SOLLENTUNA 2040
ÖVERSIKTSPLAN

Granskningshandling juni 2021



SOLLENTUNA KOMMUN

www.sollentuna.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehåll 3
Om översiktsplanen 4
Planeringsförutsättningar 5
- Sollentuna i regionen 5
- Befolkningsutveckling och sysselsättning 6

Sollentunas utmaningar 8
Vision och mål 11
- Övergripande mål och strategier 13

Allmänna intressen 15
- Bebyggelseutveckling och gestaltning 16
- Bostadsbyggande och samhällsservice 22
- Näringsliv, service 25
- Kulturmiljö 28
- Grönområden, natur 30
- Vatten 37
- Klimatförändring och klimatanpassning 42
- Hälsa, säkerhet och risk 46
- Trafik, mobilitet och trafikinfrastruktur 51
- Teknisk försörjning 61

Markanvändningskarta 64
Utvecklingsområden 72
- Helenelund 73
- Tureberg 75
- Södra Häggvik och Turebergs allé 76
- Häggvik 76
- Norrviken 78
- Edsberg och Väsjön 80
- Rotebro 82
- Viby 82
- Kappetorp 84
- Sjöberg 84

Genomförandefrågor 85
- Genomförandedimensioner 86
- Strategier för effektivt nyttjande av kommunens mark 88

Regionala och statliga intressen 90
- Mellankommunala intressen 93
- Övriga styrdokument/referensmaterial 94

OM ÖVERSIKTSPLANEN

En översiktsplan ska redovisa huvuddragen i mark- och vattenanvändningen och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Den är också ett underlag för dialogen mellan kommunen och dess grannar och med staten. Vidare fungerar översiktsplanen som ett stöd i detaljplanearbetet och kan bidra till ett förenklat arbete med de detaljerade planerna som ska leda fram till ett färdigt byggprojekt. Kommunfullmäktige ska anta en planeringsstrategi senast 24 månader efter ordinarie val där kommunfullmäktige bedömer om översiktsplanen är aktuell. Planeringsstrategin ska även ta ställning till kommunens fortsatta arbete med översiktsplaneringen.

Mycket av kommunens ambitioner för utveckling har funnits med länge. Många frågor är väl genomarbetade och förankrade i planerna från 1988, 1998 och 2012. De har legat till grund för den här planen. Några förutsättningar har ändrats sedan 2012 då den senaste planen antogs, bland annat behöver kommunen möta en större befolkningsökning än tidigare samtidigt som utmaningarna för en ekologiskt och socialt hållbar utveckling blivit allt tydligare. Denna översiktsplan redovisar de utvecklingsmöjligheter som finns i kommunen de kommande 20 åren. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men har genom sin vägledande funktion för planeringen, en central roll för utvecklingen av kommunen. Översiktsplanen täcker in både sakfrågor – så kallade allmänna intressen – och långsiktiga målsättningar för kommunens utveckling.

Översiktsplanen ska först och främst vägleda vid planering av kommunens markanvändning. Lokaliseringen och utformningen av bebyggelse, infrastruktur och grönstruktur är på många sätt avgörande för samhället och individers sociala och ekonomiska utveckling samt för klimat och miljö. Stadsplaneringen bidrar på ett mycket konkret sätt till att lösa utmaningar som bostadsbrist, segregation, bilberoenden, trafikproblem, klimatpåverkan, plats för näringslivet, förorenat vatten och tillgången till skola och rekreation. Samtidigt som planeringen sätter förutsättningarna är många aktörer inblandade och avgör det slutgiltiga byggandet.



Färgskrapan sett från Malmparken, Tureberg

ÖP-processen – här är vi nu

I februari 2017 gav stadsbyggnadsnämnden i uppdrag till kommunledningskontoret att ta fram en ny översiktsplan. Ett samrådsförslag upprättades och samråd genomfördes under hösten 2017. I samband med samrådet aktualitetsförklarades den gällande översiktsplanen, som hade antagits 2012.

Efter samrådet inleddes arbetet med att utarbeta ett granskningsförslag med utgångspunkt från samrådsförslaget, inkomna synpunkter på samrådsförslaget, förändrade planeringsförutsättningar. Nya planeringsunderlag har även färdigställts som i sig påverkar översiktsplanens innehåll. Inkomna synpunkter på samrådsförslaget redovisas i en samrådsredogörelse som också redogör hur kommunen förhåller sig till synpunkterna.

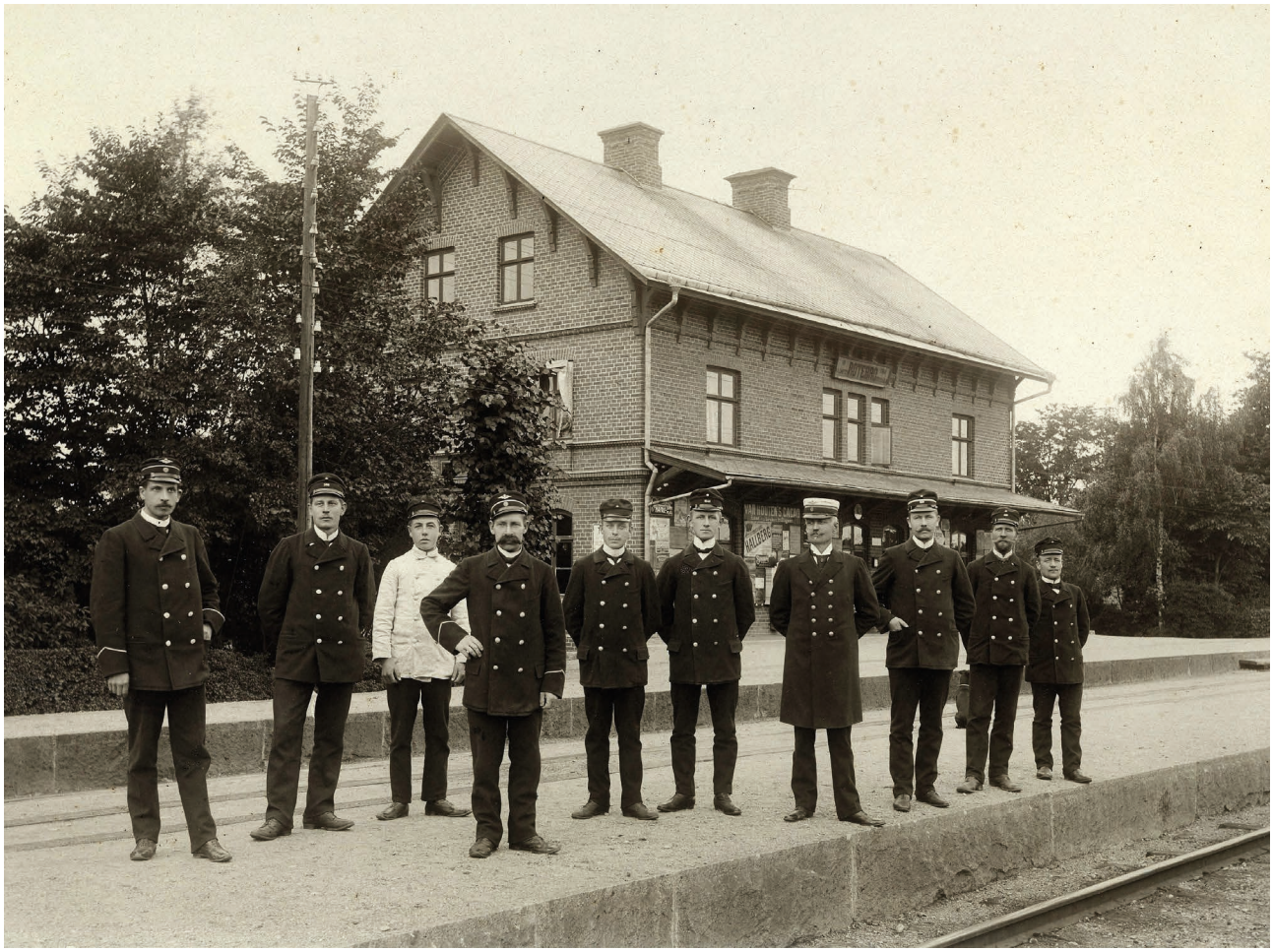
Ett granskningsförslag har nu färdigställts och ska ställs ut för granskning under perioden 2021-06-14 - 2021-09-30. Efter granskningstiden upprättas ett granskningsutlåtande där inkomna synpunkter sammanställs och de justeringar som synpunkterna ger anledning till redovisas.

Översiktsplaneprocessen avslutas genom att kommunfullmäktige antar det slutjusterade planförslaget. I och med antagandet av planen så upphör kommunens översiktsplan från 2012 (aktualitetsförklarad 2018) och fördjupade översiktsplaner att gälla.

PROCESSEN

SAMRÅD → **GRANSKNING** → ANTAGANDE → LAGA KRAFTVUNNEN ÖVERSIKTSPLAN

HÄR ÄR VI NU



Stins och stationspersonal vid Rotebro station

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Sollentuna kommuns utveckling liknar utvecklingen för flera av kranskommunerna runt Stockholm. Närheten till huvudstaden och utbyggnaden av kommunikationer är viktiga faktorer som påverkat och ännu påverkar utvecklingen. Järnvägarnas utbyggnad under andra delen av 1800-talet och under 1900-talet var en viktig förutsättning för tillkomsten av dagens Sollentuna. 1866 byggdes järnväg mellan Stockholm och Uppsala. Rotebro järnvägsstation var till en början den enda stationen i Sollentuna men i början på 1900-talet anlades även stationer i Tureberg och Norrviken. Senare tillkom även stationer i Helenelund och Häggvik.

I början av 1900-talet började man bygga småhus och villor. Efter andra världskrigets slut 1945 byggdes allt fler flerbostadshus och kommundelarna fick centrumbildningar. Under perioden 1965-75 uppfördes flera miljonprogramsområden varav ”servicehuset” på Malmvägen är det största.

1944 blir Sollentuna landskommun en köping och 1971 bildades Sollentuna kommun. I början på 1950-talet var folkmängden knappt 20 000 invånare och vid slutet av 1990-talet hade folkmängden vuxit till knappt 60 000. I slutet av 2020 uppgick befolkningen till knappt 74 000.

SOLLENTUNA I REGIONEN

Sollentuna är en integrerad del av Stockholmsregionen. Arbets- och bostadsmarknaden är intimt sammanflätad över de administrativa gränserna. Sollentunas utveckling är i hög grad beroende av Stockholmsregionens utveckling. Det skapar speciella förutsättningar för kommunens översiktsplanering och för arbetet med mål för den långsiktiga utvecklingen. Eftersom det är svårt att förutse utvecklingen för en så lång tidsperiod som en översiktsplan hanterar, handlar planeringen främst om att skapa strategisk handlingsberedskap för att hantera omvärldsförändringar på ett långsiktigt hållbart sätt.

Stockholmsregionens utveckling och regionplanen

Det finns i Stockholmsregionen en lång tradition av regionplanering. Den senaste regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050) vann laga kraft 2018. Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. De olika planeringsnivåerna ska samverka för att på det sättet stärka regionens konkurrenskraft. Sollentuna har ambitionen att ta tillvara den kunskap som RUFS 2050 förmedlar och att koppla de regionala utvecklingsmålen till kommunens framtida utveckling för att verka för den konkreta genomförbarheten av RUFS 2050 på kommunal nivå.

Befolkningen i länet har ökat med 700 000 personer den senaste 30-årsperioden, i genomsnitt 35 000 per år under den senaste 10-årsperioden. Ett stadigt födelseöverskott medför en ung befolkning. I förslaget till RUFS 2050 bedöms befolkningen i regionen öka från dagens 2,3 miljoner till 3,4 miljoner år 2050. Stockholmsregionen väntas få en gynnsam demografisk utveckling sett till andelen yrkesverksam befolkning men ändå ökar försörjningskvoten – alltså antalet barn, ungdomar och äldre per person i yrkesverksam ålder.

Den flerkärniga regionstrukturen är central i den regionala utvecklingsplanen och RUFS 2050 betonar det storregionala sammanhanget och anger en rumslig inriktning där de större städerna i östra Mellansverige länkas samman med Stockholm via de regionala stadskärnorna. Detta ska främja integrering av arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna. Genom sitt läge och den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik har Sollentuna en strategisk roll i den storregionala strukturen i östra Mellansverige (ÖMS).

Regionala mål

Den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 anger fyra övergripande mål för utvecklingen till år 2050:

1. en tillgänglig region med god livsmiljö
2. en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
3. en ledande tillväxt- och kunskapsregion
4. en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

Till målen kopplas delmål som anger vad som ska uppnås till år 2030 och regionala prioriteringar som anger vad regionens aktörer ska göra under perioden 2018-2026.

- öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer
- styra mot ett transporteffektivt samhälle
- ta tillvara kompetensen och underlätta matchningen på arbetsmarknaden
- nå en jämlik och förbättrad folkhälsa och bidra till att sluta hälsogapet
- stärka förutsättningarna för alla barn och unga att gå vidare till studier och arbete
- stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer
- stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad internationell handel
- öka de eldrivna person- och varutransporterna
- utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor

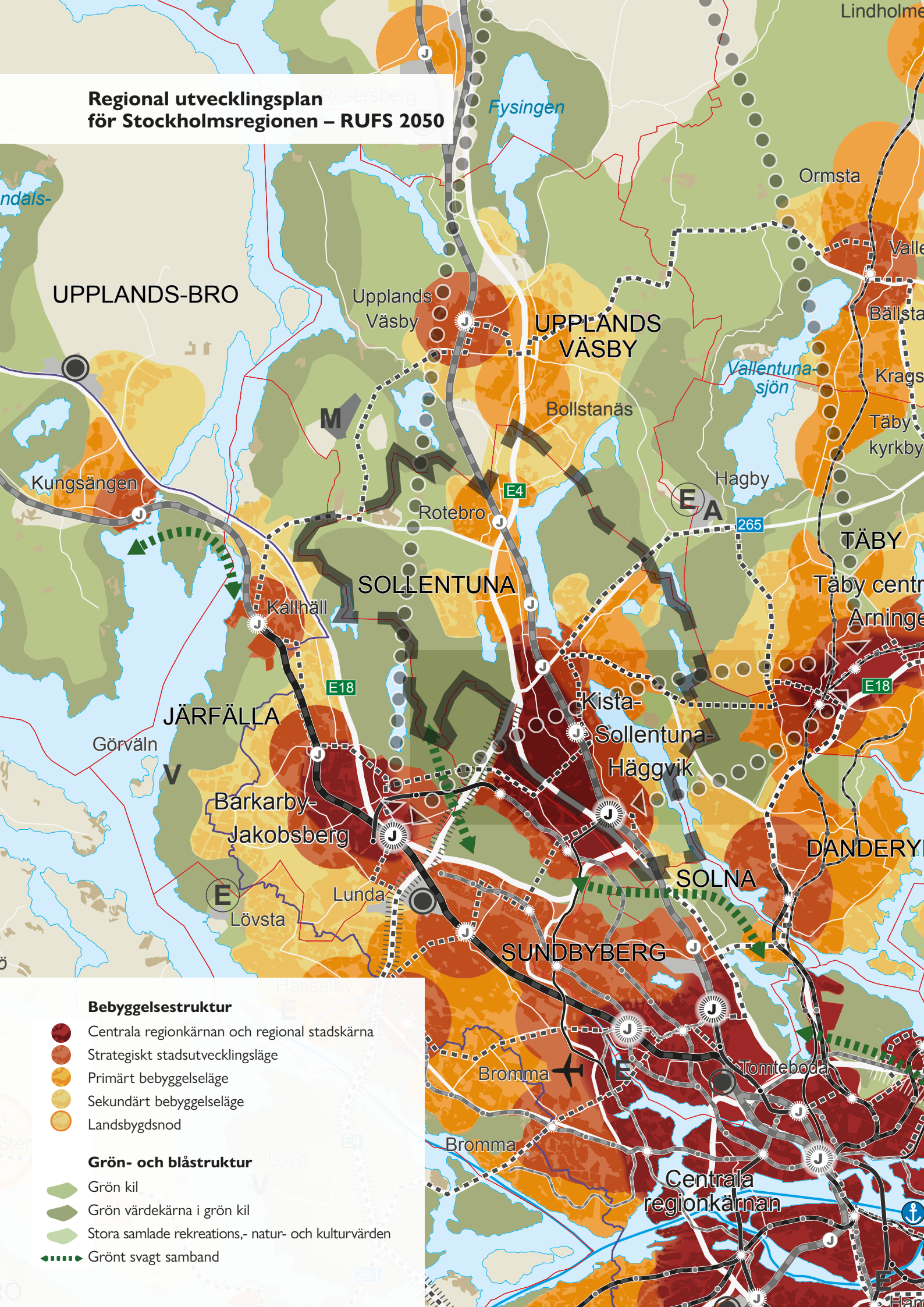
BEFOLKNINGSUTVECKLING OCH SYSSELSÄTTNING

Kommunen gör varje år en befolkningsprognos för kommande tioårsperiod. En del i underlaget är kommunens bedömning av bostadsbyggandet. Varje mandatperiod tar kommunen även fram strategiska riktlinjer för bostadsbyggandet enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar. Nya riktlinjer kommer att tas fram efter översiktsplanens antagande. Sollentunas befolkning var vid årsskiftet 2020/2021 knappt 74 000. Prognoserna visar på en positiv befolkningsutveckling. 2029 beräknas antalet invånare uppgå till 84 000. I RUFS 2050 bedöms Sollentunas befolkning år 2030 uppgå till 83 000-92 000 invånare och år 2040 till mellan 88-103 000.

Sollentuna kommun planerar för att växa i takt med regionen och med sin tillväxt öka i attraktivitet, trygghet och tillgänglighet för nya och befintliga Sollentunabor. Kommunen har god planberedskap och det finns mark i kommunen som kommer kunna tillgodose Sollentunas del av bostadsbyggandet i regionen. Detta har studerats bland annat i studien Ett Framtidssäkrat Sollentuna (2015).



Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2050



Bebyggelsestruktur

- Centrala regionkärnan och regional stadskärna
- Strategiskt stadsutvecklingsläge
- Primärt bebyggelseläge
- Sekundärt bebyggelseläge
- Landsbygdsnod

Grön- och blåstruktur

- Grön kil
- Grön värdekärna i grön kil
- Stora samlade rekreations,- natur- och kulturvärden
- Grönt svagt samband



SOLLENTUNAS UTMANINGAR

Sollentuna står inför en rad utmaningar med bäring på rumslig utveckling och fysisk planering som påverkar kommunens möjlighet att växa och utvecklas hållbart ur ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv.



Effektivt resursutnyttjande

En utmaning för Sollentuna är att hantera ökade kostnader som en växande kommun har. Behovet av samhällsservice kommer att öka och ny bebyggelse kräver ny eller anpassad infrastruktur. Utmaningen består i att utnyttja befintlig infrastruktur så långt som möjligt.

Konkurrens om marken

Med en växande befolkning behöver Sollentuna utrymme för fler bostäder och därigenom också plats för mer service och ett utökat näringsliv. En stor del av den obebyggda marken har stor betydelse som grönområden och för ekosystemtjänster och är skyddad. Bebyggelseutvecklingen har under senare decennier inriktats på förtätning inom redan ianspråktagna områden. Förtätning innebär en ökad konkurrens om marken med risk för målkonflikter då olika behov ställs mot varandra. För att skapa en hållbar stadsväv måste förtätning ske med hänsyn till befintliga kvaliteter och i balans med allmänna ytor så som torg, gator och grönområden.

