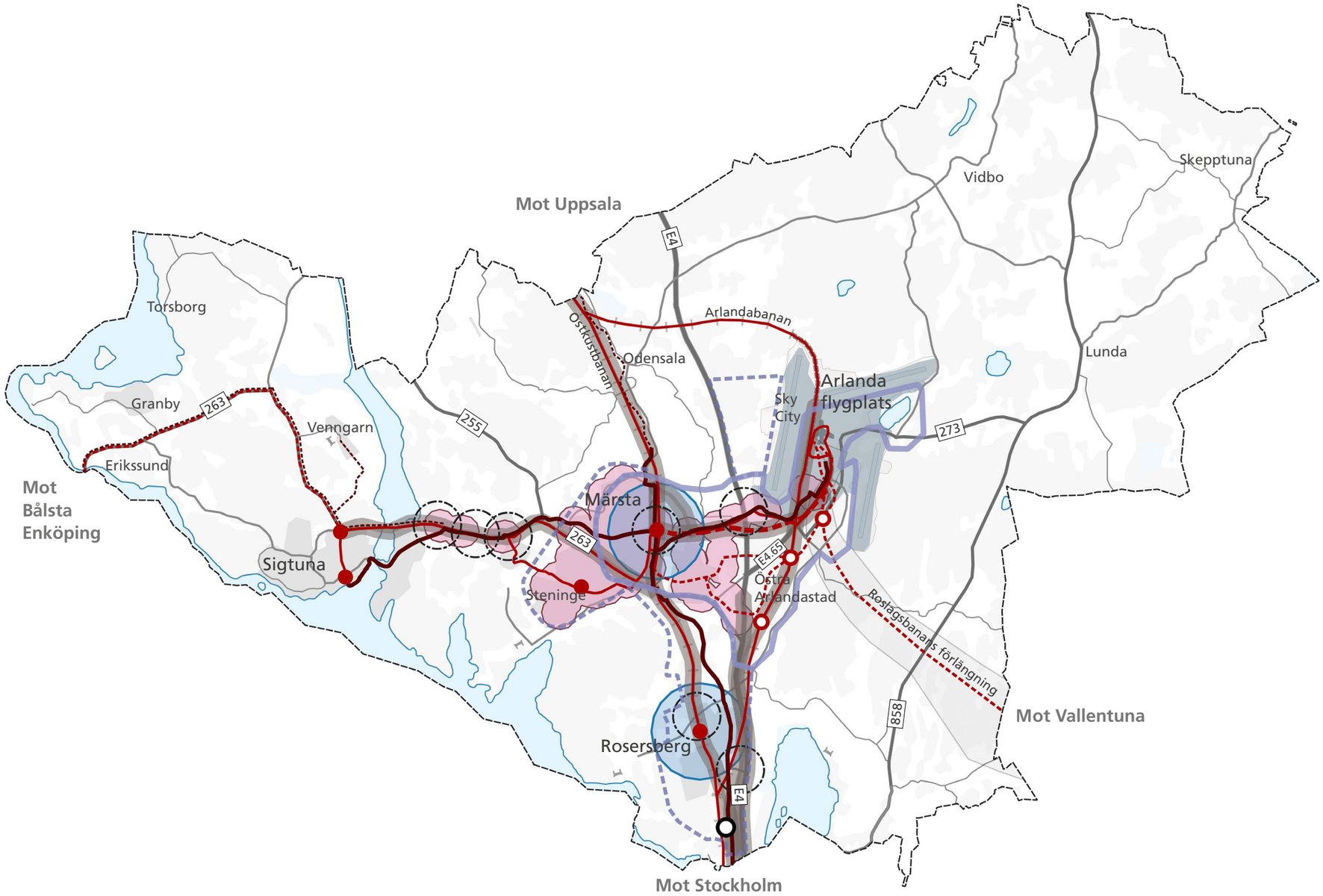


Foto: Rosie Alm

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.



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.



Foto: Rosie Alm

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

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. Resultatet av trafikanalysen ska arbetas in i kommande kontinuerlig översiktsplanering.

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. Socioekonomiskt svaga grupper är speciellt beroende av kollektivtrafiksystemet. 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 kollektivtrafiken 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 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 kapacitetsfråga 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 övrig trafik på E4:an. Planförslaget är dock inte avhängigt att Roslagsbanans förlängning genomförs.

I planeringen ska det hållas öppet för etablering av stationer och bytespunkter inom flygplatsområdet vid Sky City och Benstocken samt 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. Förstärkt regional busstrafik västerut skulle även kunna skapa en välfungerande gen kommunikation mellan Sigtuna-Märsta-Arlanda.

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.



Foto: Sigtuna kommun

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 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 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.

Hållbara 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.

Inom den regionala stadskärnan bör en centralt placerad laddstation för godstransporters, taxiverksamheters, resenärers och pendlares behov möjliggöras. För att förverkliga detta behövs ett samarbete mellan elleverantörer, Swedavia, Trafikverket och kommunen.

Planeringsinriktning trafik och mobilitet

- 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.
- På Aspvägen ska trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas för säker gång- och cykeltrafik.
- 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.

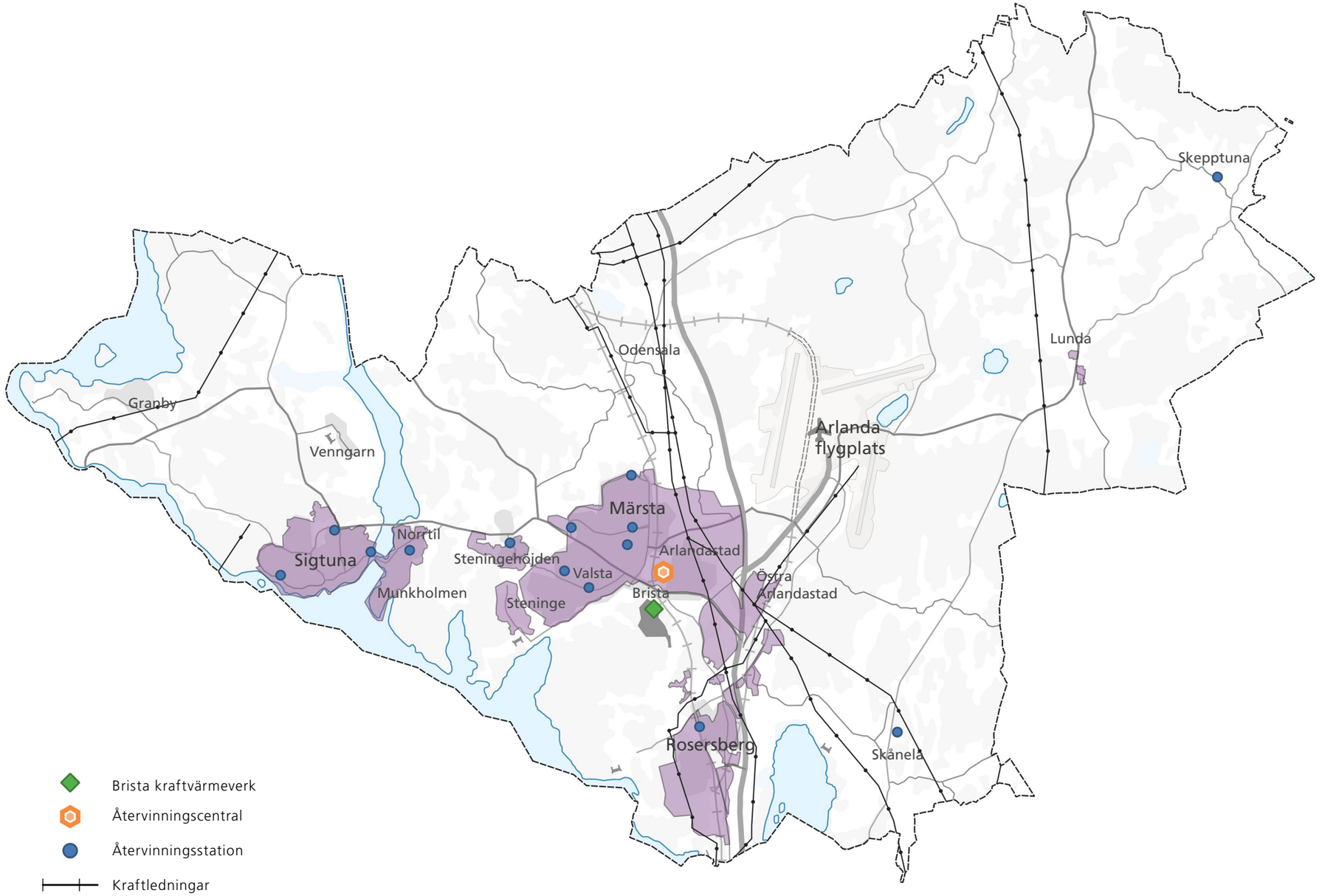


Foto: Rosie Alm

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.



Tekniska anläggningar

VATTEN OCH AVLOPPSSYSTEM (VA)

Kommunens VA-plan inklusive Dagvattenpolicy är 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

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

Sivab jobbar aktivt med att laga läckor på dricksvattenledningsnätet och har en hög åtgärdstakt för att minimera läckage av dricksvatten.

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. 10 meters riskavstånd ska respekteras till Norrvattens ledning.

Läs mer om dricksvatten under avsnitten *"Stockholmsåsen och Fysingen", "Förändrade temperaturer", "Intresseområden för vattenförsörjning", "MKN för vatten" och "Regional samverkan"* och *"Vattenskyddsområden"*.

Avloppsvatten

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

Arbete pågår med att utreda en eventuell spillvattenledning 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

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. Kommunen har ett pågående arbete med att ta fram en dagvattenplan. Den ska beskriva hur kommunens samhällsutveckling kopplat till dagvatten ska planeras och utföras hållbart så att miljökvalitetsnormerna för vatten följs i kommunens vattenförekomster.

Planeringsinriktning dagvatten

- Oxundaåns dagvattenpolicy och kommunens kommande dagvattenplan ska tillämpas i hela kommunen och ligga till grund för exempelvis detaljplaner, förhandsbesked och annan lovgivning.

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.

Regional vattenförsörjningsplan

Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting samt Storstockholm har i samarbete med de kommunala dricksvattenproducenterna i länet (däribland Norrvatten) tagit fram regional vattenförsörjningsplan. I planen anges gemensamma mål, strategier och viktiga funktioner. Det övergripande syftet är att säkra dricksvattenförsörjningen i Stockholms län ur ett flergenerationsperspektiv. Sigtuna kommun beslutade 2019 att stå bakom den regionala vattenförsörjningsplanens mål och strategier, vilka ska ligga till grund för planeringen. Vattenresurser som är viktiga för dricksvattenförsörjningen i länet pekas ut. I Sigtuna kommun finns Stockholmsåsen-Norrsunda som har högsta regionala prioritet och Fysingen som har hög regional prioritet. Andra utpekade vattenresurser i kommunen med lägre prioritet är Granby, Holmen-Bodarna, Lunda, Mälaren-Skofjärden och Mälaren-Skarven.

Enskilda avlopp

I Sigtuna kommun finns cirka 2 400 enskilda avlopp utanför tätorterna. Kommunen bedriver tillsyn över dessa med syfte att bland annat minska utsläppen som bidrar till övergödning. 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.

Kommunens VA-plan innefattar också en plan för förändrad vatten- och avloppsstruktur utanför det allmänna VA-verksamhetsområdet. Hänsyn tas till behovet av förändringar för specifika områden med koppling till samhälle, miljö och hälsa. Mer information finns tillgänglig i VA-plan 2017 på www.sigtunavatten.se

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.



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

Foto: Björn Leijon

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. Kommunens strategiska inriktningar för klimatsmart samhällsplanering, byggnation och energi samt resor och transporter, beskrivs också vidare i Plan för Klimatsmart Sigtuna.

I Mälardalsregionen finns idag kapacitetsbrist i det landsomfattande transmissionsnätet 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 hållbar energiförsörjning och minskad energianvändning

- Kommunen prioriterar bostadsbyggande i service- och kollektivtrafiktäta områden.
- Kommunen ska verka för utökad och attraktiv kollektivtrafik, förbättrad logistik, samt främjande av gång- och cykeltrafik. Sigtuna kommuns cykelplan från 2014 ska uppdateras och utgöra grund för utvecklingen av cykelvägarna i kommunen.
- Kommunen ska verka för utbyggda system för icke-fossila fordonsbränslen.
- Kommunen ser positivt på att ny bebyggelse i första hand värms upp via förnybar energi och exempelvis ansluts till fjärrvärmenätet.

AVFALLSHANTERING OCH ÅTERBRUK

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 avfallshantering

- 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 återvinningscentraler behöver beaktas i den kommunala planeringen Klimatpåverkan kan minskas genom ett ökat inslag av återbruk och återvinning.

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.

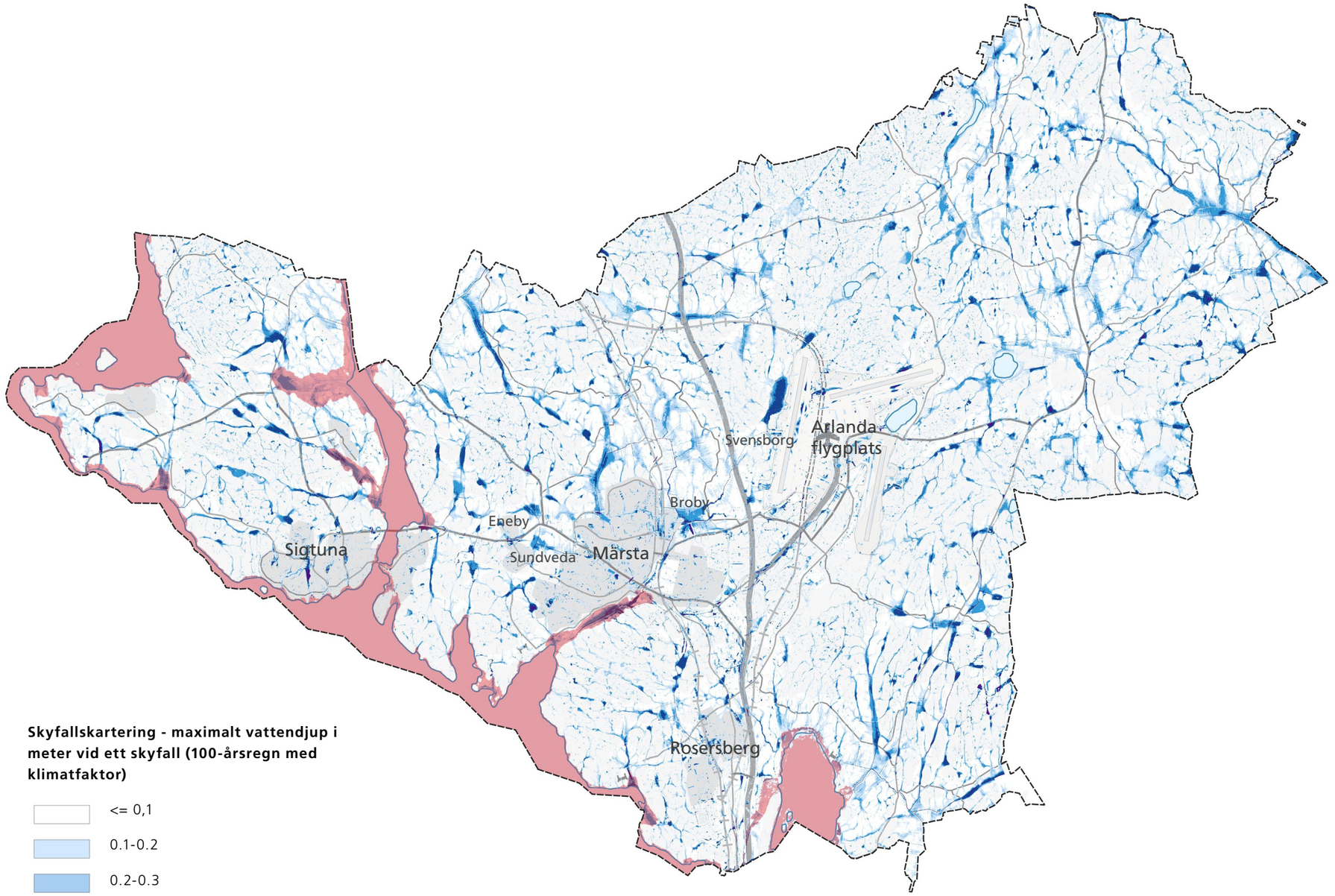
Gällande nationella råd och riktlinjer för basstationer, antenner med mera ska följas med hänsyn till eventuell påverkan på människors hälsa i samband med etablering av dessa nya installationer. Tillståndsprövning för montering av systemen ska ske med hänsyn till landskapsbild, stadsbild och yttre miljö.

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 redovisas i den digitala versionen av Översiktsplanen så snart de är färdigställda.

Avseende risk för ras och skred hänvisar kommunen till de allmänna planeringsunderlagen från Statens geologiska institut (SGI) som redovisas i den digitala versionen av Översiktsplanen.



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

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

Översvämningsrisk Mälaren

- 2,8 m översvämningsrisk, Mälaren

Klimatanpassning

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 vattendrag och Mälaren. Bebyggelse och infrastruktur, däribland samhällsviktiga verksamheter samt vattenkvalitet i Mälaren, kan drabbas av stora skador till följd av skyfall. Det finns också risker med att exploatera område nära vattendrag och sjöar i lågpunkter med dålig infiltrations-kapacitet. 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 leromården i kombination med vissa geotekniska förutsättningar. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) 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. MSBs kartering är dock begränsad till vid utredningstillfället bebyggda områden och det kan finnas ytterligare områden med förutsättningar för skred.

Många sträckor längst Märstaån och dess biflöde har stora erosionsproblem.

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 förändrade nederbörder, havsnivåer och vattenflöden kan leda till ändrade markförhållande så att även riskerna för ras, skred och erosion ökar. MSB har identifierat området Mälardalen-Stockholm som ett riskområde med anledning av översvämningsrisker, med mycket allvarliga konsekvenser för bland annat hälsa, liv och infrastruktur. 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.

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 Stockholmsåsen som är en reservvattentäkt och 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.

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

Planeringsinriktning förändrat klimat

- Utveckling av bostadsbebyggelse och samhällsviktig verksamhet ska undvikas i låglänta instängda 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.

- Analys om var skador och störningar förväntas uppstå vid skyfall ska göras vid detaljplanering och förhandsbesked.

- 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. Naturbaserade lösningar för klimatanpassning bör premieras framför traditionella tekniska lösningar och värden för biologisk mångfald ska eftersträvas i dessa lösningar.

- Skredrisker ska undersökas genom tidiga geotekniska undersökningar vid övervägande av planering för bebyggelse i låglänta områden.

- I flacka områden där skred kan utlösas i samband med någon form av ingrepp, ska detaljerade och fördjupande utredningar genomföras och förebyggande åtgärder vidtas vid planering och genomförande av byggnationer.

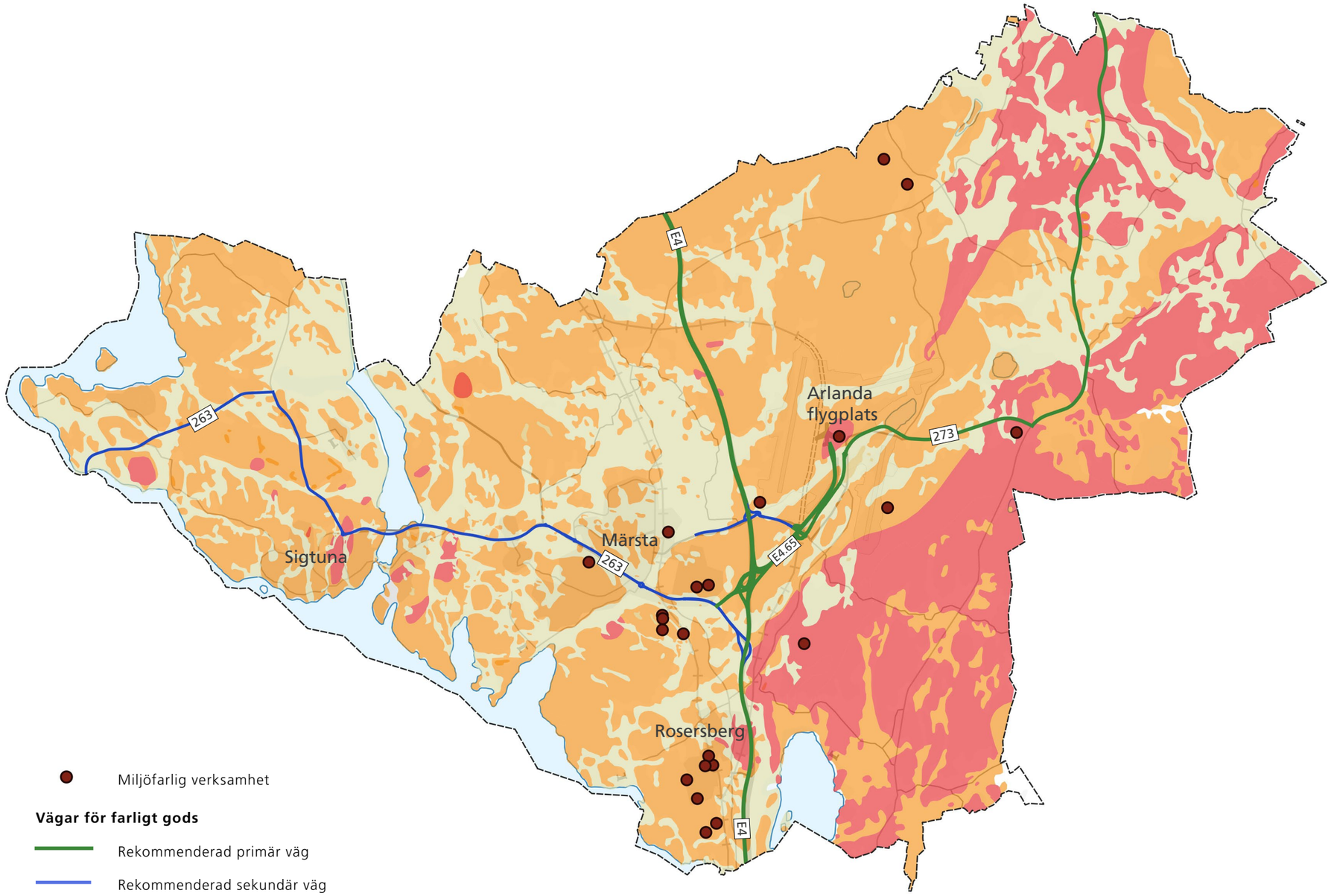
- Kommunen tillsammans med ansvariga myndigheter och förbund behöver kartlägga risker för framkomlighetsproblem vid översvämning.

- För att minska negativa effekter av värmeböljor och skydda utsatta grupper ska möjlighet att skapa skugga med växtlighet och bebyggelse beaktas i planering och anläggningsarbeten vid exempelvis skolor och äldreboenden.

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.

I den digitala versionen av översiktsplanen samt i Länsstyrelsens så kallade EBH-stöd (efterbehandlingsstöd) redovisas uppdaterad information om förorenade områden.



Miljöfarlig verksamhet

Vägar för farligt gods

Rekommenderad primär väg

Rekommenderad sekundär väg

Radonrisk

Hög

Normal

Låg

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

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.

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.

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 så att markförändringar inte genomförs som ger risk för att arsenik förorenar grund- eller ytvatten eller på annat sätt riskerar att innebära skada på miljön eller människor hälsa.

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

Förorenad mark och vatten

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. Uppdaterad information om förorenade områden finns tillgänglig i Länsstyrelsens så kallade EBH-stöd (efterbehandlingsstöd).

Andra förekommande föroreningar är PCB och PFAS. Det senare är ett samlingsnamn för flera föroreningar, varav några är mycket skadliga för hälsan och miljön. Det härrör ofta från användning av brandsläckningsmedel med mera. PFAS är ett betydande problem i Märstaån, som har den högsta kumulativa koncentrationen i hela Mälarens avrinningsområde, och som samtidigt visar problem med översvämningar vid flera platser. Effekterna av klimatförändringar i flöde och grundvattennivåer kan leda till ökad rörligheten hos föroreningarna, som transporteras via dagvatten, ytvatten eller grundvatten ut i olika vattensystem. Halterna av PCB är förhöjda i Oxundasjön och Rosersbergsviken samt vidare ut i Mälaren. Källan till utsläppet har lokaliserats till kvarteret Messingen i Upplands Väsby kommun. Mängden PCB som finns i Oxundasjöns sediment är unik i sitt slag då den är den hittills största förekomsten av PCB som påträffats i en svensk vattenförekomst. Upplands Väsby leder utredningsarbetet och arbetar bland annat med att ta fram en ansvarsutredning för att försöka finna en ansvarig för utsläppen.

Läkemedel och hormonstörande ämnen är föroreningar som också kan påverka vattenlevande arter. Lövstaån har högra koncentrationer av organiska miljöföroreningar jämfört med andra vattendrag i Mälarens avrinningsområde. Likaså är det ett problem för vattenlevande arter att mikroplaster kan följa med dag- och avloppsvatten ut i sjöar och vattendrag. De bryts inte ner utan äts upp av plankton och andra djur och ger skador.

Bygg- och miljöförvaltningen är tillsynsansvarig myndighet.

Elektromagnetiska fält

Vid bebyggelse nära kraftledningar och andra elanläggningar kan påverkan från elektromagnetiska fält behöva beaktas. Det finns inga nationella riktvärden som preciserar vilken exponeringsnivå från magnetfält som kan anses vara tolerabla i samband med fysisk planering. Strålsäkerhetsmyndigheten hänvisar till rapporten Magnetfält och hälsorisker (2009) och anger där olika referensvärden, det vill säga en rekommenderad högsta exponeringsnivå som ger god säkerhetsmarginal till kända hälsoeffekter, för olika frekvenser. Folkhälsomyndigheten (FHM) har i uppdrag att tillsynsvägleda kommunerna i frågor om elektromagnetiska fält. Elsäkerhetsverkets föreskrifter reglerar avståndet för byggnation och verksamheter nära transmissionsnätet (tidigare kallat stamnätet). Som utgångspunkt för områden med en ledning, ska ny bostads-, skol- och förskole- bebyggelse inte placeras närmare än 80 meter från en 220 kV-ledning och 130 meter från en 400 kV-ledning. För bedömning av skyddsavstånd till flera parallellgående ledningar kan magnetfältsberäkningar krävas.

Vid åtgärder eller planer inom 250 meter från transmissionsnätet ska samråd ske med det statliga affärsverket Svenska kraftnät.

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. Riskbedömningar och skyddsavstånd krävs vid planering av ny bebyggelse i närheten av de farliga verksamheter som går under dessa två lagar. Sevesoverksamheter delas in i låg och hög nivå, där den högre nivån medför högre krav på verksamheten. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för Sevesoanläggningar.



Foto: Kari Kohvakka

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 skyddsavstånd för 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 hälsa och säkerhet

- Rådande bullerförordning ska följas vid nybyggnation.
- Kommunen ska verka för att samlokalisera olika störningskällor till lägen där de inte påverkar människors hälsa.
- Vid tillkommande bebyggelse där bullerutredning bedöms nödvändigt bör utredningen ta höjd för relevant basprognos hos Trafikverket.
- Vid planläggning och ny bebyggelse intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods ska utgångspunkten vara Länsstyrelsens aktuella riktlinjer.
- Om förorenat område ska tas i anspråk för ändrad markanvändning så ska även risker från påverkan av klimatförändring, såsom översvämningar eller förändringar i grundvattennivåer, tas i beaktande.
- 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.
- Vid misstanke om förekomst av arsenik och sulfid i jord och/eller berg ska undersökning ske i tidigt skede av planeringen, samt vid annan lovgivning. Nödvändiga åtgärder ska vidtas vid kommande exploatering för att undanröja risker för människors hälsa och miljön.

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.

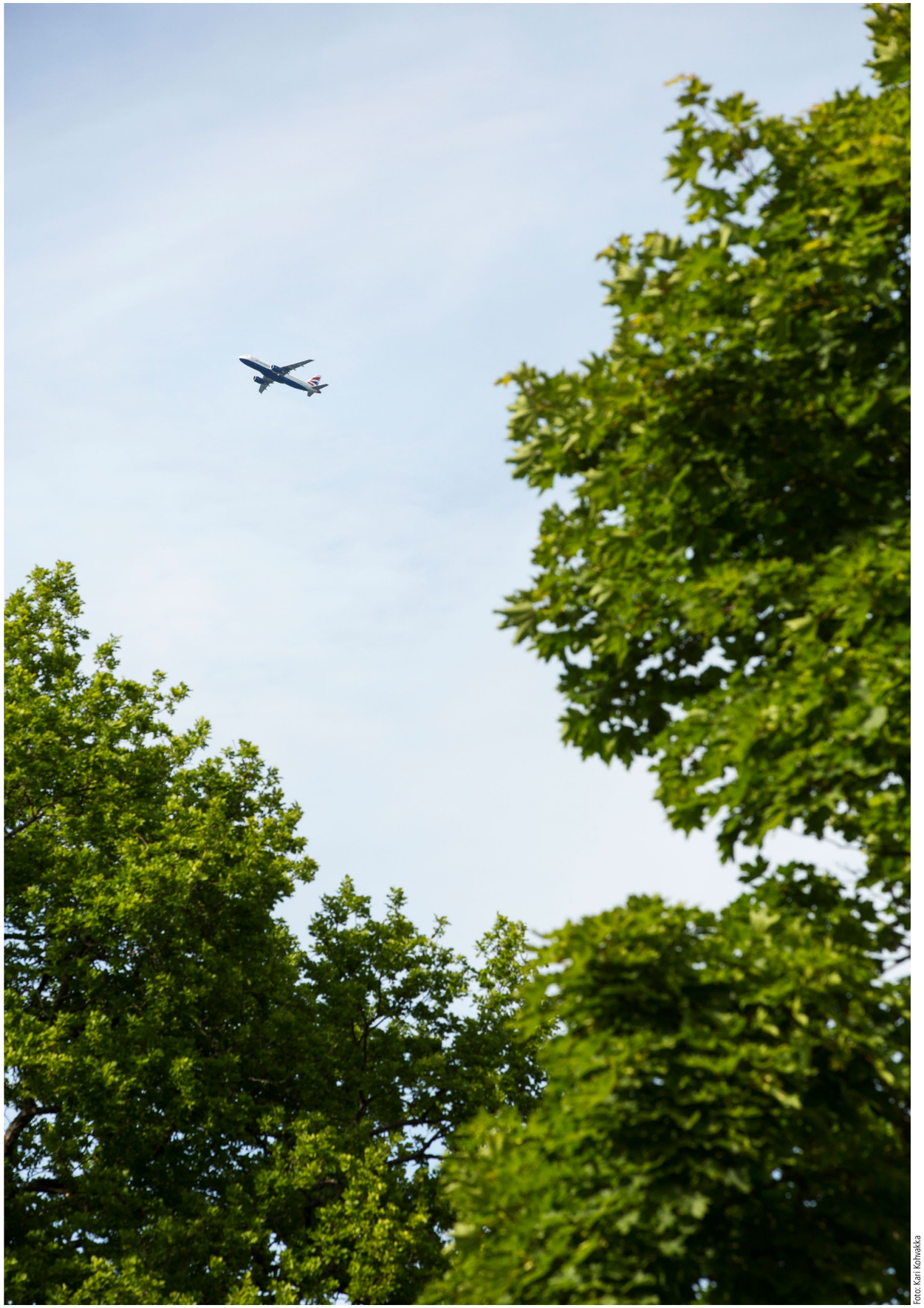


Foto: Kari Kolvakka

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.

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 avsnittet *Regionala stadskärnan* Arlanda-Märsta i kapitlet *Geografiska områden.*

Kommunen gör en högre bedömning av befolkningstillväxten än RUFS 2050.

Förslaget till ny bebyggelse i Eneby är delvis beläget inom Järvakilen. Områdets utbredning har minskats i jämförelse med i samrådsförslaget och tidigare beslutad yta i ÖP2014. Utformning och placering av bebyggelse ska ske så att den gröna kilens funktion och värden bibehålls. Väster om Eneby och utmed Garnsviken ligger ett område som är utpekat för ESKO-landmiljö samt för höga värden för friluftslivet i ÖP2014. RUFS 2050 pekar däremot ut delar av detta område för sekundärt bebyggelseläge.



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

Foto: Rosie Alm

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.

Brista kraftvärmeverk producerar el och fjärrvärme för regionalt behov. Intill ligger en eftersorteringsanläggning för avfallssortering som förser kraftvärmeverket med bränsle. Båda har storregional betydelse.

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: Sigtuna kommun

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.

Sigtuna kommun samverkar även med Håbo och Upplands-Bro kommuner inom ett projekt som syftar till att minska näringsläckage till Skofjärden, och på så sätt förbättra vattenkvalitet i Mälaren.



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, ÖP2014, 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 riksintressepreciseringför 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.

I Sigtuna kommun avser 3 kap. miljöbalken följande områden:

- Kommunikationer
- Totalförsvaret
- Kulturmiljövård
- Yrkesfiske

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.

Kommunen berörs även av influensområden för hinderytor för riksintressena för Uppsala, Västerås och Brommas flygplatser. Lokalisering av höga byggnader och föremål, såsom vindkraft, inom influensområdena bör ske i samråd

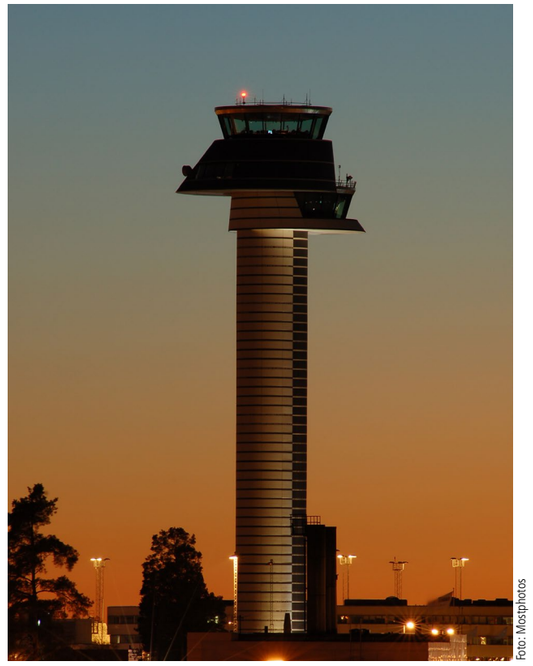


Foto: Mostphotos

med respektive flygplats. Även Eskilstuna flygplats bör även kontaktas i sådana ärenden. Trafikverket är dock formellt den myndighet som lämnar uppgifter i frågan om riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken.

Riksintressepreciseringen

I korthet innebär preciseringen följande:

- Justerat markanspråk och läge för två framtida rullbanor.
- Minskat påverkansområde för flygbuller jämfört med gränsen före mars 2021. Bostadsutveckling öster om Märsta station och väster om Rosersbergs station är numera möjlig, vilket är mycket positivt för kommunens planer på bostadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen.
- Ett påverkansområde för lågfartsflyg har införts. 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.

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.

Järnvägar

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.



Foto: Mostphotos

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.

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.
- Arlandabanan är en del av riksintresset för kommunikationer.

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 samrätts 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.



Foto: Kari Kohvakka

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 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

I planförslaget föreslås att området Steninge slottsby utreds för en utökning av småhusbebyggelse. Trots att Steninge slottsby ligger inom influensområdet för skottbuller från Kungsängens flygfält bedömde Försvarsmakten att etapp 1 inte utgjorde påtaglig skada på riksintresset. Kommunens bedömning är att etapp 2 inte heller innebär påtaglig skada på riksintresset, med tanke på områdets placering terrängmässigt öster om Vitberget, vilket begränsar skottbullret. Kommunen anser därför att riksintresset kan 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.

Vid planering i närheten av riksintressen hänvisas till Riksantikvarieämbetets *Handbok för kulturmiljövårdens riksintressen*.

I Sigtuna kommun finns sju områden av riksintresse för kulturmiljövården:

- AB 65 Sigtuna stad
- AB 66 Venngarn
- AB 633 Haga
- AB 69 Vidbo
- AB 70 Skepptuna-Närtuna-Gottröra
- AB 71 Skålhamravägen och AB 630 Fysinge

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 Venngarn

Översiktsplanen föreslår en fortsatt varsam utveckling av Venngarns slottsområde. Mycket 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 ska fortgå.

AB 633 Haga

Ingen förändring föreslås inom riksintresset för Haga.

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 och 630 Fysingen

Kommunen anser 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 det 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 (3 kap. 5 § miljöbalken). 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 där pågående markanvändning ska fortgå. Undantag är ett mindre markområde vid Rosersbergs station samt bebyggelseområdet *Verksamheter öster om Rosersberg villasamhälle* som ligger mellan E4:an och Norrsundavägen från Trafikplats Rosersberg och norrut. Området har i förslaget till ÖP2022 minskats i jämförelse med anvisad yta i gällande ÖP2014. Planförslaget pekar också ut att verksamhet inom tillrinningsområdet till reservvattentäkten ska ske med restriktivitet som inte äventyrar kommande generationers tillgång på dricksvatten av god kvalité och kvantitet. Gränsen för vattenskyddsområdet är under revidering och kommunen inväntar det nya förslaget på remiss.

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. Områdena omfattar en utveckling av befintliga tätorter och av det lokala näringslivet i enlighet med 4 kap 1 § andra stycket Miljöbalken. 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. 28a § 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.



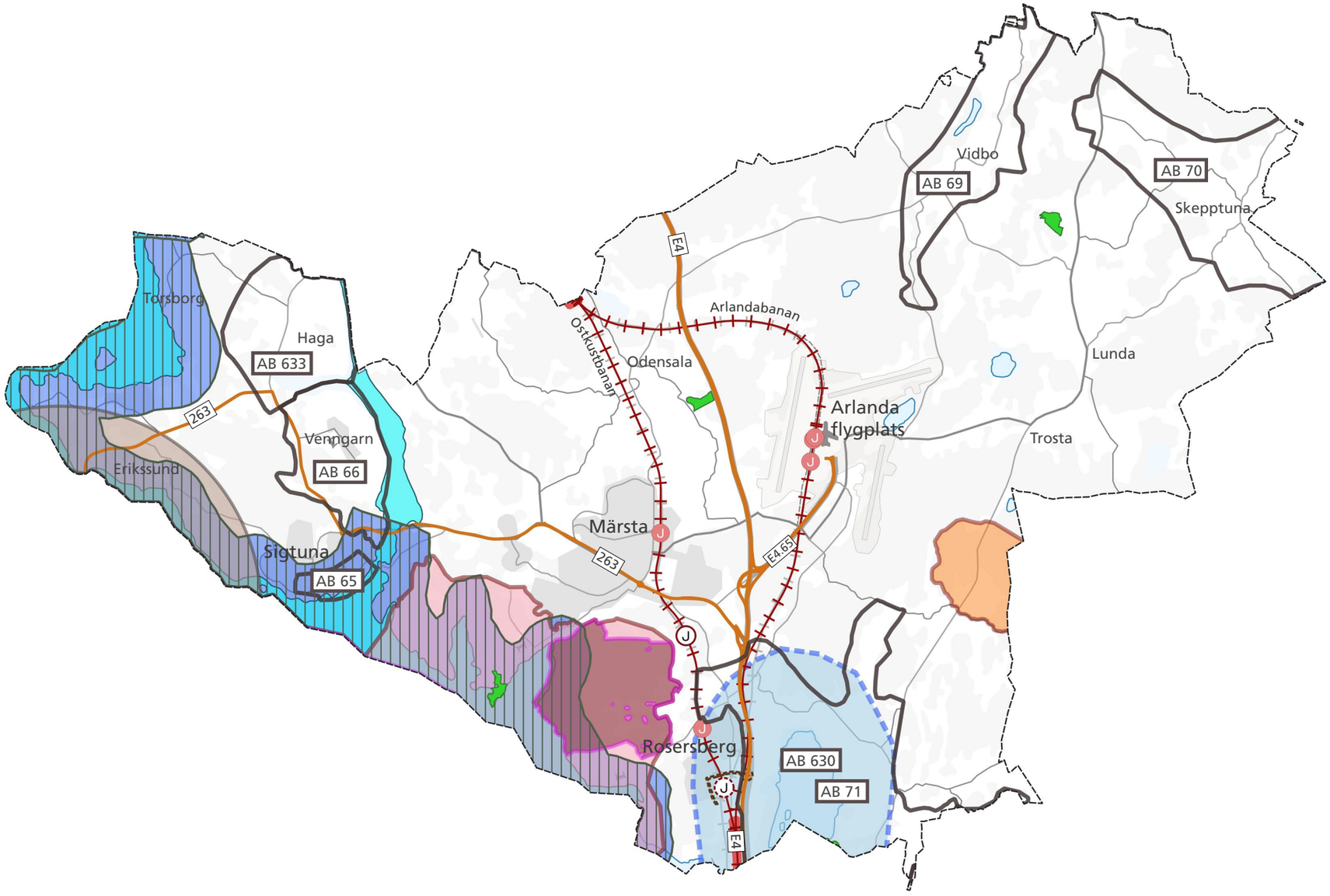
Foto: Hans Berggren / Johnér

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

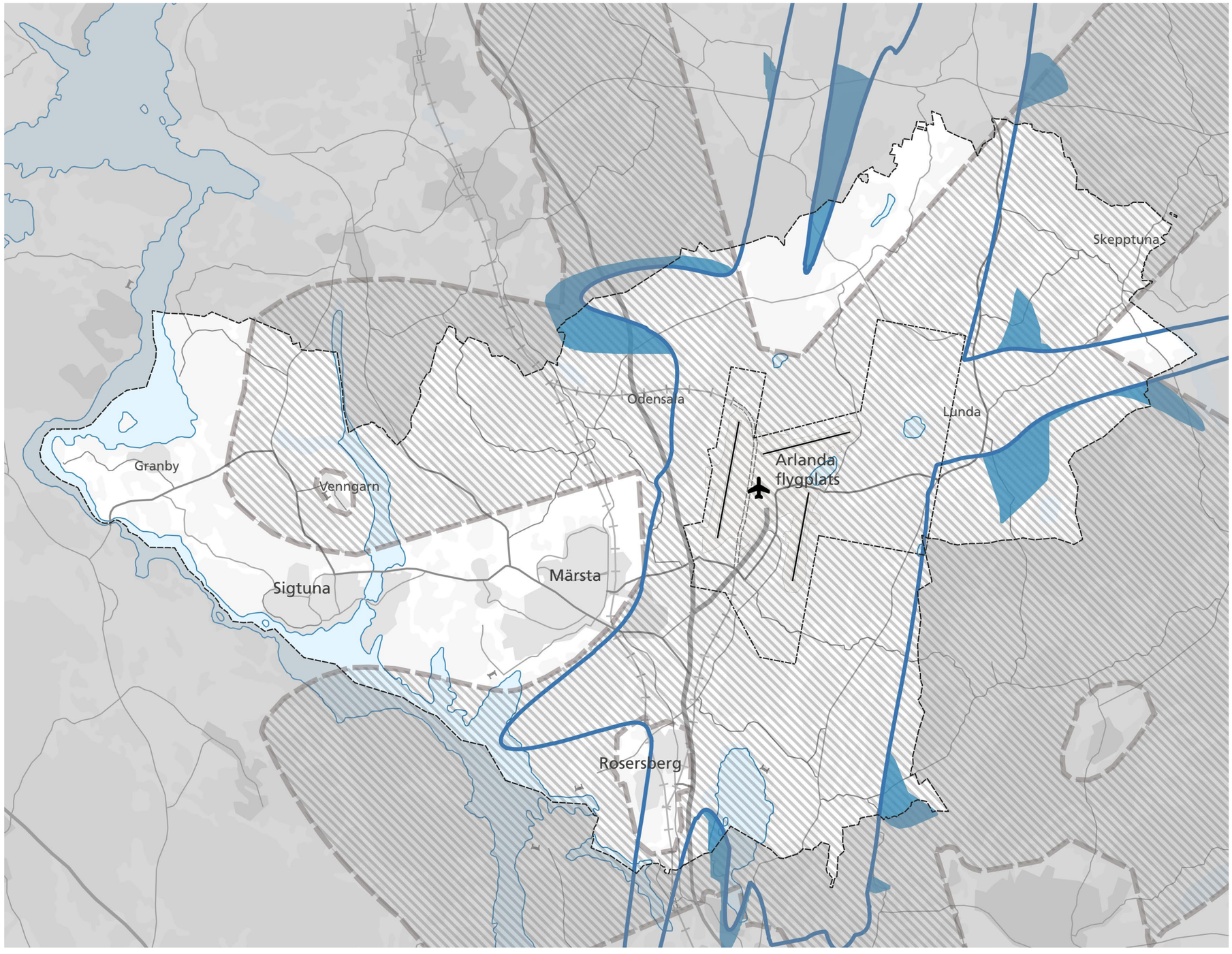
Riksintresse för totalförsvarets militära del

- Riksintresse för totalförsvarets militära del
- Påverkansområde för buller eller annan risk
- Påverkansområde övrigt
- 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.

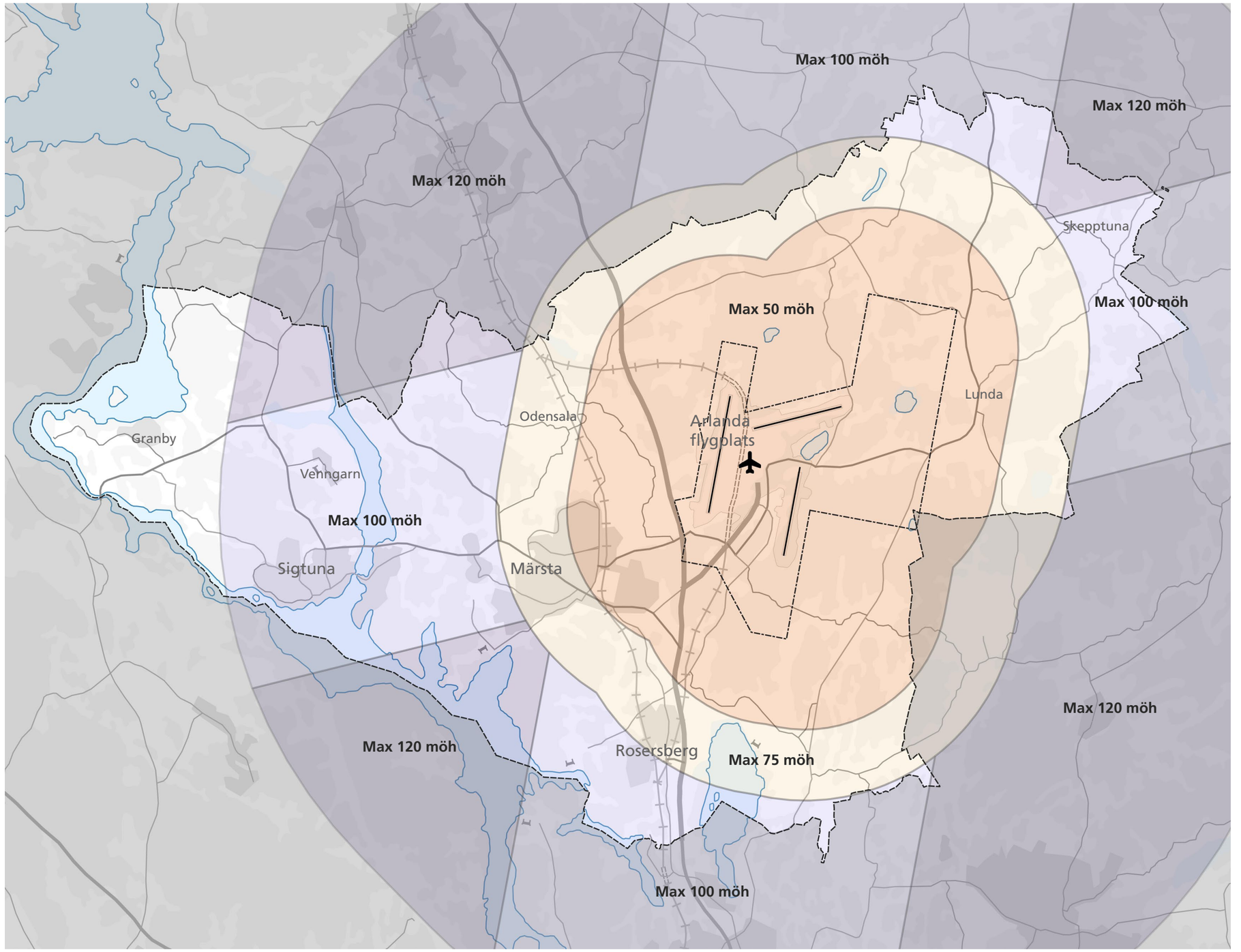


Riksintressen - karta 3

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.

Tidigt samråd ska hållas med LFV, Försvarsmakten och Swedavia angående möjlig höjd för byggnad inom den så kallade hinderbegränsande ytan. Alla ärenden avseende byggnader/objekt 20 meter och högre över marknivå ska skickas på remiss till LFV som också kan ta fram en flyghinderanalys.



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: Sigtuna kommun

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

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 ange på vilket sätt ett byggnadsminne inte får ändras och hur de ska vårdas och underhållas.

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 3 kap. 3§ har kommunen pekat ut ESKO för land- och vattenområden. De har avgränsats utifrån förekomsten av höga naturvärden, som samtidigt har viktiga ekologiska funktioner och ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Naturvärden och ekologiska funktioner samt möjligheter till spridningssamband mellan områdena ska bevaras. I varje enskilt fall där åtgärd eller ändrad markanvändning kan komma att påverka miljön i området ska bedömning av värden och konsekvenser för ESKO beaktas. Områdena innefattar även en 300 meter bred buffertzon.

LANDSKAPSBILDSKYDD OCH SKYDD AV KYRKOR

Landskapsbildskyddet är ett skydd för upplevelsen och förståelsen av landskapet. I kommunen finns sju områden med landskapsbildsskydd, samtliga berör äldre kyrkor. I dessa miljöer krävs tillstånd av Länsstyrelsen för bland annat nybyggnad och andra ändringar av byggnader.

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.



Foto: Mostphotos

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 Norra Östersjön 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 i syfte att förbättra vattenkvaliteten. Kommunen tar fram även lokala åtgärdsprogram med fysiska åtgärder, såsom våtmarker, anpassade skyddszoner eller åtgärder för att minska påverkan från enskilda avlopp och dagvatten. Det är särskilt relevant att identifiera platsspecifika åtgärder i den mån det är möjligt. Arbetet ska utgå från avrinningsområdesperspektivet och de vattenförekomsterna som inte uppnår god status. 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. Mer information om vattenförekomsters ekologisk status, miljöproblem samt möjliga åtgärder finns i kommunens Vattenplan samt i VISS.

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.



Foto: Rosie Alm

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 eller utpekad ny bebyggelse. Planeringen utgår från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel så att transporternas påverkan på miljö och klimat minskar.

Risk för framtida överskridande av gällande miljökvalitetsnorm kan dock finnas för kvävedioxid (NO_2), främst utmed infartsleden från E4.65 till Arlanda flygplats. Här planeras ej för ny bostadsbebyggelse. Även andra typer av marktransporter samt produktion av energi står för en betydande del av utsläppen. Kommunen verkar 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.

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. Planförslaget pekar inte ut något nytt bebyggelseområde som ligger inom det utvidgade strandskyddsområdet på 300 meter från Mälarens strandkant.

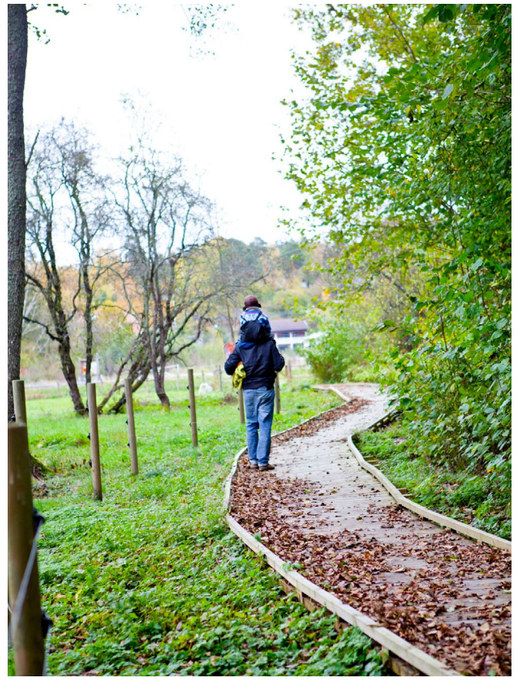


Foto: Sigtuna kommun

VATTENSKYDDSOMRÅDEN

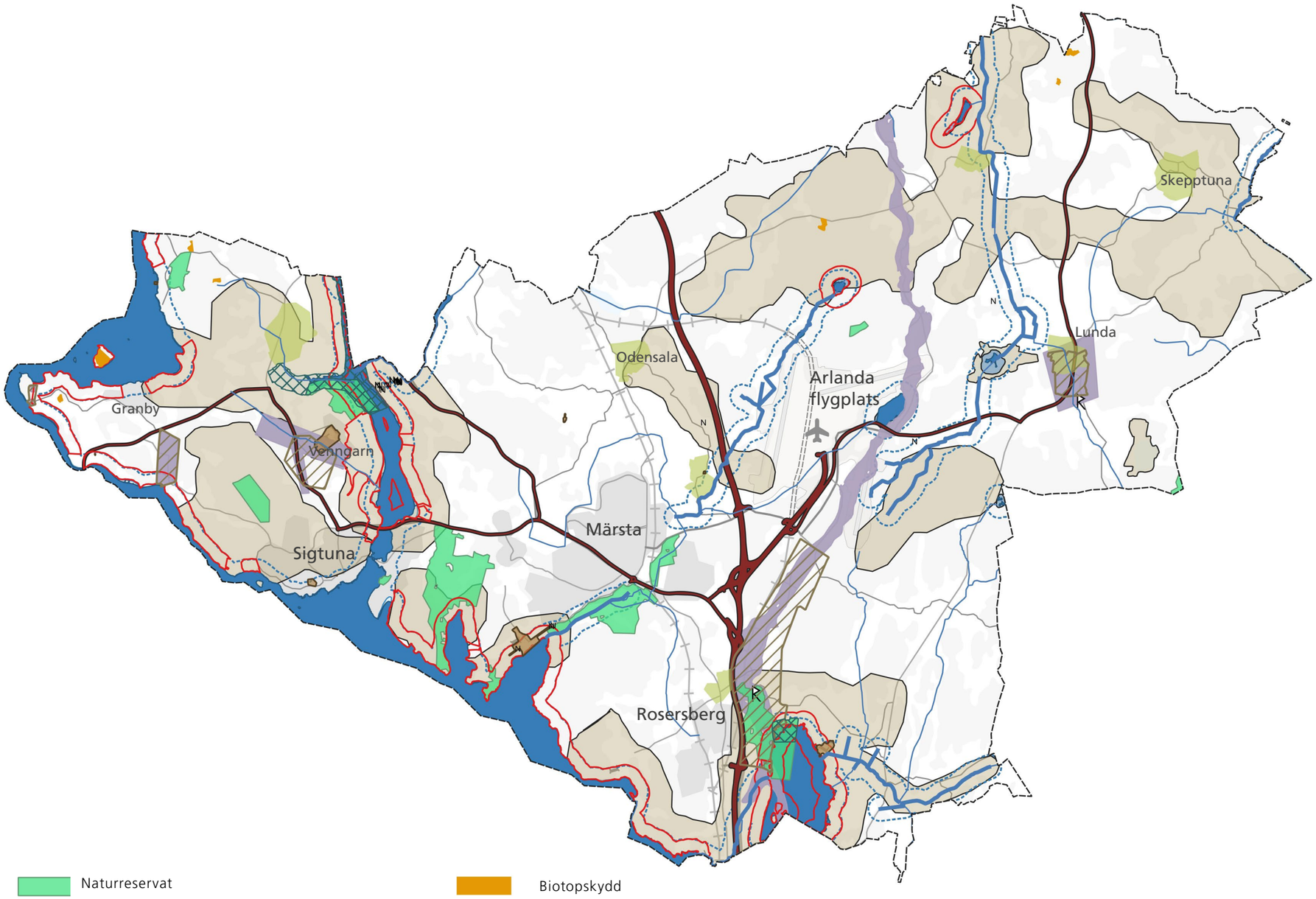
Skyddsområden för vattentäkter finns vid Lunda-Albano, Venngarn, Bärmö och Holmens fritidshusområde samt för Norrvattens reservvattentäkt vid Ströms gård.

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.

Andra värden
- karta

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



- Naturreservat
- Skyddsområde enskilda byggnadsminnen
- Utvidgat strandskydd 300 m
  I övrigt gäller det generella strandskyddet vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Det skyddade området är normalt 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet.
- Vattendrag
- Vattenskyddsområde
- Vägar med utökad tillståndspliktig zon
- Biotopskydd
- Djurskyddsområde
- Ekologiskt särskilda känsliga områden - Vattendrag
- Ekologiskt särskilda känsliga områden - Buffertzon 300 m
- Ekologiskt särskilda känsliga områden - Vatten
- Ekologiskt särskilda känsliga områden - Landmiljöer
- Grundvattenförekomst
- Landskapsbildskydd
- N Naturminnen
- Fastställda fornminnen

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 avsnitt sammanfattar konsekvensbeskrivningen för Sigtuna kommuns nya översiktsplan så här långt, inför granskning.

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 granskningsförslaget 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. Enligt förslaget tillåts exempelvis utbyggnadsplaner för bostadsbebyggelse öster om Märsta station samt väster om Rosersberg station.

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 i planförslaget och stöd ges för att i efterföljande planering säkerställa att värden i huvudsak bevaras och stärks. Risk finns dock att negativa konsekvenser uppstår när naturmark omvandlas till bebyggelse både för lokal och regional grönstruktur. Ett tydligare krav på kartläggning av värden och anpassning av sådan ny bebyggelse utifrån lokala värden 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 kan innebära 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. Planförslagets bebyggelsestruktur är mer gynnsam ur ett klimatperspektiv än ÖP2014. Andra Kraftfulla 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,



Foto: Rosie Alm

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 förhål- landen, 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.

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.

FLYTTKEDJA

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.

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.

KOMBITERMINAL

Kombiterminal är en terminal där olika lastbärare byter transportsätt. Vanligen avses med kombiterminal en speciell järnvägsstation, där omlastning av containrar med mera sker mellan järnvägsvagnar, fartyg och lastbilar.

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, (KS 15 maj 2014 §128).
- Avfallsplan för Sigtuna kommun (KF 17 december 2015 §198).
- Bevarande- och förnyelseplan för Sigtuna stad (KF 28 november 2019 §139).
- Cykelplan (KF 15 maj 2014 §129).
- Dagvattenpolicy för Oxunda vattensamverkan (KS 17 oktober 2016 §165).
- Kulturminnesvårdsprogram för Sigtuna kommun (KF 28 maj 1986 §106, kompletterat 1988).
- Klimatstrategi för Sigtuna kommun (KF 23 april 2009 §68).
- Ortsanalys Sigtuna (KS 21 september 2009 §170).
- Ortsanalys Märsta (KS 21 september 2009 §169).
- Trafikstrategi för Sigtuna kommun (KS 15 februari 2010 §22) .
- VA-plan 2017 (KF 9 mars 2017 §48, beslut att anta revidering 8 april 2018).
- Vattenplan Sigtuna kommun (KS 17 oktober 2016 §164).
- Lekplatsplan (KF 19 december 2019 §171).

Riktlinjer i Sigtuna kommun

- ESKO i Sigtuna kommun (2016, fördjupning till ÖP2014).
- Fördjupad översiktsplan för Arlandaområdet (2006, fördjupning av ÖP2002, KF27 april 2006 §94).
- Handlingsplan för att stärka barnets rättigheter i Sigtuna kommun 2018-2022 (KF 1 februari 2018 §12).
- Jordbruksmark i den fysiska planeringen (KS 11 juni 2018 §114).
- Landsbygdsprogram (KF 23 april 2009 §67).
- Miljöprogram för Sigtuna kommun (KF 25 mars 2010 §67).
- Plan för klimatsmart Sigtuna (KF 22 mars 2018 §33).
- Program för bostadsbyggande 2021-2025 (KF 16 december 2020 §122).
- Riktlinjer för bebyggelseutveckling i dalgången mellan Hova och Odensala (BTN 15 december 2020 §163).
- Sigtuna kommuns sociala plan för barn 2017-2022 (KF 1 februari 2018 §13).
- Sociala kompassen (KS 20 januari 2020 §5)
- Handlingsplan mot våldsbejakande extremism (3 april 2017 §73).
- Riktlinjer för hållbar vattenanvändning (KS 9 mars 2020 §49).

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 ytterligare planerings- och kunskapsunderlag

- 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).
- Skogens pärlor (från Skogsstyrelsens webbgis).
- 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

RS 2021-0977

HÅLLBARHETSKONSEKVENS-BESKRIVNING

ÖVERSIKTSPLAN FÖR SIGTUNA KOMMUN
GRANSKNINGSHANDLING DECEMBER 2021



BESTÄLLARE

Sigtuna kommun
Kontaktperson: Marie Halldin

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad
WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
wsp.com

Uppdragsansvarig: Oskar Wallgren (samrådshandling),
Emma Hell Lövgren (granskningshandling)
Medverkande utredare:
Hanna Ljungqvist,
Emmelie Nilsson,
Sofia Nöu,
Anna Clara Ramström
Granskare: Emma Hell Lövgren

Bild framsida visar två hästar på ett fält,
hämtad från unsplash.com

Hållbarhetsbedömning Sigtuna kommun ÖP

SAMLAD BEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET

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 avsnitt sammanfattar konsekvensbeskrivningen för Sigtuna kommuns nya översiktsplan så här långt, inför granskning.

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 granskningsförslaget 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. Enligt förslaget tillåts exempelvis utbyggnadsplaner för bostadsbebyggelse öster om Märsta station samt väster om Rosersberg station.

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 i planförslaget och stöd ges för att i efterföljande planering säkerställa att värden i huvudsak bevaras och stärks. Risk finns dock att negativa konsekvenser uppstår när naturmark omvandlas till bebyggelse både för lokal och regional grönstruktur. Ett tydligare krav på kartläggning av värden och anpassning av sådan ny bebyggelse utifrån lokala värden 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 kan innebära 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. Planförslagets bebyggelsestruktur är mer gynnsam ur ett klimatperspektiv än ÖP2014. Andra Kraftfulla 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

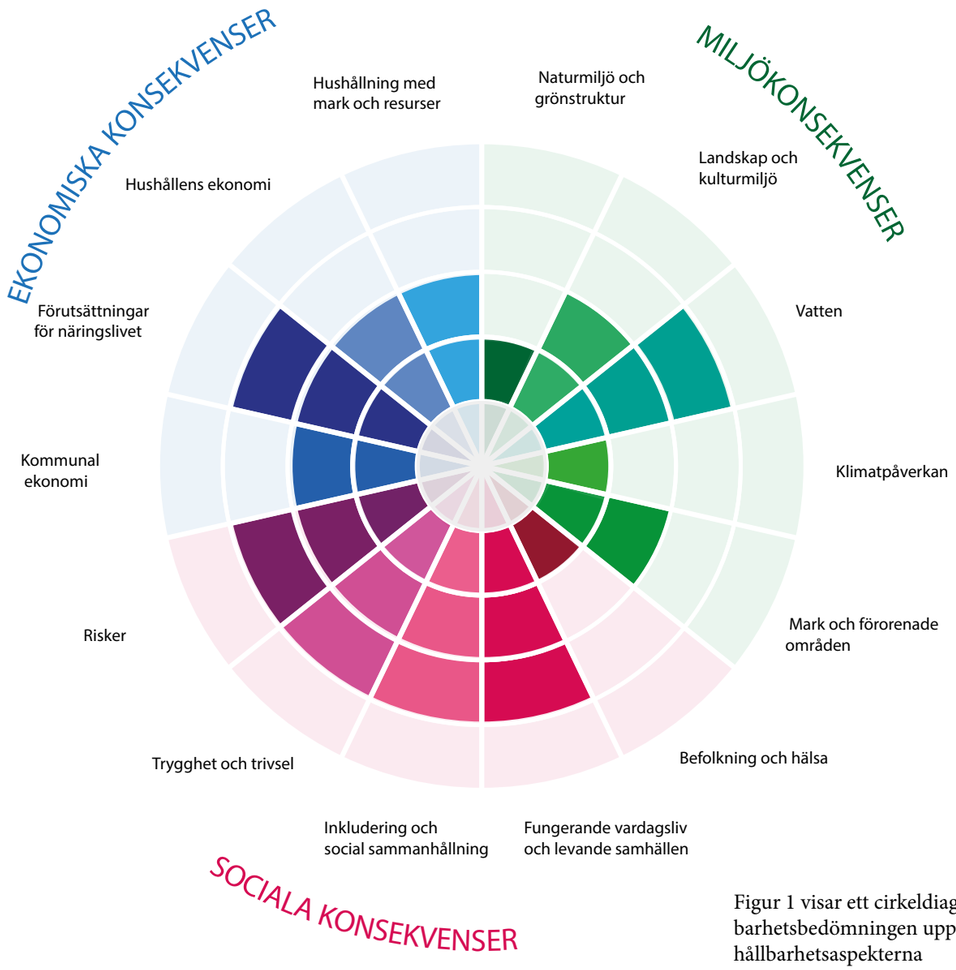
Kommunala kostnader förenade med utveckling av bebyggelse och infrastruktur kan vara betydande, och kommer ofta långt tidigare än skatteintäkter från nya invånare uppstår. Planförslaget skulle kunna kompletteras med en utbyggnadsstrategi där de kommunalekonomiska effekterna av planförslaget vägs in så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

Figuren nedan illustrerar översiktligt planförslagets konsekvenser i olika dimensioner. Stora positiva konsekvenser visas med tre färgrutor, små eller måttliga positiva konsekvenser visas med två färgrutor, och varken positiva eller negativa konsekvenser visas med en färgruta.

Figuren summerar bedömningarna i kapitel 5-7. Konsekvenserna finns också sammanfattade i tabellform i Kaptiel 9 Samlad bild och fortsatt arbete.