Bevara villaområdenas karaktär

En annan fråga handlar om att värna villaområdenas värden när Sollentuna växer. Förutom estetiska värden och kulturmiljövärden har många områden stora tomter som bidrar till den urbana grönstrukturen och dagvattenhantering. Även de äldre villaområdena påverkas av ett förändringstryck när marktillgången blir allt mer begränsad.

Bostäder för alla

Tillgången till kommunalägd exploateringsbar mark är begränsad, framför allt i de centrala delarna där den mest omfattande exploateringen sker och konkurrensen om marken är stor med höga markpriser som följd. Det innebär en stor utmaning för kommunen att möjliggöra bra bostäder för alla och i alla delar av kommunen för att undvika segregerande effekter. Det gäller särskilt bostäder för de grupper som inte kan efterfråga bostäder på ordinarie bostadsmarknad. Rörligheten är också dämpad av olika inlåsningseffekter.

Plats för kommunal service

En förutsättning för ökande befolkning är att bostadsbyggandet kombineras med motsvarande utbyggnad av kommunal service, vilket ställer anspråk på tillgänglig mark. Koncentrationen av bostäder och närheten till goda kommunikationer gör att de centrala lägena också är viktiga för kommunal service så som förskola, skola, äldreomsorg, idrottsanläggningar, fritidsanläggningar, parker och kultur. Att kommunen ofta saknar rådighet över mark i centrala lägen innebär en utmaning för att tillgodose dessa behov. Inte bara mängden tillgänglig mark, utan även platsernas förutsättningar kan innebära stora utmaningar. Järnvägen och de stora vägar som genomkorsar kommunen har utöver barriäreffekten också en avgörande inverkan såväl på Sollentunas ljudmiljö som på luftkvaliteten. Det medför kostnadsdrivande utmaningar för såväl byggande som för kommunens ambition att tillhandahålla en hälsofrämjande miljö för alla invånare. Med omfattande bakgrundsbrus är det viktigt att tillhandahålla offentliga platser och parker med tillräckligt god - tyst- ljudmiljö som medger reell återhämtning i vardagen. Behovet är störst i trångbodda, ekonomiskt utsatta miljöer där tillgången till privata alternativ är begränsad.

Plats för arbete

Sollentuna behöver också plats för näringslivet. En stor del av tillväxten och sysselsättningsökningen i regionen sker inom besöks- och kunskapsintensiva företag och för att attrahera denna typ av verksamheter behöver de plats i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik och service. Dessutom behöver det även i framtiden finnas lämpliga lägen för sådana verksamheter som är bullriga, smutsiga och genererar många transporter. När trycket att omvandla arbetsområden till bostäder är starkt blir detta en utmaning.

Ökad trygghet och social sammanhållning

Utan social hållbarhet kan varken ekonomisk eller ekologisk hållbarhet nås. En utmaning är om det går att översätta sociala hållbarhetsmål till den byggda miljön och omvänt, att kunna analysera hur den fysiska miljön påverkar människans jämlika livsvillkor. Ett sätt kan vara att arbeta med miljöns fysiska barriärer som hindrar människor från att mötas i vardagen. Fysiska barriärer kan minska den upplevda tryggheten och förstärka effekten av de sociala barriärer som kan utvecklas på grund av skilda socioekonomiska livsförutsättningar. En utmaning för byggandet är att verka för inkluderande och tillitsfrämjande attraktiva miljöer som upplevs som trygga.

Överbrygga och väva samman

Liksom många andra kommuner påverkas Sollentunas bebyggelsestruktur av olika typer av fysiska barriärer - som också kan bidra till mentala barriärer. Barriärer upplevs olika beroende på vem du är. För barnen har exempelvis biltrafikens framväxt inneburit en alltmer begränsad rörelsefrihet. Fysiska barriärer kan också ha en förstärkande effekt vad gäller socioekonomiska uppdelningar mellan områden. Barriärer som begränsar rörligheten mellan olika områden och målpunkter försvårar möjligheterna att leva ett hållbart vardagsliv där det är enkelt och tryggt att gå, cykla eller åka kollektivt istället för att ta bilen.

Sollentuna genomkorsas av stora fysiska barriärer som påverkar kopplingar mellan kommundelar och till angränsade kommuner. Järnvägen och stora vägar så som E4:an är viktiga transportleder men delar samtidigt kommunen, orsakar buller och sämre luftkvalitet samt kräver skyddsavstånd, vilket försvårar utveckling av områdena intill och möjligheten att väva samman stadsbygden. Även grönområden kan i vissa fall upplevas som åtskiljande mellan bebyggelseområden, men kan också vara en gemensam tillgång som med välplanerade gång- och cykelvägar och stigar kan ha en sammanlänkande effekt Grönområden kan även utgöra vardagliga mötesplatser med till exempel utegym, odlingslotter och hundrastplatser som främjar möten.

Industri- och handelsområden kan också upplevas som barriärer genom att ligga avskilda och vara svåråtkomliga utan bil, vara storskaliga med stora parkeringar och gröna restytor, vara svåra att orientera sig i och upplevas öde kvälls-, natt- och helgtid. Vissa sådana verksamheter är även bullriga, smutsiga och kräver skyddsavstånd. Att förena dessa områden med övrig bebyggelse kan vara en stor utmaning eftersom de i mångt och mycket saknar stadens kvaliteter.

Hantera klimatförändringar

Samtidigt som Sollentuna växer står kommunen inför de stora globala klimat- och miljöutmaningarna. Det handlar om att uppnå de globala målen i Agenda 2030 och undvika negativ miljöpåverkan, men också att anpassa kommunen inför klimatförändringarna.
För att uppfylla klimatmålen med minskade utsläpp har Sollentuna en utmaning i att skapa ett effektivt transportsystem som stödjer en omfördelning mellan trafikslag från bil till gång, cykel och kollektivtrafik.

Kommunen behöver hantera frågan kring hur Sollentuna ska kunna växa parallellt med att klimatet förändras. Med ökad andel hårdgjorda ytor och ökande nederbördsmängder blir hantering av dagvatten en utmaning. För att upprätthålla och stärka ekosystemtjänster, vars betydelse ökar med klimatförändringen, krävs tillräckligt mycket grönstruktur med god kvalitet.





Foto: Hans Berggren - Johnér

VISION OCH MÅL

Sollentuna kommun har satt upp egna mål för kommunens utveckling men måste även förhålla sig till globala, nationella och regionala mål.

Sollentunas långsiktiga vision

2017 antog Sollentunas kommunfullmäktige visionen att bli Sveriges mest attraktiva kommun, en kommun där man vill bosätta sig, arbeta och där företag vill verka.

Tre övergripande mål

Kommunen har även antagit tre övergripande mål:

Trygghet och välfärd genom livet

Sollentuna kommun vill ge alla invånare de bästa förutsättningarna i livet. Alla ska känna sig trygga och nöjda med det kommunen erbjuder och det ska finnas möjlighet att leva ett gott liv i Sollentuna utifrån varje individs behov. Kommunens invånare ska ges möjlighet att själva styra över sina val och kunna utvecklas efter egen vilja och förmåga. Servicen ska utvecklas så den är i samklang med det invånarna efterfrågar, både idag och i framtiden.

Hållbar och konkurrenskraftig tillväxt

Sollentuna förenar det bästa av två världar – stadens utbud och närheten till naturen. Det är en av anledningarna till att kommunen växer tillsammans med både invånare och företag. Hållbar tillväxt ur ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv gäller när vi planerar och bygger Sollentunas framtid. För att hitta den balans som efterfrågas tar vi hand om naturområden och tar ansvar för att vara en klimatsmart kommun.

Attraktiv och effektiv organisation

Verksamheterna i Sollentuna kommun utvecklas ständigt för att höja kvaliteten på kommunens service och tjänster. I en tid av utveckling och utmaningar behöver vi en aktiv, ansvarsfull ekonomisk politik och smarta, effektiva lösningar i alla verksamheter.

Att vara en attraktiv arbetsgivare som kontinuerligt utvecklar medarbetare och ledare är avgörande för att kunna leverera den service som invånarna efterfrågar.

Miljöpolicy och klimatpolicy

Sollentuna kommun ska enligt miljöpolicyn som antogs 2014 vara den första kommunen i landet som tillgodoser sina behov utan att tära på jordens resurser. Fyra områden som behöver prioriteras är resurshantering/konsumtion, kommunikation & kompetensutveckling, trafik & transportlösningar och mark & vatten. Klimatpolicyn framhåller att en framgångsrik hantering av klimatfrågan är avgörande för de långsiktiga förutsättningarna för välfärd, ekonomi och livskvalitet. Nettoutsläppen av växthusgaser behöver reduceras och minska till noll i den takt som innebär att den globala temperaturökningen inte överstiger 1,5°C.

Globala mål

FN:s mål för hållbar utveckling fungerar som ett ramverk för Sollentunas utveckling.

Begreppet hållbar utveckling etablerades i den s.k. Brundtland-rapporten 1987 och beskrivs där som ”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”. Idag är en viktig internationell utgångspunkt FN:s 17 mål för hållbar utveckling som antogs 2016. Alla 17 mål har kopplingar till varandra, och hur samhället planeras har stor betydelse för om målen kan uppnås. Mål 11, hållbara städer och samhällen, är värt att nämna särskilt för sin tydliga koppling till den fysiska planeringen. UN Habitat har också tagit fram en preciserad agenda för framtidens städer – The New Urban Agenda, vilken antogs vid den internationella konferensen Habitat 3 2016.



Nationella mål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål som ska nås till år 2020. Kommunerna har ett övergripande ansvar för konkretiseringen av målen på lokal nivå, även efter utgången av 2020. En socialt hållbar stadsutveckling har många olika tolkningar. Boverket (2010) menar att det betecknar ”en utveckling av staden mot ökad integration och minskad boendesegregation”.

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det finns även flera nationella ekonomiska mål som är viktiga att beakta. Dessa handlar om näringsliv, energiutvinning, resursanvändning, innovation, regional utveckling, turism och samhällsservice.



Sollentuna station

ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STRATEGIER

I Sollentuna växer stad, natur och människor tillsammans
Sollentuna ska utvecklas som en hållbar och attraktiv plats. Sollentuna ska fortsätta bebyggas i centrala lägen och samtidigt bevaras och utvecklas kommunens stora naturområden.

När Sollentuna växer finns möjlighet att möta de utmaningar kommunen har. Det finns goda förutsättningar genom att bygga samman kommunen och forma goda livsmiljöer för alla. FN:s mål för hållbar utveckling, Agenda 2030, fungerar som ett ramverk för Sollentunas utveckling och kommunens ska ständigt sträva efter hållbarhet, såväl ekonomiskt som miljömässigt och socialt. Utgångspunkten ska vara att skapa en jämlik och jämställd stad där befintliga kvaliteter tas till vara och nya skapas. Nybyggandet ska ske med hänsyn till miljömålen och vara både yt-, energi- och kostnadseffektivt.

I denna översiktsplan har sju mål formulerats som avser främja en hållbar utveckling av Sollentuna. Målen utgår ifrån globala, nationella och regionala mål och de lokala utmaningar som Sollentuna har vad gäller tillväxt och fysiska förutsättningar.

Attraktiv bebyggelse och stadsmiljö

En attraktiv bebyggelse innebär att byggnader, kvarter, gårdar, gator, torg och parker är planerade på ett sätt som skapar en god och hälsosam livsmiljö. Förtätning ska ske främst i kollektivtrafiknära lägen vid tågstationerna, i Väsjön och i lokala centrum. Framför allt planerar kommunen för stadsutveckling med samlad kvartersstruktur i de fem stadsutvecklingområdena, Helenelund, Tureberg, Södra Häggvik, Rotebro och Väsjön. I stadsutvecklingsområdena finns det goda förutsättningar att skapa en hållbar stadsstruktur med en blandad stadsväv som underlättar att kunna leva ett hållbart vardagsliv. En attraktiv bebyggelse främjar möten mellan människor, inte bara inom kvarteren utan även inom kommundelen och mellan kommundelar. Utvecklandet av prioriterade stråk med sammankopplande stadsgator är ett medel för att uppnå det. Mark ska användas yteffektivt och energieffektivt där biologisk mångfald och ekosystemtjänster integreras i bebyggelsen. En attraktiv bebyggelse har både tätare bebyggelse vid goda kollektivtrafiklägen där det finns service och glesare villaområden med uppvuxna trädgårdar med viktiga funktioner både för ekosystem och för upplevelsevärden. Genom att optimera användningen av befintlig infrastruktur undviks kostnader för ny och kostsam infrastruktur. En attraktiv bebyggelse skapar långsiktiga markvärden och ökar kommunens attraktivitet och konkurrenskraft.

Effektivt transportsystem

Ett effektivt transportsystem är nödvändigt för att boende, företagare och besökare ska klara sina transporter i kommunen. En grundprincip vid all stads- och trafikplanering i Sollentuna är enligt kommunens trafikpolicy att skapa högsta möjliga tillgänglighet för invånare, besökare och näringsliv. Effektivitet och tillgänglighet skapas genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag. Det innebär gång först, sedan cykel därefter kollektivtrafik, nyttotrafik och sist biltrafik. Gång, cykel och kollektivtrafik är trafikslag som främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet för barn, äldre och låginkomsttagare, samtidigt som det minskar buller, utsläpp och luftföroreningar från såväl avgaser som partiklar från däck och asfalt.

Trygghet i den fysiska miljön

För att skapa en välintegrerad och sammanhållen stad, där olika människor kan korsa varandras stråk i vardagen och därigenom öka förståelsen för varandra, ska det finnas en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer för alla människor – oavsett ålder, bakgrund, ekonomiska förutsättningar, funktionshinder, familjekonstellation eller annat. Det behöver också finnas en blandning av och strategisk placering av målpunkter där olika grupper kan se varandra och mötas för att stärka sammanhållning och trygghet. Gestaltningen av de allmänna ytorna ska utgå från att skapa socialt hållbara miljöer som är attraktiva och välkomnande för alla. Gaturum som är anpassade och inbjudande för gående ger mer befolkade rum som ökar trivseln och känslan av trygghet i stadsrummen.

Plats för näringsliv

Näringslivet är en viktig del i Sollentunas utveckling. För att skapa attraktiva miljöer för företag att verka i, och ta tillvara deras potential att skapa närvaro i stadsrummet, ska de så långt som möjligt integreras med övriga funktioner i staden med närhet till kollektivtrafik och service. Att skapa plats för näringsliv innebär att det ska finnas många olika typer av lokaler i många olika lägen i kommunen. Befintliga företag ska kunna expandera och nya ska kunna etablera sig. Besöks- och kunskapsintensiva företag ska kunna hitta kontor och lokaler i gatuplan i centrala kollektivtrafiknära lägen, det ska finnas plats i strategiska lägen för serviceföretag medan tillfälliga företag ska kunna hitta enklare lokaler. Plats för näringsliv innebär också att störande och ytkrävande verksamheter som inte kan kombineras med bostäder ska erbjudas lämpliga ytor. För att använda marken väl och skapa fler kvaliteter som medverkar till stadsutvecklingen kan de eventuellt kombineras med andra funktioner som gör att dessa platser blir mer befolkade och upplevs som tryggare.

Närhet till skola och fritid

Närhet till skola och fritid innebär att det i varje kommundel ska finnas tillgång till skola, förskola, idrott, kultur, lekplatser, parker och andra fritidsanläggningar. Det ger Sollentunaborna tillgång och närhet till den kommunala service som de behöver i vardagen utan att behöva göra långa resor. Detta skapar också lokala gemensamma mötesplatser där kommuninvånarna kan ses i vardagen.

Urban grönstruktur

Det ska finnas en integrerad grönstruktur i staden, en så kallad urban grönstruktur. Den innefattar alla grönytor, parker och naturmark som ligger i närhet till bebyggelsen och innebär att dessa bidrar till en mångfald av värden. Genom att utveckla lokala parker och behålla lummiga villaträdgårdar skapas en integrerad grönstruktur som främjar god hälsa, rekreation, lek och andra ekosystemtjänster såsom luftrening, dagvattenhantering och förutsättningar för en mångfald av växt- och djurliv. Detta skapar också många olika typer av offentliga mötesplatser där människor kan mötas på lika villkor och kan återhämta sig i en lugn miljö.

God vattenhantering

En god vattenhantering innefattar allt från en hållbar hantering av dagvatten till klimatanpassning och främjande av sjöars och grundvattens kvalitet. Det är också viktigt för att uppnå god dricksvattenkvalitet, minska risken för översvämningar, minska spridning av miljögifter, bidra till och minskad övergödning. Hållbar dagvattenhantering med flödesreglering och rening från föroreningar och gödande ämnen är avgörande för att hantera klimatförändringar och för att stärka vattnens ekosystemtjänster. För att uppnå det behövs bland annat ytor i stadsbygden som kan översvämmas utan att det blir problem.





ALLMÄNNA INTRESSEN

Allmänna intressen är de intressen som i princip angår alla i kommunen eller regionen. Enskilda intressen är till exempel den privata markägarens intresse att exploatera sin mark på ett visst sätt. Kommunens översiktsplan ska endast behandla och sammanväga allmänna intressen. Riksintressen är enligt miljöbalken intressen som har nationell betydelse för bevarande eller nyttjande. Kommunen ska i översiktsplanen redovisa hur kommunen anser att riksintressena ska tillgodoses. När riksintresseanspråk pekas ut av statliga myndigheter måste hänsyn tas både till befintlig miljö och till planerade förändringar. Avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen är en av de största utmaningarna för en växande kommun som Sollentuna och hanteras konkret i detaljplaneläggningen.

BEBYGGELSEUTVECKLING OCH GESTALTNING

Hållbart, vackert och funktionellt

Stadsutvecklingen går i hela landet mot den mer täta, blandade staden konstaterar Boverket i sin rapport *Rätt tätt* (2016). Vår moderna stadsmiljö kommer att se annorlunda ut på sikt. Sollentuna ska i sin planering sträva efter att bli estetiskt rikare, mer uttrycksfull, tryggare och långsiktigt hållbar. Med en hög takt i byggandet är det viktigt att staden som miljö också förstås som ett verktyg för att skapa värden för människor. Sollentuna befinner sig i ett epokskifte, centralt pågår en utbyggnad av stadskvarter som mer för tankarna till kvarterstäderna i centrala delar av grannkommunerna i söder än till den traditionella bilden av förorten. Det som nu sker är resultatet av en medveten strategi sedan mitten av 1980-talet att förtäta områdena runt Sollentuna, Häggviks och Rotebros stationer. Samtidigt är det viktigt att värna de kulturhistoriskt intressanta delarna av kommunen, liksom de äldre villamiljöerna. Även delar nära störande trafikstråk som E4 och järnvägen som ligger i centrala lägen måste ses över för möjlig förtätning och effektivare markanvändning. Där ska en säker och hälsosam miljö säkerställas och ofta kan bebyggelse användas för att skapa det.

Trygg och socialt inkluderande stadsbygd

Tillgången till inbjudande och trygga platser som är tillgängliga för alla – och som inte begränsar på grund av till exempel ålder, kön eller funktionsvariation – är grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle. Den fysiska planeringen kan skapa rumsliga förutsättningar för det. Sollentunas rumsliga och socioekonomiska uppdelning skapar behov av strategiskt placerade målpunkter som kan fungera som mötesplatser i olika delar av staden. Att tillgodose unga och äldres behov på en och samma plats kan möjliggöra möten mellan generationer. Platser för kultur, kunskap och kreativitet är viktiga delar i en inkluderande stadsbygd. Arena Satelliten, Arena Edsberg, Arena Rotebro och biblioteken är bra exempel på sådana platser idag.