Figur 1 visar ett cirkeldiagram över hållbarhetsbedömningen uppdelat på de tre hållbarhetsaspekterna

INNEHÅLL

SAMLAD BEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET 3

1 INLEDNING 8

2 PLANFÖRSLAGET 10

3 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE 18

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER 19
3.2 RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000 21
3.3 MILJÖKVALITETSNORMER 24
3.4 ÖVRIGA SKYDD 24

4 METOD 26

4.1 ARBETSSÄTT 26
4.2 VÄRDERING AV KONSEKVENSER 27
4.3 AVGRÄNSNING 28

5 MILJÖKONSEKVENSER 30

5.1 NATURMILJÖ OCH GRÖNSTRUKTUR 30
5.2 LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ 34
5.3 VATTEN 37
5.4 KLIMATPÅVERKAN 40
5.5 MARK OCH FÖRORENADE OMRÅDEN 43

6 SOCIALA KONSEKVENSER 44

6.1 BEFOLKNING OCH HÄLSA 44
6.2 FUNGERANDE VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN 48
6.3 INKLUDERING OCH SOCIAL SAMMANHÅLLNING 52
6.4 TRYGGHET OCH TRIVSEL 55
6.5 RISKER 58

7 EKONOMISKA KONSEKVENSER 60

7.1 KOMMUNAL EKONOMI 60
7.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NÄRINGSLIVET 62
7.3 HUSHÅLLENS EKONOMI 64
7.4 HUSHÅLLNING MED MARK OCH RESURSER 66

8 ALTERNATIV 68

8.1 FÖRÄNDRINGAR JÄMFÖRT MED ÖP 2014 68
8.2 MILJÖNS SANNOLIKA UTVECKLING OM PLANEN INTE ANTAS 71
8.3 AVFÄRDADE ALTERNATIV 72
8.4 ÖVRIGA ÅTGÄRDER 73
8.5 SAMRÅDSHANDLING ÖP 2022 73

9 SAMLAD BILD OCH FORTSATT ARBETE 74

9.1 KONSEKVENSERNA SAMMANFATTADE 75
9.2 FORTSATT ARBETE 77
9.3 UPPFÖLJNING AV KONSEKVENSER 78

10 REFERENSER 79

FIGURER OCH TABELLER

Figur 1. Cirkeldiagram om visar den sammanfattade bedömningen 5
Figur 2. Planförslagets mål för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå 10
Figur 3. Utvecklingsinriktningar i Sigtunas översiktsplan 11
Figur 4. Karta över utvecklingsstrategier 14
Figur 5. Mark och vattenanvändningskarta 16
Figur 6. WSP:s generella metod för hållbarhetskonsekvensbedömningar 26
Figur 7. Cirkeldiagram som visar den sammanfattade bedömningen 74

Tabell 1. Konsekvenserna sammanfattade. 75

1 INLEDNING

Sigtuna kommuns kommunstyrelse beslutade under 2018 att inleda arbetet med att ta fram en ny översiktsplan. Målet är att den nya översiktsplanen ska färdigställas under 2022.

Hållbarhetsperspektiven ska kompletteras och fördjupas ytterligare i den nya översiktsplanen, med särskilt fokus inom områdena social och ekonomisk hållbarhet. För att få ett helhetsgrepp kring hållbarhet och den fysiska planeringen har kommunen valt att låta översiktsplanen utgå från målsättningar för hållbar utveckling Agenda 2030, Sveiges miljökvalitetsmål, Barnkonventionen, det övergripande folkhälsomålet och den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050).

För alla planer och program som krävs i lag och som upprättas eller fastställs av en myndighet eller kommun ska en strategisk miljöbedömning göras om ett genomförande av planen eller programmet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Översiktsplaner anses som huvudregel alltid medföra betydande miljöpåverkan och ska därmed miljöbedömas. Genomförandet av Sigtunas nya översiktsplan bedöms således medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 3 § miljöbalken (MB). En strategisk miljöbedömning genomförs därför parallellt med, och integrerat i, planprocessen.

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Vidare syftar processen till att ge allmänheten, organisationer, myndigheter och andra intressenter möjlighet att påverka planen. Som en del i en sådan miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Med begreppet MKB avses själva dokumentet. I MKB:n ska den betydande miljöpåverkan som kan antas uppstå av planens genomförande beskrivas och bedömas.

Sigtuna kommun har i bedömningsarbetet velat fånga planens samlade bidrag till hållbar utveckling – det vill säga miljöaspekter enligt miljöbalken samt andra perspektiv på hållbar utveckling enligt de globala målen. Denna hållbarhetsbedömning har utförts parallellt och integrerat med planeringen, i syfte att bidra till hållbar utveckling samtidigt som miljöbalkens krav på strategisk miljöbedömning tillgodoses.

Detta dokument redovisar resultaten från hållbarhetsbedömningen så här långt, inför grnskning. De delar av dokumentet som utgör MKB enligt miljöbalkens krav är markerade.
Arbetet med hållbarhetsbedömningen har letts av konsulter från WSP Sverige AB och genomförts i samarbete med kommunen.

Rapporten har följande disposition. I kapitel 2 beskrivs planens huvudsakliga innehåll i korthet. Kapitel 3 redovisar de riksintressen och andra skydd som råder i planområdet. I kapitel 4 beskrivs i korthet den metod som använts för att ta fram konsekvensbeskrivningen. I kapitel 5-7 beskrivs sedan i tur och ordning planens miljökonsekvenser, sociala konsekvenser och ekonomiska konsekvenser. Kapitel 8 beskriver avfärdade alternativ, samt miljöns sannolika utveckling om planen inte antas. I kapitel 9 ges en samlad bild av planens konsekvenser, samt dess bidrag till uppfyllandet av de nationella miljökvalitetsmålen. Där ges också förslag på fortsatt arbete.

Bild på nästa sida, visar naturområde. Foto från unsplash.com

2 PLANFÖRSLAGET

Förslaget till ny översiktsplan syftar primärt till att vägleda beslut och avvägningar mellan olika intressen och andra ställningstaganden för kommunens mark- och vattenanvändning. Planen ska även lägga 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.

Kommunen arbetar utifrån Boverkets översiktsplanemodell 2.1. Planförslaget är därför uppdelat i tre delar: Utvecklingsinriktningar, Mark- och vattenanvändning samt Riksintressen och andra värden. 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 ska enligt förslaget fungera som en röd tråd i planhandlingen. De ska ”vägleda i arbetet med avvägningar mellan olika intressen och andra ställningstaganden för kommunens mark- och vattenanvändning” samt bidra till att synliggöra målkonflikter och synergieffekter som kan uppstå när planen genomförs. Målen redovisas i Figur 2.

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 HÄLLBARHET



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.

Figur 2. Planförslagets mål för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå

Planförslaget redovisar förutom de tolv målen också tre utvecklingsinriktningar (se Figur 3). 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. I en separat karta illustreras utvecklingsinriktningarnas rumsliga avtryck (Figur 4).

Planförslaget konstaterar att Sigtuna är en mångfacetterad kommun med ambitionen att varje del i kommunen ska utvecklas utifrån sina förutsättningar och unika prägel i samspel med övriga delar av kommunen. Värdefull natur, vatten, odlingslandskap och kulturmiljö ska ses som resurser att tillvarata och utveckla.

Den bebyggelseutveckling som föreslås i planförslaget koncentreras till de befintliga huvudorterna Märsta, Rosersberg, Sigtuna samt Arlanda och utpekade servicenoder på landsbygden. Bostadsutveckling ska främst ske på platser med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig fysisk infrastruktur samt offentlig och kommersiell service. Planen föreslår i första hand förbättrade kommunikationer mellan huvudorterna inom kommunen (Sigtuna-Märsta-Arlanda), samt förordar ett antal åtgärder på och i anslutning till E4 och Ostkustbanan för att stärka kommunens utveckling.

Utvecklingen syftar till att möta den höga tillväxt och stora inflyttning av nya invånare som skett och förväntas fortsätta ske i framtiden. Idag finns en tydlig uppdelning mellan kommunens olika kommundelar och bostadsområden i separata enklaver.

UTVECKLINGSINRIKTNINGAR I SIGTUNAS ÖVERSIKTSPLAN

Mångsidig blandstad och levande landsbygd

- BEBYGGELSEUTVECKLING I STRATEGISKA LÄGEN
- VÄRDESKAPANDE KOMPLETTERINGAR MED UTGÅNGSPUNKT I PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR
- MÖTEN I VARDAGEN
- VARIERADE, UPPLEVELSERIKA OCH TRYGGA LIVSMILJÖER
- PLATS FÖR ETT DIVERSIFIERAT NÄRINGSLIV
- EN LEVANDE LANDSBYGD

Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem

- ENKELT OCH BEKVÄMT ATT RESA HÅLLBART
- MÄRSTA STATION – EN FUNKTIONELL OCH MODERN BYTESPUNKT
- FÖRBÄTTRAD FRAMKOMLIGHET I HUVUDVÄGNÄTET
- KOMMUNIKATIONER INOM OCH TILL REGIONALA STADSKÄRNAN ARLANDA-MÄRSTA
- GODSTRAFIK

Robusta och gröna livsmiljöer

- UPPRÄTTHÅLL EN SAMMANHÄNGANDE GRÖN INFRASTRUKTUR
- UTVECKLA GRÖNA OCH BLÅ KVALITETER I TAKT MED BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN
- VÄRNA VÄRDEFULLA NATUR- OCH FRILUFTSOMRÅDEN

Figur 3. Utvecklingsinriktningar i Sigtunas översiktsplan

Ambitionen är i planförslaget därför att med kompletterande bebyggelse i strategiska lägen och väl gestaltade offentliga rum bidra till ökad rörelse mellan kommunens olika områden, främja inkludering, trygghet, trivsel och minska uppdelningen mellan kommunens olika kommundelar.

Planen ska möjliggöra för näringslivsutveckling genom att bland annat skapa bra förutsättningar i attraktiva lägen, förbättra kommunikationerna inom och till kommunen samt verka för en filial för högre utbildning etableras i kommunen.

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. Planen ska möjliggöra/underlätta för kommunens invånare att göra hållbara vardagsresor.

Detta sker främst genom att förtäta befintliga tätorter så att fler har möjlighet att gå, cykla eller nyttja kollektivtrafiken för att resa till arbetsplatser, service och andra målpunkter. Flertalet åtgärder föreslås även i planen. Gång och cykelstråk ska förbättras på lämpliga sträckningar, framkomligheten i huvudvägnätet ska förbättras, Märsta station ska omvandlas till en funktionell och modern bytespunkt, och Märsta och Arlandaområdet ska sammanlänkas med attraktiv kollektivtrafik.

Landsbygden i Sigtuna har stora värden som ska värnas. Ambitionen i planen är att främja en levande landsbygd och bevara dess natur- och kulturhistoriskt värdefulla karaktär. Utspridning av bebyggelse och ytkrävande verksamheter och externhandel ska undvikas. De stora natur- och kulturvärdena som finns inom kommunen ska värnas och stärkas, och en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas. Planen beskriver gröna och blå miljöer som identitetsbärande element vilka är betydelsefulla för att skapa ett motståndskraftigt samhälle som kan möta utmaningarna med ett förändrat klimat och som kan bidra med viktiga ekosystemtjänster. En sammanhängande grönstruktur ska eftersträvas och gröna samband av regional och lokal betydelse ska beaktas. Utvecklingen av de gröna miljöerna ska ske i samspel med bebyggelseutvecklingen, vara ett närvarande element och ses som en kvalitet i invånarnas vardag. Tillgången till Mälarens stränder ska förbättras.

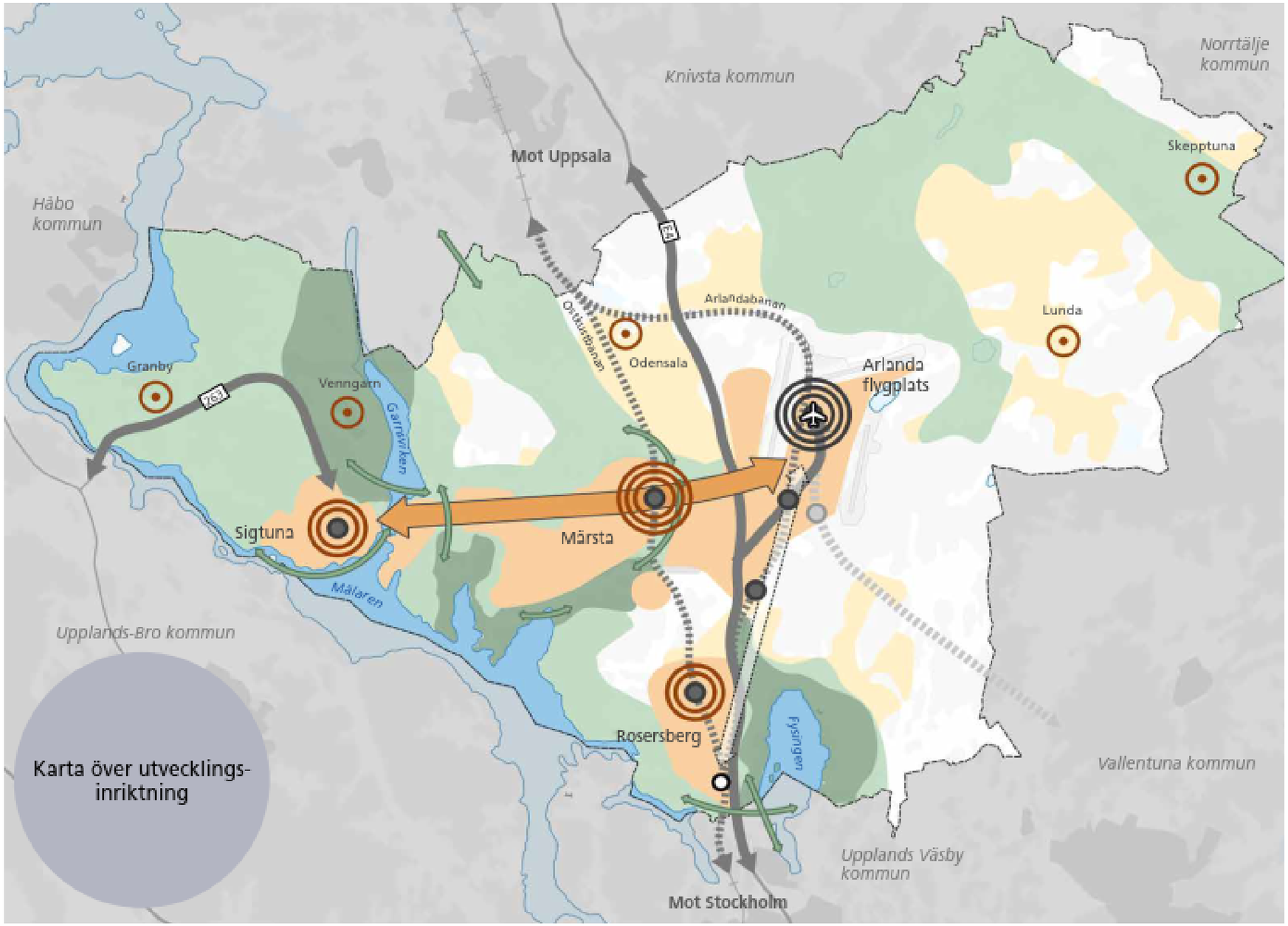
Jordbruksmarken ses som särskilt värdefull och som en resurs att värna för framtiden. Planförslaget klargör att kommunen har en restriktiv hållning till ändrad markanvändning på jordbruksmark, med undantag för de områden som är utpekade för ändrad markanvändning i mark- och vattenanvändningskartan.

Ny mark tas i anspråk för bebyggelse i första hand öster om Märsta station (stadsutveckling), i Eneby längs väg 263 (småhus),Västra Steninge slottsby, väster om Rosersbergs station (stadsutveckling) samt i Hällsboskogen och Västra Sjudargården i anslutning till Sigtuna stad (småhus).

Planens förslag på mark- och vattenanvändning redovisas i markanvändningskartan (figur 5).

Bild på nästa sida, mötesplats med blandad bebyggelse.
Foto WSP.

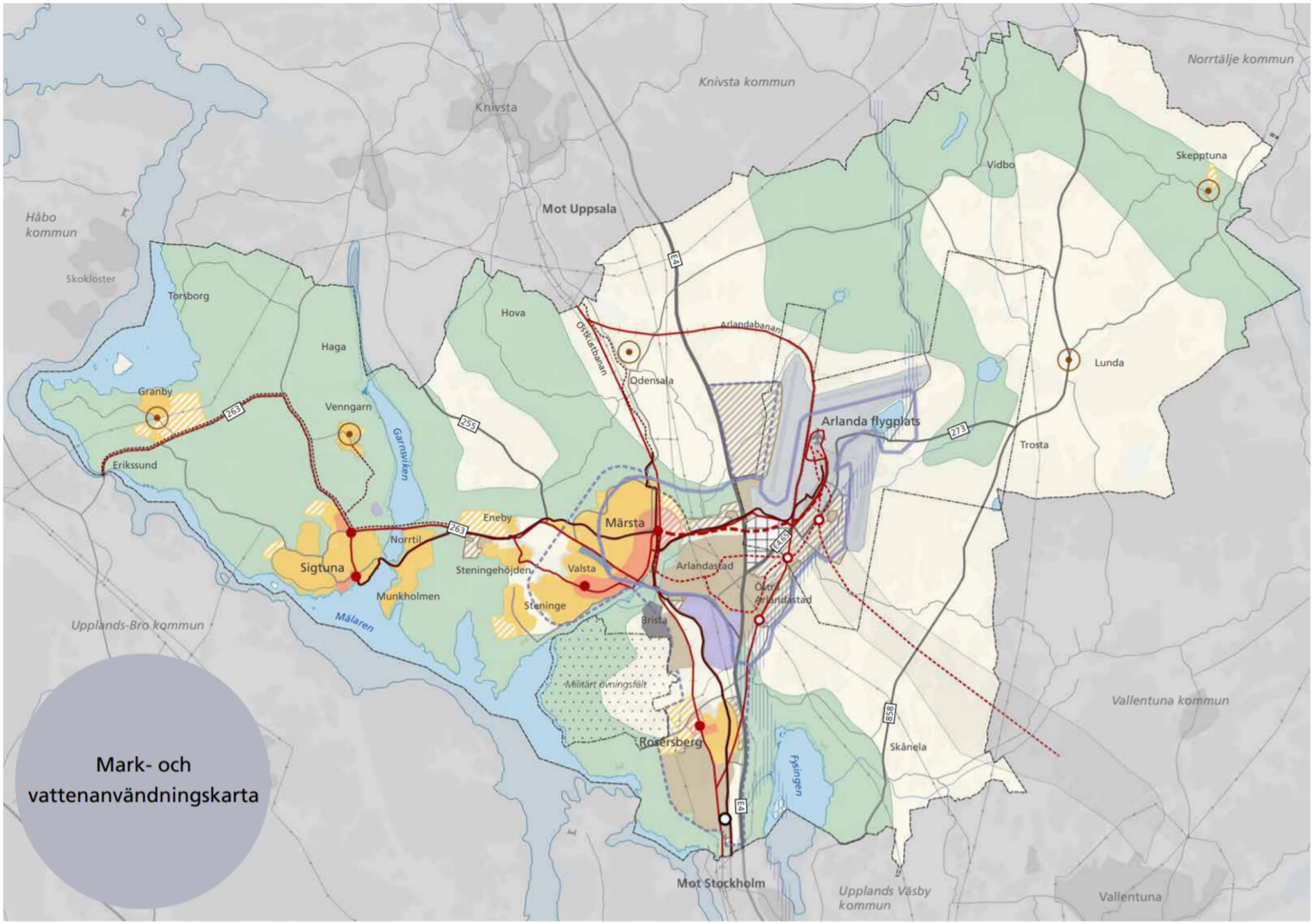




Figur 4. Karta över kommunens utvecklingsinriktning.

Hållbarhetsbedömning Sigtuna kommun ÖP

Hållbarhetsbedömning Sigtuna kommun ÖP



Teckenförklaring

- Kollektivtrafiknod
- Kollektivtrafiknod ny
- Komm - Kombiterminal kopia
- GC-väg
- GC-väg planerade
- Kollektivtrafikstråk planerat Märsta - Arlanda
- Kollektivtrafikstråk planerade
- Väg
- Väg planerade
- Sammanlänkande stråk
- Infrastrukturåtgärd
- Infrastrukturåtgärd
- Roslagsbanans avgrening
- Kraftledning
- Mångfunktionell bebyggelse Ändrad
- Mångfunktionell bebyggelse
- Centrum
- Sammanhängande bostadsbebyggelse Ändrad
- Idrottsanläggning
- Teknisk anläggning
- Flygplats
- Verksamheter industri Ändrad
- Verksamheter
- Besöksanläggning
- Skyddsområde
- Landsbygd
- Servicenod på landsbygden
- Natur och friluftsliv
- Viktigt strandområde
- Vattendrag
- Vatten

Övrig information

- Regional stadskärna
- Utvidgning av regional stadskärna
- Särskilt verksamhetsområde
- Grundvattenförekomster - Stockholmsåsen

Figur 5. Mark och vattenanvändningskarta

3 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE

Sigtuna kommun är en attraktiv kommun där det är nära till vatten, natur, kommunikationer, storstad, landsbygd och arbetsplatser.

Kommunen ligger mitt i landets fornlämningstätaste region, och visar ett representativt utsnitt av förhistorisk markanvändning i Mälartrakten sedan yngre stenålder. Stora delar av kommunen som idag är odlingslandskap och bebyggelse har lång kontinuitet där markanvändningen har varit samma från järnåldern till idag.

Centralorten Märsta tillsammans med tätorterna Sigtuna stad och Rosersberg rymmer den största delen av befolkningen, medan 10-20% bor på landsbygden. Att kunna bo på landsbygden och samtidigt ha nära till service och kollektivtrafik till två storstäder är en viktig del av kommunens identitet.

Kommunen är värdkommun för Arlanda flygplats, Sveriges viktigaste port till övriga världen. Det ger många arbetstillfällen som gynnar hela norra länet och södra Uppsala län. Det gör även att kommunikationerna till och från flygplatsen framför allt mellan Märsta och Arlanda är en högt prioriterad fråga i kommunen. Riksintresset Arlanda medför buller som resulterar i att en väsentlig del av kommunens yta är undantagen från bebyggelseutveckling. Trafikverket fattade 31 mars 2021 beslut om nytt påverkansområde för buller samt ett förändrat markanspråk för flygplatsverksamheten. I korthet innebär preciseringen att två nya rullbanor möjliggörs samt att påverkansområdet för flygbuller minskas. Venngarn och Rosersberg är undantaget från påverkansområdet i den föreslagna preciseringen vilket möjliggör bostadsutveckling som tidigare inte varit möjlig.

Planområdet utgörs av Sigtuna kommun i sin helhet. Kommunen består av tre större tätorter, Märsta, Sigtuna stad och Rosersberg, och en stor landsbygd. De tre större tätorterna har olika historia och olika karaktär vilket präglar kommunen. Antalet invånare på landsbygden ökar stadigt och efterfrågan på mark för byggnation är hög.

Märsta är kommunens största tätort med ca 31 500 invånare och är ett relativt ungt samhälle, men med gamla anor. Bostadsbebyggelsen i Märsta består till stor del av flerbostadshus från 1960- och 70-talen där samhällsplaneringen följer den tidens ideal med trafikseparering och snabb framkomlighet med bil. Under senare delen av 70-talet och 80-talet byggdes mest villor och radhus. Mellan olika områden finns gröna stråk och anlagda parker.

Sigtuna stad är kommunens näst största tätort med ca 9 700 invånare. Det är en attraktiv bostadsort med nära kontakt med Mälarens stränder och omgivande natur. Staden anlades kring år 980 e. Kr och är den äldsta, idag existerande, staden i Sverige. I stadskärnan ingår strandpromenaden längs Mälaren, strandparken, Ångbåtsbryggan och småbåtshamnen.

Rosersberg utgör kommunens minsta tätort, och ligger i den södra delen av kommunen gränsande mot grannkommunen Upplands Väsby. Rosersberg har en tydlig identitet som villastad med anslutning till pendeltågsstationens östra sida. I samhället bor ca 1 800 invånare.

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER

3.1.1 Översiktsplan 2014

Den nu gällande översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige i maj 2014.

Centrala målsättningar i den gällande översiktsplanen är att utveckla Märsta-Arlanda till en sammanhängande, regional stadsmiljö i enlighet med föreslagen inriktning i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen som gällde vid tillfället (RUFS 2010). Planen syftar också till att kommunens övriga centra (Sigtuna stad, Rosersberg och Valsta) ska stärkas och dess kvaliteter vidareutvecklas. På landsbygden ska ny bebyggelse i första hand lokaliseras till befintlig bebyggelse för att skapa underlag för kollektivtrafik och service.

Märsta station ska omvandlas till ett funktionellt och modernt resecentrum, Rosersberg ska tillföras nya kvaliteter genom bebyggelseutveckling och de hållbara trafikslagen ska få en stärkt ställning.

Planen innehåller bl.a. utvecklingsstrategier för ekologisk hållbarhet, hållbart byggande, attraktiv och socialt hållbar miljö, nya bostäder och verksamhetsområden i lägen med god infrastruktur, utveckling på landsbygden och motverkad utspridd bebyggelse. Dessutom ska ett tillgängligare, effektivare och mer hållbart transportsystem skapas, Arlanda-Märsta utvecklas till regional stadskärna, och insatser göras för ett starkt och diversifierat näringsliv och möjligheter till sysselsättning och utbildning

3.1.2 Vägledande dokument

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 granskning värderas inte av planförslaget utan hanteras som givna förutsättningar.

3.1.3 Samarbeten

Airport City Stockholm är ett samarbete mellan Sigtuna kommun, Swedavia och Arlandastad Holding AB, med målet att utveckla Arlandaområdet till en modern, väldesignad och serviceorienterad flygplatsstad.

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.

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 Märstaån avrinningsområde.

Sigtuna kommun samverkar även med Håbo och Upplands-Bro kommuner
inom ett projekt som syftar till att minska näringsläckage till Skofj ärden, och på så sätt förbättra vattenkvalitet i Mälaren.



Hållbarhetsbedömning Sigtuna kommun ÖP

3.2 RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000

Fem områden i kommunen är utpekade som riksintresseområden för kulturmiljövården, vilka motsvarar cirka 20 procent av kommunens yta. De enskilt till ytan största områdena överlappar delvis varandra och utgörs av riksintresse för kulturmiljövård respektive influensområde för Arlanda flygplats.

Samtliga riksintressen finns redovisade i en separat karta i planförslaget i enlighet med Boverkets översiktsplanemodell 2.1.

3.2.1 Riksintressen för kulturmiljövården

Områdena av riksintresse för kulturmiljövården i Sigtuna kommun är förhållandevis stora och omfattar värdefulla bebyggelsemiljöer, fornlämningar och vackra kulturlandskap. Inom områdena ska särskild hänsyn tas till den kulturhistoriska miljön samt till landskapsbild och övrig bebyggelse så att riksintresset inte skadas. Staten beslutade under 2020 att avföra tre tidigare områden från listan på riksintressen. Inom kommunen kvarstår följande områden av riksintresse:

Sigtuna stad [AB 65]
Motivering: Småstadsmiljö som bevarat uppbyggnaden och storleken av landets äldsta ännu existerande och under den tidiga medeltiden mest betydelsefulla städer och som speglar ett kungligt inflytande och en kyrklig utpost mot det hedniska Uppsala, med många kyrkliga anläggningar från medeltiden samt småskalig trästadsbebyggelse.

Haga [AB 33] -
Motivering: Slättbygd och sockencentrum vid ett vattendrag, där odlings- och bosättningsmönstret kan följas alltsedan järnåldern fram till 1900-talets början, utmed en av de forntida vattenlederna från Mälaren in mot centrala Uppland.

Venngarn [AB 66] (Haga och S:t Olofs fg:r/sn)
Motivering: Herrgårdslandskap som speglar stormännens, kyrkans och kronans dominans sedan järnåldern i en slättbygd utmed de forntida vattenlederna från Mälaren in mot centrala Uppland.

Vidbo [AB 69] (Vidbo sn)
Motivering: Dalgångsbygd, dominerad av ensamgårdar och små byar och med rikt fornlämningsbestånd, som vittnar om en enkel bondebygd, etablerad under yngre järnåldern kring nu uppgrundad sjö och ås.

Skepptuna - Närtuna - Gottröra [AB 70] (delen i Skepptuna sn)
Motivering: Dalgångsbygd utmed den under forntiden viktiga Långhundraleden, dominerad av mindre byar och ensamgårdar och med rikt fornlämningsbestånd, som speglar en bondebygd med kontinuitet sedan järnåldern.

Skålhamravägen [AB 71] (delen i Skånela och Norrsunda sn:r)
Motivering: Centralbygd, herrgårdslandskap och vägsystem, med rötter i en forntida stormannabygd med anknytning till kungamakten. Landskapet speglar en rik och komplex järnåldersbygd och dess fortsatta utveckling genom den tidiga medeltidens sockenbildning och 1600-talets säterier, med kontinuitet fram i dagens agrarlandskap.

Bild på förra sidan visar en äng. Foto från unsplash.com

Fysinge [AB 630]
Motivering: Herrgårdslandskap med rötter i en forntida centralbygd med anknytning till kungamakten. Landskapet speglar en komplex järnåldersbygd och dess fortsatta utveckling genom den tidiga medeltidens sockenbildningar med patronats- och sockenkyrkor samt 1600-talets godsbildningar uttryckta genom prestigeanläggningar, med kontinuitet fram in i dagens agrarlandskap.

3.2.2 Riksintresse för kommunikationer

Väg E4 inkl. anslutningar till Arlanda utgör riksintresse för kommunikationer, Vägarna 912, 269 och 263 samt Trafikplats Draget - Trafikplats Märsta, ansluter till Arlanda och är därmed av riksintresse. Kombiterminalen i Rosersbergs och dess väganslutningar utgör riksintressen, liksom flygbränsleterminalen i Brista.

Ostkustbanan och Arlandabanan utgör riksintresse för kommunikationer. Områden som angränsar till järnvägsområdet och påverkas av järnvägen i form av exempelvis buller, vibrationer, elsäkerhet och risker utgör influensområde.

För Arlanda flygplats utgörs i huvudsak riksintresseområdet av det så kallade influensområdet för flygbuller, vilket i sig omfattar en mycket stor del av kommunen. Även skyddsområden kring exempelvis navigeringshjälpmedel måste beaktas liksom det så kallade hinderfrihetsområdet, att höjden på byggnader eller master inte får bli för höga.

3.2.3 Riksintresse för totalförsvaret

Sigtuna kommun berörs av Kungsängens skjut- och övningsfält, som ligger i Upplands Bro kommun, på andra sidan Mälaren, mitt emot Rosersbergs övningsområde. Kommunen påverkas av skottbuller från verksamheten. Försvarsmakten använder även Rosersbergs övningsområde inom ramen för sin utbildnings- och övningsverksamhet. Ett mindre område i östra kommundelen berörs av totalförsvaret som samrådsområde.

3.2.4 Riksintresse 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.

3.2.5 Mälaren med öar och stränder

Miljöbalkens fjärde kapitel pekar ut ett antal geografiska områden som i sin helhet är av riksintresse på grund av sina samlade natur- och kulturvärden. Mälaren med öar och stränder är ett sådant område MB 4 kap. 1-2 §§. Denna bestämmelse till skydd för områdenas natur- och kulturvärden innebär i likhet med övriga bestämmelser i 4 kap. miljöbalken att en vägning redan är gjord och att natur- och kulturvärdena ska ges företräde i konkurrenssituationer.

Inom områden berörda av riksintresset Mälaren ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömning av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Mälaren är också 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. Alla delar av Mälaren som ligger i Sigtuna kommun omfattas av riksintresset, inklusive Gamsviken uppströms till Skråmsta-Hälgesta

3.2.6 ESKO och Natura 2000-områden

Inom kommunen finns tre Natura 2000-områden:

- Västerängsudd - beläget vid den västra spetsen av inflödet till Steningeviken.
- Slåsta - beläget cirka 3 kilometer rakt västerut från Arlanda flygplats.
- Pekhagen - belägen längs väg 273, cirka 5 kilometer norr om Lunda.

Inom Sigtuna kommun finns nio utsedda ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) på land och åtta områden vid sjöar och vattendrag.

3.3 MILJÖKVALITETS-NORMER

Miljökvalitetsnormer (MKN) ska beaktas bl.a. vid tillståndsprövningar och planering. Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande styrmedel som syftar till att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk. En miljökvalitetsnorm kan anges som en halt eller ett värde, exempelvis högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark eller vatten. En miljökvalitetsnorm kan även beskrivas i ord.

3.3.1 Ytvatten

MKN ska uppnås för alla kommunens 5 sjöar och 8 vattendrag. Vattenkvaliteten i kommunens mindre sjöar och vattendrag som klassas som övrigt vatten får inte försämras om det påverkar angränsande vattenförekomster. Inget av vattendragen som är vattenförekomst i kommunen uppnår god kemisk status och det är endast Vidboån som uppnår god ekologisk status. Sigtunas viktigaste och största ytvatten är Mälaren som även är dricksvattentäkt för drygt två miljoner människor samt riksintresse för kultur, rekreation och friluftsliv. Lövstaån och Gransviken som rinner ut i Mälaren har idag dålig vattenkvalitet men ett arbete att förbättra dem har påbörjats.