Alla kommundelar behöver erbjuda bra utomhusmiljöer för barn och unga där de får ta plats för rörelse och lek. Det är en viktig att skapa möjligheter till vardagskontakt med naturen och att barn kan röra sig fritt och säkert genom sina hemmakvarter.

Det är också viktigt att planera för de äldres behov av framkomlighet, fysisk aktivitet och rekreation. De ska enkelt kunna ta del av idrotts- och kulturliv.

Funktionsvariation ska inte vara begränsande för människors möjligheter att ta del av stadens kvaliteter. Med grund i kommunens tillgänglighetsarbete ska frågor om funktionsrätt och framkomlighet för alla komma in tidigt i planeringen.

Den fysiska planeringen bidrar till trygghet genom god planering av bebyggelse, grönområden, gator och gångstråk. Det är viktigt att både boendemiljöer och allmänna platser är välskötta och har en genomtänkt ljussättning. Genom att undvika trånga rum samt passager och skapa en levande stadsmiljö med utrymme för mångsidig användning ökar tryggheten. Viktiga utgångspunkter för en god stadsplanering är:

- En blandning av bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter ger kommundelar som är befolkade dygnet runt.
- Gator och gångstråk binder samman platser dit människor lätt ska kunna ta sig och som inbjuder till promenader och cykling. Gatunätet byggs så att återvändsgränder undviks.
- Det offentliga rummet är inkluderande och inbjudande, alla ska känna sig välkomna.
- Det finns en god kontakt mellan byggnader och gångstråk så att boende ser dem som rör sig ute och att dessa kan påkalla uppmärksamhet.
- Skalan upplevs som trivsam i bebyggelsen. Det betyder en huvudsaklig byggnadshöjd om 4-5 våningar i den tätare stadsbebyggelsen och 2 våningar i villabebyggelsen. Högre hus kan i undantagsfall förekomma för att markera knut- och målpunkter liksom om platsen tillåter det. Det är viktigt med en nedtrappning i våningsantal där stadsbebyggelse och villabebyggelse möts.
- Överskådliga uterum och entréer placeras mot gata, inga gömda prång eller mörka vrår.
- Ljussättning och belysning är genomtänkt.
- En tydlig gräns mellan privat och offentlig mark skapar zoner som bidrar till trygghet och klara ansvarsgränser för skötsel.
- Byggnadsmaterial har använts som underlättar skötsel och inte inbjuder till skadegörelse





Kvarter och gator

Stadens grundläggande element är kvarteret, gatan, torget och parken. Delarna är sinsemellan oskiljaktiga om staden ska fungera. Stadens offentliga rum ska vara tillgängligt för alla. Inom kommunens stationsnära tätare delar bidrar en blandning av verksamheter, service och arbetsplatser till befolkade och attraktiva stadsmiljöer. Kvarteret är i grunden den privata delen i stadsväven av gator och torg, som efter stadens riktlinjer kan exploateras. Historien visar att för det mesta är storleken på kvarteren likartad, oavsett om det handlar om villakvarter i Töjnan eller täta stenstadskvarter i exempelvis Köpenhamn. Gränsen mellan det privata och offentliga måste alltid vara tydligt gestaltad för att det offentliga rummet ska uppfattas som allmänt tillgängligt. Konstnärlig gestaltning kan bidra till att öka attraktiviteten i det offentliga rummet. Kvarterens bebyggelse ska ha entréer från gatan. De mer slutna stadskvarter som växer fram när Sollentuna förtätas ska ha en grönskande gårdssida, skyddad från gatans och omgivningens buller.

När gator utformas utifrån kommunens trafikstrategi som prioriterar gående kan de lättare kopplas till stadslivet på torg och i parker. Träd och annan växtlighet utmed gatorna höjer inte bara upplevelsevärdena, de bidrar även med flera ekosystemtjänster. De binder hälsofarliga partiklar, bidrar till skugga varma sommardagar, jämnar ut luftfuktigheten genom att absorbera och avge fukt, fördröjer och i viss mån renar dagvatten, och påverkar genom lövverket intrycket av buller m.m. Det ledningsnät som fordras för att försörja kommunen med allmänna VA-tjänster (vatten och avlopp) och energi tar plats under gatan och behöver noggrant samplaneras med plats för gatuträd och annan grönska. Behovet av ledningar för dagvatten kan reduceras med ytliga och/eller fördröjande dagvattenlösningar, såsom ”regnträdgårdar”.

Parker, torg och gröna gaturum

En fortsatt förtätning i stadsutvecklingsområden och de centrala kommunikationsnära delarna av kommunen innebär att vissa nya grönytor kan behöva tas i anspråk. Det behöver också skapas grönytor eller snarare multifunktionella parker. I områden där det är eller kommer att bli brist på den dagliga tillgängligheten till park och natur vid större bostadsexploateringar kan delar av privat fastighetsmark behöva bli park. Dessutom behöver gaturummet bidra till att överta delar av grönytornas traditionella funktioner. Ett ökat tryck på allmänna platser och parker kräver också effektiv drift och underhåll.

Parker och torg är offentliga rum som ska erbjuda inkluderande och stimulerande miljöer som lockar alla invånare. Stadslivets intensitet skapar ett stort behov av parkens och naturens lugnande effekt. Parken har flera funktioner som en plats för lek, promenader, natur-och kulturupplevelser, utflykter. Parken kan fungera som en rofylld oas, bidra till individens behov av avskildhet, kontemplation med mera. Mångfunktionalitet i parkerna ska eftersträvas utifrån platsspecifika syften och för att gynna biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster.

Träd i gatumiljöer kan tjäna som spridningskorridorer för växter och djur. Val av arter av allétäd ska spegla behov av att stärka grönstrukturen. Om byggnader förses med växtklädda skärmtak, terrasser eller tak, kan dessa bli refuger för olika arter. Vildbin är en artgrupp som är viktiga för biologisk mångfald och pollinering och som skulle kunna trivas i dessa miljöer om de utformas rätt. Vegetationsklädda byggnader blir sätt att skapa biologisk mångfald, men kan även bidra till en bättre hantering av dagvatten, vara temperaturutjämnande, absorbera luftpartiklar och reducera bullerreflexer.

Landmärken och höga hus

För att markera viktiga platser i Sollentuna, framför allt i kommundelscentra, kan utmärkande konstverk, verksamheter eller höga byggnader vara aktuella. Höga byggnader kan och ska där de uppförs, tillföra kvaliteter som inte uppnås på annat sätt, som ökad täthet, sociala och kulturella värden samt en högkvalitativ arkitektur som motiverar att de exponeras för ett större omland. Höjden på byggnaderna ska relateras till varje enskild plats. Varje högre byggnad ska studeras så att de inte bidrar till ett blåsigt och allmänt försämrat mikroklimat i dess närmiljö. De platser som lämpar sig bäst för höga hus är kring Helenelunds, Sollentunas och Häggviks stationer. Högre hus än de rekommenderade 4-5 våningar kan på vissa platser vara lämpligt som skydd mot buller och luftföroreningar från väg och järnväg.

Levande kommundelscentrum

Kommunens kommundelscentrum .finns vid de fem pendeltågsstationerna Rotebro, Norrviken, Häggvik, Sollentuna och Heleneund, samt i Edsberg och Sjöberg. De har utvecklats under andra halvan av 1900-talet, präglade av den tidens ideal. Då var zonplaneringens teorier vedertagna, med öar av flerbostadshus kring en kommunikationspunkt med service och handel. Mellan dessa inåtvända öar skapades ofta mellanrum präglade av verksamhetsområden och trafikleder. En konsekvens var att utbytet mellan närliggande kommundelar ofta var låg – trots en fysisk närhet upplevdes inte tillgängligheten som hög. Sollentunas tillväxt kommer huvudsakligen att ske genom att kommunen ”växer inåt”,



inom redan exploaterade områden och i stråken mellan öarna. Dessa prioriterade stråk länkar samman åtskilda områden och är en stor del av Sollentunas tillväxtpotential. Genom att länka samman närliggande kommundelar kommer målpunkter och samlingsplatser samt serviceutbud fler till del. Sollentunas viktigaste förtätningsområden kommer även fortsättningsvis att vara de centrala delarna i Tureberg, Helenelund, Södra Häggvik, Edsberg och under längre tid Väsjön och Rotebro. Varje kommundelscentrum ska ha ett huvudtorg. Det kan kompletteras med sekundära torg av annan karaktär. Torget är stadens ”vardagsrum”, platsen där det är naturligt att stanna upp, mötas, få oväntade intryck, reflektera och diskutera. Torgens grönska är allt från träd, till planteringar, blomkrukor och till och med torghandelns grönsaker och blommor. Torg kan vara av olika storlek, olika typer av vegetation och karaktär. På torgen kan det även förekomma aktiviteter och tillfällig försäljning.





Villastaden

Lika viktigt som att utveckla den täta staden i de centrala delarna, är att Sollentuna bevarar den prägel av villastad som växte fram under nittonhundratalets första hälft. Villastadsdelarna har tidigt fått fungerande struktur i form av gator och kvarter. Strukturen är robust (i kvartersformen mycket lik stenstaden) och beständig, trots senare årtiondens avstyckningar och förtätningar. Däremot kan den gröna lummigheten som präglar områdena särskilt under den ljusa tiden av året, förstöras av en alltför stark förtätning. Öppenheten och den gröna lummighetens värden är inte enbart visuella, de ger också förutsättningar för gott lokalklimat, god vattenbalans, biologisk mångfald mm.

Det är av stor vikt att balansen mellan bebyggelse och den gröna lummigheten bibehålls vid förtätningar inom alla områden med villakaraktär. Större tomter erbjuder generellt bättre förutsättningar för detta men fastigheters läge, form och innehåll kan också vara avgörande. Jämför svårigheten att på ett bra sätt dela en kraftigt kuperad fastighet som är djup och smal och har ett centralt placerat bostadshus samt karaktärsgivande flerhundraåriga ekar med förutsättningarna på en fastighet som är kvadratisk och plan, till stor del asfalterad, och där den befintliga byggnadenfinns i tomtens ena hörn.

För att efterleva kommunens miljö- och klimatpolicy vad gäller resurshushållning och minskad klimatpåverkan, bör kommunen i regel inte medge förtätningar vilka förutsätter rivning av befintliga funktionella bostadshus.

Av tradition utgörs villabebyggelse av enbostadshus. I dessa har lagstiftaren sedermera gjort det möjligt att inreda ytterligare en bostad. Antalet bostäder i huvudbyggnaderna är inte i sig avgörande för upplevelsen av villaområden, men med ökat antal bostäder följer bl.a. krav på ökat antal bilparkeringar och ibland möjlighet till bygglovsbefriade tilläggsbyggnationer, vilket kan påverka lummigheten alltför negativt. Därför bör enbostadstraditionen utgöra norm även fortsättningsvis.

Beslut som möjliggör förtätning i områden med villakaraktär (bygg- och marklov, detaljplaneläggning och lantmäteriförrättningar) ska därför beakta fastighetsstorlek och form, terrängförhållanden och befintlig vegetation, placering av bebyggelse samt andel grönyta tillgänglig för infiltration av dagvatten. Vid behov ska besluten även reglera ovanstående för att säkra villaområdenas karaktär med god balans mellan bebyggelse och grön lummighet samt för att skydda särskilda värden så som de redovisas i kulturmiljöplanen och planen för urban grönstruktur.

Tomter under 800 kvadratmeter (exklusive skaft) bör inte tillkomma generellt, men kan prövas vid detaljplaneläggning av ett större område eller kvarter intill huvudstråk, centrumbildningar och målpunkter. Särskild hänsyn ska tas till befintlig karaktär och vegetation och bebyggelsen ska styras medvetet bl.a. vad avser storleken på byggrätten och placering av byggnader.



Foto: Susanne Kronholm - Johnér

Småskalig närservice kan vara en viktig del av villastadens karaktär. Lokalt baserad service innebär, förutom miljömässiga fördelar, också en ökad tillgänglighet. Småskalig närservice finns också ofta angiven i äldre planer från områdenas tillkomst på tjugo- och trettiotalet, men har inte alltid blivit genomförda.

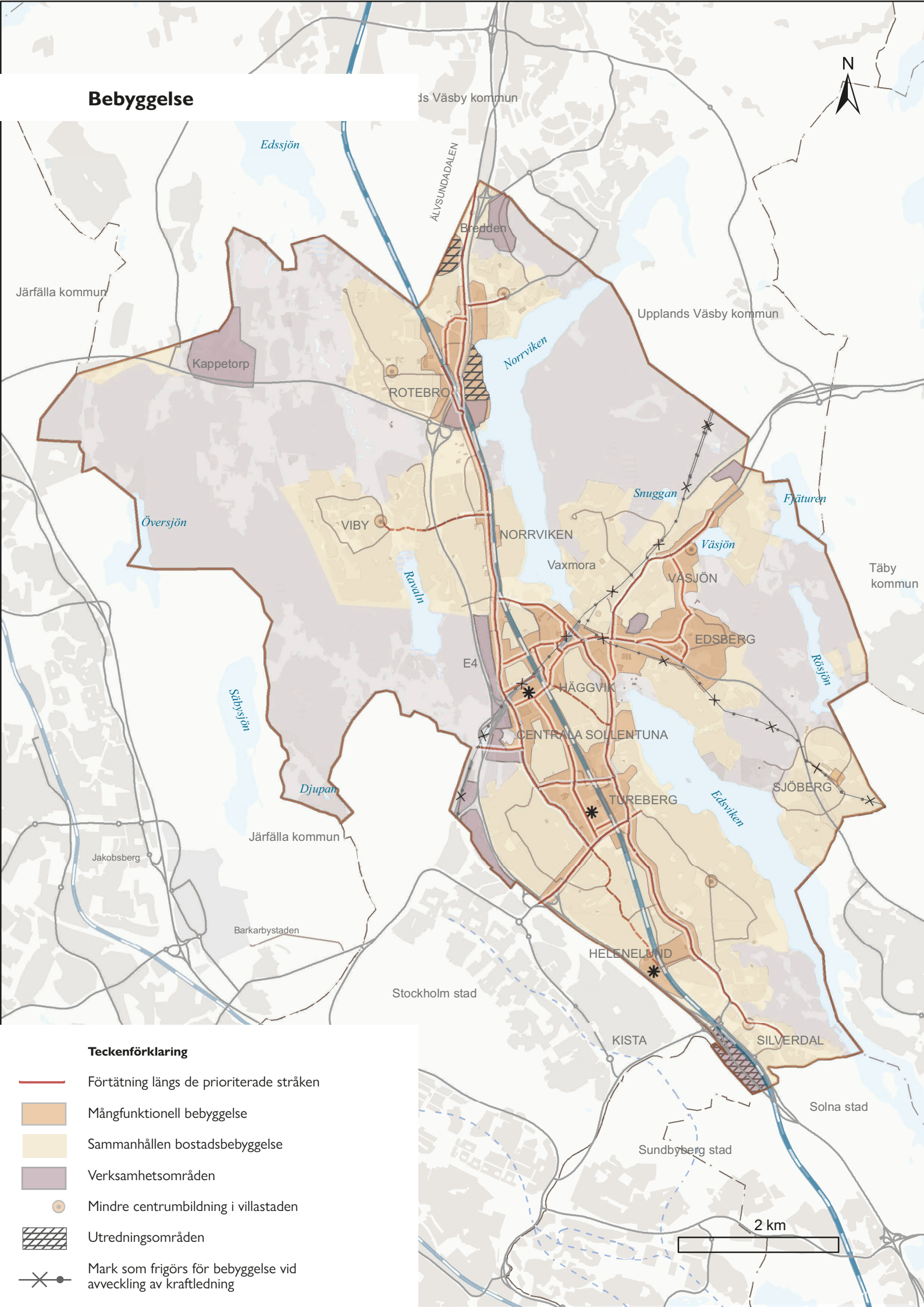
I mångt och mycket är det fastighetsägarnas ansvar att själva värna karaktären på fastigheten. Kvartersstrukturen bygger grunden. Här följer några enkla regler som ytterligare bidrar till att behålla våra vackra villaområden:

- Tomterna ska ha en tydlig gräns mot gaturummet med vackra häckar, enkla staket eller mycket låga murar i vissa fall.
- Plank mot gatan ska undvikas, utom i undantagsfall mot större vägar av bullerskäl.
- Gatumiljöernas småskaliga karaktär i villastaden ska bevaras.
- Garage och andra sekundära byggnader ska inte dominera över huvudbyggnader eller framträda markant i gaturummet.
- Nya byggnader ska anpassas till tomtens naturliga topografi. Detta blir särskilt viktigt när tomtstorlekarna blir mindre.
- Den gröna lummigheten ska värnas. Uppvuxna träd som behöver tas bort ska ersättas med nya träd.
- Radhus och sammanhållna grupper av enfamiljshus kan kontinuerligt förändras, men det ställer krav på att varje förändring bidrar positivt till helhetsupplevelsen av gruppen av hus.
- Ett arkitektoniskt sammanhållet och harmoniskt gaturum skapar större individuell frihet på den privata sidan av husen.

Riktlinjer bebyggelse

- Förtätning ska ske i de bästa kollektivtrafiknära lägena. Störst potential för förtätning finns i centrala Sollentuna (Tureberg) Helenelund och Häggvik (främst omvandling av södra Häggvik). Det är viktigt att stärka den regionala stadskärnan och stärka underlaget för pendeltåget. I Norrviken kan kompletteringar ske. I Rotebro bör kompletteringar ske först i centrum.
- Edsberg och Väsjön växer samman och sportfältet utgör en central mötesplats i området.
- Ny bebyggelse ska blanda och integrera bostäder och arbetsplatser, upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar, bostadstyper, nytt och gammalt, särskilt i stadsutvecklingsområdena och utmed de prioriterade stråken.
- En trivsam skala i bebyggelsen. Det betyder en huvudsaklig byggnadshöjd om 4-5 våningar i den tätare stadsbebyggelsen och 2 våningar i villabebyggelsen. Högre hus kan i undantagsfall förekomma för att markera knut- och målpunkter liksom om platsen tillåter det. Det är viktigt med en nedtrappning i våningsantal där stadsbebyggelse och villabebyggelse möts.
- Ny bebyggelse utformas för långsiktig hållbarhet, med hänsyn till miljö, hälsa och barnperspektivet. Buller, luftföroreningar, förorenad mark och risker med farligt gods ska beaktas, utredas och vid behov åtgärdas.
- Besöks- och kunskapsintensiva verksamheter och kreativa näringar lokaliseras nära turtät kollektivtrafik så att de kommer flest människor till del och uppmuntrar hållbara färdsätt.
  Förtätning i villabebyggelse ska ske med stor hänsyn till dess karaktär, med bevarad balans mellan bebyggelse och grön lummighet.
- Tomter under 800 kvadratmeter medges ej generellt, utan prövas endast vid detaljplaneläggning av ett större område eller kvarter intill huvudstråk, centrumbildningar och målpunkter. Särskilda värden, så som de redovisas i kulturmiljöplanen och planen för urban grönstruktur, ska värnas.
- I områden som saknar detaljplanebestämmelser om byggrätt och minsta tomtstorlek ska följande generella riktlinjer tillämpas: Byggnadsarean maximeras till 1/5 del av tomtytan, dock högst 200 kvadratmeter byggnadsarea (BYA). Huvudbyggnad får innehålla högst två bostadslägenheter. Inom byggnadsrätten ska minst en taktäckt biluppställningsplats rymmas. För tomtstorlek gäller riktlinje ovan samt enligt avsnitt om kulturmiljö.
- Bebyggelsens klimatpåverkan behöver begränsas för att nationella och globala klimatmål ska kunna nås. Klimatpåverkan kan begränsas genom att välja byggnadsmaterial med lmed låg klimatpåverkan och på så sätt värna den kolinlagring och det kollager som finns i marken. Generellt är det därför viktigt att ta till vara befintliga byggnader, återanvända byggnadsmaterial och behålla grönytor.

Bebyggelse



Teckenförklaring

- Förtätning längs de prioriterade stråken
- Mångfunktionell bebyggelse
- Sammanhållen bostadsbebyggelse
- Verksamhetsområden
- Mindre centrumbildning i villastaden
- Utredningsområden
- Mark som frigörs för bebyggelse vid avveckling av kraftledning



BOSTADSBYGGANDE OCH SAMHÄLLSSERVICE

Långsiktig bostadsförsörjning

Att ge människor möjlighet till en egen bostad finns inskrivet i FN:s deklaration om mänskliga rättigheter och i Sveriges grundlag. Det är en avgörande fråga för tilliten till samhället som i sin tur är en förutsättning för trygghet, välfärd och tillväxt. Det är inte kommunen som genom sin översiktsplan löser den stora frågan, men kommunen har ett stort ansvar för att genom en klok och långsiktig markanvändningsplanering skapa goda förutsättningar för bostäder för så många som möjligt. Idag byggs i Sollentuna ca 400 bostäder per år. I Sollentuna ska det långsiktigt kunna byggas 500 bostäder om året, med möjlighet att under perioder av stor efterfrågan komma upp i 700. Den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) bedömer behovet vara i samma storleksordning (450 – 700).

Bostäder byggs på helt marknadsmässiga villkor. Det är alltså hushållens betalningsförmåga och inte befolkningsökningen som huvudsakligen styr efterfrågan av bostäder. För flerbostadshus har byggandet dominerats av bostadsrätter och byggandet av hyresrätter har legat på en låg nivå samtidigt som hyreskostnaden i nyproduktion är hög. För möjligheten att söka en ny lägenhet är det inte bara förmågan att betala hyra som avgör utan även behovet av kapital för att investera i en ny bostad. Det innebär att en stor del av dem som står för befolkningsökningen idag, unga och nyanlända, har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden. Rörligheten är också dämpad av olika inlåsningseffekter. En omsvängning mot hyresrätter och en stor andel smålägenheter har skett sedan slutet av 2010-talet. Det är dock viktigt att lägenhetssammansättning inte blir för ensidig.

Sollentuna har sedan länge en god planberedskap. Det skapar förutsättningar att i den fortsatta planeringen inrikta arbetet mot projekt med goda förutsättningar för genomförande. Att bygga hyresrätter ger kapitalsvaga grupper möjlighet att komma in på bostadsmarknaden. Planeringen bör inriktas på att utveckla den mark kommunens egna allmännyttiga bostadsbolag äger. Utbyggnaden bör styras mot områden med utbyggd infrastruktur där gatukostnaderna blir låga, vilket i förlängningen påverkar hyreskostnaden. Det är viktigt att i alla bostadsprojekt förstärka och tillskapa de kvaliteter som efterfrågas på bostadsmarknaden: gångavstånd till bra service; gångavstånd till vatten; parkytor; sammankopplat gatunät; närhet till spårtrafik; kvarter med egna gårdar. När kommunen äger marken bör markanvisningar kompletteras med villkor att utbyggnaden ska starta inom viss tid, och som inbjuder till byggande av blandade upplåtelseformer.

Kommunal service

Kommunal service i form av barnomsorg, grundskolor, äldreomsorg, kultur och idrott liksom annan service bör finnas inom varje kommundel och kunna nås till fots eller med cykel.

I takt med en ökande befolkningsmängd ökar också antalet barn i förskole- och skolåldern som behöver plats i skolor och förskolor. Även antalet äldre förväntas öka liksom behovet av boenden för särskilda grupper. Detta kommer på sikt generera ett ökat behov av förskole- och skollokaler, lokaler för för olika vård- och omsorgsbehov samt lokaler och ytor för kultur, idrott samt verksamhet för barn och unga.

En stor del av den mark som planläggs och utvecklas i Sollentuna idag är privatägd. Tillgången till kommunalägd exploateringsbar mark är begränsad, framför allt i de centrala delarna. Att planera för kommunal service när marken är privatägd ställer andra krav än när kommunen förfogar över marken. Det är viktigt att i tidigt planskede involvera fastighetsägarna i processen och uppmärksamma dem på att det kan finnas ett behov av samhällsservice. I varje ny detaljplan som genererar möjlighet att bygga bostäder ska tillräckliga utbyggnadsmöjligheter för förskolor och skolor behandlas. Behovet ska beskrivas och om det bedöms nödvändigt ska förutsättningar skapas, i detaljplan och överenskommelser, för att lämpliga lokaler ska kunna uppföras.

Byggandet av nya bostäder är svårt att förutse. Färdiga detaljplaner leder inte automatiskt till att byggrätterna utnyttjas och framförallt inte till ett svar på frågan när de utnyttjas. Detta gör det svårt att förutse behovet av både skolor och förskolor. Det är dessutom önskvärt att i varje kommundel tillgodose önskemål om ett blandat utbud av skolor och förskolor både i kommunal och i privat regi.

Tillgängliga vård- och omsorgsboenden

Vård- och omsorgsboenden och bostäder för olika målgrupperska ska planeras in och integreras i den övriga bebyggelsen. Placeringen av bostäderna ska ta hänsyn till att de boende har olika behov. Bostäder bör finnas centralt belägna, inrymmas på platser med småskalig närservice i villastäderna samt i naturnära miljöer. Ett varierat bostadsbestånd ska eftersträvas. Ett varierat bostadsbestånd kan i högre grad uppfylla individers önskemål och öka social gemenskap och trygghet. Samtlig ny bebyggelse bör tillgodose behovet av på god tillgänglighet. Vård- och omsorgsboenden kan med fördel placeras nära parker eller grönområden och kollektivtrafik. Tillgängliga promenadvägar med bänkar kan förstärka möjligheten för boende att ta sig ut. Närhet till kollektivtrafik gör att personal och besökare lätt tar sig till och från boendet och underlättar även för de boende i de fall de boende själva kan resa med kollektivtrafiken. Omsorgboenden nära parker ger också den positiva effekten att platsen får hög närvaro av boende, personal och besökare.

Utbud av skolor och förskolor

Skolan behöver ges en central placering i staden, nära bostäder och bra kollektivtrafik. Skolan är även en mötesplats som berikar stadsmiljön. Det är dock svårt att hitta lämpliga platser i den befintliga miljön. Finns det inte lämpliga platser för nya skolor kan bostadsbyggandet behöva begränsas. Därför är planeringen av nya skolor helt avgörande för kommunens utveckling. Att hitta lämpliga ytor för skolor och förskolor med tillhörande gårdar är en stor utmaning. Samnyttjande av parker, grönområden och förskole- och skolgårdar kan på vissa platser vara en lösning. Förskolor ska placeras och utformas så att barnen har tillgång till en egen förskolegård. Det är viktigt att det avsätts tillräckligt med mark för att kunna erbjuda en rymlig, variationsrik och pedagogiskt utmanande utemiljö som helst ska kunna användas som natur- och parkmark för rekreation och andra ekosystemtjänster när förskolan är stängd. Storleken bör i möjligaste mån följa Boverkets rekommendationer.



Foto: Maskot bildbyrå AB - Johnér



Foto: Maskot bildbyrå AB - Johnér



Foto:Susanne Kronholm - Johnér







Idrottsplatser och nära spontanidrott

Ett tätare Sollentuna ställer också krav på att idrott och fritid får sina anspråk tillgodosedda.

De bostadsnära parkerna ska ha utrymme för spontanidrott. Samtidigt är idrotten idag organiserad från tidiga år och behovet av moderna anläggningar för föreningsdrivna aktiviteter är stort. Skolidrott och spontanidrott bör tillgodoses med s.k. näridrottsplatser.

Det är viktigt att i planeringen bevaka framtida behov av mark för olika typer av anläggningar. I takt med en ökande befolkning kommer efterfrågan öka även på större idrottsanläggningar som exempelvis simhall, ishall eller ridanläggningar.

Motionsspår

Idag finns det motionsspår vid Rösjön, Tegelhagen, Ravalen, Fyndetskogen och Lillskogen. Då många föredrar att motionera nära hemmet och i bebyggd miljö, bland annat av trygghetsskäl, bör motionsslingor integreras i bebyggelsen när nya områden planeras. Sådana skyltade slingor kan omväxlande gå längs gångbanor och i parker och mindre grönområden.

Edsvik

Edsvik har en stor kulturell och kulturhistorisk betydelse för kommunen och tillgängligheten till slottet och parken är viktigt för rekreation och upplevelser. Edsvik fungerar som mötesplats över generationsgränserna och för invånare från hela kommunen. Utredningar kopplade till utvecklingen av området slår fast att satsningar i området bör göras som skapar aktiviteter och infrastruktur som lockar en bred målgrupp.

Riktlinjer bostadsbyggande och samhällsservice

- Bostadsbyggandet ska följa kommunens Riktlinjer för bostadsförsörjning.
- En blandning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar ska eftersträvas.
- Bostadsbyggnadsprojekt måste beakta behov av samhällsservice
- Kommunal service, skolor, förskolor och omsorgsboenden planeras efter långsiktiga behov med god tillgänglighet för invånare och kollektivtrafik.
- Näridrottsplatser utvecklas i varje kommundel för skolidrott och spontanidrott.
- Idrotts- och fritidsanläggningar utformas för att möjliggöra samutnyttjande mellan olika verksamheter och omgivande bebyggelse.



Foto: Maskot bildbyrå AB - Johnér

NÄRINGSLIV, SERVICE

Tillväxt i verksamhetsområden

År 2019 fanns cirka 26 000 förvärvsarbetande med arbetsplats i kommunen och 7 700 företag i Sollentuna. Antalen ökar i takt med befolkningstillväxten. Den snabba tillväxten ställer höga krav på tillgång till mark och lokaler. När ett företag väljer en plats för sin verksamhet finns det ett antal funktioner som är särskilt intressanta, främst tillgänglighet och god tillgång till kommunikationer, marknader och arbetskraft. Även tillgång till olika typer av stadskvaliteter efterfrågas.

Stor efterfrågan på bostäder och allt högre markpriser gör att många ägare till centralt belägna verksamhetsfastigheter vill omvandla dem till bostäder. Tidigare har en vanlig utveckling varit att verksamheter då flyttar till mer perifera områden, och huvudsakligen bostäder tar över.

Vi kan idag se att mycket av verksamheterna i dessa arbetsområden är till stor nytta som lokal service i Sollentuna. Vi vet också att äldre lokaler med rimliga hyresnivåer har betydelse för att nya företag ska etableras. Därför är det viktigt att skapa förutsättningar för att bostäder och arbetsområden kan ligga nära varandra inom stadsstrukturen utan att stora konflikter uppstår.

Exploatörerna är sällan intresserade av att bygga en blandning av arbetsplatser och bostäder. Dessutom framförs ofta invändningar mot blandade användningssätt med hänsyn till risk för störningar. Det innebär att det vid omvandling är en utmaning att återskapa nya arbetsplatser. Det finns kvar ett antal verksamhetsområden i de centrala delarna av Sollentuna, bl a Edsbergs verksamhetsområde och Klasro. För att inte dessa arbetsplatsområden ska omvandlas till bostadsområden ska verksamhetsområdena vid planändring i första hand planläggas för utvecklad eller ny verksamhet. I vissa fall kan man även pröva andra användningssätt som bidrar till lokal service och liv på platsen under dagtid, t. ex. service, viss handel, kultur eller idrott. I särskilt centrala lägen, nära pendeltågsstation där ökad täthet är motiverad, som i Södra Häggvik och Centrala Rotebro, kan en komplettering med inslag av bostäder prövas. Vid omvandling av verksamhetsområden ska möjligheten att inrymma befintliga verksamheter i den nya bebyggelsen prövas.

De centrala områden inom kommunen som planläggs för bostäder ska så långt som möjligt blandas med icke störande verksamheter, t. ex. i bottenvåningar. Detaljplanerna i de centrala områdena bör därför föreskriva en blandning av bostäder och verksamheter. Det är viktigt att de lokaler som skapas kan efterfrågas av marknaden.

Störande och ytkrävande verksamheter ska lokaliseras till Hammarbacken, Bredden, Norrsätra, Kronåsen och Kappetorp.

Ett antal verksamheter i kommunen bedriver miljöfarlig verksamhet. Vissa verksamheter kräver skyddsavstånd, såsom drivmedelsstationer av säkerhetsskäl, Jästbolaget i Rotebro på grund av utmaningar med lukt samt bullrande verksamheter.

Gatunätet inom, och i kanten av, arbetsområden ska utformas med samma ambitioner som i övriga bebyggelseområden där bostäder dominerar. Gränserna mellan kvartersmark och gatumark utformas tydligt. Byggnader, låga murar eller andra gränser definierar gränsen istället för öppna ytor och stängsel. Detta leder till att gaturummet upplevs harmoniskt, utan att framkomlighet eller säkerhet försämras. Gatorna utformas med trädalléer. Med vackrare utformade gaturum kan arbetsområdena bli en införlivad del i stadsbygden och utvecklas som andra bebyggelseområden. Flera arbetsområden ligger i lägen mot större vägar. Där bör byggnaderna ta till vara dessa skyltlägen genom att visa upp en attraktiv arkitektur mot vägen. Samlad och enhetlig infartsskyltning och översiktsskyltar samt en i övrigt återhållen skyltning skapar större harmoni i områdena.



Verksamheter i tät bebyggelse

Tät blandad bebyggelse har lokaler för kommersiella och offentliga verksamheter integrerade i bebyggelsen. Det nnefattar dels lokaler i bottenvåning, dels lokaler i enskilda kontorshus. Analyser av kontorsmarknaden (Evidens, Spacescape 2015b och White 2013) visar att kollektivtrafiken är av avgörande betydelse för utvecklingen av kontorshyror och därmed efterfrågan på lokaler. I Stockholmsregionen kan upp till 74 % av kontorshyrorna förklaras bara med kollektivtrafik¬tillgängligheten, medan biltillgänglighet inte påverkar kontorshyrorna. Mark inom gångavstånd från kommunens spårstationer är således av största värde och vikt för näringsliv och kontorsföretag. Andra faktorer som påverkar kontorsefterfrågan är gångavstånd till service och andra arbetsplatser. Urbana verksamheter placeras bäst i kluster, noder och stråk med omväxlande flöden av boende och arbetande som passerar under dygnets timmar.

I studien *Ett framtidssäkrat Sollentuna (Spacescpape 2015a)* identifieras utbyggnadsmöjligheter att bygga 6 000 – 12 000 arbetsplatser i stationsnära lägen (inom 500 meter från spårstation). Med funktionsblandning kan samnyttjande av exempelvis parkeringsplatser underlättas. För att upprätthålla och utveckla lokal service behövs lokaler av olika utbud, form, storlek och hyra.

I tät bebyggelse ska behovet av lokaler för kommersiell service tillgodoses, i första hand i gatuplan längs centrala stråk och kring centralt belägna platser och torg.

Urbana handelsplatser

Handeln är en viktig del i kommunens attraktivitet, både lokalt och ur ett regionalt perspektiv. På samma sätt som arbetsområden är handelsområden en del av kommunen. Dessa måste därför införlivas i stadsbilden oavsett om det är på kort eller lång sikt. Därför är det viktigt att skapa förutsättningar för att bostäder och handel kan ligga nära varandra inom stadsstrukturen utan att stora konflikter uppstår. Gatunätet i kanten av, och inom, handelsområden utformas med samma ambitioner som i övriga bebyggelseområden där bostäder dominerar.

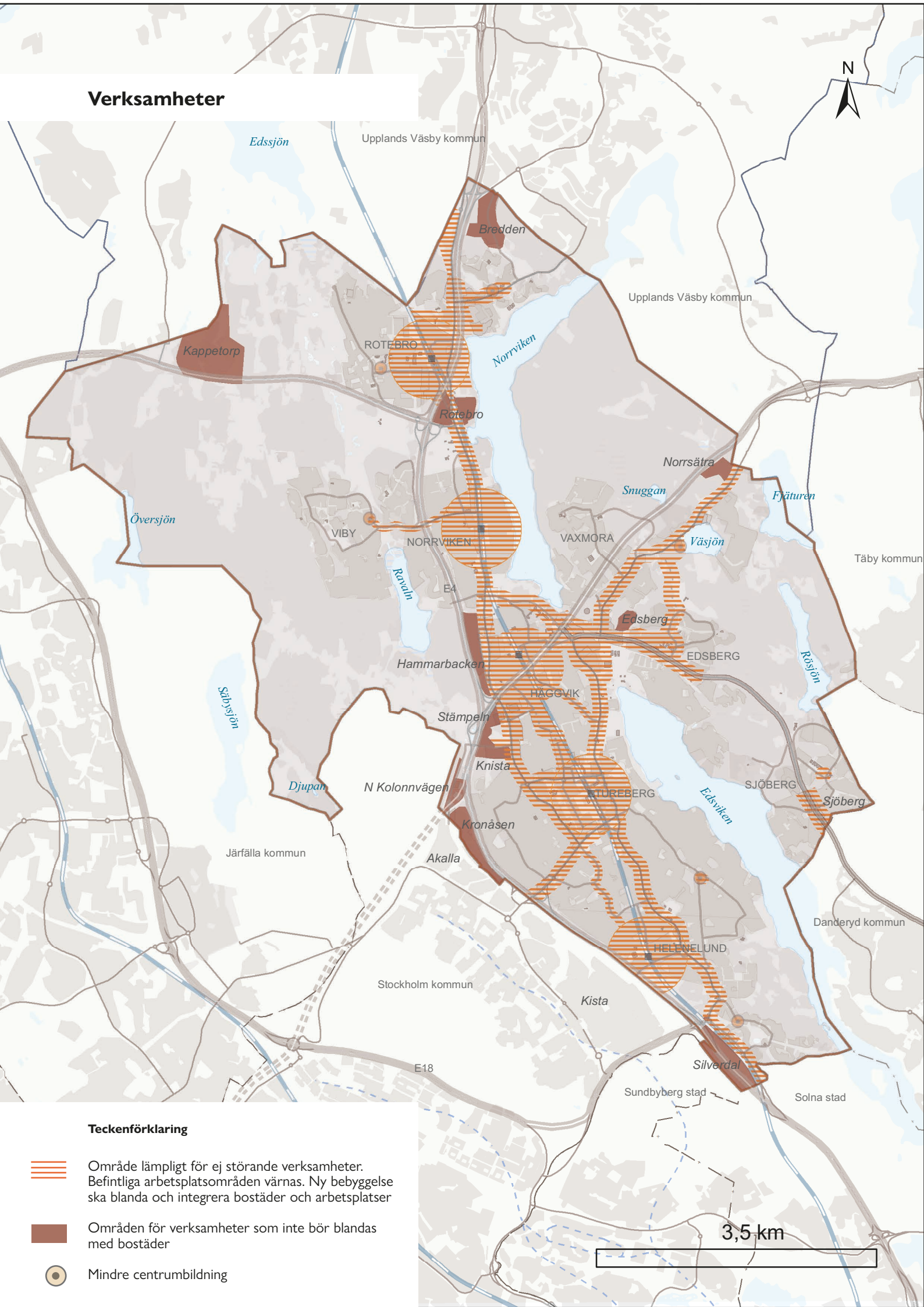
En kvartersstruktur är att föredra även i mer renodlade handelsområden. Genom att parkeringarna får tydliga och vackra gränser utåt, väl utformade trädplanterade körstråk inom parkeringen samt en relativt småskalig och god belysning, kan handelsområden smälta in i stadsbygden.