3.3.2 Grundvatten

De största och viktigaste grundvattentillgångarna i Sigtuna kommun finns vid Stockholmsåsen som utgör en regional prioriterad reservvattentäkt. Delar av täkten uppnår ej god status för vattenkvalitet. Utmaningar för grundvatten, särskilt i Norra Stockholmsåsen, är föroreningar från källor såsom vägnät, järnväg och dagvatten. Områdena runt Märsta reservvattenverk utgör riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning.

3.3.3 Luftkvalitet

Luftkvaliteten i Sigtuna är på det hela taget god. Miljömål och miljökvalitetsnormer för partiklar och kväveoxider uppnås i hela kommunen. De högsta uppmätta nivåerna i kommunen är främst knutna till vägtrafiken på E4an, väg 263 och Arlanda. Om väg och flygtrafiken ökar kan luftkvaliteten komma att påverkas negativt.

3.4 ÖVRIGA SKYDD

3.4.1 Kommunala 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. Fem av områdena är statliga och förvaltas av länsstyrelsen (Fysingen, Laggatorp, Torslunda Västerängsudd, Åttesta). Övriga reservat är kommunala (Askarehage, Hällsboskogen, Munkholmen, Rävsta, Sköndalsskogen och Steningedalen). I dessa ansvarar kommunen för skötsel, utveckling av naturvärden och med att tillgänglighetsgöra områdena.

Planeringen för att bilda Råbergsskogens kommunala naturreservat i Rosersberg avbröts 2019.

3.4.2 Biotopskyddade naturmiljöer som berörs

Biotopskyddet innebär ett förbud mot att bedriva verksamheter eller utföra åtgärder som kan skada naturmiljön. I Sigtuna kommun finns sju biotopskyddade områden. För vissa mindre biotoper i jordbrukslandskapet gäller ett generellt biotopskydd över hela landet.

Hållbarhetsbedömning Sigtuna kommun ÖP

3.4.3 Landskapsbildsskydd

I kommunen finns åtta områden kring kyrkor med landskapsbildsskydd, enligt 19 § Naturvårdslagen.

3.4.4 Strandskydd

Inom kommunen gäller det generella strandskyddet enligt 7 kap. 13–14§ miljöbalken om 100 meter från strandkanten vid normalvattenstånd vid alla kuster, sjöar och vattendrag.

Länsstyrelsen beslutade 2014 om utökat strandskydd från 100 till 300 meter från strandlinjen längs huvuddelen av kommunens stränder mot Mälaren samt vid en handfull mindre sjöar.

3.4.5 Skydd för vattentäkter

Skyddsområden för vattentäkter finns vid Lunda-Albano, Venngarn, Bärmö och Holmens fritidshusområde samt för Norrvattens reservvattentäkt vid Ströms gård. Vattentäkten vid Ströms gård utgör reservvattentäkt för både Knivsta och Sigtuna kommuner och Arlanda flygplats och är mycket viktig för den regionala dricksvattenförsörjningen. Orterna Åshusby och Norrsunda ligger inom skyddsområde för vattentäkten vid Ströms gård.



Bild på kvinna som ser ut över ett landskap, från sigtunakommun.se

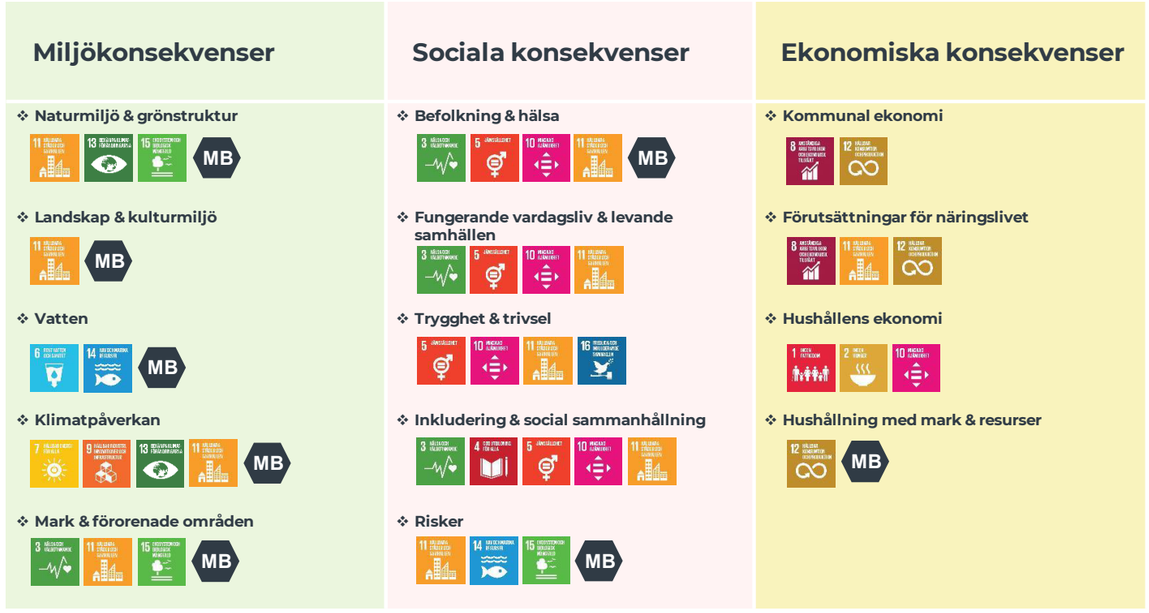
4 METOD

4.1 ARBETSSÄTT

I arbetet med strategiska miljö- eller hållbarhetsbedömningar ingår att avgränsa innehållet, beskriva och bedöma värden och känslighet samt beskriva planens effekter och konsekvenser. Vidare redovisas förslag till åtgärder och utredningar för det fortsatta planarbetet. Arbetet dokumenteras i en konsekvensbeskrivning.

Beskrivningar och bedömningar har gjorts av WSP:s konsultgrupp med särskild kunskap om miljö- och hållbarhetsbedömningar. Arbetet har utförts med stöd av allmänt tillgängligt material (från exempelvis myndigheter och kommunen själv) och samt utredningar som tagits fram i arbetet med planförslaget.

Utgångspunkten för analysen har varit en generell bedömningsmodell för hur samhällsplanering kan bidra till hållbar utveckling, illustrerad i figuren nedan. Modellen bygger miljöbalkens krav för strategisk miljöbedömning, kompletterat med övriga perspektiv och aspekter kopplade till hållbar utveckling, samt Agenda 2030.



Figur 6. WSP:s generella modell för hållbarhetskonsekvensbedömningar.

4.2 VÄRDERING AV KONSEKVENSER

För att beskriva ett planförslags konsekvenser används begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

- Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som planens genomförande medför.
- Effekt är den förändring i miljön eller samhället som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer, buller eller luftföroreningar.
- Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel människors hälsa eller biologisk mångfald.

För att beskriva konsekvenserna används följande skala:

- Stora, måttliga eller små negativa konsekvenser
- Varken positiv eller negativ konsekvens
- Stora, måttliga eller små positiva konsekvenser

Ett värde kan vara olika stort, vilket får betydelse för hur stor konsekvensen blir. Vid bedömning av konsekvenser vägs ingreppets omfattning och det berörda objektets värde alternativt känslighet in. Om ett område med högt värde/hög känslighet störs i stor omfattning innebär det stora negativa konsekvenser medan små störningar i ett område med högt värde innebär måttliga negativa konsekvenser.

Bedömningen av påverkan och konsekvens görs i förhållande till nuläget om inget annat anges. I nuläget ingår beslutade detaljplaner. Nuläget beskrivs kortfattat i anslutning till varje miljöaspekt.

Där det är relevant ställs görs också en bedömning mot nollalternativet (dvs. framskrivet nuläge enligt gällande ÖP 2014). En samlad beskrivning av miljöns sannolika utveckling om den nya planen inte antas finns i kapitel 8, liksom beskrivningar av avfärdade alternativ. I samma kapitel summeras också de viktigaste förändringarna som gjorts mellan ÖP2014 och det nya planförslaget.

En översiktsplan är ett planeringssteg som ligger tidigt i planprocessen och det är inte alltid möjligt att bedöma konsekvenserna av de ställningstaganden som görs. För vissa aspekter har därför bedömningarna delvis karaktären av riktningsanalyser som visar på en trolig utveckling.

Effekter och konsekvenser av planförslaget kan i vissa fall påverkas av ett omgivande områdes nuläge eller förändring, som i samspel kan leda till så kallade kumulativa effekter. Det är framför allt planerad utveckling i kringliggande kommuner samt i regionen som helhet som kan medföra kumulativa effekter.

Med kumulativa effekter menas de samlade effekter som uppstår när många var för sig små bidrag samverkar och förstärker eller motverkar varandra över tid. De individuella bidragen kan ge olika samlade effekter, i värsta fall så att enskilda förändringar som var för sig uppfattas som ”små” samverkar och tillsammans ger stora konsekvenser. Sådana effekter är svåra, men viktiga, att uppmärksamma i konsekvensbeskrivningen.

4.3 AVGRÄNSNING

Avgränsningen syftar till att koncentrera hållbarhetsbedömningen till de frågor som är väsentliga för de val och beslut som behöver fattas för den aktuella planeringsnivån.

Konsekvensbedömningens avgränsning redovisas nedan. Ett samråd om avgränsning genomfördes med länsstyrelsen 2021-01-19, och synpunkter från grannkommunerna har också inhämtats. Avgränsningen i sak (4.3.3) redovisar här resonemangen vad gäller de delar som styrs av miljöbalkens krav.

4.3.1 Avgränsning i tid

Bedömningen av planförslagets miljöpåverkan görs med samma horisontår som översiktsplanen, det vill säga 2035.

4.3.2 Avgränsning i rum

Den rumsliga avgränsningen utgörs i första hand av kommungränsen. För vissa miljöaspekter kan påverkan uppstå även utanför själva kommunen, vilket innebär att influensområdet är större än planområdet. Det geografiska område som påverkas varierar alltså beroende på vilken aspekt som studeras. Några sätt som efterföljande planering resulterar i påverkan utanför kommunens gränser är t.ex.:
utsläpp av växthusgaser från byggande, uppvärmning och transporter med bil (klimat);
fragmentering av eller stärkta samband i den regionala grönstrukturen (biologisk mångfald);
påverkan på vattenförekomster i angränsande kommuner, från bristande dagvattenhantering och andra utsläpp till ytvatten.

Ett annat exempel är Arlanda flygplats som ger nationell nytta men ger negativa effekt lokalt, exempelvis genom buller, barriärer och påverkan på luftkvalitet. Mellankommunala frågor av dessa och liknande slag ska hanteras i dialog med berörd kommun eller berörda kommuner.

4.3.3 Avgränsning i sak

Den nya översiktsplanen har konsekvensbedömts utifrån de ställningstaganden och de inriktningar för mark- och vattenområden som anges i planförslaget. Dessa har analyserats och konsekvensbedömts på en övergripande nivå. Utformning och lokalisering av byggnader samt prövning av andra verksamheter som kan antas vara miljöstörande prövas och bedöms i senare planeringsskeden och prövningsprocesser.

En översiktsplan är till sin natur övergripande – den påverkar hela samhället direkt eller indirekt. Därför bedöms samtliga av de miljöeffekter som nämns i miljöbalkens 6 kap. 2 § som relevanta att studera i konsekvensbeskrivningen:

- Befolkning, hälsa och livsmiljö
- Naturmiljö och gröninfrastruktur
- Bebyggelse, kulturmiljö och landskap
- Vattenkvalitet och blåstruktur
- Klimatpåverkan
- Mark och förorenade områden
- Hushållning med mark och resurser
- Risker (inkl. anpassning till klimatförändringen, ras/skred, samt översvämningsproblematik)

Frågor rörande strålning (elektromagnetiska fält, markradon) bedöms inte vara relevanta för miljöbedömningen av översiktsplanen då detta är aspekter som mer ändamålsenligt hanteras i kommande detaljplanering.

4.3.4 Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är ett samlingsbegrepp för de funktioner hos naturen som ger människan nyttor som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Det handlar bland annat om förmågan att rena vatten, reglera vattenflöden, rena luft och bilda bördiga jordar som ger oss nyttor som exempelvis vatten att dricka, mat att äta och ren luft att andas. Ekosystemtjänster är beroende av levande organismer och fungerande ekosystem. Tjänsterna delas vanligtvis in i kategorierna försörjande, reglerande, kulturella och stödjande.

Ekosystemtjänster berör flertalet av hållbarhetsaspekterna som bedöms i detta dokument. För att undvika upprepning konsekvensbedöms inte ekosystemtjänsterna separat utan ingår i andra rubriker i hållbarhetsbedömningen.

Ekosystemtjänsterna hanteras bl.a. under:
biologisk mångfald/habitat och ekologiskt samspel under naturmiljö och grönstruktur (5.1),
rekreation under fungerande vardagsliv och levande samhällen (6.2),
klimatanpassning (skyfall och värmeöar) under risker (6.5),

I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. Särskilda regleringar med ekosystemtjänster som begrepp saknas i lagstiftningen. Flera av de strukturer som ger upphov till ekosystemtjänster benämns dock i PBL som allmänna intressen och ska alltid beaktas i planering och byggande. Exempel på sådana intressen är jord- och skogsbruk, tillgång till parker, grönområden och natur. I miljöbalken nämns fler allmänna intressen som ska beaktas, exempelvis ekologiskt särskilt känsliga områden, riksintressen och tätortsnära grönområden. Inom det nationella miljömålsarbetet finns två etappmål som rör stadsgrönska.

Boverket har tagit fram en vägledning och metod för hur (bland annat) kommuner kan integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i planering, byggande och förvaltning. Statens målsättning är att kommunerna i planering, byggande och förvaltning senast 2025 ska integrera och tillvarata ekosystemtjänster i urbana miljöer.

5 MILJÖKONSEKVENSER

Planförslagets miljökonsekvenser har bedömts utifrån fem olika perspektiv, som vart och ett redovisas i ett eget avsnitt nedan. Avgränsningen av analysen har justerats löpande under arbetet, och stämts av med länsstyrelsen vid avgränsningssamråd under vintern 2020.

5.1 NATURMILJÖ OCH GRÖNSTRUKTUR

Sigtuna har en rik naturmiljö. Cirka tio procent av kommunens yta har klassats som mycket värdefull utifrån naturvärden av nationellt, regionalt och kommunalt intresse. Två av Stockholms läns gröna kilar ; Rösjökilen vid Fysingen och Järvakilen som löper utmed Mälarens kant i sydväst, sträcker sig upp i kommunen och bildar sammantaget stora ytor. Inom kilarna finns flera utpekade svaga samband. Kommunen har 11 naturreservat (främst lokaliserade i kommunens södra delar), och tre Natura 2000 områden.

Kommunen har även pekat ut nio ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) - större grönområden som är av särskild vikt för grönstrukturen men som saknar eller delvis saknar formellt lagskydd.

5.1.1 Naturvärden

Nuläge och förutsättningar
Landskapet i Sigtuna kommun består av en rik variation av naturtyper. Främst är stora värden knutna till det gamla kulturlandskapet och Mälarens vatten och stränder.

Sigtuna har även naturvärden knutna till bland annat större skogsområden med lång kontinuitet, produktiv jordbruks- och åkermark, och våtmarker. Många av kommunens växter och djur som idag är hotade är på olika sätt gynnade eller till och med beroende av att landskapet hävdas. Skyddsvärda arter som till exempel fältgentiana och finnögontröst finns i bland annat området Horrsjöskogen-Vidbo-Skepptuna. Flera av Sigtunas områden med höga naturvärden är skyddade genom kommunala naturreservat, Natura 2000, och/eller utpekade som riksintresse för kulturmiljövården. En stor andel saknar dock formellt skydd. Se kap 3.2 och 3.4 för fler detaljer kring vilka områden som har skydd.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
I plan- och bygglagen anges bland annat att man i planeringen ska ta hänsyn till naturvärden. I 3 och 4 kap. Miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. I 7 och 8 kap. i samma lag finns bestämmelser om skydd av områden och djur- och växtarter.

Artskyddsförordningen (2007:845) reglerar fridlysning av djur och växter, samt vad som gäller för arter som pekats ut av EU som särskilt skyddsvärda, så kallade Natura 2000-arter. Dispens från förbuden i förordningen söks hos Länsstyrelsen.

Planförslagets konsekvenser
Utgångspunkten i planförslaget är att i första hand bevara och förstärka mark- och vattenområden med höga sociala och ekologiska värden. Kommunens planering för utveckling och bevarande av värdefull natur ska i första hand utgå från identifierade så kallade helhetsområden (utpekade utifrån dess värde och funktion ur ett socialt, ekologiskt och kulturellt perspektiv).

Skyddsvärda ekmiljöer, betes- och jordbruksmarker samt strandängar pekas ut som särskilt viktiga att ta hänsyn till. Det öppna kulturlandskapet är knutet till en hög biologisk mångfald och jordbruksmarken pekas särskilt ut som viktig att värdesätta och ta tillvara i kommunen. Inriktningen är att jordbruksmarken ska värderas utifrån dess produktionsförmåga samt värden för natur, kultur, rekreation och friluftsliv. Jordbruksmarken beskrivs både som en resurs viktig för biologisk mångfald, och som viktig ur ett matproduktions- och resursperspektiv.

Planen menar att det är en utmaning att värna gröna miljöer samtidigt som samhället växer och mer bebyggelse behövs. Om naturområden påverkas av utbyggnad ska anpassningar enligt planförslaget ske så att negativ påverkan minimeras. Att kompensera för värden/funktioner som försvinner vid exploatering kan komma att bli aktuellt vid intressekonflikter. Huvudinriktningen är dock att intrång i värdefulla naturområden ska undvikas så att kompensation inte ska behövas. Planförslaget ansluter till den så kallade skadelindringshierarkin. Planen pekar ut att Eftersom bebyggelseutvecklingen ska koncentreras till redan bebyggda områden vilket skapars goda förutsättningar att bibehålla naturvärden i kommunen. Ett undantag är dock utveklingenutvecklingen av Väsystra Steninge slottsby och Eneby, där bebyggelse lokaliseras på vad som idag utgör skogsmark.

Vid utvecklingen av kommunens orter kommer dock grönytor att tas i anspråk. I anslutning till Märsta och Sigtuna sker detta framförallt genom utbyggnad av småhusbebyggelse, blandad bebyggelse i Rosersberg samt utbyggnad av Arlanda (jordbruksmark, sumpskog, våtmark). Flera av dessa ytor ligger inom utpekad grönstruktur vilket kan innebära att naturvärden försvinner. Jämfört med nollalternativet ÖP2014 har planen ett tydligare fokus på förtätning och färre naturområden påverkas av ny bebyggelse

Utveckling av naturvärden ska främst ske inom de så kallade helhetsområdena genom att hålla betes- och jordbruksmarker öppna, samt utveckla ekmiljöer och strandängar. Detta kan bidra till att kvaliteten på befintliga naturområden ökar. För utvecklingen av Märsta lyfts specifika planeringsinriktningar kring hur naturvärden ska nyskapas vid bebyggelseutveckling, detta bedöms som positivt. Det saknas dock planeringsinriktningar för de andra geografiska områdena. De andra bebyggelseområdena skulle med fördel kompletteras med planeringsinriktningar som lyfter fram att befintliga naturvärden ska förstärkas. Nyskapade naturvärden i bebyggelsen kan fungera som ett viktigt komplement som gynnar biologisk mångfald i kommunen.

Lokalt kan negativa konsekvenser för naturvärden uppstå i samband med utbyggnad av de nya bebyggelseområdena samtidigt

som naturvärden kan öka i de utpekade sammanhängande områdena. Sammantaget bedöms planförslaget leda till små negativa konsekvenser för naturvärden. Värdefulla områden försvinner och det finns en risk att naturvärdena byggs bort och förutsättningarna för dem försämras. Detta är speciellt tydligt för Västra Steninge slottsby.

Förutsättningarna för att minska de negativa konsekvenserna skulle förbättras om planförslaget tydligjorde och specificerade hur naturvärden ska tas hänsyn till i planeringsinriktningarna för respektive geografiskt område utifrån dess lokala förutsättningar.

Rekommendationer och åtgärdsförslag
För att ytterligare stärka översiktsplanens styrning mot att ta hänsyn till naturvärden och ekologiska samband rekommenderas följande

- Det finns bra målformuleringar och övergripande ambitioner i avsnitten om grönstruktur och blåstruktur. Om det ska finnas specifika riktlinjer för varje bebyggelseområde bör dessa tydliggöras och specificeras utifrån varje bebyggelseområdes förutsättningar.
- I planeringsinriktningarna för grönstruktur: tydliggör hur naturvärden kan utvecklas i ny och befintlig bebyggelse genom att exempelvis skapa mångfunktionell grönska och hur nyskapad natur i mindre skala ska/bör stödja det omkringliggande landskapet. Förtydliga planeringsinriktningarna för grönstruktur och utveckla på vilket sätt naturvärden kan utvecklas i ny och befintlig bebyggelse. Exempelvis genom att förtydliga hur mångfunktionell grönska kan skapas och hur nyskapad natur i mindre skala ska/bör stödja det omkringliggande landskapet.

5.1.2 Ekologiska samband

Nuläge och förutsättningar
Stora delar av Sigtuna täcks av sammanhängande naturområden som är av vikt för grönstrukturen regionalt och lokalt. De två gröna kilarna Rösjökilen och Järvakilen börjar ovanför Mälaren i kommunens södra delar och sträcker sig in mot Storstockholms norrortskommuner. RUFS pekar ut flera svaga samband i kommunen; Wenngarn-(Sigtuna, Garnsviken)-Rävsta; Steningedalen – nordöst om Märsta-Broby, Oxundasjön-Fysingen över E4an. En kommunspecifik analys av hur grönstrukturen hänger samman och vilka länkar som är av särskild vikt på lokal skala saknas veterligen. Bara regionala underlag finns att tillgå.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga ur ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Särskilda skrivningar om just ekologiska spridningssamband saknas.

I den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050 pekas tio gröna kilar ut som är särskilt viktiga att ta hänsyn till i planeringen då de är av särskild vikt för bland annat ekologi, men även andra värden kopplade till grönska som friluftsliv och rekreation. Läsnstyrelsen i Stockholm beskriver i sin handlingsplan för regional grön infrastruktur det behov som finns för att uppnå nationella och internationella åtaganden som miljömål, mål för friluftspolitiken och för att bibehålla ett hållbart samhälle.

Planförslagets konsekvenser
Planförslaget betonar behovet av att se den gröna infrastrukturen ur ett helhetsperspektiv. Regionala och lokala gröna samband ska beaktas i planeringen och en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas i så stor mån det är möjligt.

Planförslaget pekar ut att ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras i anslutning till redan bebyggda områden. Enligt markanvändningskartan kommer dock grönområden, av lokal och regional betydelse, att tas i anspråk. Bland annat riskerar bebyggelse i Eneby, Västra Steninge slottsby samt utbyggnaden av kombiterminalen i Rosersberg att påverka den regionala grönstrukturen negativt. Samtliga dessa områden ligger inom i RUFS:en utpekade grönkilar. Lokalisering av bebyggelsen vid Västra Steninge slottsby ligger inom ett redan idag utpekat svagt samband (klass 3) samt angränsande grön värdekräna. Även kombiterminalen i Rosersberg ligger inom ett utpekat grönt svagt samband (klass 2). Utvecklingen av Märsta öster om stationen riskerar också att påverka den lokala grönstrukturen, området ligger inom regional stadskärna/strategiskt stadsutvecklingsläge utpekat i RUFS för bebyggelseutveckling. Samtidigt är det viktigt att säkerställa funktionaliteten i den lokala grönstrukturen.

För utvecklingen av Eneby gör planen ett tydligt ställningstagande att det ekologiska sambandet invid Eneby inte får byggas bort i och med kommande bebyggelse. Vilket kan komma att mildra konsekvenserna för ianspråktagandet av naturmarken. Motsvarande ställningstaganden saknas för de andra utvecklingsområden. Kommunen har ambitionen att stärka och/eller främja ekologiska spridningssamband i samband med exploatering vid Märsta station och utbyggnad av kombiterminalen i Rosersberg vilket kan bli en utmaning om andelen grönyta minskar.

Enligt planförslaget ska konsekvenser av förändringar i markanvändning inom grönstrukturen bedömas på både regional och lokal nivå. Detta sägs vara särskilt viktigt i de områden som är utpekade som särskilt värdefulla ur ett ekologiskt perspektiv. Underlag som beskriver den sammanhängande gröna infrastrukturen och ekologiska samband på kommunal nivå saknas.

Om bedömningar på enskilda planer görs utifrån regionala underlag finns en risk att en samordnad bild uteblir och att ekologiska samband som är viktiga ur ett kommunalt perspektiv försvagas.

Planen beskriver inte hur ekologiska samband ska stärkas eller utvecklas – fokus ligger på att värna de befintliga kopplingarna. Den gröna infrastrukturens behov av passager ska underlättas med barriärbrytande åtgärder men inga konkreta åtgärder som stärker ekologiska kopplingar presenteras, vilket med fördel skulle kunna . ss.Planenspecificeras. Planen bedöms därför sammantaget medföra små negativa konsekvenser för ekologiska samband eller risk för måttliga negativa konsekvenser.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Det finns bra målformuleringar och övergripande ambitioner i avsnitten om grönstruktur och blåstruktur. Om det ska finnas specifika riktlinjer för varje bebyggelseområde bör dessa tydliggöras och specificeras utifrån varje bebyggelseområdes förutsättningar.

5.2 LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ

Nuläge och förutsättningar
Sigtuna kommun är rik på historia och har mycket höga kulturmiljövärden. Många olika historiska lager finns idag fortfarande synliga inom kommunen. Det finns flera platser med höga kulturhistoriska värden, och en stor mängd fornlämningar, även i centrala delar.

Planförslaget har fyra övergripande planeringsinriktningar gällande hanteringen av kulturmiljöer i kommunen. Dessa anger bland annat att delar av äldre bebyggelse vid förtätning och nyetablering ska bevaras för att från början skapa förutsättningar för åldersblandad bebyggelse och variation på utbud av bostäder, lokaler för föreningar och mindre affärsrörelser. Planförslaget lyfter också fram att bevarad värdefull bebyggelse ger platser identitet och attraktivitet i förtätnings- och nybyggnadsområden. Sådan bebyggelse ska därför ingå som en utgångspunkt i detaljplanearbeten.

Även under andra kapitel som Geografiska områden, Arbete och näringsliv, Mötesplatser med flera finns inriktningar gällande hantering av kulturmiljöer i kommunen på enskilda platser eller i speciella situationer.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljöbalken 3 kap 6§ säger att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. I Plan- och bygglagen beaktas särskilt värdefull kulturmiljö i den kommunala planeringen. I 2 kap 3§ anges att planering enligt PBL ska ske med hänsyn till bland annat kulturvärden. Om en väsentlig egenskap går förlorad eller om områdets särart eller karaktär väsentligt ändras sker en förvanskning. För att undvika en förvanskning måste därför bärande karaktärsdrag, egenskaper och särarter identifieras och pekas ut. Som ett allmänintresse är kulturmiljöperspektivet en central och ibland avgörande aspekt för lämpligheten i att bebygga ett markområde. Särskild hänsyn ska alltid tas till kulturvärdena på platsen. Centralt i den kommunala planeringen är begreppet Särskilt värdefull, som kan gälla enskilda byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser. Råd för definition av särskilt värdefull/byggnad/bebyggelse finns angivet Boverkets föreskrifter och råd (BFS 2016:6).

Planförslagets konsekvenser
Föreslagen planeringsinriktning för hantering av kulturmiljöer i Sigtuna kommun visar en ambition att tillvarata och bevara kulturhistoriska värden. Den visar också en vilja att kunna exploatera även inom känsliga miljöer. Detta behöver inte innebära negativa konsekvenser, men kräver fördjupande planeringsunderlag för att säkerställa att värden inte förvanskas.

Gällande Kulturminnesvårdsprogrammet är från år 1985. Materialet från 1985 är format utifrån Byggnadsstadgan, en inaktuell lagstiftning, vilket gör att materialet inte kopplar till Plan- och bygglagen. Det finns därtill idag en delvis ny syn på kulturmiljö och hur dess värden kan och ska hanteras. Att inte ha ett uppdaterat planeringsunderlag innebär sämre förutsättningar för kommunens möjlighet att värna och bevara kulturhistoriska värden enligt idag aktuell lagstiftning. Det innebär också sämre förutsägbarhet och transparens för planering och exploatering. Enligt planförslaget ska dock kulturminnesvårdsprogramet kompletteras för både nutida bebyggelse och bebyggelsemiljöer för att stärka och utveckla kommunens kulturmiljöskydd, vilket bedöms som positivt. Det går dock inte att bedöma på vilket sätt hänsyn kommer att tas till de kulturhistoriska värdena vid fortsatt bebyggelseutveckling utifrån den kommande kompletteringen.

Markanvändningskartan visar tydligt att någon omfattande bebyggelseutveckling i nordöstra delen av kommunen inte ska tillåtas. Där återfinns stora områden med höga kulturhistoriska värden.

Väster om Märsta föreslås nyetablering av bostadsområde i ett värdefullt jordbrukslandskap vid Eneby-Näsby utpekat i kulturmiljöprogrammet. Vidare föreslås en utvidgning av bostadsområde vid Granby i väster som delvis överlappar med utpekat värdefullt område samt ny sammanhängande bebyggelse vid Västra Steninge slottsby som också delvis överlappar med utpekat värdefullt område. Det ska även ske en fortsatt bostadsutbyggnad vid Venngarn.

Om odlingsmark tillhörande en agrar miljö byggs bort så sänks läsbarheten av den agrara helhetsmiljön och dess kulturhistoriska värde riskerar att minska. Att bygga på åkermark innebär även risk för visuell påverkan i ett större landskapsrum. Dessa områden är utpekade även i nollalternativet (ÖP 2014). Planförslaget undantar dock området mitt emot Eneby på andra sidan väg 263 (Sundveda) från ny bebyggelse. Området ingår i både Kulturhistorisk värdefull närmiljö och område Höga värden för friluftslivet samt är delvis jordbruksmark.

Det finns idag finns sju riksintresseområden för kulturmiljövården inom kommunen. För Sigtuna stad finns ett Bevarande- och utvecklingsprogram från år 2019 som kommunen anger ska vara vägledande för utvecklingen inom riksintresset Sigtuna stad. Utvecklingen bedöms därför inte innebär negativa konsekvenser för kulturhistoriska värden.

Kommunen skriver angående riksintresset AB 70 Skepptuna – Närtuna - Gottröra att dess värden inte kommer att påverkas av föreslagen utveckling då befintlig markanvändning fortsätter och utvecklas. Vidare anger kommunen att riksintresset AB 66 Haga-Venngarn inte kommer att påverkas tack vare att höga krav ska ställas på anpassning till kulturmiljön varför kommunen bedömer att riksintresset inte påverkas. Det är positivt att ny bebyggelse ska anpassas efter befintliga bebyggelsemönster och ansluta till den sammanhängande strukturen. Exploateringen kan innebära att delar av herrgårdslandskapets åkermark bebyggs, det skulle kunna innebära negativ påverkan på kulturmiljön och dess landskap.

Gällande riksintresset AB 71 Skålhamravägen så ifrågasätter kommunen riksintressets geografiska utbredning. I markanvändningskartan visas tänkta nybyggnadsområden inom och intill nämnda riksintresse i dess nordöstra del, intill

Rosersbergs tätort och Slottsvägen. I området finns ett betydande antal fornlämningar. Föreslagen markanvändning riskerar därför att innebära negativ påverkan på kulturhistoriska värden i området då åkermark kan komma att byggas igen och fornlämningar hotas. Kommunens ambition att återskapa möjligheten att korsa järnvägen via slottsvägen innebär positiv

påverkan för kulturmiljön. Utbyggnaden fanns med i ÖP 2014, och ÖP 2022 innebär inga ytterligare negativa konsekvenser.

Översiktsplanen har planeringsinriktningar för hur de flesta geografiska områdena ska tillgodose redovisade kulturhistoriska värden. Dock kan dessa förtydligas och bli ännu skarpare. 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.

Planförslaget innebär dock färre intrång i känsliga områden än nollalternativet (ÖP 2014). Förutom att ett antal tidigare utpekade förändrings- och utvecklingsområden som Charlottenborg och Odensala-Hova strukits så har de som finns kvar som servicenoder, tex Venngarn nu mer detaljerad beskrivning gällande kulturmiljöhänsyn och möjligheter till förstärkning/utveckling av värdena. För dalgången mellan Hova och Odensala har fördjupade och särskilda riktlinjer tagits fram och använts som underlag för ställningstagen.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- För att säkerställa att exploatering inte planeras på ett sätt som påverkar riksintresseområden negativt bör fördjupningar i översiktsplanen för respektive utvecklingsområde som berör utpekade kulturhistoriska värden tas fram.

5.3 VATTEN

5.3.1 Sjöar och vattendrag

Nuläge och förutsättningar
Planområdet innefattar helt eller delvis totalt fem sjöar och åtta vattendrag. MKN ska uppnås för samtliga ytvattenförekomster i distriktet. 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.

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. Utsläppen från enskilda avlopp i kommunen är en bidragande orsak till övergödning av sjöar och vattendrag. Avloppsvatten kan även förorena grundvatten och mark.

Kommunens VA-plan anvisar åtgärder och prioriteringar för att den negativa miljöpåverkan från enskilda VA-anläggningar i kommunen ska minska över tid.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljökvalitetsnormer (MKN) för landets vattenförekomster är juridiskt bindande (5 kap. MB) och anger den kvalitet som en vattenförekomst ska ha till ett visst år. Tillstånd till ett projekt eller en verksamhet eller godkännande av detaljplan får inte ges om åtgärden, verksamheten eller planen riskerar att orsaka en försämring av status eller äventyrar möjligheten att en miljökvalitetsnorm uppfylls. Vattenförekomsterna omfattas även av ett icke-försämringskrav, vilket innebär att mänskliga verksamheter inte får försämra statusen för en förekomst. I och med en vägledande dom från EU-domstolen ska icke-försämringskravet gälla på kvalitetsfaktornivå. För kvalitetsfaktorer som redan befinner sig i sämsta statusklass innebär all ytterligare belastning försämring av status oberoende om den sammanlagda bedömningen inte riskerar att försämras.

Enligt vattendirektivet ska medlemsstaterna även skydda, förbättra och återställa alla ytvattenförekomster. Mot bakgrund av denna skrivelse, och 2 kap. 2 och 3 § miljöbalken, finns det även en skyldighet att bidra till en förbättring av recipientens status (förbättringskravet).

Vid alla planer eller projekt ska det redovisas om möjligheten att uppnå MKN äventyras eller om det finns risk för statusförsämring.

Planförslagets konsekvenser
Planförslaget har som utgångspunkt att en förutsättning för god hantering av vattenförekomster bygger på regional samverkan. Flera av kommunens vattendrag löper genom angränsande kommuner. Kommunen samarbetar kring vattenfrågor med andra kommuner ibland annat Käppalaförbundet, Mälarens vattenvårdsförbund och Oxunda vattensamverkan.

Sigtuna samverkar även med Knivsta kommun för att uppnå minskat näringsläckage till Garnsviken genom att anlägga en överföringsledning för spillvatten från Knivsta tätort till utbyggda system i Märsta. Genom att Knivsta kommun ansluts till Käppala reningsverk på Lidingö minskar näringsläckaget till Mälaren via Garnsviken. Kommunen har även startat ett arbete med ett lokalt åtgärdsprogram med syfte att minska näringsämnen till Garnsviken och Lövstaån, vilket om det genomförs ytterligare kan bidra till att vattenkvaliteten i Mälaren förbättras.

Ny bebyggelse och hårdgöring av grönytor medför ett ökat läckage av näringsämnen och föroreningar vilket riskerar försämra vattenkvaliteten i kommunens vattenförekomster. Dessa negativa konsekvenser kan minskas genom åtgärder och krav i efterföljande planering, t.ex.till exempel vad gäller hanteringen av dagvatten.
Våtmarkerdagvatten.

Våtmarker är viktiga för vattenrening. Av planförslagets utvecklings- och planeringsinriktningarna för klimatanpassning och vatten framgår att fördröjningsdammar, översvämningsytor och våtmarker ska skapas i befintlig stadsmiljö, att våtmarker ska värnas, samt att naturgivna förutsättningar ska råda. Planen pekar ut att låglänta delar av Eneby-Sundveda, Måby och Svensboda bör reserveras för hantering av dagvatten och ökade mängder vatten i ett förändrat klimat. Detta bör sammantaget resultera i att arbetet för att förbättra statusen för kommunens vattenförekomster stärks.

Mot bakgrund av fortsatt mellankommunal och regional samverkan, kombinerat med att gällande dagvattenpolicy och strategier följs bedöms planförslaget sammantaget kunna leda till små positiva konsekvenser för sjöar och vattendrag.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Det finns bra målformuleringar och övergripande ambitioner i avsnitten om grönstruktur och blåstruktur. Tydliggör hur dessa ska tillämpas i respektive bebyggelseområde . Om det ska finnas specifika riktlinjer för varje bebyggelseområde bör dessa tydliggöras och specificeras utifrån varje bebyggelseområdes förutsättningar.

5.3.2 Grundvatten och hydrogeologi

Nuläge och förutsättningar
Inom Sigtuna finns tio grundvattenförekomster, däribland den stora grundvattenförekomsten Stockholmsåsen som sträcker sig i nord-sydlig riktning genom hela kommunen. Stockholmsåsen är en regionalt prioriterad reservvattentäkt då den är av god kvalitet och har stor kapacitet. I Stockholmsåsen finns Norrvattens reservvattenverk som är utpekat som riksintresse för grundvatten.

Två grundvattenförekomster:
Stockholmsåsen – Arlanda samt Källbrunn, har dålig kemisk status på grund av miljögifter. Utmaningar för grundvatten, särskilt i Norra Stockholmsåsen, är föroreningar från källor såsom vägnät, järnväg och dagvatten. Mälaren utgör råvattentäkt för Görvälns vattenverk där Norrvatten producerar dricksvatten för norra Storstockholm. Norrvatten ansvarar även för fyra reservvattentäkter, varav en ligger i Sigtuna kommun (Märstaverket).

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Se avsnitt 5.3.1 ovan.

Planförslagets konsekvenser
Sigtuna ingår i det kommunala förbundet Norrvatten (dricksvatten) och Stockholmsåsens grundvattenråd, ett samarbete i syfte att skydda grundvattnet i norra Stockholmsåsen.

Stockholmsåsen som innefattas av 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.

Stockholmsåsen- Norrsunda fungerar som reservvattentäkt i länet och är av högsta regionala prioritet. Den angränsande sjön Fysingen som står i hydrologiskkontakt till åsen är även den av hög regional prioritet. I planförslaget står tydligt att sjön ska skyddas från negativ påverkan som kan äventyra dess kvalitet och kvantitet. Eventuell påverkan på Fysingen kan påverka dricksvattenförsörjningen.
Planförslaget planeringsinriktningar för den regionala stadskärnan Märsta-Arlanda pekar på att Stockholmsåsens funktion ska värnas genom att ställa krav på dagvattenutredning och avledning av förorenat dagvatten på och längs åsen.
Vid tillrinningsområdet till reservvattentäkten Stockholmsåsen-Norrsunda ska särskild hänsyn vidtas.
Det finns även planeringsinriktningar för Rosersberg som pekar på att verksamhet inom tillrinningsområdet till reservvattentäkten ska ske med restriktivitet som inte äventyrar kommande generationers tillgång på dricksvatten av god kvalitet och kvantitet.
I kommande skeden behöver påverkan på grundvatten vid sprängning särskilt utredas för att säkerställa att föroreningar inte uppkommer. Förekomster av sulfidleror bör också utredas för att minimera risk för förorenat grundvatten.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära varken positiva eller negativa konsekvenser på grundvatten.

Rekommendationer och förbättringsförslag

- Förtydliga planeringsinriktningarna för hälsa och säkerhet med hur risk för förorenat vatten ska hanteras, exempelvis när det gäller sulfidleror.
- Förtydliga hur planen ska hantera frågan om vatten kopplat till sprängning eller sänkning av grundvatten.

5.4 KLIMATPÅVERKAN

Nuläge och förutsättningar
Sigtuna kommun har en låg och sjunkande andel som reser med kollektivtrafik, bland de lägsta i regionen. Kommunens gång- och cykelvägnät är väl utbyggt. Kommunens cykelplan från 2014 ska uppdateras och utgöra grund för utvecklingen av kommunens cykelvägar. En mycket stor andel av vägtrafiken i kommunen utgörs av genomfartstrafik (E4) samt trafik till och från Arlanda. Kommunens möjligheter att genom egna åtgärder påverka utsläppen från denna trafik är mycket små. Detsamma gäller Arlandas framtida utveckling.

Brista kraftvärmeverk eldas med biobränsle och avfallsbränsle. Det försörjer Sigtuna och Upplands Väsby kommuner med fjärrvärme och el. I Sigtuna kommuns eget fastighetsinnehav är produktionen av förnybar energi en viktig del i energiförsörjningen. Det finns en kapacitetsbrist i det landsomfattande stamnätet för el.

Airport City Stockholm fått i uppdrag att ta fram en gemensam trafikanalys för den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Analysen ska visa trafikflöden och trafikmängder år 2030, 2040 och 2060 utifrån markanvändningen år 2020. Resultatet av trafikanalysen kommer arbetas in in i kommande kontinuerlig översiktsplanering. en senast under granskningsskedet.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Klimatlagen trädde i kraft i svensk lag 1 januari 2018. Den binder regeringen vid att föra en politik för att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045 ska vara noll. De svenska målen är satta mot bakgrund av de mål som EU satt till 2030. Unionens samlade utsläpp ska minska med 40 procent till detta år jämfört med 1990.

Sverige har satt etappmål för de delar av utsläppen som inte omfattas av utsläppshandeln. Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

2018 antog Sigtuna en plan för klimatsmart Sigtuna. I planen föreslås mål att kommunen ska vara fossilfri 2040.

Planförslagets konsekvenser
Enligt planförslaget ska Sigtuna minska sin klimatpåverkan främst genom att koncentrera bostadsutvecklingen till lägen med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig fysisk infrastruktur samt offentlig och kommersiell service. Förutsättningarna för att använda ny teknik och miljövänliga fordon ska främjas i planeringen. Utbyggnadsområdena ligger, förutom Granby, i områden med befintliga kollektivtrafikförbindelser. Detta är en förbättring jämfört med nollalternativet (ÖP 2014)

Trafiksystemet i Sigtuna kommun ska utvecklas i en riktning som begränsar miljö- och klimatpåverkan samtidigt som människors valfrihet och rörelsefrihet underlättas. Kommunen ska skapa förutsättningar för hållbara resvanor i vardagslivet och möjliggöra för fler att resa kollektivt. Nya bebyggelseområden ska lokaliseras där det redan finns god tillgång till kollektivtrafik, service och befintlig infrastruktur vilket kan öka andelen resor som görs med gång, cykel eller kollektivtrafik. För att främja hållbara resvanor i nya områden från start ska kollektivtrafik, gång- och cykelbanor finnas på plats redan vid den första utbyggnadsetappen. Flera åtgärder för att stärka kollektivtrafiken pekas ut i planen, exempelvis att omvandla Märsta station till en modern bytespunkt, anlägga nya stationer längst Arlandabanan och förbättra bussförbindelser mellan grannkommunerna. Detta kan sammantaget bidra positivt till Sigtuna invånarnas möjligheter att minska utsläpp relaterade till transporter. Det föreslagna utvecklingsområdet Västra Steninge sSlottsby ligger dock utanför den utvidgade regionala stadskärnan Märsta och inte i direkt anslutning till väg 263 (till skillnad från exempelvis Eneby) vilket riskerar innebära att området inte får tillräckligt god kollektivtrafikförsörjning.

Bilen ska enligt planförslaget fortsatt vara ett viktigt komplement och stor vikt läggs vid att framkomligheten i vägnätet ska öka genom exempelvis breddning av E4an och framkomlighetsåtgärder längst väg 263. Latent efterfrågan på vägar leder dock till att en ökad framkomlighet i vägnätet resulterar i ökad biltrafik när ny vägkapacitet byggs.

Våtmarker ska enligt planförslaget värnas och lyfts som viktiga för att fånga upp och binda stora mängder koldioxid. För att bidra positivt och begränsa klimatpåverkan skulle våtmarker även behöva ny- eller återskapas.

Kommunen procuderarproducerar idag förnybar energi i Brista kraftvärmeverk som eldas med biobränsle. Översiktsplanen vägleder inte hur kommunen i framtiden ska producera eller öka produktionen av fossilfri energi. Planen nämner att kommunen ska verka för en minskad energianvändning (ökad användning av till exempel solceller och bergvärme) genom energi- och klimatrådgivning. Kommunen utrycker i riktlinje kring energiförsörjning och energianvändning att det i första hand är önskvärt att ny bebyggelse använder förnybar energi för uppvärmning, exempelvis genom anslutning till fjärrvärmenätet. Detta är bra men riskerar inte vara tillräckligt skarpt för att få genomslag.

Kommunen ska enligt planförslaget främja ny teknik, miljövänliga fordon och verka för utbyggda system för icke-fossila fordonsbränslen, och i planeringen möjliggöra för laddstolpar och parkeringsplatser i nytillkomna områden och vid stora trafikalstrande målpunkter såsom pendlarparkeringar och centrumanläggningar. Planen pekar ut att en laddstation bör placeras centralt i den regionala stadskärnan, samt att detta kräver ett samarbete mellan flera parter. Att elnätet idag och i framtiden kan förväntas sakna kapacitet nämns som en utmaning som behöver hanteras i tidigt skede och i samverkan med elnätsägare.

Planen belyser att klimatpåverkan kan minska med ett ökat inslag av återbruk och återvinning, samt att den fysiska planeringen behöver hantera behovet av utrymme i bostadsnära lokaler för att möjliggöra detta i invånarnas vardag. Riktlinjer för återbruk och återvinning av material i samband med ny bebyggelse saknas dock i planen.

Den planerade utvecklingen innebär ett ökat byggande vilket sannolikt innebär en ökad klimatpåverkan och negativa konsekvenser för klimatet. Hur utsläpp från ett ökat byggande ska minimeras hanteras ej i planen. att möjliggöra. Planförslaget har mer utvecklade och systematiskt integrerade inriktningar för förtätad bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen och insatser för ökad hållbarhet i transportsystemet än den gällande översiktsplanen. På detta sätt innebär ÖP2022 positiva konsekvenser jämfört med tidigare plan. Samtidigt speglar texten och anslaget inte till fullo frågans dignitet och den omställning i samhällets alla system som måste till om nationella och internationella mål ska nås.

Sammantaget bedöms Dden planerade utvecklingen, med ett ökat byggande och utveckling av ny infrastruktur, innebära ett ökat byggande vilket sannolikt innebär en ökad klimatpåverkan och negativa konsekvenser för klimatet.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggör i ett samlat avsnitt hur klimatpåverkan från kommunens geografiska område ser ut idag, och vad av detta som kommunen anser sig ha rådighet över i planeringen. Även om konkreta åtgärder vidtas av andra aktörer och i andra processer så motiverar behovet av en omfattande samhällsomställning, tillsammans med ÖP:s långsiktiga karaktär att frågan lyfts fram ytterligare.
- Skärp riktlinje kring förnybar energi för uppvärmning av ny bebyggelse, s 94. Förslag på skrivning Ny bebyggelse ska i första hand värmas upp via förnybar energi, genom att exempelvis anslutas till fjärrvärmenätet / Ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras så att det är möjligt att ansluta till befintliga tekniska system, exempelvis fjärrvärmenätet.
- Överväg konkreta ställningstagande kring hur klimatpåverkan i bygg och anläggning kan minska genom att i markanvisning och -försäljning ställa krav på energieffektivitet och LCA samt ett ökat inslag av återbruk och återvinning. . Uppmärksamma möjligheten att på detta sätt stödja innovation och näringslivsutveckling. Riktlinje kan exempelvis skrivas under avsnittet bostadsbyggande på sida 56.

5.5 MARK OCH FÖRORENADE OMRÅDEN

Nuläge och förutsättningar

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. PFAS härrör ofta från användning av brandsläckningsmedel med mera. I Sigtuna finns naturligt förekommande höga aresenikvärden i mark och jord, framförallt i kommunens östra delar. Vid exploatering och bearbetning av mark i dessa områden finns allvarlig risk att arsenik läcker ut i grund- och ytvatten. Det förekommer även stråk med sulfidmalmer i delar av kommunens berggrund vilket riskerar vid exploatering orsaka försurning och urlakning av metaller (exempelvis arsenik) som kan skada människa och miljö.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Naturvårdsverket har tagit fram generella riktvärden för markföroreningar för två typer av markanvändning; Känslig markanvändning och Mindre känslig markanvändning vilket används inom planering.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget belyser riskerna med att föroreningar kan läcka ut i samband med exploatering och bearbetning av mark i områden med föroreningar (till följd av verksamheter eller att det finns naturligt förekommande gifter i mark) vilket kan innebära stora negativa konsekvenser för miljön och människors hälsa. Det ses som en viktig fråga att hantera tidigt i planeringen och nödvändiga åtgärder ska vidtas för att undanröja risker för människa och miljö. Där det finns risk för att arsenik eller sulfid i jord/berg kan förorena mark och vatten i samband med exploatering ska nödvändiga åtgärder vidtas för att undanröja risker för människors hälsa och miljön. Risker kopplade till klimatförändringar ska även beaktas om områden med föroreningar anspråktas.

Inga nya deponier, berg- eller grustäkter ska etableras i kommunen. Kommunens grundläggande princip är att i första hand lokalisera bebyggelseutveckling, verksamheter och infrastruktur till för ändamålet lämpliga platser.

Om planeringsinriktningarna följs bedöms planförslaget sammantaget innebära varken positiva eller negativa konsekvenser för mark och föroreningar. Risken för spridning av arsenik och andra gifter/föroreningar i miljön behöver fortsatt uppmärksammas.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Förtydliga att det är sulfid som avsees under rubriken Arsenik och andra metaller på sidan 102.

6 SOCIALA KONSEKVENSER

6.1 BEFOLKNING OCH HÄLSA

Den fysiska miljön påverkar i första hand hälsa och välbefinnande genom den negativa påverkan som buller och dålig luftkvalitet bidrar med. Vägtrafik, verksamhetsbuller och -utsläpp samt bebyggelsens utformning påverkar hur befolkningsgrupper och enskilda invånare påverkas. Analysen nedan beskriver planförslagets konsekvenser i termer av påverkan på luftkvalitet och buller.

6.1.1 Luftkvalitet

Nuläge och förutsättningar
Luftkvaliteten är i kommunen i huvudsak god. Såväl miljömål som miljökvalitetsnormer för partiklar och kväveoxider underskrids i hela kommunen. Förhöjda nivåer av luftföroreningar finns framförallt kring de större vägarna, E4an, väg 263 och 273 samt Arlanda.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljökvalitetsnormer, MKN, för luft är antingen så kallade gränsvärdesnormer för föroreningsnivåer i utomhusluft som inte får överskridas, eller så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. De flesta miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet är gränsvärden som ska följas och som inte får överskridas. Detta gäller till exempel partiklar och kväveoxider. I gatumiljö ska normen vara uppfylld vid trottoarerna.

Planförslagets konsekvenser
Luftkvaliteten i Sigtuna är idag god och inga risker för människors hälsa kopplad till dålig luft finns. Planförslaget saknar dock ställningstaganden om att luftkvaliteten fortsatt ska vara god och att frågan ska prioriteras i planeringen. Planförslaget har inriktningar för ökad framkomlighet i vägnätet vilket kan öka luftföroreningshalter lokalt om det leder till en ökad biltrafik.

Planförslagets markanvändning bedöms i sig inte påverka luftkvaliteten negativt, men fler fordon och ökade hastigheter kan försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för luft, både i ny och befintlig bebyggelse. Bebyggelse planeras i Eneby intill väg 263. Planering av ny bebyggelse i områden som nu och i framtiden ofta drabbas av dålig luft bör undvikas, eller göras med sådan omsorg så att hälsan hos de som bor och vistas i området inte äventyras. Såväl luft- som bullerförhållanden behöver därför vara styrande för var och hur ny bebyggelse lokaliseras och utformas.

Planförslaget bedöms varken innebära negativa eller positiva konsekvenser för luftkvaliteten. Risk finns dock att MKN i framtiden inte uppnås.

Rekommendationer och åtgärdsförslag
- Översiktsplanen kan tydligare lyfta fram att ökad framkomlighet för vägtrafik i princip kan stå i konflikt med möjligheterna att säkerställa en god luftmiljö, även om kommunen verkar för en långsiktig hållbar trafiklösning. Miljökvalitetsnormer definierar tak för att undvika en oacceptabel nivå av luftföroreningar, men planeringen bör ha högre ambitioner, speciellt med tanke på barn och andra känsliga grupper.

6.1.2 Buller

Nuläge och förutsättningar
Omgivningsbuller är den störning i miljön som berör flest människor i Sverige. Vägtrafik är en av de vanligaste orsakerna till bullerstörningar. Buller påverkar människans hälsa och välbefinnande och kan både orsaka sömnstörningar och öka risken för exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar. Att skapa boende- och vistelsemiljöer med bra ljudmiljö är därför en viktig del i samhällsplaneringen.

Inom planområdet finns flera större bullerstörda områden, i första hand inom Arlandas influensområde samt längs järnvägen och de större vägarna, E4:an, väg 263 och 273. Kommunens södra delar är även påverkat av skottbuller från Rosersbergs övningsfält.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Enligt rådande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. För bostadsbyggnader om högst 35 kvadratmeter är riktvärdet för ekvivalentnivån vid fasad istället 65 dBA. Reglerna tillämpas vid ny bebyggelse, nya detaljplaner och bygglov. För äldre och befintlig bebyggelse kan andra riktvärden gälla utifrån de regler som gällde vid tidpunkten för byggande.

Trafikbullerförordningen reglerar även flygbuller. Buller från flygtrafik bör inte överskrida 55 dB(A) FBN (Flygbullernivå) samt 70 dB(A) maximal ljudnivå (LAmax) utomhus vid bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder). Naturvårdsverket anser i sin vägledning för buller från flygtrafik och flygplatser att Trafikbullerförordningens riktvärden bör tillämpas även vid vård- och undervisningslokaler.

Naturvårdsverket pekar i sin vägledning också ut riktvärden avseende buller från flygtrafik i rekreations- och friluftsområden. Med friluft- och rekreationsområde avser Naturvårdsverket de områden som utpekas för det rörliga friluftslivet i kommunens översiktsplan och andra områden som används mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet. Rekreations- och friluftsområden bör bullernivån från flygtrafik inte överskrida 40 dB(A) FNB.

Planförslagets konsekvenser
Planen belyser att bullersituationen i kommunen är komplex och att större delen av kommunens yta är påverkad av buller, framförallt flygbuller från Arlanda, men även buller från väg, järnväg och militär verksamhet.

Både den regionala och den kommunala planeringen är av flera skäl inriktade på att bygga tätt i kollektivtrafiknära lägen. Dessa miljöer har ofta höga bullernivåer. Ny bebyggelse invid Märsta och Rosersbergs sta-

tion kan komma att påverkas av buller från järnvägen. Utvecklingsområdet i Märsta påverkas även av buller från väg 263, liksom utbyggnadsområdet vid Eneby. Byggande för god ljudmiljö ställer särskilda krav i programarbete och detaljplanering, både vad gäller byggnaders placering, utformning och tekniska standard. Speciellt utomhusmiljön bör uppmärksammas, eftersom det idag saknas riktvärden för buller i parker, på gångvägar eller på lekplatser.

Planförslagets inriktning är att öka framkomligheten i vägnätet vilket riskerar leda till en ökning av antalet bilar vilket i sin tur leder till ökat buller. Kommunen ska verka för innovativa tekniker och miljövänliga fordon. En elektrifiering av fordonsflottan minskar trafikbullret vid låga hastigheter. Problemet kvarstår dock vid hastigheter från ca 50 km/h och uppåt då bullret från däck och vägbana får betydelse.

Inga nya utvecklingsområden planeras inom den så kallade lågfartsblomman, där det är olämpligt att bygga nya bostäder. Det pågår just nu en översyn av riksintresset och influensområdet för flygbuller kan komma att justeras. Detta skulle enligt planförslaget innebära att bostadsutveckling även kan ske väster om Rosersbergs station och öster om Märsta station, vilket kommunen också planerar för.

Utvecklingsområdet Västra Steninge slottsby ligger inom influensområdet för skottbuller från Kungsängens flygfält. Risken för bullerstörningar i bebbyggelse områdetbebyggelseområdet bör beskrivas tydligare i planförslaget.
Sammantaget bedöms planförslagets inriktning på tätare bebyggelse och ökad framkomlighet för vägtrafiken lokalt kunna öka risken för bullerstörning och där medföra måttliga negativa konsekvenser för människors hälsa.

Merparten av den tillkommande bostadsbebyggelsen i Rosersberg ligger i direkt anslutning till gränsen för områden i vilka den tidigare riksintressepreciseringen inte tillät störningskänslig bebyggelse. Detsamma gäller marken öster om Märsta station.

Den nya riksintressepreciseringen möjliggör bebyggelse enligt planförslaget, men annan lagstiftnings krav kvarstår vad gäller god ljudmiljö i boendemiljöer. Riksintressets gränser garanterar i sig inte en gynnsam ljudmiljö. Risken för att flygbuller tillsammans med väg- järnvägs- och verksamhetsbuller kan orsaka störningar som påverkar hälsan i tillkommande (och delvis existerande) bebyggelse måste därför fortsatt bevakas, samt tillåtas påverka planeringen.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Mot bakgrund av hur stora delar av kommunens bebyggda delar som påverkas av buller så bör tystare områden ges extra uppmärksamhet. Förtydliga och uppmärksamma att områden som är mindre bullerutsatta är en ändlig resurs och att dessa intressen behöver väga tungt i avvägningar i kommande planering av enskilda områden, så att buller från till exempel ny genomfartstrafik eller verksamhetsområden inte försämrar en i övrigt god miljö. Detta kan exempelvis göras i kapitlet om hälsa och säkerhet.

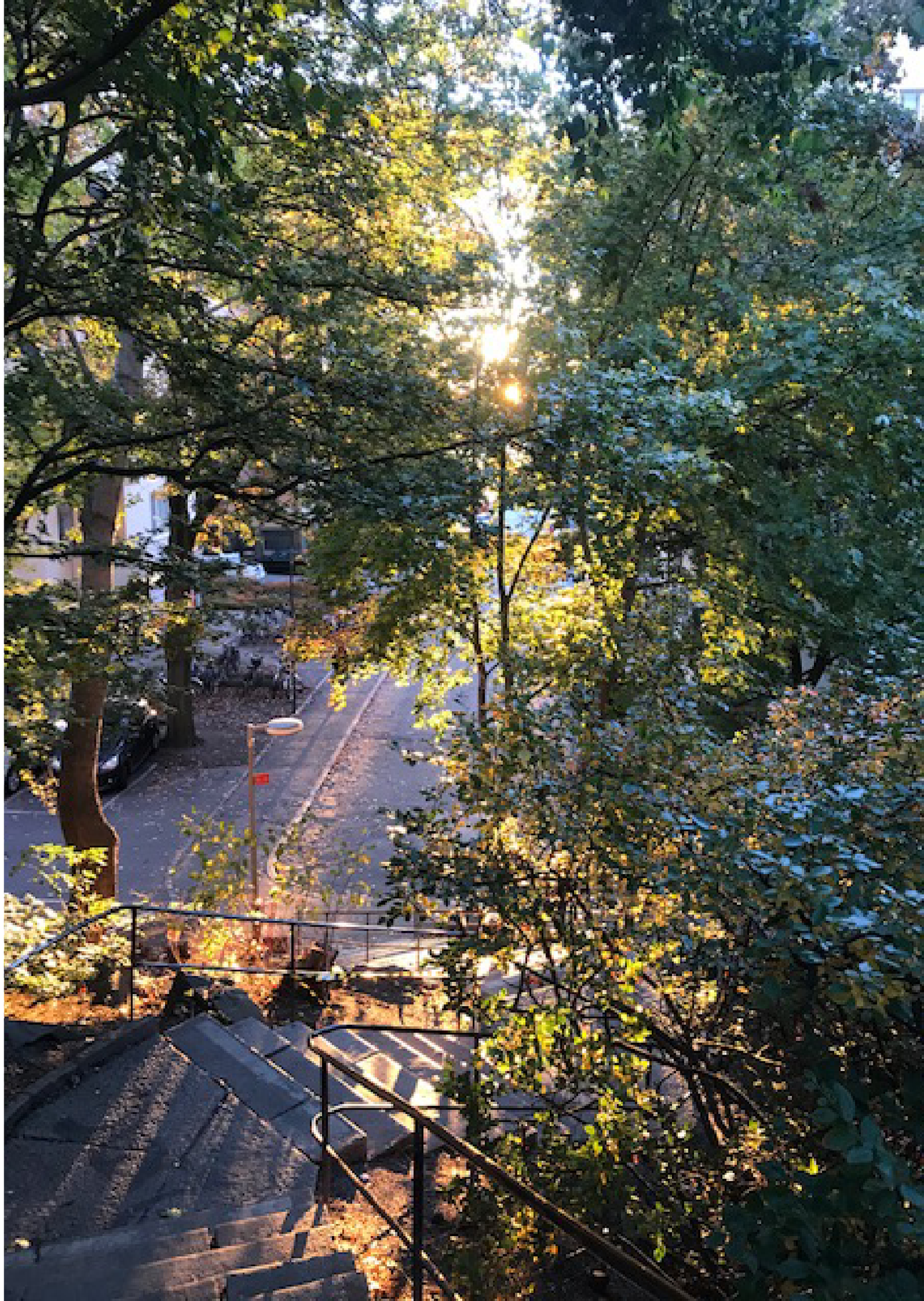


Bild på nästa sida, grönska i stadsmiljö. Foto WSP.

6.2 FUNGERANDE VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN

I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv och levande samhällen. Aspekter som inkluderas är bland annat tillgång till viktiga målpunkter i vardagen, kommunal service och tillgång till kollektivtrafik.

Nuläge och förutsättningar
Sigtuna kommun har under många år haft en stor inflyttning av nya invånare. Planen lyfter att befolkningsökningen medför ett ökat behov av skolor och förskolor och att brister i kollektivtrafik och vägsinfrastruktur begränsar möjligheterna till bebyggelseutveckling. Vidare lyfter planen en ambition om att 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. Genom att koncentrera bebyggelseutvecklingen till områden som är välförsörjda med kollektivtrafik ska förutsättningar skapas för ett vardagsliv där kollektivtrafik samt gång och cykel kan utgöra grunden i resandet. Täthet och funktionsblandning skapar korta avstånd som gör det enklare att gå och cykla.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Som grund för bedömningen av Fungerande vardagsliv och levande samhällen inkluderas bland annat aspekter som målpunkter i vardagen som skolor, förskolor och grönområden i förhållande till hållbara resealternativ och bostäder, både sett det till befintliga beståndet men även i förhållande till vad som planeras och vilka utmaningar som översiktsplanen lyfter i nulägesbeskrivningen. Mer konkret analyseras planförslaget utifrån om till exempel Boverkets rekommendationer för tillgänglighet till bostadsnära natur efterföljs och inkluderas, Boverkets riktlinjer i Planera för rörelse! och Friyta för lek och utevistelse för förskolor och skolor följs, samt hur väl förslaget förväntas bidra till PBL 1 kap 1 § och 2 kap. 3 § p 2. Även Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 2, 4, 5, 10 och 11 inkluderas i bedömningen.

Planförslaget hållbarhetsmål som är relevanta är Trygga, integrerade och väl gestaltade livsmiljöer, Samhällen utformade för ett gott liv med god hälsa samt Hållbart vardagsliv och levande samhällen.

Planförslagets konsekvenser
Jämfört med nollatlernativetnollalternativet har kapitlet Mötesplatser inkluderats i planförslaget vilket skapar ökade möjligheter för en utveckling som bidrar till ett fungerande vardagsliv och levande samhällen jämfört med nollalternativet. Planförslaget lyfter en rad planeringsinriktningar som inkluderar aspekter som trygghet, identitet, stolthet, upplevelse och orienterbarhet. De ger goda förutsättningar för en utveckling som förbättrar möjligheterna till ett fungerande vardagsliv och levande samhällen.

En ambition som lyfts är behovet att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel och skapa förutsättningar för hållbara resvanor. Detta ska uppnås genom att koncentrera bostadsutvecklingen till lägen med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig fysisk infrastruktur samt offentlig och kommunal service. Dessa förutsättningar har inkluderats i den översiktliga lokaliseringsprövningen vid analys av tillkommande bebyggelseområde vilket medför goda förutsättningar för bra stöttning för kommande planering. Planen redovisar områden med 400 meter till 15 minuter busstrafik samt 1200 meter till spårstation vilket bidrar till ökad tydlighet jämfört med nollalternativet. Flera av utbyggnadsområdena är dock lokaliserade utanför dessa områden.

Vidare kan kommande planering även tydligare redogöra för hur gång- och cykelvägar strategiskt kan bidra till att knyta samman områden och överbrygga barriärer. Detta kan med fördel ha samma tydlighet som planerade infrastruktursatsningar där specifika vägar, barriärer och behov av nya korsningspunkter pekas ut i översiktsplanen för att belysa strategiska kopplingar. Detta kan med fördel vara beskrivet för respektive utredningsområden och utpekat i markanvändningskartan alternativt inkluderas i fortsatt planeringsarbete. En ny gång- och cykelplan är under framtagande vilket bidrar ökade förutsättningar för att behovet av tillkommande gång- och cykelkopplingar tydliggörs.

Vidare presenterar planförslaget ett utvecklingsområde vid Västra Steninge slottsby vilket ligger utanför markerat område för god tillgång till kollektivtrafik samt utanför den regionala stadskärnan. Detta medför en risk för att boende i det framtida bostadsområdet blir bilberoende i vardagen.