På lokal nivå är kommunens inriktning att skapa levande kommundelscentra som kan trygga en god service till alla invånare. Genom komplettering med nya bostäder och därmed fler boende i bra kollektivtrafiklägen ökar förutsättningarna för god tillgång till lokal service. Flerfunktionella bottenvåningar är ett sätt att skapa lokala förutsättningar för en varierad handel och service.

Riktlinjer näringsliv

- Befintliga arbetsplatsområden värnas liksom befintliga verksamheter i blandad bebyggelse.
- Störande och ytkrävande verksamheter lokaliseras till Hammarbacken, Bredden, Norrsätra, Kronåsen, del av Edsbergs verksamhetsområde och Kappetorp.
- Ny bebyggelse ska blanda och integrera bostäder och arbetsplatser.
- Besöks- och kunskapsintensiva verksamheter och kreativa näringar lokaliseras nära turtät kollektivtrafik så att de kommer flest människor till del och uppmuntrar hållbara färdsätt.
- Inslag av lokaler ska finnas i bottenvåningarna i centrala lägen och vid prioriterade stråk.

Verksamheter



Teckenförklaring

Område lämpligt för ej störande verksamheter. Befintliga arbetsplatsområden värnas. Ny bebyggelse ska blanda och integrera bostäder och arbetsplatser

Områden för verksamheter som inte bör blandas med bostäder

Mindre centrumbildning

KULTURMILJÖ

För att Sollentunas invånare ska kunna känna en förankring i sin hemort krävs att kulturhistoriska miljöer finns kvar som förklarar och ger en kontinuitet åt samhällets utveckling. Med en utveckling som är avläsbar i landskapet ökar möjligheten att känna trygghet i sin närmiljö. I takt med att samhället utvecklas och förändras både fysiskt och värderingsmässigt, kommer de miljöer som det finns skäl att spara och skydda att behöva kompletteras med exempel på nyare tiders bebyggelse, liksom med andra objekt som kanske varit okända eller vars värden står klara först efter lång tid. Kulturmiljöernas och landskapens känslighet för påverkan ska klargöras vid byggande och förslag till hänsyn ska ges.

Riktlinjerna i Kulturmiljöplanen antagen 1993, reviderad 2012-12-12, samt Tillägg till kulturmiljöplan antaget 2002 ska tillämpas. I Kulturmiljöplanen listas byggnader, områden och miljöer som ur ett kulturhistoriskt perspektiv är särskilt viktiga att värna och bevara. Andra byggnader och miljöer kan dock av andra skäl också anses värda att bevara. Konflikter kan uppstå mellan att bevara värdefull kulturmiljö och markanspråk som följer av en del av de föreslagna övergripande målen för översiktsplanen.

Förtätning i villastaden

Avstyckningar och förtätningar ska inte tillåtas inom Norrvikens villastad, Väderholmen, Skansen m.fl. områden där Kulturmiljöplanen anger att det ur kulturhistoriskt perspektiv är viktigt att områdenas karaktär behålls. I Edsvikens villastad bör förtätningar och avstyckningar endast tillåtas där det är förenligt med kulturmiljövärdena och plan- och bygglagen, dvs. där det är möjligt utan att förändra framför allt gatumiljöns karaktär. Särskilt viktigt är placering av huvudbyggnader, garage och biluppställningsplatser samt utfarter. Det är också viktigt att bevara tomternas och gaturummens lummiga karaktär. De gröna stråken och parkerna ska bevaras. För områden som omfattas av Kulturmiljöplanen är den generella riktlinjen om minsta tomtstorlek 1 000 kvadratmeter förutom i områden där gällande detaljplaner anger 800 kvadratmeter.

Fornlämningar

Samtliga fornlämningar, såväl kända som okända, är skyddade enligt kulturmiljölagen. Genom samråd med länsstyrelsen kan man i många fall anpassa en exploatering så att den blir möjlig, trots förekomsten av fornlämningar. Kvarvarande fornlämningar, tillsammans med kunskap från arkeologiska undersökningar, ger en kontinuitet och förhöjd upplevelse för den som besöker platsen. Viktiga fornlämningar i sina helhetsmiljöer bidrar till kommunens attraktivitet. Några av kommunens mest värdefulla äldre kulturmiljöer ligger idag inom naturreservat. Reservatens skötselplaner anger restaureringsåtgärder och löpande skötsel för att värna och synliggöra dessa miljöer. På Järvafältet finns tydliga spår av det historiska odlingslandskapet mellan Bög och Väsby. Flera av kommunens större gravfält vårdas genom slåtter eller betande djur. Tydliga exempel är Knista Hammaren, gårdsgravfältet vid Bögs gård och gravfälten mellan Rösjön och Fjäturen. Även flera torp- och gårdsmiljöer vårdas inom naturreservaten. Skålhamravägen utgör ett riksintresse inom Rösjöskogens naturreservat och naturreservatets skötselplan syftar bland annat till att bevara kulturmiljövärdena inom naturreservatet. Sollentunadelen representerar i fornlämningsbilden framför allt områdets äldre skeden samt en mer småskalig odling i utkanterna av det större området som till största delen ligger i angränsande kommuner. Fornlämningarna, i form av bl.a. rösen, fossil åkermark, vägsträckningar, stensträngssystem och gravfält visar på en bosättning under bronsålder och äldre järnålder. (Miljön berör även Sigtuna, Täby, Upplands Väsby och Vallentuna kommun).

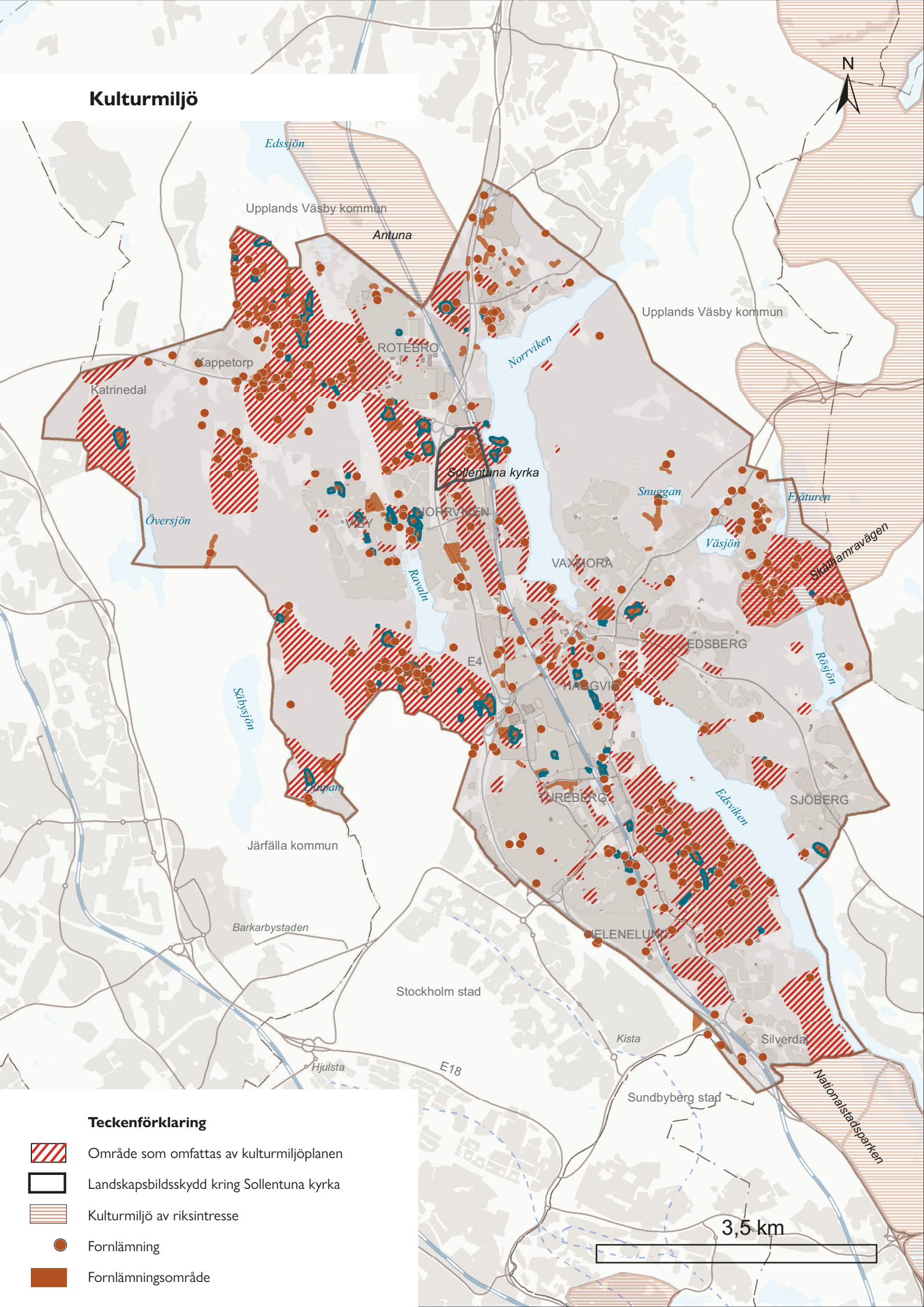
Angränsande till kommungränsen ligger Antuna gård vilken utgör ett riksintresse. Med sitt herrgårdslandskap speglas 1800-talets storgodsbildningar i Stockholmstrakten med rationella storjordbruk och sammanslagna gårdar.

Riktlinjer kulturmiljö

- Kulturhistoriskt värdefulla miljöer, fornlämningar och landskapsbild ska vårdas och värnas i enlighet med kulturmiljöplanen.
- För områden som omfattas av kulturmiljöplanen är den generella riktlinjen om minsta tomtstorlek 1 000 kvadratmeter förutom i områden där gällande detaljplaner anger 800 kvadratmeter.
- Landskapsbilden kring Sollentuna kyrka samt riksintressena för kulturmiljö Skålhamravägen och Antuna värnas.



Kulturmiljö



Teckenförklaring

- Område som omfattas av kulturmiljöplanen
- Landskapsbildsskydd kring Sollentuna kyrka
- Kulturmiljö av riksintresse
- Fornlämning
- Fornlämningsområde



GRÖNOMRÅDEN, NATUR

Sollentuna har en värdefull grönstruktur att värna om och förvalta för nuvarande och kommande generationer. Grönstrukturen är varierande, fyra naturreservat, naturområden, grönytor, stränder och parker utgör tillsammans med våra åtta sjöar och en havsvik nästan 60 % av kommunens yta. Grönstruktur och bebyggd miljö är inte nödvändigtvis motsatser, på många platser går de att integrera. Grönstrukturen ger oss förutom platser för möten, rekreation och upplevelser även andra nyttor såsom luftrening och vattenrening, så kallade ekosystemtjänster.

Regional och lokal grönstruktur

Rösjökilen och Järvakilen går igenom Sollentuna. De gröna kilarnas viktigaste funktion är att de bildar sammanhängande grönstråk med höga natur- och kulturmiljövärden och attraktiv natur för rekreation. Kommunen bidrar till den regionala gröna infrastrukturen enligt intentionerna i det arbete som drivs av länsstyrelsen och Region Stockholm. Sollentunas del av Järvakilen är sedan 2016 riksintresse för friluftsliv och delar av Rösjökilen blev riksintresse för friluftsliv 2017.

Grönstrukturen består förutom av stora och små naturområden även av parker, fornlämningsområden, strandzoner, vattendrag, trädalléer, planteringar och trädgårdar som alla är viktiga för karaktären och funktionen i ett område. De mindre naturområdena har betydelse som länkar och spridningsstråk i den större grönstrukturen. De tillför en viktig kvalitet för de närboende men har också betydelsefulla ekologiska värden och funktioner. För att kunna upprätthålla en hög biologisk mångfald och grundläggande ekologiska processer är det avgörande att grönområden, och även vattenmiljöer, inte blir för isolerade från varandra samt att det finns tillräckligt mycket av goda livsmiljöer i området. Spridningsstråken är viktiga att bevara och stärka för att Sollentuna ska kunna ha en fungerande grön infrastruktur. De områden och spridningsstråk som identifierats som de ekologiskt viktigaste ska särskilt beaktas i den kommunala planeringen. Vid exploatering är det viktigt att se över skyddsåtgärder för att mildra påverkan på de aktuella ekologiska landskapssambanden. I alla utvecklingsprojekt ska hänsyn tas till den biologiska mångfalden, värdefulla biotoper och förekomster av skyddsvärda arter, samt ekologiska funktioner.

Sollentuna har utöver naturreservaten många mindre naturområden som är viktiga att bevara. Flera av dem finns listade i naturvårdsplanens objektsdel från 1993. Rotebro skans är en av de få oexploaterade delarna av Stockholmsåsen och är intressant för både sin historia, geologi och växtlighet. Skogen norr om Rotsunda gård innehåller stigar som nyttjas av de boende i Rotsunda gård. Edsån på gränsen till Upplands Väsby kommun i Rotebro har fått ett nytt slingrande lopp och en ny promenadväg från Rotebro station som följer Edsån och fortsätter över Edsån upp mot Antuna och vidare runt hela Edsjön. Sollentunaholm som ligger på en liten halvö i Norrviken är ett populärt naturområde genom sitt vackra läge vid vattnet. Här finns ett stort antal rödlistade arter. Området runt Bergendal på Edsvikens östra strand erbjuder ett varierat kulturlandskap med öppna marker, lövskog och strandmiljöer. Skogen söder om Danderydsvägen, som förbinder Rösjöskogen med Falkberget och Bergendal är ett viktigt grönt stråk för boende i Landsnora, Kvarnskogen och Sjöberg. På östra sidan av Rösjön finns ett skogsparti söder om Rösjöskogens naturreservat som är en viktig grön förbindelse med angränsande skogar söderut i Danderyd. Mellan Snuggan och Rösjön utvecklas Väsjöns blågröna stråk som följer Snuggabäcken och Väsjöbäcken. Fler blågröna stråk beskrivs i kapitlet om vatten. Andra viktiga närnaturområden är Fyndetskogen, Amerikaskogen, Kvarnskogen, Norrvikens nordvästra strand, Skillingeberget, Lillskogen och kulturmarkerna kring Svartinge, Överby och Skillinge. I kommundelen Helenelund är de små fornlämningsområdena viktiga för grönstrukturen.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är tjänster som produceras av naturen och är viktiga för att möta kommunens mål om hållbar utveckling, därför behöver ekosystemtjänster stärkas samtidigt som kommunen förtätas och parker och naturområden utvecklas. För att lyckas med detta behöver grönska integreras i den bebyggelse som planeras vid förtätning.

Producerande ekosystemtjänster, så som småskalig matproduktion, kan bidra till lokal matförsörjning och att bevara lokal odlingskunskap.

Den befintliga åkermarken i Sollentuna kommun uppgår till ca 192 hektar. De största jordbruksområdena finns inom de västra kommundelarna – kring Järvafältet, Rotebro och Viby. Befintlig odling för privat bruk, cirka 9 hektar, förekommer främst på odlingslotter i koloniområden i Rotebro, Tureberg, Helenelund och Edsberg. Fruktodlingar, biodling och fritidsfiske förekommer även i kommunen. Det finns ytor inom bostadskvarter med flerbostadshus och en del öppna och halvöppna gräsmarker i bebyggd miljö samt ytor intill befintliga koloniområden som har potential för att rymma odlingslotter. Om efterfrågan ökar kan kommunen erbjuda fler ytor, där marken är lämpad för odling, till exempel där behov finns av att öka närvaron av andra människor för ökad trivsel och känsla av trygghet

Till de ***kulturella ekosystemtjänsterna*** räknas hälsa, rekreation, turism, sociala relationer, undervisning samt estetiska, kulturella och andliga värden. Under år 2014 genomfördes en sociotopkartering (Spacescape 2014) i Sollentuna för att utöka kunskapen om hur grönområden används och vilka upplevelsevärden de har. Den visar att kommunens grönområden är djupt förankrade hos Sollentunaborna. Sollentunabon har i genomsnitt 18 hektar offentligt grönområde inom 500 meters radie. Genomsnittsavståndet till närmaste offentliga grönområde i Sollentuna är 129 meter. Kontakten med grönområden och parker är viktig för vårt välbefinnande. Vi drabbas av färre fysiska och psykiska besvär, stressen minskar, koncentrationsförmågan ökar och det går fortare att läka sjukdomar när vi har tillgång till natur- och vattenområden.

Reglerande ekosystemtjänster kopplade till vatten såsom vattenrening, flödesreglering och skydd mot erosion samt kopplade till människors hälsa såsom luftrening, bullerdämpning och reglering av lokalklimat beskrivs ytterligare i planeringsunderlagen *”Ekosystemtjänster i Sollentuna”* (Ekologigruppen 2015) och *"Ekosystemtjänster i Sollentunas vatten"* (Ekologigruppen 2018).

Tillgång och tillgänglighet till naturentréer och naturstråk

Tillgång till närnatur och rekreationsområden av hög kvalitet inom rimliga avstånd är en del av en god boendemiljö och något som många Sollentunabor sätter högt värde på. När bebyggelsen blir tätare blir tillgången till parker, grönområden, små eller stora platser för rekreation och avkoppling, allt viktigare.

Personer med funktionsvariationer ska kunna ta del av Sollentunas parker och natur. Tillgänglighetsanpassningar ska finnas där det är lämpligt. I varje naturreservat är ett av entréområdena utvecklat med flera funktioner för att tillgängliggöra närområdet. Utöver dessa finns flera iordningsställda entréer men framförallt många små vägar in i naturreservat och grönområden för att göra naturen lätt och nära åtkomlig.

Idag är det ett flertal uppskattade platser som enklast nås med bil men gående, cyklister eller resenärer med kollektivtrafik har svårare att ta sig dit. För att göra naturområdena mer tillgängliga ska det finnas rekreativa stråk mellan bostadsområden och naturområden samt tydlig vägvisning. Stråken kan utgöras av grönstruktur i eller genom bebyggelsen.





Naturreservat

Inom kommunen finns fyra naturreservat, som ingår i den regionala grönstrukturen och de gröna kilarna. Sollentuna är en av de kommuner i landet som har störst andel skyddad natur, totalt sett en tredjedel av kommunens yta. Naturreservaten har olika karaktär vilket ger goda förutsättningar för biologisk mångfald och olika naturupplevelser för besökaren. Även inom varje reservat så finns möjligheter till upplevelser av många olika naturtyper och miljöer. Upplevelsevärden i Sollentunas naturområden finns beskrivna i två olika rapporter från 2004 (Stockholms läns landsting, Regionplane- och trafikkontoret, 2004 – upplevelsevärden i Järvakilen samt Rösjökilen). De utgör en bra utgångspunkt för att bevara och förstärka kvaliteterna i kilarna och naturreservaten. Värdena sammanfattas i sju grupper, orördhet och trolska naturmiljöer, skogskänsla, utblickar och öppna landskap, variationsrikedom och naturpedagogik, kulturhistoria och levande landskap, aktivitet och utmaning, service och samvaro.

Mer fördjupad information om naturreservaten finns på kommunens webbplats, i reservatsbesluten och i skötselplanerna.

Östra Järvafältets naturreservat

Järvafältet är en del av Järvakilen som sträcker sig från de centrala delarna av Stockholms innerstad, genom Nationalstadsparken och vidare genom Sundbyberg, Solna, Sollentuna och Järfälla. Sammanlagt är området nästan 3 500 hektar stort varav 1 050 hektar ligger i Sollentuna. Syftet med Östra Järvafältets naturreservat, bildat 1979, är att bevara ett stort tätortsnära naturområde med skogar och sjöar omväxlande med ett levande kulturlandskap.

Strategiska frågor på Järvafältet

- Tydlig utveckling med ökat besöksantal. Ökat besöksantal kräver utveckling av service och tillsyn. Vägvisning och tillgänglighet till entréerna bör utvecklas.
- Möjligheten att nå naturreservatet med kollektivtrafik bör förbättras.
- Inriktningen på arrendegårdarnas jordbruk är viktig för hävden av värdena i kulturlandskapet. Gårdarna producerar både jordbruk och naturvård. En långsiktig inriktning på landskapets skötsel är viktig.
- Eventuellt behov finns av sanering efter försvarsmaktens verksamhet.

Rösjöskogens naturreservat

Rösjöskogen är en del av Rösjökilen som ligger i Sollentunas östra del och är kommunens mest utpräglade friluftsområde. Rösjöskogens naturreservat är cirka 200 hektar stort och erbjuder mycket att upptäcka. Mitt i reservatet ligger Rösjön som omges av lättillgängliga stränder. Angränsande finns anläggningar för olika aktiviteter, såsom badplats, utegym, camping och bollplaner. Syftet med Rösjöskogens naturreservat, bildat 2010, är att bevara ett grönområde för aktivt friluftsliv, såväl rörligt som anläggningsbundet, att gynna värdefulla naturmiljöer och den biologiska mångfalden samt att säkra grönstrukturen i en av Stockholmsregionens gröna kilar.

Strategiska frågor i Rösjöområdet

- Skötseln av skogen ska ha en tydlig inriktning på lättillgänglighet och rekreation.
- Skötseln av kulturmarkerna kring Södersätra är beroende av tillgång till betesdjur.
- Sambanden med Törnskogens naturreservat och annan grönstruktur i Rösjökilen ska värnas och utvecklas.

Södra Törnskogens naturreservat

Södra Törnskogen är en del av Rösjökilen som ligger i nordöstra delen av Sollentuna och är ett större skogsområde på cirka 500 hektar med en dramatisk natur. Syftet med Södra Törnskogens naturreservat, bildat 2010, är att bevara ett större tätortsnära naturområde med vildmarkskaraktär för att erbjuda goda förutsättningar för friluftsliv och biologisk mångfald. Reservatet ska ge möjlighet att uppleva ett sammanhängande skogsområde med både en vildmarkszon och en rekreationszon. Området gränsar till ett cirka 200 hektar stort skogsområde i Upplands Väsby kommun som blev naturreservat 2016.

Strategiska frågor i Törnskogen

- Skogens utveckling mot vildmark är en viktig del i förvaltningen av området.
- Hävden av några av de äldre odlingsmarkerna bidrar till variationen i området och visar de historiska spåren i landskapet. Skötseln av Vaxmoratorp och markerna kring torpet är en viktig informations- och aktivitetsplats i reservatet.
- Sambanden med Rösjöskogens naturreservat och annan grönstruktur i Rösjökilen ska värnas och utvecklas.
- Utreda en utökning av reservatet i sydöst i enlighet med reservatsbeslutet.

Tegelhagsskogens naturreservat

Tegelhagsskogens naturreservat ligger i Sollentunas södra del och är kommunens nyaste naturreservat, bildat 2014. Syftet med naturreservatet är att bevara och utveckla ett naturområde för närrekreation och aktivt friluftsliv som ger möjligheter till återhämtning och hälsofrämjande aktiviteter. Tegelhagsskogens har en varierande natur med inslag av äldre skogar, öppna kulturmarker och stränder vilket inbjuder till en rad olika naturupplevelser och friluftsaktiviteter. I söder gränsar Tegelhagsskogen till nationalstadsparken och Järvakilen. Här finns ett viktigt samband i eklandskapet att bevara.

Strategiska frågor i Tegelhagsskogen

- Skötseln av naturen ska ha en tydlig inriktning på lättillgänglighet och naturupplevelser.
- Skötseln av kulturmarkerna ska värna historiska värden och biologisk mångfald.
- Sambanden med annan grönstruktur i gröna kilar ska värnas och utvecklas, både Rösjökilen på andra sidan Edsviken och Järvakilen.



Planeringsprinciper för urban grönstruktur

I planen för Sollentunas urbana grönstruktur antogs fyra planeringsprinciper (antagen i Sollentunas kommunfullmäktige juni 2020) som fördjupar riktlinjerna i översiktsplanen.

Planeringsprincip 1:

Ett funktionellt nätverk av vegetation

Kommunen ska planera för att upprätthålla den gröna infrastrukturen på regional nivå - mellankommunalnivå, inom kommunen och inom kommundelarna. För att behålla värden i de större grönområdena liksom i de mindre är den urbana grönstrukturen mycket viktig. En sammanhängande grönstruktur behövs för att kunna upprätthålla funktionella ekosystem som är resilienta, kan stå emot och återhämtas, vid förändring som till exempel klimatförändringar.

I vissa kommundelar kan den urbana grönstrukturen bestå av sammanhängande gröna korridorer, i andra kommundelar kan grönstrukturen bestå av åtskilda grönytor som är sammanlänkade i ett nätverk på ett sätt som gör att arter kan röra sig mellan dem. I de mest urbana delarna kan grönstrukturen stärkas upp med vegetationsklädda väggar och tak samt med alléträd och skogsdungar för att kunna fungera som spridningskorridorer och livsmiljöer för arter. Utformningen av grönstrukturen kan i många fall kombineras så att den gynnar både den biologiska mångfalden och berikar den urbana miljön för Sollentunaborna.

Sollentuna ligger placerat mellan två av regionens gröna kilar, Rösjökilen i öster och Järvakilen i väster. För att bevara den genetiska variationen hos växter och djur, och därmed dess motståndskraft, är det viktigt att spridningsstråk mellan kilarna upprätthålls. Exploateringar i områden där gröna samband saknas ska bidra till att skapa sådana.

Planeringsprincip 2:

Parker och naturområden bidrar med flera nyttor

Funktionella ekosystem kan erbjuda många nyttor i närmiljön. Ekosystemtjänster innefattar t. ex. produktion av mat eller andra råvaror samt reglering av buller, luftföroreningar, vattenflöden och lokalklimatet. Genom att veta vilka funktioner våra grönytor har är det lättare att se vad som är viktigt att bevara, ersätta eller nyskapa i samband med stadsutveckling.

När staden förtätas så kan grönytorna få större tryck dels av besökare, dels för att bidra med olika ekosystemtjänster. Det är inte alltid möjligt att erhålla alla önskade ekosystemtjänster från en och samma grönyta. Prioriteringar behöver göras utefter grönytans karaktär, behoven i närområdet samt möjlighet till multifunktionellt nyttjande. En yta för spontantdrott och picknick vid skyfall kan t. ex. användas, för att förhindra översvämning av andra områden där framkomligheten är viktig. En våtmark eller damm kanske anläggs för att reglera vattenflöden och rena dagvattnet, samtidigt kan den användas i pedagogiska syften och samtidigt för rekreation.



Planeringsprincip 3:

Grönstruktur för rekreation, hälsa och som mötesplatser

Grönytor, små och stora, har även sociala, kulturella och hälsomässiga värden för Sollentunaborna. I samband med stadsutveckling är det viktigt att bevara den närhet och tillgång till grönytor som de flesta har idag samt att förbättra i områden där det finns brister. En fortsatt utveckling av stråk längs stränder, mellan grönområden samt mellan centrala områden och grönområden skulle öka tillgängligheten för många och även utveckla kvaliteten i stråken. Genom kanalisering kan vissa stråk bli mer tillgängliga samtidigt som andra områden får bli mer opåverkade och fungera som spridningsstråk för djur. Blågröna stråk utmed stränder och vattendrag är ett bra sätt att planera och genomföra åtgärder som både gynnar tillgänglighet och biologisk mångfald.

Principen handlar om det gröna ur ett socialt perspektiv och i synnerhet ur barns och äldres perspektiv. Närhet, storlek och innehåll betyder mycket för människors användande av offentliga platser. Möjligheten att kunna ta sig till stadens parker och naturområden har också betydelse för hur de används och av vilka.

Enligt Boverkets riktlinjer (Boverket 2007) bör boende inte ha mer än 300 meters gångväg till bostadsnära natur och inte mer än en kilometer till ett större friluftsområde för att uppleva naturen som tillgänglig. Detta ska eftersträvas i utvecklingen av Sollentuna så att invånarna har god tillgång till natur oavsett var i kommunen de bor.

Planeringsprincip 4:

Kompensation för förlust av värden och funktioner

Vid exploatering som påverkar grönytor och vegetation ska skadelindringshierarkin tillämpas. Det betyder att om skada inte går att undvika eller minimera med hjälp av skyddsåtgärder skakompensationsåtgärder genomföras i första hand i närområdet och annars på annan plats i kommunen. Detta för att stärka eller återskapa samband, grönstruktur, vegetation och ekosystemtjänster.

Kommunen har platser som kan förstärkas med vegetation och användas för kompensation såsom t. ex. koldioxidinlagring. Lämpligen görs detta på ett sätt så att andra ekosystemtjänster uppkommer, som luftrening och bullerdämpning vid vägar eller skuggning och klimatreglering vid platser som kan riskera att bli ”värmeöar”.

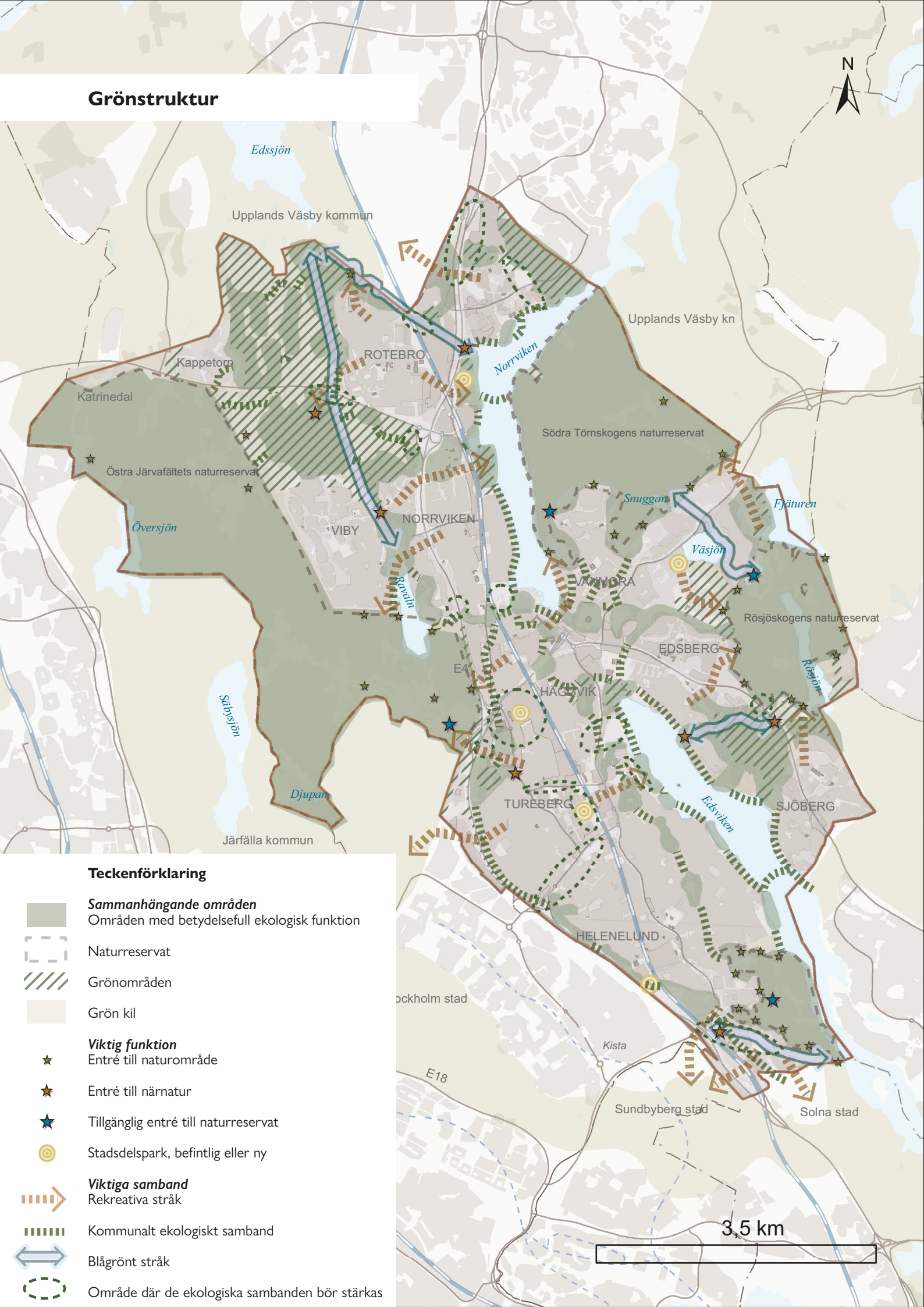


Foto: Maskot bildbyrå AB - Johnér

Riktlinjer natur, grönstruktur och ekosystemtjänster

- Lokala parker och grönytor i den täta bebyggelsen utvecklas för nära rekreation och ekosystemtjänster så att god tillgång uppnås. Detta gäller både funktion, avstånd och areal.
- Särskilt värdefulla naturområden, parker och naturreservaten Järvafältet, Törnskogen, Rösjöskogen och Tegelhagen ska bevaras och förvaltas för att utveckla biologisk mångfald och rekreation/friluftsliv.
- Den urbana grönstrukturen ska koppla samman våra naturreservat, vattenmiljöer och större grönområden med de mindre grönområdena och parkerna i bebyggelsen. Funktionella ekologiska samband ska bevaras och stärkas så att biologisk mångfald kan upprätthållas och utvecklas. Då skapas förutsättningar för att grönytorna ska kunna erbjuda nödvändiga ekosystemtjänster till Sollentunaborna.
- Kommunens rika utbud av välbevarade kulturlandskap och naturreservat ska göras mer tillgängligt genom att utveckla och stärka rekreativa stråk och vägvisning till naturen.

Grönstruktur



Teckenförklaring

Sammanhängande områden
Områden med betydelsefull ekologisk funktion

Naturreservat

Grönområden

Grön kil

Viktig funktion
Entré till naturområde

Entré till närnatur

Tillgänglig entré till naturreservat

Stadsdelspark, befintlig eller ny

Viktiga samband
Rekreativa stråk

Kommunalt ekologiskt samband

Blågrönt stråk

Område där de ekologiska sambanden bör stärkas



Foto: Maskot bildbyrå AB - Johnér

VATTEN

En resurs för rekreation och friluftsliv

Kommunens vatten erbjuder medborgarna plats för rekreation och upplevelser. Flera av sjöarna och Edsviken nyttjas flitigt för bad, fiske, fågelskådning, olika vattenanknutna sporter och promenader. Samtliga sjöar och Edsviken ingår i värdekärnor i den regionala kilstrukturen och med undantag för Väsjön är sjöarna och Edsviken värdefulla inslag i kommunens fyra naturreservat. Strandskydd finns på flera ställen om än fragmentariskt på sina håll.

Sjöarnas olika karaktär och värden för friluftslivet ska bibehållas och utvecklas samtidigt som tillgängligheten till dem och de naturområden de ligger inom ska vara god. Snuggans karaktär som vildmarkssjö och Rösjöns, Norrvikens och Edsvikens värden för bad, fiske och andra friluftsaktiviteter ska bevaras. Även Ravalens värden för bad, fågelliv och pedagogik samt Fjäturens och Översjöns värden för framförallt natur- och friluftsliv ska bevaras. Vibyån och Edsån ska vara attraktiva vistelsestråk för boende i närområdet.

Badplatser lämpar sig väl i Edsviken, Norrviken, Ravalen och Rösjön, medan friluftsbad passar bättre i t. ex. Fjäturen och Översjön. I känsliga fågelsjöar såsom Snuggan, Väsjön och Djupan ska bad inte främjas.

Det finns en stor efterfrågan på båtplatser i Norrviken och Edsviken. Men antalet bryggor i de båda vattenförekomsterna är redan stort och bedöms i båda fallen påverka strandzonerna negativt. Därför är det viktigt att det inte tillkommer fler bryggor, med undantag för allmänna bad- och rekreationsbryggor.

Stränder, strandpromenader och strandskydd

Stränderna har stor betydelse för både människor, djur och växter. Stränderna har därmed särskild betydelse för den biologiska mångfalden, och de kan tillhandahålla viktiga ekosystemtjänster. Strandzonerna på kommunal mark sköts med en inriktning som utgår från de olika sjöarnas karaktär och omkringliggande bebyggelse. Det är idag möjligt att ta sig fram utmed flera strandpromenader i kommunen. De mest lättillgängliga stränderna finns vid Edsviken och Norrviken. Det finns också blågröna stråk utmed Edsån, Snuggabäcken, Ravalen, Landsnoraån och Silverbäcken. När blågröna stråk och strandpromenader utvecklas för att öka tillgängligheten ska hänsyn tas till terräng och upplevelsevärden för att skapa en variation mellan att följa stranden och att ledas in i andra närliggande naturmiljöer. Hänsyn behöver även tas till växt- och djurliv och till möjligheten att uppnå god status i ytvattnet.

Generellt strandskydd om 100 m gäller både på land och i vatten runt om sjöar och vattendrag inom den obebyggda miljön. Utmed vissa stränder inom större naturområden råder utökat strandskydd på upp till 300 m, och utmed andra stränder inom den bebyggda miljön kan strandskyddet vara upphävt. Strandskyddets två syften är att säkra tillgången till natursträder för allmänhetens friluftsliv och att ge goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. Kommunens utgångspunkt är att det är viktigt att värna om strandskyddets syften.

Ekosystemtjänster kopplade till vatten

Det finns flera ekosystemtjänster som kan kopplas till vatten och vattenhantering; matproduktion, vattenreglering, motverkad erosion, biologisk mångfald och vattenrening är några. Läs mer om dessa och hur dessa tjänster ser ut i Sollentuna i kommunens vattenplan.

Påverkan och hot mot yt- och grundvatten

Trots att det är mer är cirka 50 år sedan avloppsreningsverken byggdes ut och man slutade använda ytvatten som mottagare för hushållens avloppsvatten kvarstår en del problem med höga näringsämneshalter i bottensedimenten, framförallt i Edsviken. Problemen var även länge påtagliga i Norrviken men under år 2020 genomfördes en aluminiumkloridbehandling av sjöns bottnar för att binda fosfor. Hur långvarig effekten blir av behandlingen beror på hur väl belastning på sjön kan begränsas. Idag är utmaningen främst import från omgivande vatten samt belastning av ämnen som dagvattnet för med sig till kommunens vatten, främst till Edsviken. Även förorenad mark och långvarig användning av båtbottenfärger har i vissa vatten skapat en komplex miljögiftsproblematik. Även här är Edsviken särskilt drabbad men även Norrviken uppvisar problem med miljögifter.