Planförslaget lyfter vikten av tillgång till idrottsanläggningar, lekplatser och rekreativa områden nära hemmet. Ett förtydligande av planens ambition gällande tillgång till denna typ av målpunkter skulle bidra till att tydliggöra inriktningens genomförbarhet. Planeringen kan gynnas av underlag som redovisar behov av komplettering inom områden som idag har låg tillgång till denna typ av målpunkter möjliggöra att lyfta frågan till en strategisk nivå.

Planförslaget lyfter utmaningar gällande kommunens tillgång till skola och förskola, ambitioner kring att förbättra denna tillgång lyfts i en planeringsinriktning. Det är positivt att detta inkluderas planeringsinriktningarna, för att stötta kommande planeringsskeden skulle en underlagsanalys kunna bidra till att tydliggöra inom vilka områden det finns en brist idag samt kopplat till utvecklingsområdena för att tydliggöra behovet. Även ambitioner om friyta kan inkluderas i översiktsplanen då friyta för skol- och förskolegårdar är en förutsättning för att inte påverka barn och ungas hälsa negativt. Planförslagets skrivningar gällande lokalisering av gymnasium kan lyftas som ett gott exempel på förtydligande kring planerad lokalisering utifrån strategiska aspekter.

Planförslagets ambitioner kring tillgång till bostadsnära parker och naturområden skulle gynnas av att tydligare kopplas till utvecklingsområdena. En kvantifiering gällande andel parkyta i förhållande till antal bostäder eller bebyggd markyta samt närhet till park/natur utifrån befintliga och planerade bostäder kan bidra till att förtydliga planens ambitioner och säkerställa god tillgång till bostadsnära park och natur i kommande skeden.

Planens ambitioner gällande reservation av kollektivtrafikstråk till Arlanda verksamhetsområde bidrar till att skapa förbättrade förutsättningar för att hållbara transporter. , fFör att öka ambitionen ytterligare kan vikten av att säkerställa god och gen kollektivtrafik även innan spåren utvecklas lyftas för att bidra till hållbara resor och tillgängliggöra området. Även förtydligande gällande ambitioner kring kollektivtrafikkoppling till det externa handelsområdet vid Norrsundavägen och väg 263 kan bidra till att detta prioriteras då utvecklingen annars riskerar att skapa ett område som är bilberoende.

Planförslagets områdesspecifika planeringsinriktningar och ambitionerna kring utvecklingen på landsbygden är tydligare än för utvecklingen inom tätorterna och bedöms ha bättre förutsättningar till att stötta kommande planering. Till exempel är ambitionen att planera och verka för en gång- och cykelväg mellan Granby och Sigtuna tätort en tydligt formulerad planeringsinriktning och skapar goda förutsättningar för att efterföljande planeringsprocess kan verka för att uppnå ambitionen. Vidare bidrar planförslagets ambitioner gällande säkerställande av bredbandskapacitet i hela kommunen till att skapa förutsättningar för en utveckling som gynnar ett hållbart vardagsliv för boende på landsbygden.

Skrivningen gällande att verka för förbättrade kommunikationer i Venngarn i form av en ökad turtäthet i kollektivtrafiken, förbättrat hållplatsläge närmare bebyggelsen samt en gång- och cykelväg mellan Sigtuna stad och Venngarn är tydlig och skapar goda förutsättningar för en utveckling som bidrar till ett hållbart vardagsliv. Även skrivningarna kring tomternas placering och önskad karaktär ger god stöttning i kommande planeringsskeden.

Sammantaget har planförslagets planeringsinriktningar gällande fungerande vardagsliv och levande samhällen högt ställda ambitioner för att skapa en utveckling som bidrar till fungerande vardagsliv och levande städer. Det är en klar förbättring jämfört med nollalternativet. Planförslaget hade gynnats av att vara tydligare gällande hur planeringsinriktningarna ska uppnås inom de olika utvecklingsområdena. Det finns behov av fördjupande analyser och utredningar vilket medför att planförslaget bedöms ha måttligt positiva konsekvenser. Fördjupade underlagsanalyser skulle kunna bidra till att tydliggöra styrningen av planförslaget med områdesspecifika riktlinjer utifrån platsens specifika behov, värden och utmaningar.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- För att vässa planen ytterligare gällande perspektivet Fungerande vardagsliv och levande samhällen rekommenderas att ett antal utredningar och underlagsanalyser tas fram vilka kan ligga till grund för att ta fram strategiska områdesspecifika planeringsinriktningar. Se vidare avsnittet 9.3 Fortsatt arbete.

Bild på nästa sida, stadsradhus. Foto WSP.

6.3 INKLUDERING OCH SOCIAL SAMMANHÅLLNING

I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som tar hänsyn till olika områdens värden och identitet, om planen bidrar till att överbrygga barriärer, koppla samman olika områden och strävar efter en sammanhållen och inkluderande kommun. Aspekter som inkluderas är bland annat barriärer, bebyggelsestruktur och lokalisering av mötesplatser.

Nuläge och förutsättningar
Sigtuna kommun har under senare år initierat ett omfattande arbete för att möta de socioekonomiska utmaningar som kommunen står inför. Idag finns en tydlig uppdelning mellan kommunens olika kommundelar och bostadsområden i separata enklaver. I planeringen ligger därför ett stort fokus på att knyta samman områden och främja inkludering, trygghet och trivsel.
Ett allsidigt bostadsutbud med olika bostadsstorlekar, upplåtelseformer, hustyper och prisnivåer 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. Andelen hyresrätter utgör en betydande del av bostäderna i flerbostadshus i förhållande till länet och andra jämförbara kommuner. Bostadsbyggandet under senare år har i huvudsak präglats av nybyggnation av hyresrätter vilket har lett till att obalansen byggts på. För att uppnå en balans i bostadsbeståndet behöver nybyggnation av småhus och bostadsrätter prioriteras.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Som grund för bedömningen av Inkludering och social sammanhållning ingår bland annat aspekter som; Synliggörs olika områden och olika gruppers behov, Analysera barriärer och kopplingar i förhållande till tillkommande bebyggelse, hur knyts bebyggelsen ihop, möts olika områden, skapas nya barriärer och överbryggas befintliga? Hur ser tillgången till olika typer av bostäder ut i kommunen i stort och inom olika områden? Planeras det för en variation med hänsyn till den specifika platsens behov och utmaningar? Mer konkret bedöms planförslagets även utifrån hur väl förslaget förväntas bidra till PBL 1 kap 1 § och 2 kap. 3 § p 2, Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 10 och mål 11. Hållbarhetsmål i planförslaget som är relevanta är Delaktighet och invånarens engagemang som grund för samhällsutvecklingen och Trygga, integrerade och väl gestaltade livsmiljöer.

Planförslagets konsekvenser
Planförslaget lyfter en ambition att främja en socialt hållbar utveckling. En stor vikt ligger på att stärka och utveckla rörelsemönster mellan olika områden och till relevanta målpunkter genom bland annat en omsorgsfull förtätning i sammanlänkande stråk. Denna ambition skapar goda förutsättningar för en mer socialt sammanhållen kommun. En fördjupad analys som kan lyfta planförslaget ytterligare är att analysera hur och var det finns behov för denna typ av förtätning och mötesplatser på en strategisk nivå inom respektive utvecklingsområde. Detta kan bidra till att förtydliga för kommande planering, likt planförslagets exempel med pågående planering för ett nytt bostadsområde i Midgårdsdalen i Märsta.

Vidare lyfter planförslaget en obalans i tillgången till olika upplåtelseformer i kommunen. Flerbostadshusbeståndet domineras av hyresrätter. Då bostadsbyggandet under senare år i huvudsak präglats av nybyggnation av hyresrätter har obalansen byggts på. Planen lyfter därför en ambition att prioritera nybyggnation av småhus och bostadsrätter för att uppnå en balans i bostadsbeståndet vilket skapar goda förutsättningar för en utveckling som gynnar den sociala sammanhållningen. Denna ambition lyfts dock inte i förhållande till något av utvecklingsområdena eller kopplat till behovet mellan olika områden. Genom att förtydliga vad detta innebär för de olika utvecklingsområdena samt klargöra inom vilka bostadsområden det finns en obalans idag kan planförslagets intentioner förtydligas.

Planförslaget föreslår en utveckling och breddning av flera vägar och spårvägar. För att minimera risken för att dessa skapar eller förstärker barriärer mellan områden kan detta lyftas på en strategisk nivå. Detta skulle bidra till att förtydliga hur planeringsinriktningen Lokalisera mötesplatser i strategiska lägen och stråk för att överbrygga barriärer samt främja samspel och möten mellan människor ska uppnås.

Märsta präglas idag av flera större barriärer mellan bostadsbebyggelseområdena. Öster om Märsta centrum är ett större utvecklingsområde utpekat för multifunktionell bebyggelse. Mellan det befintliga centrumet och och de större planerade utvecklingsområdena är lokaliserade på olika sidor av de mer storskaliga barriärerplanerat utvecklingsområde finns en större barriär som utgörs av naVästra Bangatan, som utvecklingsområdet öster om Västra Bangatan. Detta områdeUtvecklingsområdet som planeras att utvecklas till stadsbebyggelse omgärdas av barriärer i form av infrastruktur åt alla håll och kan därförkan komma att bli och upplevas som isolerat och ej sammanhållet med befintlig bebyggelse och från resterande närliggande centrumområde.

Planförslagets För att tydliggöra ambitioner och avsikter gällande överbryggande av barriärer och hur utvecklingen ska bidra till en mer sammanlänkad bebyggelsestruktur kan en pplaneringsinriktning med fokus på sammanhängande stråk kan bidra till att å att överbrygga eventuella barriärer bidra till att lyfta frågan belyses förför kommande planering. För att tydliggöra ytterligare hur och var det finns behov av överbryggande av barriärerna kan planförslaget peka ut i markanvändningskartan var det finns behov av strategiska kopplingar mellan planerad utveckling och befintlig bebyggelse för att motverka att området blir en separat enklav i bebyggelsestrukturen.

Utvecklingsområdena Eneby och Västra Steninge slottsby kan komma att bli nya bebyggelseenklaver med homogent bostadsutbud samt ett högt bilberoende. Detta då områdena planeras med endast småhusbebyggelse samt att Eneby inte kopplar an till befintlig bebyggelse. För att bidra till en mer inkluderande struktur kan även andra typer av bostäder förslås vilket också möjliggör för kvarboende inom området under olika skeden av livet

Den planerade utvecklingen av centrumbebyggelse i Rosersberg planeras i huvudsak väster om järnvägen och planeras att bidra till ett mer varierat utbud av boendeformer sett till området i stort vilket bidrar till att skapa en ökad tillgång till olika typer av bostäder. En utmaning kring utvecklingen av platsen är att området kan komma att upplevas som uppdelad med spåret som skär genom bebyggelsen. En planeringsinriktning som lyfter utmaningen och vikten av att i den fortsatta planeringen arbeta överbryggandet var barriären kan bidra till att tydliggöra för kommande planering.

Sammantaget har planförslaget en ambition att skapa gemensamma mötesplatser mellan och knyta samman olika områden. Planen

eftersträvar en mer sammanhållen bebyggelsestruktur med bostäder för olika grupper i samhället. Detta medför att det finns goda förutsättningar för att planen bidrar till att utvecklas mot en mer inkluderande och socialt sammanhållen kommun då planen genomsyras av att viljan finns. För att stärka planförslaget ytterligare kan underlagsanalyser som visar på befintliga och eventuellt tillkommande barriärer tas fram som behöver hanteras på strategisk nivå. Ett förtydligande kring inom vilka områden som det finns ett behov av att komplettera med en viss typ av bostadstyp eller upplåtelseform skulle tydliggöra planens ambitioner kring hur de behov och utmaningar som översiktsplanen lyfter gällande uppdelningen av boendeformer i kommunen ska hanteras.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- För att vässa planen ytterligare gällande perspektivet Inkludering och social sammanhållning rekommenderas att ett antal utredningar och underlagsanalyser tas fram vilka kan ligga till grund för fortsatta planeringsarbetet. Se vidare avsnittet 9.3 Fortsatt arbete.

Bild på mötesplats i stadsmiljö. Foto WSP.



6.4 TRYGGHET OCH TRIVSEL

I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar tryggare samhällen och platser samt bevarar och utvecklar trivsamma miljöer. Aspekter som inkluderas är tillgång till rekreation, trygga offentliga rum och trygga kopplingar och stråk.

Nuläge och förutsättningar

Sigtuna kommun består av flera olika delar med olika förutsättningar och värden. Sigtuna, Märsta, Rosersberg och landsbygden – varje del av kommunen har sina egna styrkor, behov och utmaningar. I planeringen är det därför viktigt att värna den lokala platsidentiteten. Utgångspunkten för samhällsutvecklingen i Sigtunas kommuns nya översiktsplan är att nya tillägg ska medföra mervärden till en plats eller till kommunen i stort. Stärkt identitet, urbana kvaliteter och ökad trygghet är några exempel där kompletteringar leder till förbättringar av den gemensamma livsmiljön.

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.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Som grund för bedömningen av Trygghet och trivsel inkluderas bland annat aspekter som hur planen behandlar perspektivet trygghet genom till exempel om viktiga stråk och kopplingar lyfts i förhållande till trygghetsskapande insatser och målpunkter med till exempel fokus på barn och unga. Samlokalisering av olika typer av målpunkter och lokalisering sett till trygga kopplingar och hur olika grupper använder och upplever olika platser, både befintliga och de som ska skapas. Planförslagets potential att skapa en trivsam utveckling analyseras bland annat genom tillgång till grönska och rekreation i förhållande till utvecklingsområdena och den befintliga bebyggelsen. Bedömningen inkluderar även Boverkets riktlinjer gällande friarealer, Boverkets rekommendationer i Planera för rörelse! och Boverkets rekommendationer Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling. Förslaget bedöms även utifrån Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 5, 10, 11 och 16.

Översiktsplanens egna mål som fångas upp inom kapitlet är målen Trygga, integrerade och väl gestaltade livsmiljöer och Samhällen utformade för ett gott liv med god hälsa.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget lyfter och hänvisar till aspekter i den fysiska miljön som påverkar upplevelsen av trivsel och trygghet i ett bostadskvarter. Till exempel skrivningen kring hur 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.

Detta är ett tillägg i översiktsplanen jämfört med nollalternativet och bidrar till vägledning kring utformning i den fortsatta planeringen. För att stärka planen ytterligare kan planeringsinriktningarna kompletteras kring hur trygghet och mötesplatser kan

skapas i mer lantliga miljöer eller i glesare bebyggelsestrukturer som till exempel 60/70-tals bebyggelse, vilket stora delar av kommunen består av vilket skulle skapa riktlinjer som tar hänsyn till kommunens olika områden.

Ett exempel är planförslagets ambition att utveckla Sky City till flygplansstadens stadskärna vilket kan bidra till att platsen blir mer befolkad och tryggare under fler timmar på dygnet. De specifika förutsättningarna på platsen medför dock att det viktigt att ta hänsyn till platsens karaktär och skala. Det är därför av extra viktigt att ge platsspecifika rekommendationer som kan bidra till att området blir tryggt och aktiverat under olika tider på dygnet. Detta då inga bostäder antas utvecklas på platsen vilken kan leda till att området upplevs som öde och otryggt nattetid dock kan hotell och liknande verksamheter om de lokaliseras på strategiska platser bidra till ökad trygghet.

Vidare lyfter planförslaget ett behov av att kraftsamla och prioritera attraktivitets- och trygghetsskapande åtgärder i kommundelen Valsta. Ambitionen att satsa på området ger en tydlig signal till efterkommande planering och skapar goda förutsättningar för att insatser i området prioriteras. Planförslaget hänvisar också till det mer detaljerade styrdokumentet Valsta 2030 med fler planeringsinriktningar. Detta bidrar till ökad tydlighet för områdets framtida behov och kommunens ambitioner för områdets framtida utveckling.

Planförslaget presenterar tydliga riktlinjer för utvecklingen på landsbygden som bidrar till tydlighet kring ambitionsnivå gällande trivsamma miljöer i kommande planeringsskeden. Även skrivningen gällande tillgång till rekreation i planeringsinriktningen för Rosersberg är tydlig kring vad som ska tillvaratas. Att tydliggöra en ambition gällande tillgång och närhet till rekreation för alla utvecklingsområden skulle bidra till tydlighet för kommande planering och bidra till att perspektivet prioriteras. Detta kan till exempel göras genom att specificera ambitioner kring gångavstånd till närmaste grönområdena av en viss storlek, här kan Boverkets rekommendationer i Bostadsnära natur bidra till att stötta i arbetet.

Planförslagets planeringsinriktning för idrott och rekreation lyfter vikten av tillgång till rekreativa områden nära hemmet. Att komplettera denna inriktning med en koppling till planförslagets olika utvecklingsområden med tillhörande riktlinjer gällande avstånd och tillgång till idrott och rekreation skulle bidra till att tydliggöra vilka områden som behöver stärkas kopplat till olika typer av målpunkter. Här kan även riktlinjer gällande skolor och förskolors tillgång till rekreation och grönska inkluderas samt målpunkter för barn och unga i förhållande till olika typer av bostadsområden, både befintliga och planerade. Detta underlag kan ligga till grund för att på en strategisk nivå säkerställa tillgång till rekreation och grönområde för boende och elever inom kommunens alla bostadsområden.

Sammantaget har planförslaget goda förutsättningar att skapa en utveckling som bidrar till upplevden trygghet utveckling samt bevarandet av rekreativa områden. Förslaget presenterar insatser i den fysiska miljön som kan bidra till en trygghet, are utveckling, dessa är dock till stor del anpassade till en relativt tät stadsbebyggelse, planförslaget skulle därför gynnas av anpassade rekommendationer och

Hållbarhetsbedömning Sigtuna kommun ÖP

insatser kopplade till ökad trygghet för att skapa en trygg utveckling i kommunens olika områden. Vidare skulle riktlinjer gällande avstånd till och tillgång till rekreation och stora grönområden förtydliga planförslagets ambitioner i frågan.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- För att vässa planen ytterligare gällande perspektivet Trygghet och trivsel rekommenderas att ett antal underlag tas fram vilka kan ligga till grund för planeringsinriktningar eller stötta i det fortsatta planeringsarbetet Se vidare avsnittet 9.3 Fortsatt arbete.

Bild på grönska nära stadsmiljö. Foto WSP.



6.5 RISKER

Nuläge och förutsättningar
Inom kommunen är E4 och väg 263 är primära transportleder för farligt gods. Väg 263 är sekundär transportled för sådant gods. Genom kommunen går spårburen trafik på Ostkustbanan. Omlastning av flygbränsle från tåg till ledning görs i Brista. Vad gäller risker kopplade till ett förändrat klimat så är det främst översvämning till följd av skyfall, samt den långsiktigt höjda vattennivån i Mälaren som är de största utmaningarna. Lågpunkter riskerar att översvämmas vid kraftig nederbörd. Samma förutsättningar gäller vid höjda temperaturer. Hög andel hårdgjorda ytor och låg andel grönstruktur ökar risken för lokala värmeöar.

En kommunal kartering av risk för ras och skred finns inte, bortsett från grundmaterial från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och rik
Längs transportleder finns rekommenderade säkerhetsavstånd på mellan 25 och 40 meter beroende på vilken typ av transporter som tillåts. Ostkustbanan har ett generellt skyddsavstånd på 30 meter från spårmitt. Vid icke stadigvarande vistelse kan i vissa fall ett skyddsavstånd om 10-25 meter från närmaste spår tillämpas.

Enligt plan- och bygglagen 2 kap 5 § ska risker för människors hälsa och säkerhet beaktas i all planering.

Planförslagets konsekvenser
Planförslaget redovisar i separata kapitel förhållningssätt och planeringsinriktningar för såväl anpassning till ett förändrat klimat som hantering av risk och säkerhet i efterföljande planering. Planeringsinriktningarna ger ett bra och brett stöd i kommande arbetet med att anpassa samhället till ett förändrat klimat.

Rekommendationer och åtgärdsförslag
- Inga



Bild på nästa sida visar öppna fält. Foto från unsplash.com

7 EKONOMISKA KONSEKVENSER

7.1 KOMMUNAL EKONOMI

Nuläge och förutsättningar
Kommunens årsredovisning för 2019 konstaterar att kommunens ekonomi under 2000-talet har präglats av återkommande underskott. För perioden 2003-2017 uppgick de samlade ekonomiska underskottet till 420 mnkr. Ett arbete med förbättrad ekonomisk styrning och omfattande effektiviseringsarbeten har bedrivits de senaste åren. Resultatet för 2019 blev ett överskott om drygt 60 mnkr. Överskottet har skapat en buffert för oförutsedda händelser och minskat behovet av att låna pengar till framtida investeringar.

I årsredovisningen för 2019 bedömde kommunen själv att man delvis når ambitionen för god ekonomisk hushållning utifrån de mål som kommunfullmäktige hade fastställt inför det året. De utmaningar som då kvarstod bestod bl.a.bland annat i att i att stärka kommunens långsiktiga ekonomiska styrka, främst den sjunkande soliditeten, samt att förbättra måluppfyllelsen att leverera tjänster av hög kvalitet till låg kostnad. I samband med budgetarbetet för 2021 gjorde för 2020 prognosen att resultatet blir 7%, att självfinansieringsgraden för genomförda investeringar ökat till 86% (från ca 65% de två föregående åren) samt engångsintäkter inte använts för att täcka underskott i driften.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
I kommunens mål och budget för 2021-2023 formuleras målet att kommunen ska ha en ansvarsfull, stabil och långsiktig ekonomi. En förutsättning för detta är enligt samma dokument att Sigtuna kommun har en god ekonomisk hushållning där det årliga resultatet överstiger intäkterna från skatter och statsbidrag med minst 2 procent. Kommunens ekonomi ska vara i balans och oberoende av engångsintäkter. Engångsintäkter i form av intäkter från försäljning av mark eller kommunala fastigheter ska inte användas för att täcka underskott i driften.

Kommunallagen 11 kap. 1 § säger att kommuner och regioner ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet.

Planförslagets konsekvenser
Själva plandokumentet är i sig inte tillräckligt för att medge en bedömning av planförslagets långsiktiga kommunalekonomiska konsekvenser. Resonemang kring hur intäkter från exploateringsavtal och markförsäljning kan balanseras mot kostnader för iordningställande och utveckling av allmänna platser saknas. Befolkningstillväxt samt ändrad åldersfördelning inom befolkningen kan framöver ge upphov till såväl ökade som minskade behov av offentliga lokaler och offentlig service. Även skatteintäkter kommer att påverkas.

Planförslaget konstaterar att den förväntade befolkningstillväxten kräver en ökad kapacitet inom förskola och skola. Kommunen gör stora satsningar på förskola och skola genom nybyggnation och upprustning av lokaler och utemiljöer. Resonemang saknas om hur dessa kostnader kan påverkas av utvecklingsinriktningar och föreslagen markanvändning. Även annan social infrastruktur (vård- och omsorgsboenden eller bostadsutveckling för socio-ekonomiskt svaga grupper) och till exempel idrotts- och kulturanläggningar kommer att behöva tillkomma framöver, med offentliga kostnader som följd.

Investeringar i statlig infrastruktur (till exempel ombyggnad av Märsta station, ny passage vid Slottsvägen) åtföljs inte sällan av betydande kommunala kostnader för att anpassa vägnät, teknisk försörjning och allmän platsmark till de nya förutsättningarna. Sådana överväganden bör vara en del av planeringen redan i översiktsplaneskedet. Planförslagets samlade konsekvenser för den kommunala ekonomin bedöms som varken positiva eller negativa, i första hand eftersom underlag saknas.

Rekommendationer och åtgärdsförslag
- Komplettera planförslaget med resonemang kring samspelet mellan den kommunala ekonomin och de långsiktiga kostnader och intäkter som utvecklingsinriktningar och markanvändning kan ge upphov till.
- • Identifiera Tydliggör vilka enskilda större statliga projekt/investeringar som kommer att resultera i kostnader för kommunal anläggning och infrastruktur och väg in sådana faktorer i ställningstaganden kring framtida markanvändning och utveckling av infrastruktur.
- Överväg att komplettera ÖP med en utbyggnadsstrategi som länkar samman kommunens ekonomiska och fysiska planering.

7.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NÄRINGSLIVET

Nuläge och förutsättningar
Näringslivet i kommunen är till stor del präglat av logistikverksamhet, resande och besöksnäring. Ett mer varierat arbetsplatsutbud och därmed ett mer differentierat näringsliv ska enligt planförslaget 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.

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. Enligt RUFS 2050 ska de regionala stadskärnorna präglas av ”mycket hög andel kunskapsintensiva arbetsplatser, regionalt avancerad service och akademiska funktioner, [samt] flerbostadshus”

I kommunens mål och budget för 2021-23 finns visionen att skapa förutsättningar för 50 000 arbetstillfällen år 2030 i den flygplatsstad som växer fram i anslutning till Arlanda. Arbete drivs bl.a. genom det av kommunen delägda bolaget Airport City Stockholm.

Rosersbergs verksamhetsområde är ett logistikcentrum som är av stor betydelse för näringslivet och regionens konkurrenskraft. Verksamhetsområdet är ett av de största logistikområdena i Storstockholmsområdet och inrymmer norra Stockholms enda kombiterminal.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Regeringens mål för näringspolitiken är att ”stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förut-sättningar för fler jobb i fler och växande företag”.

Kommunens egen målsättning är att Sigtuna skall tillhöra de tio kommuner med bäst lokalt företagsklimat i Sverige enligt Svenskt näringslivs ranking och ett NKI över 75.

Planförslagets konsekvenser
Kommunens geografiska läge ger goda möjligheter att attrahera företag och nyetableringar, i första hand sådana verksamheter som är knutna till eller tydligt tjänar på närheten till Arlanda. Dessa möjligheter uppmärksammas i planförslaget, och omsätts i konkreta planeringsinriktningar för arbete och näringsliv. Av dessa är det tre inriktningar som är specifikt inriktade på näringslivets behov. Övriga inriktningar syftar till att ta till vara den roll näringslivet kan ha i t.ex. områdesutveckling. Efterföljande planering som bidrar till att ”skapa förutsättningar för kluster av serviceverksamheter i kommersiellt attraktiva lägen”, till att ”nya verksamheter … etableras inom och i anslutning till befintliga verksamhetsområden” samt mark reserveras så att ”att mindre företag har plats att växa inom kommunen.” kommer att gynna näringslivets utveckling och på så sätt ge positiva konsekvenser.

Verksamhetsetableringar ska undvikas på mark kategoriserad som landsbygd, natur och friluftsmark i mark- och vattenanvändningskartan. Detta gäller särskilt norr och öster om Arlandas flygplatsområde och markreservat med anledning av bristande infrastruktur och höga natur- och Kommunenkulturmiljövärden. 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. Etablering av en så kallad Science Park eller filial för högre utbildning föreslås i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Kommunens tanke är att ett sådant område skulle kunna kan fungera som en ”motor för utvecklingen och bredda näringslivet mot branscher som idag är mindre förekommande i kommunen”. Planeringen av en sådan science park bör föregås av noggranna analyser av platsens förutsättningar och näringslivets behov, så att en realistisk målsättning kan formuleras. Ett stort antal kommuner i regionen strävar efter att öka sin medverkan i den kunskapsintensiva ekonomin (genom att t.ex.till exempel attrahera vissa typer av verksamhet och högre utbildning), och det råder stor konkurrens om såväl kompetens som kapital.

Möjligheter kopplade till varuflöden och handel behöver tillvaratas, vilket uppmärksammas i planförslaget. Planförslaget konstaterar att e-handeln drivit på en rad nyetableringar inom transport och distribution i logistikområden som Rosersberg och Arlandastad. Kommunens läge med såväl järnvägs-, väg- och flygförbindelser på samma plats bör nyttjas till fullo, vilket också uppmärksammas i planförslaget. Här kan tydliga inriktningar för efterföljande planering ge stora positiva konsekvenser för näringslivet.

Planförslaget konstaterar att det 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 enskilda branscher. Planeringsinriktningarna lägger en grund för positiva konsekvenser för denna typ av näringsliv.

Sammantaget bedöms planförslaget skapa förbättrade förutsättningar för näringslivets utveckling i kommunen.

Rekommendationer och åtgärdsförslag
- Förslag på fortsatt utredningsarbete ges avsnitt 9.3.

7.3 HUSHÅLLENS EKONOMI

Nuläge och förutsättningar
Planen konstaterar att det 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.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Kommunens mål och budget finns målsättningar för social hållbarhet (målet Hållbar samhällsutveckling). Där betonas att kommunen ska bidra till ”… att alla ska ha förutsättningar till egen försörjning och en god hälsa”. Samhällsutvecklingen ska enligt budgeten bidra till att minska utanförskapet.

Statliga mål finns för den ekonomiska familjepolitiken (som ska bidra till ”en god ekonomisk levnadsstandard för alla barnfamiljer samt minska skillnaderna i de ekonomiska villkoren mellan hushåll med och utan barn”) och för arbetsmarknadspolitiken (där insatserna ska bidra till ”en väl fungerande arbetsmarknad”). Arbetsmarknadens funktion mäts i första hand utifrån sysselsättning och arbetslöshet.

Planförslagets konsekvenser
Att bedöma påverkan på hushållsekonomin för nuvarande och framtida invånare i kommunen går förstås inte att göra bara utifrån planhandlingen. Principiella resonemang går dock att föra.

En stor utmaning framöver blir för kommunen att åstadkomma det ”balanserade utbud av bostäder för livets alla skeden” som eftersträvas. Boendekostnader kan vara betydande för många hushåll. Utmaningen delas av övriga kommuner i regionen, där stora grupper idag har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden.

Planförslaget menar att ett allsidigt bostadsutbud med olika bostadsstorlekar, upplåtelseformer, hustyper och prisnivå skapar förutsättningar för en mångfald av hushåll. Hur detta allsidiga utbud ska åstadkommas framgår inte av planen Generellt ska andelen småhus och bostadsrätter öka i förhållande till hyresrätter i kommunen. Detta för att balansera och komplettera den tidigare utvecklingen med många nya hyresrätter. I kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning beskrivs bostadspolitiska mål och hur kommunen ska verka för ett bostadsbyggande som svarar mot behov och efterfrågan. Planens inriktning är att bostäder för personer med behov av särsikiltsärskilt stöd ska säkerställas samt att det på sikt ska finnas bostäder för äldre i alla kommundelar, i lägen nära kommunikationer och service. Boende i kommunen har relativt hög tillgänglighet till den lokala arbetsmarknaden. Förbättrad tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden i stort (t.ex. genom ytterligare förbättringar i kollektivtrafiken) skapar goda förutsättningar ett högre deltagande, och indirekt för en god hushållsekonomi.
Med ett väl fungerande kollektivtrafiksystem och service och handel lokaliserad med god sådan tillgång minskar eller uteblir behovet för enskilda hushåll att äga bil. Detta kan påtagligt påverka hushållens ekonomi positivt. Ett ökat inslag av e-handel minskar ytterligare detta behov, liksom tillgången till bilpool och andra system för att lösa tillfälliga behov av bil.

Planen bedöms varken resultera i positiva eller negativa konsekvenser för hushållens ekonomi. Ett stärkt lokalt näringsliv och fler arbetsplatser i kommunen ger förutsättningar för en minskad arbetslöshet och ökade hushållsinkomster. Det är positivt

Rekommendationer och åtgärdsförslag
- Betona i planförslagets trafikavsnitt den roll tillgången till transporter spelar i människors möjlighet att delta på arbetsmarknaden och få en stärkt ekonomisk situation. Socioekonomiskt svaga grupper långt från arbetsmarknaden är speciellt beroende av kollektivtrafiksystemet.

7.4 HUSHÅLLNING MED MARK OCH RESURSER

Nuläge och förutsättningar
Kommunen präglas av stora arealer skog och jordbruksmark, såväl tät som mer utspridd bebyggelse, stora kulturmiljövärden, och ett stort inslag av anläggningar och transportinfrastruktur av regional och nationell betydelse.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten ska tillämpas i planeringen. Enligt 2 kap 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

I 3 kap. 4 § miljöbalken sägs att Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jord-bruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt till-fredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Planförslagets konsekvenser
Utveckling på obebyggd mark föreslås öster om Märsta station, i Eneby, Hällsboskogen, västra Sjudargården samt norr om Norrbackavid Västra Steninge slottsby . Ett verksamhetsområde föreslås etableras öster om E4:an. Dessa områden består idag av jordbruks- eller skogsmark, samt är kulturhistoriskt intressanta eller kulturhistoriskt viktiga områden. Dessa områdenaDessa områden, förutom Västra steninge slottsby är tidigare utpekade i ÖP 2014 som förändrings- eller utredningsområden, är pågående uppdrag (Hällsboskogen) eller har utökats i ÖP2022 (verksamhetsområdet).

Föreslagen utökning av verksamhetsområden sker i huvudsak inom områden som både i tidigare ÖP och i RUFS 2050 pekats ut som regionalt viktiga, och där skalfördelar och fördelar kopplade till existerande lokaliseringen av andra verksamheter kan uppnås.

Kommunen har en restriktivktig hållning kopplat till med exploatering på jordbruksmark, med undantag avseende vissa u förutom vid utpkekade utvecklingsområden. Jordbruksmark kommer enligt planen tas i anspråk i Märsta, Odensala, RoserbsbergRosersberg och Eneby, vilket motiveras av dess strategiska lägen med närhet till service och infrastruktur. JodbruksmarkJordbruksmark kommer även i mindre omfattning tas i anspråk i Venngarn, Skepptuna, Granby och Västra sjudaregården. Det finns endast riktlinjer för att jodbruksmarkenjordbruksmarken i största möjliga mån ska undantas från exploatering i Venngarn. Liknande riktlinjer för övriga områden saknas.