Grundvattenkvaliteten i kommunens grundvattenförekomster som ligger i åsen hotas främst av förorenad mark samt undermålig dagvattenhantering från vältrafikerade ytor (vägnät och stambanan). Även olyckor som leder till kemikalieutsläpp utgör ett hot mot grundvattnet. Kvantiteten av grundvatten utgör i dagsläget inget problem eftersom uttaget är litet i förhållande till grundvattenbildningen och magasinens storlek. Vid ökat grundvattenuttag finns dock en risk för obalans i grundvattenkvantiteten samtidigt som det finns en risk för att man drar in föroreningar i magasinen från något av de många förorenade områdena på åsen. Flera av magasinen står i direkt kontakt med Norrviken och Edsviken vars vattenkvalitet är undermålig med avseende på miljögifter.

Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten

EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) vilar på två grundpelare: att värna ett naturligt växt- och djurliv i vatten och att säkerställa tillgången på rent vatten för dricksvattenproduktion. Vattendirektivet har kvalitetskrav (miljökvalitetsnormer) för yt- och grundvattenförekomster. Normerna beskriver den lägsta godtagbara miljökvaliteten (eller kvantiteten vad gäller grundvatten) för de vatten som utpekas som så kallade vattenförekomster. För ytvatten ska generellt sett god kemisk och god ekologisk status uppnås medan god kemisk och god kvantitativ status ska uppnås för grundvattenförekomster.

I Sollentuna är havsviken Edsviken och sjöarna Norrviken och Rösjön utpekade som ytvattenförekomster medan vattendraget Edsån är utpekad som en preliminär ytvattenförekomst. För dessa fyra ytvatten finns satta miljökvalitetsnormer. Läs mer om miljökvalitetsnormer i kommunens vattenplan samt på VISS (Vatteninformationssystem Sverige, http://viss.lansstyrelsen.se). Edsviken, Edsån och Norrviken når inte kvalitetskravet vad gäller ekologisk status samt kemisk status för vissa utpekade problemämnen. Även Rösjön uppvisar problem gällande vissa ämnen under kemisk status. Ekologisk status bedöms nås i Rösjön i dagsläget. De mindre sjöarna och vattendragen i kommunen benämns som övrigt vatten. För övrigt vatten finns inga fastställda miljökvalitetsnormer. Trots detta bör vattenkvaliteten i övrigt vatten inte försämras och vattnen ska förvaltas så att miljökvalitetsnormerna i vattenförekomsterna kan följas.

I kommunen finns fyra utpekade grundvattenförekomster. Grundvattenförekomsterna har blivit utpekade eftersom de anses ha potential att kunna nyttjas som dricksvatten nu eller i framtiden. Samtliga ligger inom Stockholmsåsen - Upplands Väsby, Sollentuna, Silverdal och Solna. Två av kommunens fyra grundvattenförekomster i Stockholmsåsen uppfyller miljökvalitetsnormerna god kemisk och god kvantitativ status. Den goda statusen ska bevaras. Stockholmsåsen-Upplands Väsby och Stockholmsåsen-Silverdal, uppnår normen för kvantitativ status, men inte god kemisk status.



Gränslöst vattenvårdsarbete

Vatten känner inga gränser. Därför är och förblir samverkan en prioriterad arbetsform inom Sollentunas vattenvård. Kommunen samarbetar med kommunerna inom kommunens två huvudavrinningsområden genom bland annat Edsviken vattensamverkan och Oxunda vattensamverkan. För grundvattnet samarbetar vi med övriga berörda kommuner och Norrvatten inom Norra Stockholmsåsens grundvattenråd.

Vattenplan – strategiskt dokument för hållbar vattenplanering

Kommunen antog under år 2020 en vattenplan. Vattenplanen som hanterar ytvatten, grundvatten, dagvatten, dricksvatten och spillvatten kan ses som en kombination av blåplan och VA-plan. Vattenplanen pekar på nulägesstatus och brister samt redogör för åtgärder som krävs för att få en långsiktigt hållbar vattenhantering i Sollentuna. Planen djupdyker i många detaljer kopplade till planeringsfrågor och redogör bland annat för hur miljökvalitetsnormerna ska kunna följas (om möjligt) för kommunens vattenförekomster. Flera strategiska ställningstaganden kopplat till planeringsfrågor och miljökvalitetsnormer görs för de olika vattentyperna. Inom arbetet med vattenplanen har även recipientspecifika riktvärden för halter i dag- och länshållningsvatten utarbetats. En publik databas togs fram i samband med vattenplanearbetet, Sollentunas miljöbarometer (http://sollentuna.miljobarometern.se/). Databasen ger enkelt tillgång till kunskapen om våra vatten och riktar sig till såväl tjänstemän och politiker som allmänheten.

Regional vattenförsörjningsplan

Länsstyrelsen i Stockholms län har i samarbete med de kommunala dricksvattenproducenterna i länet (däribland Norrvatten) tagit fram regional vattenförsörjningsplan (Länsstyrelsen 2018). I planen utpekas gemensamma mål, strategier och viktiga funktioner. Vissa utpekade funktioner som är viktiga för dricksvattenförsörjningen finns i Sollentuna (de norra delarna av grundvattenförekomsten Stockholmsåsen-Sollentuna med tillhörande vattentäkter, vid Rotsunda och Jästbolaget är av högsta regionala prioritet medan sjön Norrviken är av lägre regional prioritet). Inga andra objekt finns utpekade. Under våren år 2019 beslutade kommunen att stå bakom den regionala vattenförsörjningsplanens mål och strategier. Relevanta föreslagna åtgärder inarbetades sedan in i kommunens vattenplan.

Skydd av grundvattnet i Stockholmsåsen

Grundvatten är en viktig naturresurs. Grundvatten bildas genom att dag- och regnvatten infiltreras genom jordlager ned till grundvattnet. Norrvattens reservvattenverk i Rotsunda har utpekats som riksintresse för dricksvattenanläggningar. För grundvattentäkterna Rotsunda och Jästbolaget finns ett vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter fastställda av länsstyrelsen 1974. Föreskrifterna reglerar bland annat hantering av brandfarliga varor, upplag av skadliga ämnen, schaktning, parkeringsplatser, avloppsvatten och gödselhantering. Nya föreskrifter med ett ökat skydd vid bland annat uppförande av byggnader, vid schaktning och andra markarbeten är under framtagande.

Vatten i den fysiska planeringen

Vatten har bäring på flera aspekter av den fysiska planeringen. Exploatering får till exempel inte äventyra möjligheterna att nå satta miljökvalitetsnormer i kommunens vattenförekomster och den måste utformas så att översvämningsrisker minimeras både lokalt och i nedströms liggande områden (se mer om översvämning under ”klimatförändring och klimatanpassning”). Konkret innebär detta en ansvarsfull dagvattenhantering där både kvalitativa och kvantitativa aspekter beaktas vid planering och genomförande.

I vissa geografiska områden är dagvattenhanteringen viktigare än i andra. Förorenat dagvatten bör alltid renas innan det infiltreras inom påverkansområde för de fyra grundvattenförekomsterna. Det krävs extra stor försiktighet genom att arbeta med täta skikt inom skyddsområdet för Stockholmsåsen-Sollentuna. Rening kan säkras med både tekniska och naturbaserade lösningar.

Vad gäller ytvatten behöver extra stor hänsyn tas vad gäller dagvattenhanteringen i Edsvikens och Norrvikens avrinningsområden samt i utvecklingsområdet Väsjön (där dagvattenhanteringen påverkar tre recipienter inklusive vattenförekomsten Rösjön).

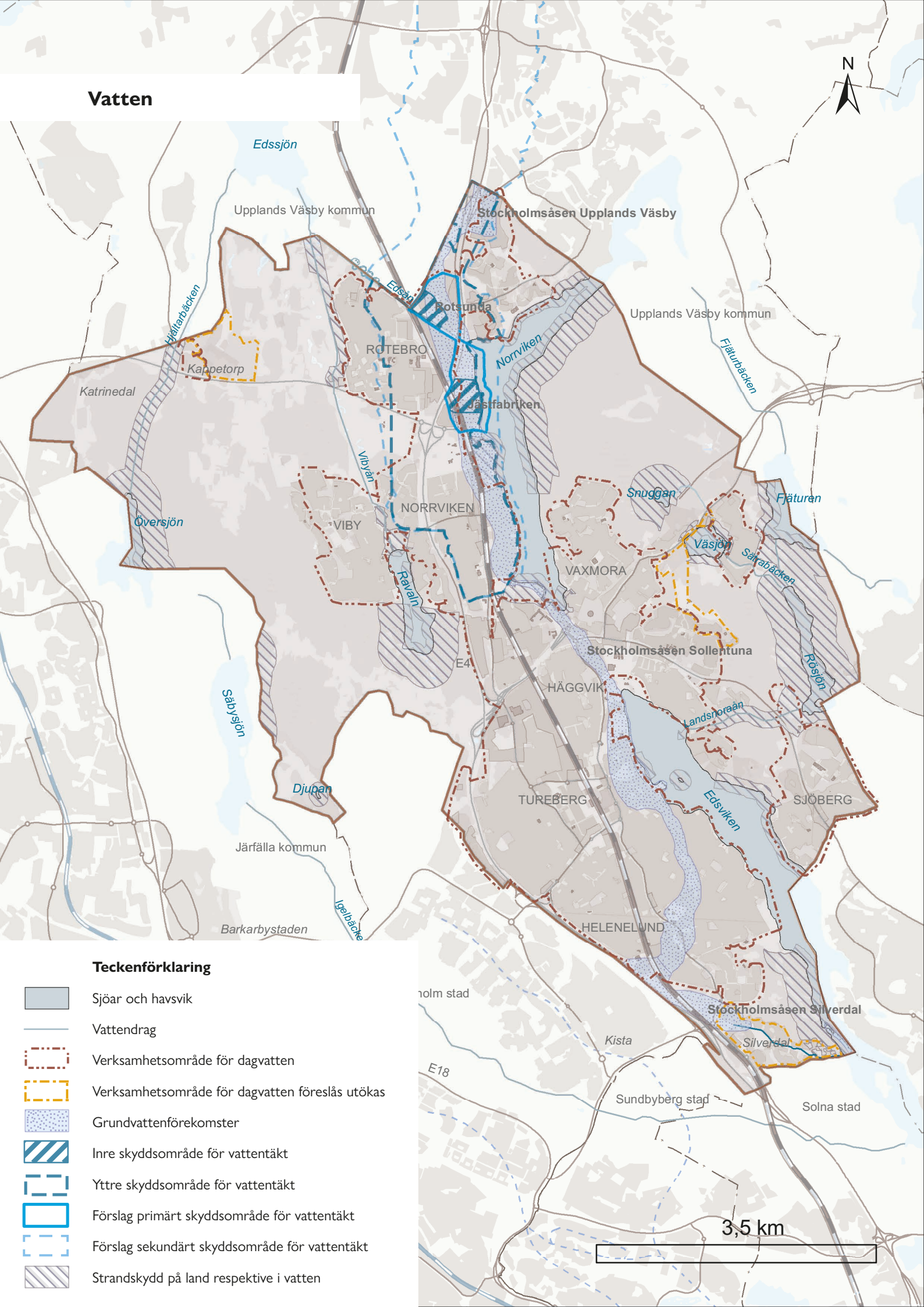
För att stötta t. ex. detaljplaneringen i dagvattenfrågan har kommunen tagit fram en checklista vid beställning av dagvattenutredningar samt tre stöttande/vägledande dokument:

1. ***Dagvattenpolicy i Sollentuna kommun (antagen 2016)***
   I korthet innebär policyn att vi ska bevara den naturliga vattenbalansen, minska mängden föroreningar, utjämna dagvattenflöden, nyttja dagvatten för att berika bebyggelsemiljön och minska konsekvenserna vid översvämning.
   Policyn innebär att ytor för rening och fördröjning av dagvatten reserveras. Vid planläggning ska förutsättningarna för omhändertagande av dagvatten utredas och andelen hårdgjord yta ska begränsas för att fördröja avrinningen och för att möjliggöra för infiltration. Risk för översvämning och skador på byggnader och anläggningar ska minimeras genom att säkerställa ytliga avrinningsvägar och översvämningsbara ytor. Dagvatten som uppstår på kvartesmark ska i första hand tas om hand och renas på kvartersmark. Målsättningen är att avrinningen från tomter och markområden inte ska öka efter exploatering. Byggande på redan hårdgjord mark gör det möjligt att förbättra infiltration och dagvattenhantering med nya grönytor, gröna tak och tekniska lösningar.
2. ***Exempel på multifunktionella dagvattenlösningar 2018***
   Dokumentet är tänkt som ett stöd för kommunens tjänstemän. Det presenterar olika typer av dagvattenanläggningar och redogör för styrkor och svagheter. Dokumentet vägleder så att rätt lösning väljs utifrån platsens behov avseende fördröjning, rening och gestaltning.
3. ***Vattenplan (antagen 2020)***
   För mer information om vattenplanen se rubrik ”Vattenplan - ett strategiskt dokument för hållbar vattenhantering i kommunen”.
   I vattenplanen har kommunen fastslagit två parallella huvudspår för att säkra dagvattenhanteingen vid exploatering: recipientspecifika haltkrav och fördröjningskrav. Tillsammans minskar huvudspåren risken för översvämningar och säkrar kommunens ansvar gällande MKN för vatten. Inom detaljplaneringens dagvattenutredningar eller då kommunen eller dess bolag genomför större om- eller nybyggnationer ska dessa följas i möjligaste mån.

Riktlinjer vatten

- Dagvattenhanteringen ska bidra till att klara miljökvalitetsnormerna i våra vatten, motverka översvämningar och även utformas för att stödja biologisk mångfald
- Fördröjning och rening av dagvatten ska ske vid ny- och ombyggnation och utformas som en attraktiv och rekreativ del på kvartersmark, allmänna platser och i gaturummet.
- Ytor ska avsättas för att rena dagvattnet från befintliga bebyggda områden.
- Vattenskyddsområdet i Norrviken – Rotebro samt grundvattenförekomsterna i norra Stockholmsåsen ska skyddas och beaktas vid all byggnation och verksamhet inom påverkansområdet.
- Sjöarnas, vattendragens och Edsvikens vattenstatus ska skyddas och i de fall det behövs förbättras. Åtgärder ska sättas in för att, i de fall det är möjligt, nå satta miljökvalitetsnormer.
- Strändernas rekreativa värden och naturvärden ska bibehållas. Där strandnära exploatering kan vara aktuellt ska allmänhetens tillgänglighet till stränderna öka och platsens naturvärden tas tillvara.
- Naturliga karaktärer och värden hos kommunens havsvik, vattendrag och sjöar ska bibehållas och utvecklas.

Vatten



Teckenförklaring

- Sjöar och havsvik
- Vattendrag
- Verksamhetsområde för dagvatten
- Verksamhetsområde för dagvatten föreslås utökas
- Grundvattenförekomster
- Inre skyddsområde för vattentäkt
- Yttre skyddsområde för vattentäkt
- Förslag primärt skyddsområde för vattentäkt
- Förslag sekundärt skyddsområde för vattentäkt
- Strandskydd på land respektive i vatten



Foto: Peter Rutherhagen - Johnér

KLIMATFÖRÄNDRING OCH KLIMATANPASSNING

Förväntade effekter av klimatförändringar

Hur vi klarar av klimatförändringarna och hur sårbart samhället är beror på hur mycket klimatet förändras och i vilken takt förändringen sker och hur väl förberedda vi är på att möta och anpassa oss till nya förutsättningar. Att redan nu ställa om till ett förändrat klimat ger även fördelar i form av att kommunen får en beredskap inför extrema väderhändelser i dagens klimat.

Kommunen har analyserat hur klimatförändringarna kan komma att påverka kommunens verksamheter, inklusive den fysiska planeringen (Sweco 2018). Analysen innehåller förslag på lämpliga åtgärder för att bland annat hantera ökade risker för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion. Denna analys fungerar som underlag för kommunens fortsatta arbete med klimatanpassning. De klimatförändringar som redan är märkbara idag kommer att förstärkas i framtiden.

Klimatförändringarnas betydelse för det kommunala arbetet kan delas in i sju fokusområden:

- översvämningar
- ras, skred och erosion
- föroreningsspridning
- vattenförsörjning
- energiförbrukning
- människors hälsa
- naturmiljö.

Planering för ett förändrat klimat

Kommunen tar hänsyn till klimatanpassning som ett allmänt intresse vid planläggning och av mark och vatten. Bebyggelsen ska anpassas med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, så att olyckor, översvämning eller erosion undviks. Större delen av kommunens stadsutvecklingsområden ligger inom redan befintliga bebyggelseområden. I dessa områden kan det ibland vara svårt att placera ny bebyggelse på en väsentligt högre nivå än den befintliga om den befintliga ligger väldigt lågt i förhållande till översvämningsrisken. Det finns behov av att i det fortsatta klimatanpassningsarbetet göra vidare analyser kopplat till skyfall och ras och skred. Exempelvis kan följande utredningar bli aktuella:

- konsekvens- och riskanalys av fara för människoliv eller viktiga samhällsfunktioner på grund av skyfall
- modellering av åtgärdsförslag för att hantera konsekvenser och risker av skyfall
- kostnads-nyttoanalys av föreslagna åtgärder samt prioriteringslista för åtgärdsförslagen
- simulering av extremare regn (såväl 200- som 500-årsregn)
- handlingsplan för extrema regn
- ras- och skredkarteringar samt erosionsutredningar.

Översvämningar

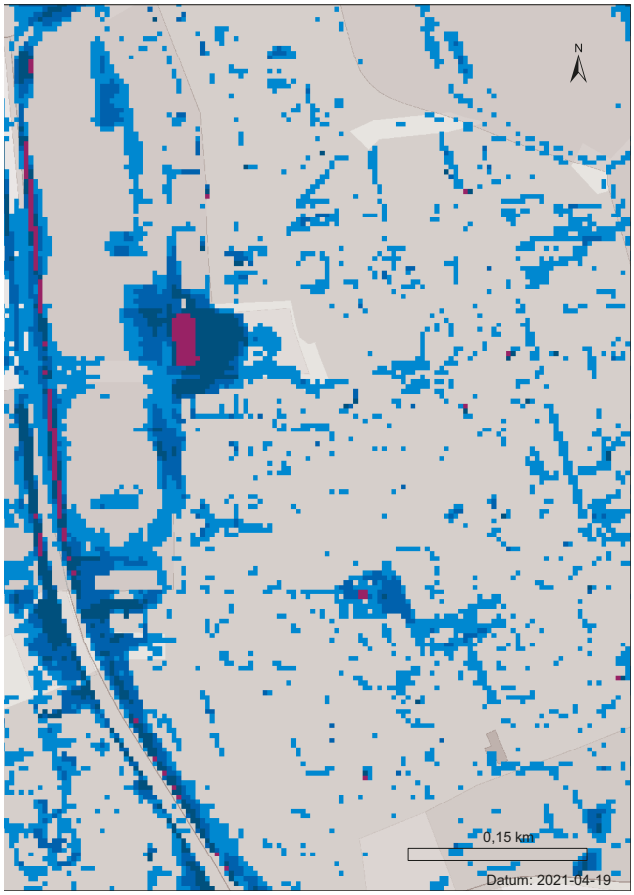
En stor andel av bebyggelsen och infrastrukturen inom Sollentuna kommun bedöms redan idag vara riskutsatt vid skyfall. Klimatförändringar i form av fler dagar med stor nederbörd samt ökade nederbördsmängder kommer att förstärka den riskbild som redan finns. I tätbebyggda områden är det i huvudsak de kortvariga intensiva regnen som skapar översvämningsproblem i samband med att ledningsnätens kapacitet överskrids. Regn med lång varaktighet (och motsvarande återkomsttid) har lägre intensitet och kan därför generellt ledas bort av ledningsnätet utan att skapa stora problem. I planeringsprocessen för ny byggnation bör det säkerställas att översvämningsrisken upp- och/eller nedströms inte ökar till följd av exploateringen. Det är också möjligt att i samband med exploatering avhjälpa befintliga riskområden upp- och/eller nedströms. Åtgärder bör prioriteras inom avrinningsområden med stor andel hårdgjord mark eller omfattande översvämningsrisk.