Endast ett fåtal områden med naturmark föreslås tas i anspråk för bebyggelse och planförslaget bedöms därmed sammantaget medföra små eller inga negativa konsekvenser i termer av hushållningen med mark och resurser. Ianspråktagandet av jordbruksmark ska prövas i dialog med länsstyrelsen och kan resultera i negativa konsekvenser. Kommunen delar i huvudsak de statliga myndigheternas uppfattning avseende utpekade riksintresseområden.

Kommunen delar i huvudsak de statliga myndigheternas uppfattning avseende utpekade riksintresseområden. Planförslaget har 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. För riksintresset Skålhamravägen (AB71) anser kommunen att en minskning av riksintresseområdet väster om Ostkustbanan är motiverad.

Rekommendationer och åtgärdsförslag
- Förtydliga i planeringsinriktningar för respektive område på vilket sätt jordbruksmarken i största möjliga mån ska undantas från exploatering. Om det ska finnas specifika riktlinjer för varje bebbygelsområdebebyggelseområde bör dessa tydliggöras och specificeras utifrån varje bebyggelseområdes förutsättningar.

8 ALTERNATIV

8.1 FÖRÄNDRINGAR JÄMFÖRT MED ÖP 2014

Nedan sammanfattas i korthet de viktigaste sätt som planförslaget skiljer sig från den nu gällande översiktsplanen.

Utvecklingsinriktningarna har bearbetats så att de visar tre huvudinriktningar, istället de tidigare åtta. Dessa ska kunna tillämpas på alla nivåer i fysisk planering, från tidiga skeden till bygglov. Jämfört med ÖP2014 har också ett tydligt val formulerats, så att investeringarna inom bebyggelse och infrastruktur ska skapa största möjliga samhällsnytta. Konkret har det inneburit långtgående ställningstaganden kring val av utbyggnadsområden, fokus för planeringsinsatserna samt inringande av de största utmaningarna kommunen har framför sig.

Huvudprincipen för hela översiktsplanearbetet har varit att gå från de tidigare beskrivande riktlinjerna till att skapa konkreta planeringsinriktningar som ligger inom fysisk planering och vars effekt leder till önskade förändringar.

Arbetsmarknadens och näringslivets roll och betydelse, lyfts som en väsentlig del i att skapa en mångsidig blandstad och levande landsbygd. Är en del i huvudstrategin att bygga stationsnära och att även verksamheter och arbetsplatser ska vara lätta att nå med kollektivtrafik. Trygghetsfrågan och social hållbarhet är viktig också för näringslivet och näringslivet bidrar till att skapa goda livsförhållanden. Stort fokus på den regionala stadskärnan och precisering av dess utvecklingspotential och hur näringsliv, arbetsplatser och bostäder samverkar till en god helhet.

Arbete och näringsliv har ett eget temakapitel samt en särskild tematisk karta. Detta är nytt jämfört gällande ÖP. Planeringsinriktningarna är en nyhet. De kopplar till både social hållbarhet, trygghet, kollektivtrafik, levande gatumiljöer, att minska påverkan på kulturmiljövärden, förtäta inom befintliga verksamhetsområden med mera. De verksamhetsetableringar i östra kommunen som gällande ÖP tillåter är nu strukna.

Kulturmiljö lyfts i flertalet kapitel och har jämfört med gällande ÖP fått en utökad egen del i de tematiska beskrivningarna i markanvändningsdelen. Planeringsinriktningarna är mer konkreta och undviker att upprepa sådant som ändå är lagkrav. Under andra kapitel som Geografiska områden, Arbete och näringsliv, Mötesplatser med flera finns också konkreta och direkta planeringsinriktningar gällande hantering av kulturmiljöer i kommunen.

Planförslaget innebär färre intrång i känsliga områden än ÖP2014.

Förutom att ett antal tidigare utpekade förändrings- och utvecklingsområden som Charlottenborg och Odensala-Hova undantagits jämfört gällande ÖP, så har de som finns kvar som servicenoder, till exempel Venngarn nu mer detaljerad beskrivning gällande kulturmiljöhänsyn och möjligheter till förstärkning och utveckling av kulturmiljövärdena. Kulturmiljö är en av grunderna för utpekandet av servicenoder på landsbygden. Västra Steninge slottsby är ett nytt

utvecklingsområde som inte finns med i ÖP 2014. Fler underlag finns än tidigare. Bland annat har fördjupade och särskilda riktlinjer för dalgången mellan Hova och Odensala tagits fram och använts som underlag för ställningstagen i landsbygds-avsnittet och markanvändningskarta.

En uppdatering och komplementering av kulturminnesvårdsprogramet ska tas fram för att bättre stödja den kommande planeringen.

Social hållbarhet är ett nytt tema. Ett flertal nya underlag är framtagna sedan gällande ÖP och ett eget kapitel kallat Mötesplatser finns också med ett flertal planeringsinriktningar föreslagna. De hanterar trygghet, identitet, stolthet, upplevelse, orienterbarhet. Dessa begrepp saknas i gällande ÖP. Fokus på det offentliga rummet är också nytt, även utifrån tanken att service ska nås biltransporter. Även mötesplats ur demokratisk aspekt har inarbetats liksom tillgång till tidseffektiv kollektivtrafik, för ett enklare och meningsfullt vardagsliv.

De nya planeringsinriktningarna har ambitionen att väva in den sociala hållbarheten i alla aspekter av fysisk planering. Tankarna lyfts i samtliga tre utvecklingsinriktningar och i så spridda kapitel som från Befolkning och Bostäder, Arbetsplatser och näringsliv, Trafik och mobilitet till Klimatanpassning. I det sistnämnda finns en planeringsinriktning för att inte skapa värmeöar under sommaren är med utifrån att undvika negativ påverkan för känsliga befolkningsgrupper.

Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem har fått en egen utvecklingsinriktning och Trafik och mobilitet är eget kapitel. Huvudfokus i planförslaget bygger på gällande ÖP och att bebyggelseutvecklingen koncentreras till goda kollektivtrafiklägen, och att inte skapa nya transportbehov genom utveckling av bebyggelse i perifera lägen. En hel trafikstrategi är nu inarbetad.

Planförslagets texter och planeringsinriktningar har ambitionen att ytterligare precisera och konkretisera jämfört gällande ÖP. Planeringen utgår från att resandet med kollektivtrafik ska öka och kommunikationsstråken ska fungera för alla trafikslag och främja framkomlighet och vara tidseffektiva. Planförslaget betonar på att ett attraktivt och klimatsmart trafiksystem kräver en samordnad bebyggelse- och trafikplanering där kommunen samarbetar med berörda aktörer för gemensamma mål.

Regionala stadskärnans roll och möjligheter är utvecklad jämfört gällande ÖP. Här finns nu en egen del inom geografiska områden där utgångspunkten är en sammanlänkad och variationsrik regional stadskärna istället för att den som i gällande ÖP beskrivs som flera olika tätorter.
I planförslaget har en rad underlag inarbetats från olika pågående samarbeten och ställningstaganden är nu gjorda för att visa kommunens egen samlade helhetssyn för utvecklingen av området. Ett förslag till precisering av stadskärnans avgränsning redovisas därför också. En fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta är inarbetad i förslaget.

Den regionala stadskärnans roll som utvecklingsmotor för hela Stockholm- och Uppsalaregionen beskrivs, dels i sitt eget avsnitt men också inom också inom andra temakapitel som exempelvis Arbetsplatser och näringsliv. För området finns ett antal planeringsinriktningar på olika teman, såväl kollektivtrafik, stadsstruktur och social håll-

barhet som grönstruktur, arbetsplatser och innovation och synergieffekter tas upp. Levande landsbygd är en stor del i utvecklingsinriktningarna och i markanvändningsavsnitten. Det nya begreppet servicenoder introduceras, definition enligt ÖP2022. De areella näringarnas betydelse och potential betonas mer än tidigare och jordbruksmarkens betydelse likaså. Levande landsbygd hanteras inom flertalet avsnitt, såväl geografiskt som inom trafik och mobilitet och grön infrastruktur med flera. Nya planeringsunderlag finns framtagna jämfört tidigare och särskilt värdefulla jordbrukslandskap redovisas i kartan med utvecklingsinriktningar och temakarta för Arbetsplatser och näringsliv.

Förutom att kultur- och naturvärden i jordbrukslandskapet lyfts så tas också jordbrukets betydelse för regionalt ansvarstagande för matproduktion upp och likaså dess funktioner ur ett klimatperspektiv. Prioritering av jordbruksmarkens produktionsvärde med mera i enlighet med framtaget planeringsunderlag ”Jordbruksmark i den fysiska planeringen”.

Ett antal förändrings- och utredningsområden för ny bebyggelse är borttagna ur planförslaget för att minska utspridd bebyggelse, kunna förstärka och satsa på landsbygdens servicenoder, samt prioritera och underlätta de tätortsnära areella näringarna. Långsam utveckling vid servicenoder på landsbygden på jordbrukets villkor förordas. ÖP 2022 tillåter inga nya eller ytterligare deponier, berg- eller grustäkter ska etableras i kommunen, detta har ej stått tidigare.

Fokus på grön infrastruktur, det vill säga att grön- och blåstruktur är ett sammanhängande nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människans välbefinnande. Temat är en av tre utvecklingsstrategier. Tydliggörs i kartan för utvecklingsinriktningar, där särskilt värdefulla jordbrukslandskap finns med (nytt). I planförslagets finns nu karta med grön- och blåstruktur samlad till grön infrastruktur. Ambitionen har varit att konkretisera och precisera innehållet jämfört de mer beskrivande texterna och riktlinjerna i gällande ÖP. Vattenpåverkan beskrivs både under grön infrastruktur och klimatanpassningstemat samt i tekniska anläggningar.

Planförslaget innebär färre intrång i värdefulla naturmiljöer; Sundveda, Charlottenborg, Trosta, Albano, Skånela, Rävsta, Torsborg m.fl. är ej längre utpekade. Västra Sjudargården har minskad yta.
Eneby är preciserat gällande svaga gröna samband. Västra Steninge slottsby är tillagt som utvecklingsområde i det nya förslaget till ÖP och innebär intrång i viktigt naturområde. Västra Steninge slottsby är utpekat som ett sekundärt bebyggelseläge i RUFS 2050 men med en större utbredning.

Kapitlet om Klimatanpassning är mer omfattande än i tidigare ÖP. Nya underlag är framtagna och en rad nya konkreta planeringsinriktningar framtagna. Preciseringar är gjorda utifrån skyfallskartering för utpekade bebyggelseområden och områden avfärdade i markanvändningskartan, t.ex.till exempel Sundveda.

8.2 MILJÖNS SANNOLIKA UTVECKLING OM PLANEN INTE ANTAS

Plan- och bygglagen säger att alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan. Dess aktualitet och ambitioner om genomförande ska beslutas varje mandatperiod av kommunfullmäktige i en s.k. planeringsstrategi. Regeln är ny och ska tillämpas första gången efter valet år 2022. Alla kommuner ska senast i september 2024 ha beslutat om sin första planeringsstrategi.

Om den nya översiktsplanen inte antas, fortsätter den nuvarande översiktsplanen från 2014 att gälla. Samhällsutvecklingen i kommunen kommer då att ske enligt den planeringsstrategi som vid tidpunkten gäller, samt enligt den övriga områdesutveckling som beslutats efter planens antagande.

Givna förutsättningar för detta s.k. nollalternativ som för en utveckling enligt den nya översiktsplanen är bland annat att den pågående klimatförändringen kan antas ge större effekter de kommande decennierna. Vissa samhällsbeslut som påverkar miljöns utveckling gäller också oberoende av planens tillkomst, t.ex.till exempel klimatpolitikens åtgärder för ökad elektrifiering, minskad användning av fossila bränslen i transporter och för uppvärmning osv. Ytterligare sådana program eller andra ingripande samhällsbeslut kan tillkomma fram till år 2035.

Vägtrafiken förväntas öka i kommunen, i första hand till följd av befolkningstillväxten, och en ekonomisk tillväxt som skapar högre köpkraft och ett högre bilinnehav. Den planering av trafikinfrastruktur som görs av Trafikverket förväntas bli genomförd, till exempel vad gäller ökad kapacitet på E4 och en förstärkning av Ostkustbanan. Bostäder antas byggas enligt gällande och påbörjad detaljplanering.

Det som främst särskiljer planförslaget från ÖP2014 har klargjorts i avsnitt 8.1 ovan. Var ny bebyggelse tillkommer om en ny översiktsplan inte antas är förstås svårt att spekulera om. En fortsatt stark utveckling av Märsta tätort och Arlandaområdet är dock trolig. Planeringen får dock antas ta längre tid om den nya översiktsplanens övergripande beslut och ställningstaganden saknas. Frågor och avvägningar kommer istället behöva processas i senare skeden om inte ÖP2022 antas.

Det samlade helhetsgreppet för hantering av befintliga natur- och kulturvärden inom kommunen får dock utan en ny översiktsplan antas försvagas över tid, i takt med att den översiktsplan som antogs 2014 uppfattas sakna aktuella eller relevanta ställningstaganden.

Miljöfrågorna har i planförslaget en framskjuten plats och har påverkat ställningstaganden kring bebyggelseutveckling och markanvändning. Sammantaget bedöms miljöns utveckling om planen inte antas vara sämre och förenad med fler negativa konsekvenser än om planförslaget antas. Detta i första hand eftersom tidigare föreslagen bebyggelse i lägen med svag kollektivtrafikförsörjning och där utveckling inneburit stor påverkan på natur- och kulturmiljövärden utgått.

8.3 AVFÄRDADE ALTERNATIV

Miljöbedömningen ska sammanfatta de överväganden som har gjorts samt vilka skäl som ligger till grund för valda alternativ. Planförslaget utgörs av ett förslag på rumslig struktur, mark- och vattenanvändning. Det är detta förslag som konsekvensbeskrivs. Ett klargörande av avfärdade bidrar till förståelsen av den föreslagna planens egenskaper och konsekvenser. Följande bebyggelseutveckling föreslagen i översiktsplanen från 2014 har utgått och finns inte med i föreliggande planförslag:

8.3.1 Förändringsområden

Förändringsområdet F3 Charlottenberg har inte utretts sedan ÖP 2014 och pekas inte ut som servicenoder på landsbygden i ÖP2022. Området F4 Odensala är utpekat som servicenod på landsbygden i ÖP2022, men kan ej ianspråktas pga. nya bestämmelser om lågfartsflyget (lågfartsblomman)

8.3.2 Utredningsområden

Av utbredningsområdena i ÖP 2014 utgår U1 Torsborg, U3 Rävsta, samt U4 Hova. Torsborg och Hova har avfärdats på grund av avstånd till befintlig service samt otillgänglighet. I Hovas fall tillkommer även störande buller från Arlanda. Rävsta har avfärdats eftersom det ligger inom påverkansområde för riksintresse för Totalförsvaret.

U2 ”Västra Sjudargården” har diskuterats och slutligen pekats ut som en del av kommande möjligt utbyggnadsområde i Sigtuna. Minskad yta jämfört ÖP2014 samt precisering om varsam utveckling, få byggnader och friliggande småhus. Med ÖP2014:s terminologi ”utredningsområde”, i ÖP2022 beskrivet som bebyggelseutveckling inom och i anslutning till tätort.

8.3.3 Förändringsområde verksamheter

Förändringsområden för verksamheter som pekas i ÖP 2014 och som utgått och inte finns med i planförslaget är Fs1 Norrsunda-Krogsta, Fs2 Skånela samt Fs3 Trosta och Albano. Norrsunda-Krogsta är ej prioriterat så länge utbyggnad längs väg E4.65 pågår.

Skånela, Trosta och Albano tas bort eftersom utbyggnadsmöjligheterna är mycket begränsade och VA-situationen är dålig. För Trosta och Albano påverkar den nya riksintressepreciseringen för Arlandas bana 5.

8.3.4 Verksamhetsområden

Verksamhetsområdet V1 Odensala tågdepå diskuteras inte längre för verksamhet. Området V7 Västra Rosersberg borttaget p g a konflikt med riksintresset för eldistribution, E4:an och Ostkustbanans kapacitetsförstärkning. Övriga verksamhetsområden från ÖP 2014 finns fortsatt med i planförslaget.

8.3.5 Bebyggelseutveckling

Av de områden som i ÖP 2014 utpekas för bebyggelseutveckling utgår B2 Rosendal och Sundveda. Övriga områden har antingen redan planlagts, eller pekas fortsatt ut för bebyggelseutveckling i planförslaget. Norr om Norrsunda är ett nytt område som pekas ut för bebyggelseutveckling i anslutning till närområdet kring Märsta station.

8.4 ÖVRIGA ÅTGÄRDER

Övriga viktigare förslag och åtgärder i ÖP 2014 som inte finns med i planförslaget är följande:

- Norra böjen, en järnvägslösning som möjliggör fortsatt trafik söderut efter passage av Arlanda. Diskuteras inte längre hos Trafikverket.
- Stomnätstrafik för kollektivtrafik diskuteras inte längre på regional nivå.
- Sydligaste stationsläget på Arlandabanan. Stationsläget är under diskussion.
- Områden som föreslås utredas för nya former av skydd sidan 52 eftersom de har redan vissa typer av skydd alternativt ligger inom område där planering för skydd pågår.
- Förslag till nya naturreservat inte aktuellt.

8.5 SAMRÅDSHANDLING ÖP 2022

Från samrådhandlingen till granskningshandlingen har följande ändrats i mark och vattenanvändningskartan:

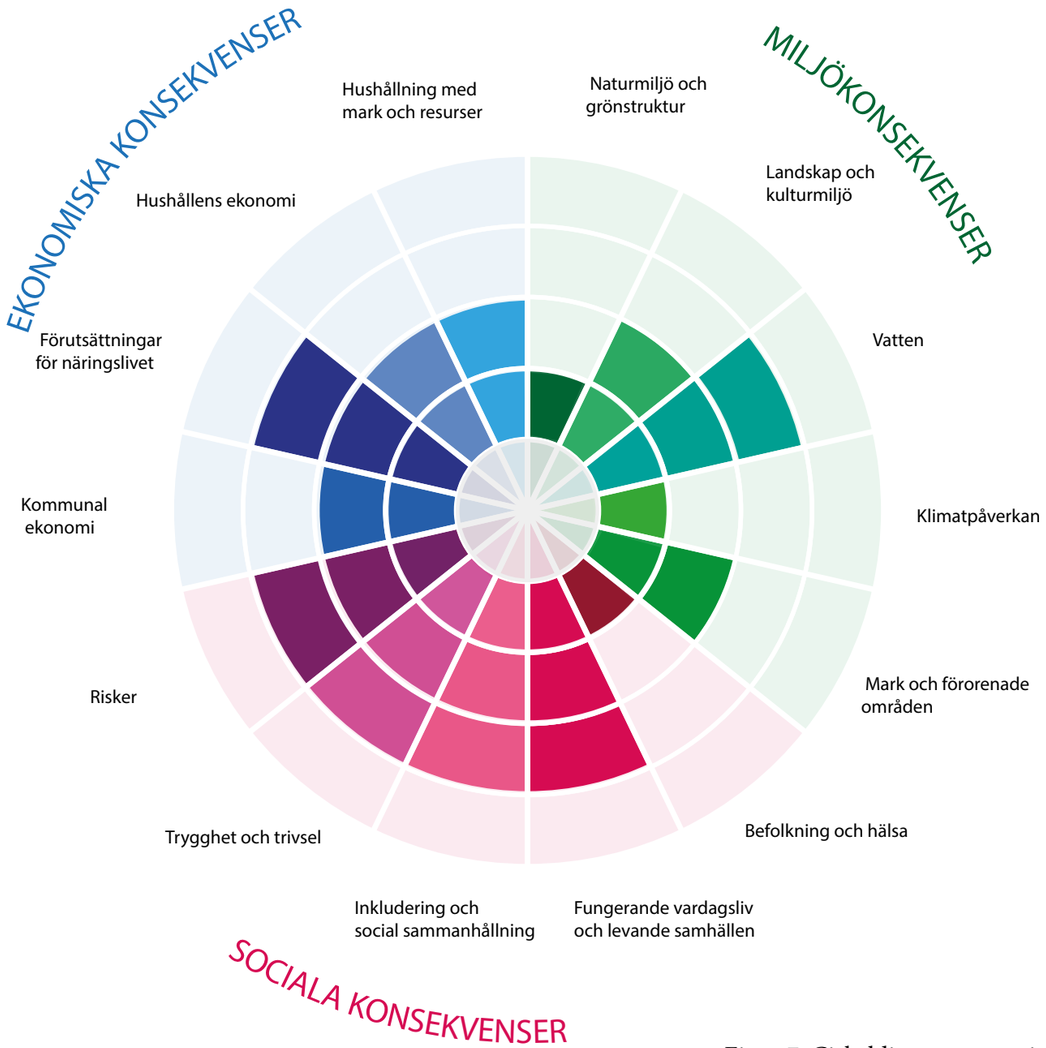
- Västra Steninge slottsby är tillagt som utbyggnadsområde
- Norr om Aspvägen har utgått som utbyggnadsområde
- Eneby har minskat i utbredning
- Utbredningen för utbyggnad i Venngarn har preciserats
- Markanvändning för utbyggnadsområde i Rosersberg är delvis ändrat från verksamheter till bostadsändamål.

9 SAMLAD BILD OCH FORTSATT ARBETE

I detta kapitel ges en samlad bild av hållbarhetsbedömningens resultat. Avsnitt 9.1 summerar kortfattat konsekvenserna från kap. 5-7, och i avsnitt 9.2 ges förslag på fortsatt arbete.

Figuren nedan illustrerar översiktligt planförslagets konsekvenser i olika dimensioner. Stora positiva konsekvenser visas med tre färgrutor, små eller måttliga positiva konsekvenser visas med två färgrutor, och varken positiva eller negativa konsekvenser visas med en färgruta.

Figuren sammanfattar bedömningen i texten i kapitel 5-7, samt i tabellen på nästkommande sidor.



Figur 7. Cirkeldiagram som visar den sammanfattade bedömningen.

9.1 KONSEKVENSERNA SAMMANFATTADE

I tabellen nedan sammanfattas bedömningen av planförslagets konsekvenser enligt bedömningsskalan nedan.

BEDÖMNINGSSKALA

↑	Planen bedöms ha stora positiva konsekvenser
↗	Planen bedöms ha små eller måttliga positiva konsekvenser
→	Planen bedöms varken ha positiva eller negativa konsekvenser
↘	Planen bedöms ha små eller måttliga negativa konsekvenser
↓	Planen bedöms ha stora negativa konsekvenser

Tabell 1. Konsekvenserna sammanfattade.

Miljökonsekvenser

Hållbarhets-aspekt	Samlad bedömning	Kommentar
Naturmiljö och grönstruktur	↘	*Hänsyn tas till naturvärden i föreslagen markanvändning. Viss naturmark tas i anspråk vilket kan påverka grönstruktur och naturvärden negativt. Kvaliteten i kvarvarande natur kan på sikt öka om föreslagna åtgärder genomförs*
Landskap och kulturmiljö	→	*En stor del av kommunens kulturhistoriska värden bevaras. Viss bebyggelseutveckling föreslås i känsliga områden samt inom riksintresse för kulturmiljövården, vilket kan innebära negativa konsekvenser. Nuvarande kulturmiljöprogram behöver aktualiseras.*
Vatten	↗	*Fungerande mellankommunala samarbeten, och tillämpning av gällande dagvattenpolicy och strategier kan sammantaget leda till förbättrade förhållanden i sjöar och vattendrag på sikt.*
Klimatpåverkan	→	*Infrastruktur för kollektivtrafik och gång och cykel ska byggas ut och ny bebyggelse läggas i anslutning till befintliga strukturer. Samtidigt ska kapaciteten i vägnätet ökas. Ställningstaganden saknas kring hur klimatpåverkan ska minska i exempelvis byggskedet.*
Mark och förorenade områden	→	*Riktlinjer och förhållningssätt finns. Nödvändiga åtgärder och utredningar ska göras för att undvika att föroreningar sprids i samband med exploateringar och markförändringar.*

Tabell 1 fortsättning, Konsekvenserna sammanfattade.

Sociala konsekvenser

Hållbarhets-aspekt	Samlad bedömning	Kommentar
Befolkning och hälsa	↘	*Luftkvaliteten i kommunen är god. Lokalt riskerar buller påverka människors hälsa negativt när bostäder byggs i områden med stor ljudbelastning från flyg, väg och järnväg.*
Fungerande vardagsliv och levande samhällen	↗	*Planförslaget planeringsinriktningar medför goda förutsättningar dock är planen otydlig gällande hur detta ska uppnås inom de olika utvecklingsområdena, ex saknas riktlinjer och ambitioner gällande närhet och tillgång till viktiga målpunkter.*
Inkludering och social sammanhållning	↗	*Planförslaget presenterar en ambition att utvecklas mot en mer inkluderande och socialt sammanhållen kommun. Det finns dock konkreta utmaningar i kommunen när det kommer till exempelvis barriärer och uppdelade bebyggelseområden.*
Trygghet och trivsel	↗	*Planförslaget har goda förutsättningar att skapa en trygg och trivsam utveckling med konkreta förslag för hur detta kan uppnås.*
Risker	↗	*Hög medvetenhet om vilka utmaningar kopplade till risk det finns behov av att ta hänsyn till idag samt vad som behöver utredas mer i kommande planering. Ett arbete med klimatanpassning pågår.*

Ekonomiska konsekvenser

Hållbarhets-aspekt	Samlad bedömning	Kommentar
Kommunal ekonomi	→	*Varken positiva eller negativa konsekvenser. Underlag för bedömning saknas. En utbyggnadsstrategi kopplad till kommunal ekonomi skulle ge stöd i efterföljande planering.*
Förutsättningar för näringslivet	↗	*Planeringsinriktningarna lägger en grund för en positiv utveckling av näringslivet. Kommunala beslut i senare skeden blir kritiska om planförslagets ambitioner ska kunna omsättas i fler jobb och nya företag.*
Hushållens ekonomi	→	*Planens bedöms varken resultera i positiva eller negativa konsekvenser för hushållens ekonomi. Ett stärkt lokalt näringsliv och fler arbetsplatser i kommunen ger förutsättningar för en minskad arbetslöshet och ökade hushållsinkomster.*
Hushållning med mark och resurser	→	*Ett fåtal områden med naturområden föreslås tas i anspråk. Riksintressen respekteras genomgående. Bebyggelse koncentreras till redan ianspråktagen mark i goda lägen. Byggande på jordbruksmark ska prövas i dialog med länsstyrelsen och kan resultera i negativa konsekvenser.*

9.2 FORTSATT ARBETE

I arbetet med hållbarhetsbedömningen har ett behov och utvecklingsmöjligheter identifierats som framstår som viktiga att arbeta vidare i med den fortsatta planeringen, utifrån de övergripande målsättningar som finns för planeringen. Förslag på fortsatt eller fördjupat arbete beskrivs kortfattat nedan, utan inbördes ordning.

Miljöfrågor

- Kommunspecifikt underlag för grönstruktur och biologisk mångfald i Sigtuna. Det är viktigt att ha kunskap om förutsättningar för att kunna göra bedömningar i kommande planering.
- Kartläggning av jordbruksmark och brukande som är av särskilt värde för den biologisk mångfalden. Underlaget kan tydliggöra var insatser för att stärka den biologiska mångfalden ska riktas och prioritera var en mer storskalig matproduktion kan/ska eftersträvas.
- Kartlägg ekologiska spridningssamband ur ett kommunalt perspektiv och tydliggör vilka områden som är viktiga för olika arter/naturtyper. Tydliggör vilka kopplingar som är svaga idag och behöver stärkas och vilka som är välfungerande och fortsatt ska värnas.
- Ta fram underlag till arbete med grönplan eller motsv. i vilken kommunens syn på den samlade grönstrukturen formuleras och insatser tillsammans med berörda markägare formuleras.
- Arbeta för att beslutsunderlag tas fram som tydliggör var i kommunen risker för föroreningar, arsenik eller sulfid är som störst, så att framtida ÖP tydligare kan peka ut vilka områden som inte lämpar sig för exploatering av dessa.

Social hållbarhet: fungerande vardagsliv

- Analys av hur de enskilda utvecklingsområdena kan förses och kopplas samman med fokus på hållbara transporter som kollektivtrafik och gång- och cykel med fokus på områden som ligger helt eller delvis utanför bufferzonbuffertzon för kollektivtrafik, som Eneby, Västra Steninge sSlottsby och Skepptuna. .
- Analys av hur tillgång till park och grönområden inom utvecklingsområdena vilket som grund för områdesspecifika planeringsinriktningar.
- Analys av var bristen på skolor och förskolor finns inom kommunen idag och inom vilka områden det finns ett behov att komplettera med fler skolor/förskolor samt övergripande riktlinjer kring hur och var dessa ska placeras (friyta, tillgång till grönområde, lokalisering mellan olika bebyggelseområden som kan bidra till att koppla samman områdena med mera).
- Analys av tillgången till samhällsservice och viktiga målpunkter i vardagen på en kommunövergripande nivå för att bidra till att detta kompletteras i områden som idag har sämre tillgång. Även analys av hur dessa målpunkter kopplas samman genom hållbara transporter och bostadsområden för att stärka upp där det idag är svagt.
- Samverka med förvaltningen som ansvarar för att analysera behov av nya skolor för att i ett tidigt skede peka ut möjlig strategisk lokalisering av skolor mellan till exempel utvecklingsområden och befintlig bebyggelse för att på så vis nyttja skolans placering för att koppla samman områden.

Social hållbarhet: Trygghet och trivsel

- Analys av behov och tillgång till rekreation i närhet av utvecklingsområdena samt befintliga bostadsområden (inkl. förekomsten av barriärer) för att på en strategisk nivå säkerställa god tillgång till rekreativa miljöer.

Ekonomisk hållbarhet

- Ta fram fördjupade kunskapsunderlag som analyserar och beskriver den regionala stadskärnans (och framför allt Arlandaområdets) specifika förutsättningar för att attrahera den typ av näringsliv och forskningsanknuten kunskapsekonomi som planförslaget eftersträvar i området.
- Gör områdesspecifika utredningar av vilka behov av verksamhetslokaler som finns och hur nytt och utvecklat företagande kan gynnas av tillgång till lokaler och mark.

9.3 UPPFÖLJNING AV KONSEKVENSER

- Enligt miljöbalkens sjätte kapitel 11§ finns bestämmelser om att de miljökonsekvenser som uppmärksammas i konsekvensbeskrivningen följs upp. Många av de konsekvenser av planförslaget som identifierats i denna hållbarhetsbedömning är osäkra och övergripande. Detta beror dels på den långa tidshorisonten som de bedöms mot, dels för att flera frågor endast bör och kan bedömas i sin helhet i kommande, mer detaljerade, planerings- och beslutsprocesser. Därför rekomenteras att ett uppföljningsprogram avseende planförslagets konsekvenser bör upprättas och beslutas. Enligt lagkravet är det endast de betydande miljöaspekterna som ska följas upp. För att främja en hållbar utveckling rekommenderas dock att samtliga betydande konsekvenser som uppmärksammats i hållbarhetsbedömningens kapitel 5–7 ges plats i den kommande uppföljningen.
- Uppföljningsprogrammet bör vara strukturerat så att omfattning, tillvägagångssätt och tidsutsträckning framgår tydligt. Vidare bör programmet även ange vilken förvaltning eller vilket kommunalt bolag som ansvarar för respektive moment i uppföljningen, hur dokumentationen ska göras och till vilken instans som avrapportering ska ske. Uppföljningen bör inte vara begränsad till tillståndsbeskrivningar och effekter, exempelvis luftkvalitet, resvanor, markanvändning. Istället bör uppföljningen även inkludera faktorer tidigare i orsakskedjan, exempelvis inflyttning, tillkommande bebyggelse samt beslut om kollektivtrafiksystemets utveckling. Därigenom säkerställer kommunen att en framförhållning upprätthålls och möjliggör samtidigt att nödvändiga åtgärder för att parera en negativ utveckling kan vidtas innan de negativa effekterna uppträtt.
- För att säkerställa kostnadseffektivitet bör uppföljningen av översiktsplanens konsekvenser samordnas med annan pågående uppföljning i kommunen, framförallt uppföljningen av budgeten. Kommunens budget kan även kompletteras med ett separat kapitel tillägnat planens genomförande. Under detta kapitel kan resultatet av uppföljningen löpande redovisas.

10 REFERENSER

Listan innehåller såväl refererat material som övrigt relevant material som använts under hållbarhetsbedömningen.

- Boverket. 2010. Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling.
- Boverket. 2018. Friyta för lek och utevistelse för förskolor och skolor. Tillgänglig på: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/krav-pa-tomter/friyta-for-lek-och-utevistelse-for-forskolor-och-skolor/ (Hämtad: 2019-06-25)
- Boverket. 2013 Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen. Tillgänglig på: https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf (Hämtad: 2021-03-03)
- Länsstyrelserna. 2018. Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall – stöd i fysisk planering. Fakta 2018:5.
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Material från Portalen för översvämningshot
- Statens folkhälsoinstitut. 2008. Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.
- Stockholms läns landsting. 2018. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Europas mest attraktiva storstadsregion

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
T +46 10 722 50 00

wsp.com

§ 54
Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

HSN 2021-2729

Ärendebeskrivning

Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet som pågick mellan den 16 april och den 14 juni 2021 (TRN 2021-0126). Region Stockholm är överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan. Förslaget ligger i många avseenden i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084), men några frågor kan med fördel förtydligas. Det gäller framförallt utmaningar kopplade till samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, förutsättningar för kollektivtrafiken och intrång i grönstrukturen.

Beslutsunderlag

Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
Protokollsutdrag folkhälsoberedningen 2022-02-09 § 11

Yrkande

Ordförande Anna Starbrink (L) yrkar bifall till folkhälsoberedningens förslag.

Propositionsordning

Ordförande Anna Starbrink (L) ställer proposition på eget yrkande och finner att hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar enligt det.

Beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

Jonas Lindberg (V) lämnar för V-ledamöterna ett särskilt uttalande (bilaga).

Paragrafen är justerad

Expedieras till

Regionstyrelsen
Akten

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-09 HSN 2021-2729

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Ärende 21

Bilaga § 54 HSN 220215

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Vi i Vänsterpartiet ställer oss i huvudsak bakom förvaltningens synpunkter i yttrandet över Sigtuna kommuns förslag till översiktsplan. Vi vill dock poängtera att de nya bostäder som byggs i kommunen i första hand bör vara hyresrätter. Andelen hyresrätter av det totala bostadsbeståndet i regionen har minskat dramatiskt de senaste decennierna till förmån för en ökad andel bostadsrätter. Det enskilt största skälet till detta är ombildningar av hyresrätter. Områden som saknar hyresrätter blir alltför segregerade.

Marit Normasdotter (V)

§ 14

2021/1305 Remissvar – Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, RS 2021-0977

Ärendebeskrivning
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022, till Region Stockholm för yttrande. Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Beslutsunderlag
Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion

Yrkanden
Ordföranden yrkar bifall till kulturförvaltningens förslag till beslut

Beslut
1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Expedieras till
Regionledningskontoret

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-25

RS 2021-0977
TRN 2021-0233
HSN 2021-2729
TN 2021-0453
KN 2021/1305

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet som pågick mellan den 16 april och den 14 juni 2021 (TRN 2021-0126).
Region Stockholm är överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan. Förslaget ligger i många avseenden i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084), men några frågor kan med fördel förtydligas. Det gäller framförallt utmaningar kopplade till samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, förutsättningar för kollektivtrafiken och intrång i grönstrukturen.

Bakgrund
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022, till Region Stockholm för yttrande.

Förslaget till översiktsplan sträcker sig till 2035 och grundar sig på tre utvecklingsinriktningar för kommunens utveckling:

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

Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet våren 2021 (TRN 2021-0126). Sedan samrådet har översiktsplanen reviderats med hänsyn till de synpunkter som inkom under samrådet samt med hänsyn till de nya planeringsunderlag som tagits fram under perioden.

Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande..

Utgångspunkter för Region Stockholms yttrande är ställningstaganden i RUFS 2050, liksom synpunkterna i Region Stockholms yttranden över samrådsförslaget (TRN 2021–0126).

Region Stockholms yttrande

Region Stockholm ställer sig fortsatt överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan och anser att översiktsplanen i flera avseenden ligger i linje med RUFS 2050. Det finns några frågor som med fördel kan förtydligas.

Tidsperspektivet

Översiktsplanen har ett tidsperspektiv som sträcker sig till 2035. Region Stockholm anser att flera frågor som hanteras i översiktsplanen har ett längre tidsperspektiv än 2035. Det handlar framförallt om de infrastruktur- och kollektivtrafikinvesteringar som föreslås i översiktsplanen. Det skulle vara en styrka om översiktsplanens tidshorisont justerades för att bättre gå i linje med föreslagen transportinfrastruktur och med RUFS 2050 och dess styrdokument. En önskvärd komplettering vore annars om översiktsplanen kunde beskriva de konsekvenser som kommunen ser i och med att planen inte sträcker sig till år 2050.

Mellankommunala frågor av regional betydelse

Region Stockholm ser positivt på att avsnittet om mellankommunala frågor kompletterats med Brista kraftvärmeverk, men saknar fortfarande en

beskrivning av masshantering som mellankommunal fråga och hur kommunen ser på de platser för masshantering som pekas ut i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.

Markanvändning

Samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus att stadsutveckla i kollektivtrafiknära lägen, att gynna hållbara resval och att värna om natur- och kulturmiljöer. Region Stockholm anser däremot inte att översiktsplanens ambitioner avspeglas lika tydligt i kommunens förslag till markanvändning. I översiktsplanen föreslås besöksintensiva verksamheter och stora kvantiteter arbetsplatser i delar av Arlandaområdet som idag saknar kollektivtrafik. Föreslagen markanvändning förutsätter stora investeringar i ny kollektivtrafik vilka idag saknar finansiering och ligger längre fram i tiden än planerad verksamhetsutveckling. Region Stockholm ser med hänvisning till detta en risk att föreslagen markanvändning genererar ett ökat bilresande, ökade utsläpp och försämrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Det är i detta sammanhang en brist att trafikutredningen för Arlanda-Märsta inte färdigställts och således inte utgör ett underlag till översiktsplanens granskningsversion, vilket utlovats i samrådsförslaget.

För att nå en hållbar samhällsutveckling i enlighet med RUFS 2050 och i enlighet med översiktsplanens intentioner, bör bebyggelseutvecklingen utvecklas parallellt med transportinfrastrukturen. Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanens del ”attraktiva och klimatsmarta trafiksystem” kompletterats med en skrivning att viktiga infrastruktur-åtgärder ska vidtas innan större exploateringar påbörjas. Region Stockholm anser att det skulle vara en styrka om ovanstående skrivning och förhållningssätt fördes in som en planeringsinriktning för den regionala stadskärnans utveckling på sid 41 i översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta
I översiktsplanen anges att tidigare uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för den regionala stadskärnan har inarbetats i översiktsplanens kapitel om den regionala stadskärnan. Region Stockholm ser fortsatt att beskrivningen i översiktsplanen inte hanterar de strategiska frågor som borde hanteras för den regionala stadskärnans utveckling. Region Stockholm anser att frågor om samplanering mellan bebyggelse-

och transportinfrastruktur, etappvis utbyggnad, samt genomförande och konsekvenser av föreslagna åtgärder behöver hanteras samlat för den regionala stadskärnan och är svåra att hantera inom ramen för enskilda detaljplaner.

Avgränsning av den regionala stadskärnan Arlanda- Märsta
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus på en flerkärnig region och att utveckla den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, vilket stämmer väl med inriktningen i RUFS 2050. Översiktsplanen föreslår däremot en ny, utvidgad avgränsning av den regionala stadskärnan än den som redovisas i RUFS 2050. Sigtuna kommun anser bland annat att de funktioner som är av betydelse för Arlanda flygplats ska ingå i den regionala stadskärnan, så som exempelvis logistikområdet Rosersberg och bränsledepån till Arlanda flygplats.

Region Stockholm anser inte att de motiv som anges i översiktsplanen utgör skäl till att utöka kärnan geografiskt. Vidare anser Region Stockholm att den markanvändning som föreslås inom den utökade kärnan inte går i linje med förhållningssätten i RUFS 2050 med avseende på att utveckla täta, sammanlänkande regionala stadskärnor med urbana kvaliteter i kollektivtrafiknära lägen.

Kollektivtrafik

Föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan
Region Stockholm delar kommunens ståndpunkt att trafikeringen på Arlandabanan behöver ses över för att öka kollektivtrafiktillgängligheten till föreslagna arbetsplatsområden inom Arlanda. Region Stockholm vill understryka att Region Stockholm som kollektivtrafikmyndighet inte ansvarar för investeringar i föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan. Möjlighet till finansiering av föreslagna stationslägen behöver studeras tillsammans med berörda aktörer och inom ramen för pågående detaljplanering.

Trafikutredning för Arlanda-Märsta
Region Stockholm saknar den utredning som ska analysera hur trafikalstringen med bil, lastbil, kollektivtrafik, gång- och cykel kommer att se ut utifrån framtida markanvändning. Region Stockholmser det som nödvändigt för att kunna bedöma konsekvenser för kollektivtrafiken och övriga transporter fullt ut. Region Stockholm ställer sig därmed frågande, i

avsaknad av detta underlag, till vad formuleringar i planen som lyfter behov av ökad turtäthet, tillgänglighet, säkerhet och korta restider grundar sig i.

Framkomlighet för kollektivtrafiken
Region Stockholm anser att det vore önskvärt om översiktsplanens del om ”trafik och mobilitet” kompletterades med information om att framkomlighet för kollektivtrafik ska säkerställas i utbyggnad av nya områden där kollektivtrafik ska bedrivas.

Grönstruktur
Region Stockholm stödjer översiktsplanens inriktning att en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas. Region Stockholm noterar däremot att bebyggelseutveckling delvis föreslås inom den regionala grönstrukturen, bland annat inom Eneby och Granby samt i Västra Steninge slottsby, ett objekt som tillkommit efter samrådet.

Utvecklingen inom Västra Steninge Slottsby och Eneby föreslås delvis inom den regionala grönstrukturen istället för i de angränsande sekundära bebyggelselägen som finns utpekade i RUFS 2050. Motiven till de utpekade bebyggelselägena i översiktsplanen är att Sigtuna kommun bedömer att redovisade lägen i högre grad värnar om grönstrukturens värden och samband än om utvecklingen skett inom de sekundära bebyggelselägena i RUFS 2050, där de ekologiska värden är höga, framförallt i Eneby. Region Stockholm ser det som önskvärt att översiktsplanen i dessa avseenden kompletteras med en beskrivning av hur ställningstagandena och förhållningssätten för de gröna kilarna, i RUFS 2050, avses vägas in i föreslagen utveckling. Detta gäller också för de gröna svaga samband av klass 2 och 3 som påverkas och som finns i anslutning till nämnda områden samt mellan Märsta och Arlandastad och vidare norrut upp genom utvecklingsområdena öster om Märsta station.

Landsbygdsutveckling
Översiktsplanen pekar ut så kallade servicenoder på landsbygden där utveckling i anslutning till befintlig bebyggelse ska ske i syfte att motverka utspridd bebyggelse på landsbygden och i syfte att värna om jordbruksmarken i kommunen. Region Stockholm stödjer en restriktiv utveckling på landsbygden men vill betona att servicenoderna inte får förväxlas med de serviceorter eller landsbygdsnoder som redovisas i regionplanen, RUFS 2050, och att Region Stockholm inte kan säkerställa god kollektivtrafik i dessa lägen.

Folkhälsa
Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en av de avgörande förutsättningarna för en hållbar utveckling av alla aspekter av samhället. Region Stockholm ser att Sigtuna kommun med fördel kan föra ett resonemang i översiktsplanen om hur förslaget bidrar till hälsofrämjande, både på individ- och befolkningsnivå.

Kulturmiljö
Region Stockholm vill lyfta fram behovet av att integrera kultur och kulturmiljöer med bebyggelseplaneringen och som en resurs i samhällsplaneringen, vilket är i linje med RUFS 2050 och dess bilaga Kulturstrategi för stockholmsregionen. Region Stockholm välkomnar kommunens ambition att komplettera sitt kulturminnesvårdsprogram från 1985 och föreslår att översiktsplanen påtalar att ett nytt kunskapsunderlag kommer att utarbetas och att de miljöer och byggnader som finns inkluderade i kulturminnesvårds programmet kan komma att revideras och kompletteras.

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

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag
1. Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion

Beslutsexpediering

1. Sigtuna kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-25
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-25
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-25
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-25

§ 18
Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

TRN 2021-0233

Sammanfattning

Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet som pågick mellan den 16 april och den 14 juni 2021 (TRN 2021-0126).

Region Stockholm är överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan. Förslaget ligger i många avseenden i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084), men några frågor kan med fördel förtydligas. Det gäller framförallt utmaningar kopplade till samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, förutsättningar för kollektivtrafiken och intrång i grönstrukturen.

Beslutsunderlag

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
3. Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Ordförande yrkar även bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande, godkännes.

Ordförandes förslag om bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut godkännes.

Ordförande frågar sedan om avslag eller bifall på Socialdemokraternas förslag till tilläggsbeslut och finner att nämnden avslår förslaget.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

3. Därutöver anföra följande:

En hållbar trafikförsörjning till Arlanda är sedan tidigare en känd utmaning, där Region Stockholm ser stora behov. Även den hållbara trafikförsörjningen inom den regionala kärnan Märsta-Arlanda, som idag har ett högt bilberoende, behöver stärkas. Det vore därför önskvärt om Sigtuna kommun förde en närmre dialog med Region Stockholm kring dessa frågor.

Reservation

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) anmäler reservation till förmån för sitt förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

TRN 2021-0233

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Förslag till tilläggsbeslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

En hållbar trafikförsörjning till Arlanda är sedan tidigare en känd utmaning, där Region Stockholm ser stora behov. Även den hållbara trafikförsörjningen inom den regionala kärnan Märsta-Arlanda, som idag har ett högt bilberoende, behöver stärkas. Det vore därför önskvärt om Sigtuna kommun förde en närmre dialog med Region Stockholm kring dessa frågor.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 4
TRN 2021-0233

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Tillväxt- och regionplaneringsnämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

En hållbar trafikförsörjning till Arlanda är sedan tidigare en känd utmaning, där nämnden ser stora behov. Kollektivtrafiken mellan Märsta och Arlanda är idag otillräcklig, vilket leder till högt bilberoende också på korta avstånd. För att uppnå en hållbar trafikförsörjning inom den regionala kärnan Märsta-Arlanda krävs en närmare dialog mellan Sigtuna kommun och Region Stockholm.

Robert Johansson (S) m.fl

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-25

RS 2021-0977
TRN 2021-0233
HSN 2021-2729
TN 2021-0453
KN 2021/1305

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet som pågick mellan den 16 april och den 14 juni 2021 (TRN 2021-0126).
Region Stockholm är överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan. Förslaget ligger i många avseenden i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084), men några frågor kan med fördel förtydligas. Det gäller framförallt utmaningar kopplade till samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, förutsättningar för kollektivtrafiken och intrång i grönstrukturen.

Bakgrund
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022, till Region Stockholm för yttrande.

Förslaget till översiktsplan sträcker sig till 2035 och grundar sig på tre utvecklingsinriktningar för kommunens utveckling:

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

Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet våren 2021 (TRN 2021-0126). Sedan samrådet har översiktsplanen reviderats med hänsyn till de synpunkter som inkom under samrådet samt med hänsyn till de nya planeringsunderlag som tagits fram under perioden.

Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande..

Utgångspunkter för Region Stockholms yttrande är ställningstaganden i RUFS 2050, liksom synpunkterna i Region Stockholms yttranden över samrådsförslaget (TRN 2021–0126).

Region Stockholms yttrande

Region Stockholm ställer sig fortsatt överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan och anser att översiktsplanen i flera avseenden ligger i linje med RUFS 2050. Det finns några frågor som med fördel kan förtydligas.

Tidsperspektivet

Översiktsplanen har ett tidsperspektiv som sträcker sig till 2035. Region Stockholm anser att flera frågor som hanteras i översiktsplanen har ett längre tidsperspektiv än 2035. Det handlar framförallt om de infrastruktur- och kollektivtrafikinvesteringar som föreslås i översiktsplanen. Det skulle vara en styrka om översiktsplanens tidshorisont justerades för att bättre gå i linje med föreslagen transportinfrastruktur och med RUFS 2050 och dess styrdokument. En önskvärd komplettering vore annars om översiktsplanen kunde beskriva de konsekvenser som kommunen ser i och med att planen inte sträcker sig till år 2050.

Mellankommunala frågor av regional betydelse

Region Stockholm ser positivt på att avsnittet om mellankommunala frågor kompletterats med Brista kraftvärmeverk, men saknar fortfarande en

beskrivning av masshantering som mellankommunal fråga och hur kommunen ser på de platser för masshantering som pekas ut i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.

Markanvändning

Samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus att stadsutveckla i kollektivtrafiknära lägen, att gynna hållbara resval och att värna om natur- och kulturmiljöer. Region Stockholm anser däremot inte att översiktsplanens ambitioner avspeglas lika tydligt i kommunens förslag till markanvändning. I översiktsplanen föreslås besöksintensiva verksamheter och stora kvantiteter arbetsplatser i delar av Arlandaområdet som idag saknar kollektivtrafik. Föreslagen markanvändning förutsätter stora investeringar i ny kollektivtrafik vilka idag saknar finansiering och ligger längre fram i tiden än planerad verksamhetsutveckling. Region Stockholm ser med hänvisning till detta en risk att föreslagen markanvändning genererar ett ökat bilresande, ökade utsläpp och försämrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Det är i detta sammanhang en brist att trafikutredningen för Arlanda-Märsta inte färdigställts och således inte utgör ett underlag till översiktsplanens granskningsversion, vilket utlovats i samrådsförslaget.

För att nå en hållbar samhällsutveckling i enlighet med RUFS 2050 och i enlighet med översiktsplanens intentioner, bör bebyggelseutvecklingen utvecklas parallellt med transportinfrastrukturen. Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanens del ”attraktiva och klimatsmarta trafiksystem” kompletterats med en skrivning att viktiga infrastruktur-åtgärder ska vidtas innan större exploateringar påbörjas. Region Stockholm anser att det skulle vara en styrka om ovanstående skrivning och förhållningssätt fördes in som en planeringsinriktning för den regionala stadskärnans utveckling på sid 41 i översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta
I översiktsplanen anges att tidigare uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för den regionala stadskärnan har inarbetats i översiktsplanens kapitel om den regionala stadskärnan. Region Stockholm ser fortsatt att beskrivningen i översiktsplanen inte hanterar de strategiska frågor som borde hanteras för den regionala stadskärnans utveckling. Region Stockholm anser att frågor om samplanering mellan bebyggelse-

och transportinfrastruktur, etappvis utbyggnad, samt genomförande och konsekvenser av föreslagna åtgärder behöver hanteras samlat för den regionala stadskärnan och är svåra att hantera inom ramen för enskilda detaljplaner.

Avgränsning av den regionala stadskärnan Arlanda- Märsta
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus på en flerkärnig region och att utveckla den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, vilket stämmer väl med inriktningen i RUFS 2050. Översiktsplanen föreslår däremot en ny, utvidgad avgränsning av den regionala stadskärnan än den som redovisas i RUFS 2050. Sigtuna kommun anser bland annat att de funktioner som är av betydelse för Arlanda flygplats ska ingå i den regionala stadskärnan, så som exempelvis logistikområdet Rosersberg och bränsledepån till Arlanda flygplats.

Region Stockholm anser inte att de motiv som anges i översiktsplanen utgör skäl till att utöka kärnan geografiskt. Vidare anser Region Stockholm att den markanvändning som föreslås inom den utökade kärnan inte går i linje med förhållningssätten i RUFS 2050 med avseende på att utveckla täta, sammanlänkande regionala stadskärnor med urbana kvaliteter i kollektivtrafiknära lägen.

Kollektivtrafik

Föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan
Region Stockholm delar kommunens ståndpunkt att trafikeringen på Arlandabanan behöver ses över för att öka kollektivtrafiktillgängligheten till föreslagna arbetsplatsområden inom Arlanda. Region Stockholm vill understryka att Region Stockholm som kollektivtrafikmyndighet inte ansvarar för investeringar i föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan. Möjlighet till finansiering av föreslagna stationslägen behöver studeras tillsammans med berörda aktörer och inom ramen för pågående detaljplanering.

Trafikutredning för Arlanda-Märsta
Region Stockholm saknar den utredning som ska analysera hur trafikalstringen med bil, lastbil, kollektivtrafik, gång- och cykel kommer att se ut utifrån framtida markanvändning. Region Stockholmser det som nödvändigt för att kunna bedöma konsekvenser för kollektivtrafiken och övriga transporter fullt ut. Region Stockholm ställer sig därmed frågande, i

avsaknad av detta underlag, till vad formuleringar i planen som lyfter behov av ökad turtäthet, tillgänglighet, säkerhet och korta restider grundar sig i.

Framkomlighet för kollektivtrafiken
Region Stockholm anser att det vore önskvärt om översiktsplanens del om ”trafik och mobilitet” kompletterades med information om att framkomlighet för kollektivtrafik ska säkerställas i utbyggnad av nya områden där kollektivtrafik ska bedrivas.

Grönstruktur
Region Stockholm stödjer översiktsplanens inriktning att en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas. Region Stockholm noterar däremot att bebyggelseutveckling delvis föreslås inom den regionala grönstrukturen, bland annat inom Eneby och Granby samt i Västra Steninge slottsby, ett objekt som tillkommit efter samrådet.

Utvecklingen inom Västra Steninge Slottsby och Eneby föreslås delvis inom den regionala grönstrukturen istället för i de angränsande sekundära bebyggelselägen som finns utpekade i RUFS 2050. Motiven till de utpekade bebyggelselägena i översiktsplanen är att Sigtuna kommun bedömer att redovisade lägen i högre grad värnar om grönstrukturens värden och samband än om utvecklingen skett inom de sekundära bebyggelselägena i RUFS 2050, där de ekologiska värden är höga, framförallt i Eneby. Region Stockholm ser det som önskvärt att översiktsplanen i dessa avseenden kompletteras med en beskrivning av hur ställningstagandena och förhållningssätten för de gröna kilarna, i RUFS 2050, avses vägas in i föreslagen utveckling. Detta gäller också för de gröna svaga samband av klass 2 och 3 som påverkas och som finns i anslutning till nämnda områden samt mellan Märsta och Arlandastad och vidare norrut upp genom utvecklingsområdena öster om Märsta station.

Landsbygdsutveckling
Översiktsplanen pekar ut så kallade servicenoder på landsbygden där utveckling i anslutning till befintlig bebyggelse ska ske i syfte att motverka utspridd bebyggelse på landsbygden och i syfte att värna om jordbruksmarken i kommunen. Region Stockholm stödjer en restriktiv utveckling på landsbygden men vill betona att servicenoderna inte får förväxlas med de serviceorter eller landsbygdsnoder som redovisas i regionplanen, RUFS 2050, och att Region Stockholm inte kan säkerställa god kollektivtrafik i dessa lägen.

Folkhälsa
Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en av de avgörande förutsättningarna för en hållbar utveckling av alla aspekter av samhället. Region Stockholm ser att Sigtuna kommun med fördel kan föra ett resonemang i översiktsplanen om hur förslaget bidrar till hälsofrämjande, både på individ- och befolkningsnivå.

Kulturmiljö
Region Stockholm vill lyfta fram behovet av att integrera kultur och kulturmiljöer med bebyggelseplaneringen och som en resurs i samhällsplaneringen, vilket är i linje med RUFS 2050 och dess bilaga Kulturstrategi för stockholmsregionen. Region Stockholm välkomnar kommunens ambition att komplettera sitt kulturminnesvårdsprogram från 1985 och föreslår att översiktsplanen påtalar att ett nytt kunskapsunderlag kommer att utarbetas och att de miljöer och byggnader som finns inkluderade i kulturminnesvårds programmet kan komma att revideras och kompletteras.

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

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag
1. Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion

Beslutsexpediering

1. Sigtuna kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-25
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-25
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-25
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-25

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 2/2022

Sammanträdesdatum
2022-02-15

Datum för justering: 2022-02-15
Datum för anslag: 2022-02-16

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 32

Yttrande över remiss avseende översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun
(TN 2021-0453)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2022 från regiondirektören, hälso- och sjukvårdsdirektören, kulturdirektören samt förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Vid protokollet

Viktoria Lundström

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-25

RS 2021-0977
TRN 2021-0233
HSN 2021-2729
TN 2021-0453
KN 2021/1305

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet som pågick mellan den 16 april och den 14 juni 2021 (TRN 2021-0126).
Region Stockholm är överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan. Förslaget ligger i många avseenden i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084), men några frågor kan med fördel förtydligas. Det gäller framförallt utmaningar kopplade till samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, förutsättningar för kollektivtrafiken och intrång i grönstrukturen.

Bakgrund
Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022, till Region Stockholm för yttrande.

Förslaget till översiktsplan sträcker sig till 2035 och grundar sig på tre utvecklingsinriktningar för kommunens utveckling:

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

Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet våren 2021 (TRN 2021-0126). Sedan samrådet har översiktsplanen reviderats med hänsyn till de synpunkter som inkom under samrådet samt med hänsyn till de nya planeringsunderlag som tagits fram under perioden.

Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande..

Utgångspunkter för Region Stockholms yttrande är ställningstaganden i RUFS 2050, liksom synpunkterna i Region Stockholms yttranden över samrådsförslaget (TRN 2021–0126).

Region Stockholms yttrande
Region Stockholm ställer sig fortsatt överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan och anser att översiktsplanen i flera avseenden ligger i linje med RUFS 2050. Det finns några frågor som med fördel kan förtydligas.

Tidsperspektivet
Översiktsplanen har ett tidsperspektiv som sträcker sig till 2035. Region Stockholm anser att flera frågor som hanteras i översiktsplanen har ett längre tidsperspektiv än 2035. Det handlar framförallt om de infrastruktur- och kollektivtrafikinvesteringar som föreslås i översiktsplanen. Det skulle vara en styrka om översiktsplanens tidshorisont justerades för att bättre gå i linje med föreslagen transportinfrastruktur och med RUFS 2050 och dess styrdokument. En önskvärd komplettering vore annars om översiktsplanen kunde beskriva de konsekvenser som kommunen ser i och med att planen inte sträcker sig till år 2050.

Mellankommunala frågor av regional betydelse
Region Stockholm ser positivt på att avsnittet om mellankommunala frågor kompletterats med Brista kraftvärmeverk, men saknar fortfarande en

beskrivning av masshantering som mellankommunal fråga och hur kommunen ser på de platser för masshantering som pekas ut i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.

Markanvändning

Samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus att stadsutveckla i kollektivtrafiknära lägen, att gynna hållbara resval och att värna om natur- och kulturmiljöer. Region Stockholm anser däremot inte att översiktsplanens ambitioner avspeglas lika tydligt i kommunens förslag till markanvändning. I översiktsplanen föreslås besöksintensiva verksamheter och stora kvantiteter arbetsplatser i delar av Arlandaområdet som idag saknar kollektivtrafik. Föreslagen markanvändning förutsätter stora investeringar i ny kollektivtrafik vilka idag saknar finansiering och ligger längre fram i tiden än planerad verksamhetsutveckling. Region Stockholm ser med hänvisning till detta en risk att föreslagen markanvändning genererar ett ökat bilresande, ökade utsläpp och försämrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Det är i detta sammanhang en brist att trafikutredningen för Arlanda-Märsta inte färdigställts och således inte utgör ett underlag till översiktsplanens granskningsversion, vilket utlovats i samrådsförslaget.

För att nå en hållbar samhällsutveckling i enlighet med RUFS 2050 och i enlighet med översiktsplanens intentioner, bör bebyggelseutvecklingen utvecklas parallellt med transportinfrastrukturen. Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanens del ”attraktiva och klimatsmarta trafiksystem” kompletterats med en skrivning att viktiga infrastruktur-åtgärder ska vidtas innan större exploateringar påbörjas. Region Stockholm anser att det skulle vara en styrka om ovanstående skrivning och förhållningssätt fördes in som en planeringsinriktning för den regionala stadskärnans utveckling på sid 41 i översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan för Arlanda-Märsta
I översiktsplanen anges att tidigare uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för den regionala stadskärnan har inarbetats i översiktsplanens kapitel om den regionala stadskärnan. Region Stockholm ser fortsatt att beskrivningen i översiktsplanen inte hanterar de strategiska frågor som borde hanteras för den regionala stadskärnans utveckling. Region Stockholm anser att frågor om samplanering mellan bebyggelse-

och transportinfrastruktur, etappvis utbyggnad, samt genomförande och konsekvenser av föreslagna åtgärder behöver hanteras samlat för den regionala stadskärnan och är svåra att hantera inom ramen för enskilda detaljplaner.

Avgränsning av den regionala stadskärnan Arlanda- Märsta
Region Stockholm ser positivt på att översiktsplanen har ett tydligt fokus på en flerkärnig region och att utveckla den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, vilket stämmer väl med inriktningen i RUFS 2050. Översiktsplanen föreslår däremot en ny, utvidgad avgränsning av den regionala stadskärnan än den som redovisas i RUFS 2050. Sigtuna kommun anser bland annat att de funktioner som är av betydelse för Arlanda flygplats ska ingå i den regionala stadskärnan, så som exempelvis logistikområdet Rosersberg och bränsledepån till Arlanda flygplats.

Region Stockholm anser inte att de motiv som anges i översiktsplanen utgör skäl till att utöka kärnan geografiskt. Vidare anser Region Stockholm att den markanvändning som föreslås inom den utökade kärnan inte går i linje med förhållningssätten i RUFS 2050 med avseende på att utveckla täta, sammanlänkande regionala stadskärnor med urbana kvaliteter i kollektivtrafiknära lägen.

Kollektivtrafik

Föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan
Region Stockholm delar kommunens ståndpunkt att trafikeringen på Arlandabanan behöver ses över för att öka kollektivtrafiktillgängligheten till föreslagna arbetsplatsområden inom Arlanda. Region Stockholm vill understryka att Region Stockholm som kollektivtrafikmyndighet inte ansvarar för investeringar i föreslagna pendeltågsstationer på Arlandabanan. Möjlighet till finansiering av föreslagna stationslägen behöver studeras tillsammans med berörda aktörer och inom ramen för pågående detaljplanering.

Trafikutredning för Arlanda-Märsta
Region Stockholm saknar den utredning som ska analysera hur trafikalstringen med bil, lastbil, kollektivtrafik, gång- och cykel kommer att se ut utifrån framtida markanvändning. Region Stockholmser det som nödvändigt för att kunna bedöma konsekvenser för kollektivtrafiken och övriga transporter fullt ut. Region Stockholm ställer sig därmed frågande, i

avsaknad av detta underlag, till vad formuleringar i planen som lyfter behov av ökad turtäthet, tillgänglighet, säkerhet och korta restider grundar sig i.

Framkomlighet för kollektivtrafiken
Region Stockholm anser att det vore önskvärt om översiktsplanens del om ”trafik och mobilitet” kompletterades med information om att framkomlighet för kollektivtrafik ska säkerställas i utbyggnad av nya områden där kollektivtrafik ska bedrivas.

Grönstruktur
Region Stockholm stödjer översiktsplanens inriktning att en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas. Region Stockholm noterar däremot att bebyggelseutveckling delvis föreslås inom den regionala grönstrukturen, bland annat inom Eneby och Granby samt i Västra Steninge slottsby, ett objekt som tillkommit efter samrådet.

Utvecklingen inom Västra Steninge Slottsby och Eneby föreslås delvis inom den regionala grönstrukturen istället för i de angränsande sekundära bebyggelselägen som finns utpekade i RUFS 2050. Motiven till de utpekade bebyggelselägena i översiktsplanen är att Sigtuna kommun bedömer att redovisade lägen i högre grad värnar om grönstrukturens värden och samband än om utvecklingen skett inom de sekundära bebyggelselägena i RUFS 2050, där de ekologiska värden är höga, framförallt i Eneby. Region Stockholm ser det som önskvärt att översiktsplanen i dessa avseenden kompletteras med en beskrivning av hur ställningstagandena och förhållningssätten för de gröna kilarna, i RUFS 2050, avses vägas in i föreslagen utveckling. Detta gäller också för de gröna svaga samband av klass 2 och 3 som påverkas och som finns i anslutning till nämnda områden samt mellan Märsta och Arlandastad och vidare norrut upp genom utvecklingsområdena öster om Märsta station.

Landsbygdsutveckling
Översiktsplanen pekar ut så kallade servicenoder på landsbygden där utveckling i anslutning till befintlig bebyggelse ska ske i syfte att motverka utspridd bebyggelse på landsbygden och i syfte att värna om jordbruksmarken i kommunen. Region Stockholm stödjer en restriktiv utveckling på landsbygden men vill betona att servicenoderna inte får förväxlas med de serviceorter eller landsbygdsnoder som redovisas i regionplanen, RUFS 2050, och att Region Stockholm inte kan säkerställa god kollektivtrafik i dessa lägen.

Folkhälsa
Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en av de avgörande förutsättningarna för en hållbar utveckling av alla aspekter av samhället. Region Stockholm ser att Sigtuna kommun med fördel kan föra ett resonemang i översiktsplanen om hur förslaget bidrar till hälsofrämjande, både på individ- och befolkningsnivå.

Kulturmiljö
Region Stockholm vill lyfta fram behovet av att integrera kultur och kulturmiljöer med bebyggelseplaneringen och som en resurs i samhällsplaneringen, vilket är i linje med RUFS 2050 och dess bilaga Kulturstrategi för stockholmsregionen. Region Stockholm välkomnar kommunens ambition att komplettera sitt kulturminnesvårdsprogram från 1985 och föreslår att översiktsplanen påtalar att ett nytt kunskapsunderlag kommer att utarbetas och att de miljöer och byggnader som finns inkluderade i kulturminnesvårds programmet kan komma att revideras och kompletteras.

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

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag
1. Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion

Beslutsexpediering

1. Sigtuna kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-25
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-25
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-25
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-25