En översvämningsanalys för kommunen har genomförts för att analysera vilka områden som antas bli översvämmade vid extrema regn (DHI 2015). Områden som riskerar att översvämmas på grund av skyfall finns spritt över hela kommunen. De viktigaste transportstråken inom kommunen, Ostkustbanan, E4:an samt länsväg 265 Häggviksleden/Norrortsleden, 267 Rotebroleden/ Stäketvägen kan på vissa passager påverkas av översvämning.

Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall (Länsstyrelsen Stockholm och Västra Götalands län, 2018).

Klimatförändringarna förväntas påverka flöden i vattendrag, med högre flöden under vintern och mindre distinkta vårflöden än innan klimatförändringarna. Under somrarna förväntas en längre period med låga flöden. Förändringarna beror på varmare vintrar, där nederbörden faller som regn.

Med nuvarande kunskap tros havsnivån öka med 1 m fram till år 2100. Risken för skador på befintliga byggnader och infrastruktur vid översvämning från Östersjön är liten, både idag och i ett framtida klimat (Sweco 2018). I Stockholms län kompenseras höjningen delvis av den samtidigt pågående landhöjningen. Ny bebyggelse ska inte förläggas inom befintliga eller framtida riskområden utan att tillräckliga anpassningsåtgärder vidtas. I Sollentuna är det framförallt de centrala delarna med äldre bebyggelse nära Edvikens västra strand som kan komma att beröras. Vissa områden runt Norrviken, Edsån och Vibyån kan påverkas av ökade flöden i sjöar och vattendrag. ör dessa har ett beräknat högsta flöde tagits fram, för ett teoretiskt värsta scenario, med en bedömd återkomsttid på över 10.000 år. Beräkningsmodellen togs fram för att belysa risker vid dammbrott, då extra höga säkerhetsmarginaler önskas. Några sådana dammanläggningar finns inte i Sollentuna.



Teckenförklaring

- 0,1 - 03
- 0,3 - 0,5
- 0,5 - 1,0
- > 1,0

Områden med risk för översvämning (max vattendjup vid 100-årsregn)
Utsnitt ur översvämningsanalysen (DHI 2015)

Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå

Länsstyrelsens rekommendation för lägsta grundläggningsnivå längs kusten innebär att ny bebyggelse bör placeras ovanför nivån 2,7 m över havet (höjdsystem RH2000). Rekommendationen för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar innebär att ny sammanhållen bebyggelse och samhällsviktiga funktioner av betydande vikt ska placeras ovanför nivån för beräknat högsta flöde. Om ny sammanhållen bebyggelse placeras under de rekommenderade nivåerna är det viktigt att visa att exploateringen inte blir olämplig. Avsteg kan göras vid förtätning av befintlig bebyggelse under förutsättning att det inte hindrar kommande skyddsåtgärder, samt att den befintliga översvämningsrisken inte förvärras för omkringliggande strukturer. Detta gäller t.ex. för vissa av kommunens stationsnära bebyggelseområden så som Norrviken och Rotebro.

Ras, skred och erosion

Det kan förmodas att risken för ras- och skred inom områden där stabiliteten i dagsläget är otillfredsställande i någon mån kommer att öka på grund av klimatförändringarna, dock krävs mer detaljerade undersökningar för att kunna avgöra hur mycket (Länsstyrelsen Stockholm, 2011).

Det finns i dagsläget översiktliga stabilitetskarteringar som visar aktsamhetsområden, det vill säga områden där skredfara kan förekomma och där ytterligare bedömningar eller undersökningar kan behöva göras (Länsstyrelsen Stockholm, 2011). I Sollentuna kommun finns två utpekade områden, vid Rotsunda och Edsviken, där det anges att det inte kan säkerställas att stabiliteten är tillfredsställande utan att mer detaljerade undersökningar behöver göras. Inom kommunens ekosystemtjänstkartläggning har även kommunen översiktligt undersökt erosionsproblem kopplat till vattendrag inom kommunen.

Riktlinjer klimatanpassning

- Översvämningsrisk ska hanteras från havsnivåhöjning, höga flöden i vattendrag och sjöar samt från skyfall. Bebyggelse och infrastruktur ska anpassas till de höjningar av vattennivån samt de ökade och oftare återkommande regnmängder som kan orsakas av en klimatrelaterad uppvärmning.
- Hänsyn ska tas till klimatpåverkan och ett förändrat framtida klimat ska tas vid all planläggning av mark och vatten.



Foto: Mikael Svensson - Johnér

Klimatanpassning



Teckenförklaring

- Område som riskerar att översvämmas vid beräknat högsta flöde
- Markområden under nivån +2,7 meter över nollplanet invid havet
- Områden där stabiliteten behöver säkerställas vid detaljplanläggning.



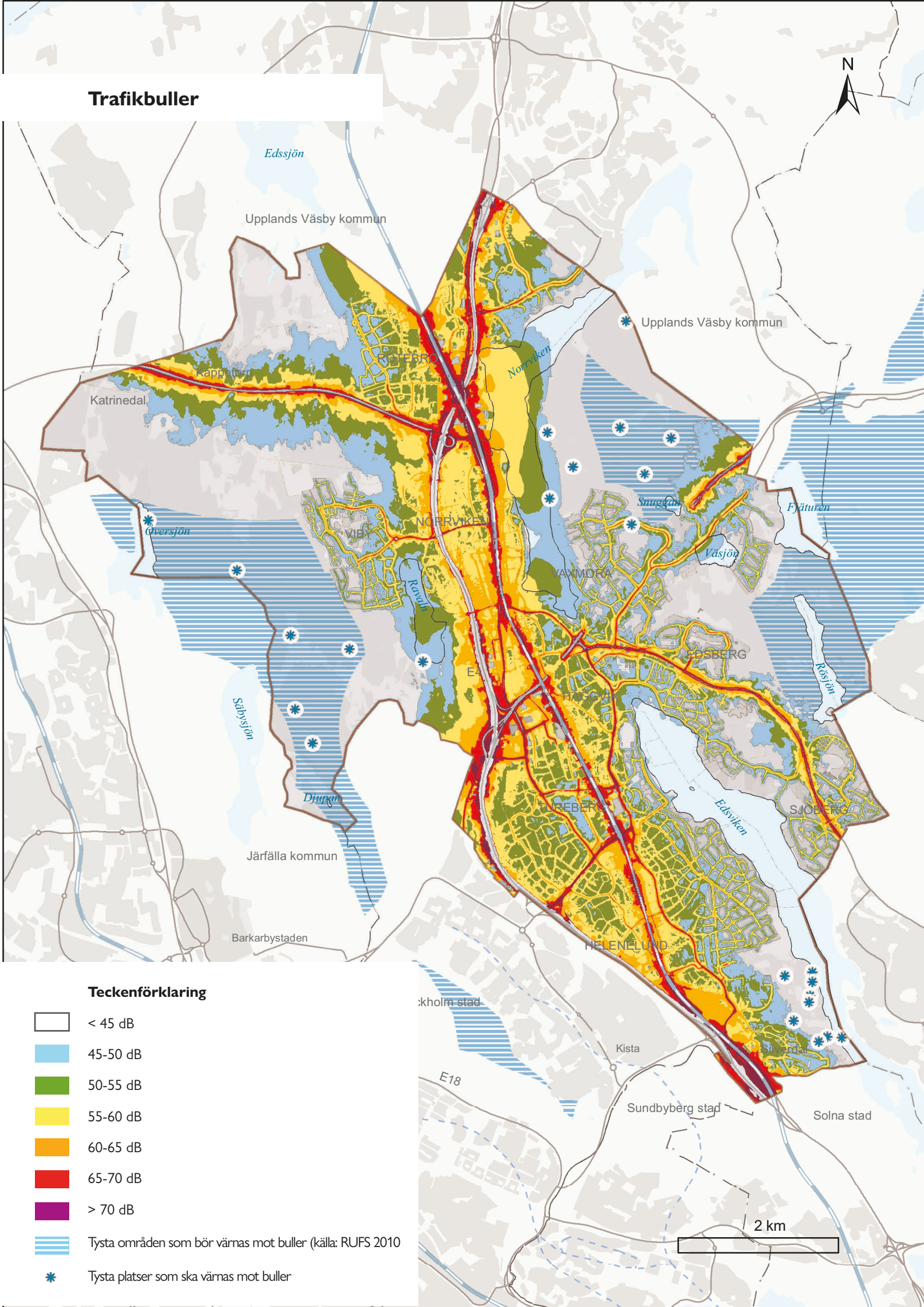
Foto: Johan Alp - Johnér

HÄLSA, SÄKERHET OCH RISK

Mindre buller och fler tysta områden

Tillgång till tysta områden och platser med bra ljudkvalitet är en viktig del av en attraktiv bebyggelse. Störande buller är idag utbrett i Sollentuna, särskilt nära E4:an och järnvägen och det förekommer även buller från flyg och olika verksamheter. De största enskilda bullerkällorna i kommunen, med bullernivåer över 70 dB ekvivalentnivå, utgörs av E4:an och järnvägens trafikbuller samt statliga och kommunala vägar med en bullernivå på 60 dB från trafik. I ett tätbefolkat län som Stockholms där stor konkurrens om marken råder, finns behov av att hindra att utomhusbullret breder ut sig och att särskilt värna om de få tysta och relativt tysta områden som finns kvar.

Trafikbuller



Teckenförklaring

- < 45 dB
- 45-50 dB
- 50-55 dB
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- 65-70 dB
- > 70 dB
- Tysta områden som bör värnas mot buller (källa: RUFS 2010
- Tysta platser som ska värnas mot buller



När Sollentuna förtätas med nya bostäder, näringsliv och verksamheter riskerar det att leda till ökat buller från persontransporter och transporter av varor och tjänster till och från kommunen. Ofta byggs vallar eller plank som skydd mot bullret, men dessa ger bara en god lokal effekt och förhindrar inte i någon väsentlig grad bullrets spridning i landskapet. Om byggnader används som större avskärmningar, kan både de direkt bullerutsatta områdena minskas och en s.k. tyst sida skapas som ofta ger en mycket god ljudmiljö även i utemiljön. Andra åtgärder kan innebära att bevara bullerdämpande natur som utgörs av tät, flerskiktad vegetation som agerar som ridå mot bullerkällan. Ett åtgärdsprogram mot buller för Sollentuna kommun 2018 – 2023 är framtaget (Sollentuna kommun 2017). Åtgärdsprogrammet följer den svenska förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) och EG-direktiv (2002/49/EG). Enligt förordningen innebär miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller att ”det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”. Åtgärdsprogrammet innehåller inga åtgärder för att minska buller från flyget eller industrier. Flygbullret regleras i Arlanda flygplats miljötillstånd via Swedavia. Det är främst de norra kommundelarna Rotebro och Viby som är störda av flygbullret. Inom kommunens naturreservat finns utpekade tysta områden som behöver beaktas. Det kan exempelvis påverka inflygningsvägar. Åtgärdsprogrammet beskriver hur kommunen ska arbeta med flera åtgärder som t.ex. att samarbeta med Trafikverket för att minska bullret från de statliga vägarna och spårtrafiken samt att vid stadsplanering arbeta för att minska bullret redan vid planeringen av nya bostäder och vägar i kommunen.

Kommunen arbetar redan idag med flera åtgärder för att minska exponeringen av buller. Inom stadsplaneringen är målsättningen att det ska gå att uppföra byggnader i princip var som helst inom den bebyggda miljön. Bullerutsatta områden ska få en god ljudmiljö genom en medveten placering och utformning av byggnaderna. Planeringen ska aktivt verka för att minska bilberoendet eftersom en lägre trafikvolym möjliggör smalare gator med lägre hastigheter, vilket i sin tur ger lägre buller. Nybyggda kvarter i Tureberg, som t.ex. kvarteret Traversen utmed Turebergs allé, är en bra förebild för hur buller kan hanteras i tät bebyggelse. Nya bostäder är välisolerade vilket skapar goda förutsättningar för tyst inomhusmiljö vilket i sin tur ökar möjligheterna att bygga en tät stad med skyddade gårdar. Akustisk design och ett helhetsgrepp kring buller möjliggör bra stadsmiljöer även i utsatta lägen. En viktig målsättning är också att skapa god ljudmiljö på offentliga platser, såsom torg, parker eller naturområden. Kommunen avser skapa mer tysta områden och arbeta för en god ljudmiljö i hela kommunen.

Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik

Sedan 1 juli 2017 gäller en förordning till miljöbalken med bestämmelser om riktvärden för buller utomhus vid bostäder från spårtrafik och vägar. Förordningen ska tillämpas vid planläggning samt i ärenden om förhandsbesked och bygglov utanför detaljplan. Förordningen, vars bakgrund är att underlätta uppförande av bostäder i bullerutsatta lägen, innebär en höjning av riktvärdena jämfört med riktlinjerna i Översiktsplan 2012. Enligt förordningen 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. Samma värden gäller för bostäder om högst 35 kvadratmeter, men ekvivalentnivån vid fasad är istället 65 dBA. Boverket rekommenderar att bullret beräknas med utgångspunkt från dagens bullersituation och kompletteras med bedömningar av den framtida situationen upp till femton år framåt i tiden.

Minskad strålning

Det finns olika källor till strålning i en tätort. Radon kan komma från marken, byggnadsmaterialet (blåbetong) eller hushållsvattnet (egen brunn). Markradon är mycket vanligt i Sollentuna och höga halter förekommer i rullstensåsen och i bergarterna yngre granit och gnejsgranit. Mätningar har dock visat att höga radonhalter är vanligt förekommande även utanför dessa områden. Detta beror på att radon lätt sprids i marken via t.ex. rördragningar. Hela kommunen är därför att betrakta som högriskområde för radon och hänsyn till detta behöver tas vid planering och byggnation. För radon ska referensnivån vara 200 Bq/m3 (becquerel per kubikmeter luft) utryckt som årlig genomsnittlig aktivitetskoncentration inomhus. Vid ny- och ombyggnation får årsmedelvärdet av den joniserande strålningen från radongas inte överstiga dessa värden. Det kan hanteras med en genomtänkt grundläggning.

Elektromagnetiska kraftfält genereras överallt där det finns elektrisk ström. Den mest iögonfallande källan till magnetiska fält i den allmänna miljön är kraftledningar och transformatorstationer, men fälten förekommer också i elektriska ledningar under mark, eller kring transformatorer eller andra installationer i byggnader. Magnetfältet är starkast närmast källan, t. ex. en ledning eller en apparat, och avtar med avståndet. Ju mer ström desto starkare magnetfält. Vid uppförande av ny bebyggelse ska försiktighetsprincipen tillämpas. I Sollentuna används 0,4 µT som riktvärde vid nybyggnation av bostäder och institutioner för barn och ungdom, intill kraftledningar. I Sollentuna finns kraftledningar med spänningen 70, 130 och 220 kV men strömstyrkan varierar kraftigt mellan de olika ledningarna och över tid. 0,4 µT underskrids ungefär 25 – 50 meter från kraftledningens mitt. Den planerade avvecklingen av kraftledningen genom Törnskogen, Häggvik, Edsberg och Sjöberg är angelägen.

Strålsäkerhetsmyndigheten gör den sammanfattande bedömningen att basstationer för mobiltelefoni inte innebär någon risk ur strålskyddssynpunkt. Några riktlinjer kring strålning från mobiltelefonmaster föreslås därför inte i översiktsplanen, dock ska nationella riktlinjer beaktas och forskning inom området bevakas. Det finns behov av en samordning av mobilmaster i kommunen. Master och tillhörande konstruktioner ska utformas för att passa in i den miljö där de placeras.

Skydd mot olyckor med farligt gods

Delar av vägnätet är utpekat av länsstyrelsen som transportleder för farligt gods, vilket innefattar explosiva, brandfarliga, radioaktiva och andra farliga ämnen. De rekommenderade vägarna utgörs av primära och sekundära transportleder. De primära transportlederna utgörs av de nationella och regionala vägar (som staten är huvudman för) som bildar ett huvudvägnät för genomfartstrafik som ska användas så långt det är möjligt. De sekundära transportlederna är avsedda för lokala transporter från och till de primära transportlederna. Kommunens uppfattning är att riskfrågan först och främst ska hanteras vid källan av verksamhetsutövare som exempelvis Trafikverket. Det kan bl.a. gälla högre krav på behållare för farligt gods. Även om transporter av gods är en förutsättning för en levande och konkurrenskraftig region, bör inte transporterna tillåtas hindra en i övrigt ändamålsenlig och önskvärd användning av marken och utveckling av stadsbygden.

Omledningsvägar

Delar av det kommunala huvudvägnätet kan, med befintlig utformning eller framtida utformning enligt översiktsplanens riktlinjer, komma att användas som omledningsvägar under kortare perioder för den regionala trafiken i händelse att det regionala vägnätet är avstängt.

Riskavstånd

Det finns idag inga nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som ska tillämpas i närheten av trafikleder för farligt gods på vägnätet. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram riktlinjer. Enligt riktlinjerna ska riskerna beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods. Mellan 50 –150 meter från järnväg samt 75 –150 meter från väg, behöver det vanligtvis inte tas fram någon riskutredning. Inom 50 meter från järnväg och 75 meter från en väg, där det transporteras farligt gods, är det enligt riktlinjerna normalt sett olämpligt med bostäder.

Men bostäder kan uppföras på ett avstånd om 25 meter från transportled för farligt gods om ett antal åtgärder vidtas vad avser fasadutformning, glas, friskluftsintag, utrymning m.m. Detta har exempelvis visat sig tillämpligt på ett flertal platser utmed järnvägen. I de fall med få transporter med farligt gods utmed sekundära leder för farligt gods kan det vara möjligt att bygga närmare än 25 meter. Kommunen anser att det är risksituationen i det enskilda fallet som ska avgöra avståndet.

Kommunen anser att det är angeläget att bebyggelseutveckling kan ske i anslutning till järnväg och trafikleder för farligt gods för att begränsa barriäreffekter och för att mark i övrigt goda lägen ska kunna utnyttjas. För att begränsa tid och kostnader i detaljplaneläggning är det önskvärt att en smidig och rationell form för riskbedömning kan utvecklas där resultat från relevanta tidigare riskutredningar kan tillämpas.

Drivmedelsstationer utgör en risk i bebyggelseområden, både på grund av stationerna i sig och på grund av transporterna till dem. Det finns få lämpliga platser för nya drivmedelstationer inom kommunen. Dessutom kan nuvarande stationer, som ligger vid befintliga och planerade bostadsområden, ifrågasättas med hänvisning till riskaspekten. Fler försäljningsställen av fossilfria bränslen bör tillkomma inom kommunen. I första hand bör befintliga drivmedelsstationer kompletteras, under förutsättning att risksituationen inte försämras. Det kan handla om biogas men även vätgas.



Foto: Phia Bergdahl - Johnér

Hänsyn till förorenad mark

I Sollentuna har länsstyrelsen identifierat ca femhundra potentiellt förorenade markområden (MIFO-objekt) där föroreningar kan befaras mot bakgrund av tidigare eller nuvarande verksamhet. Av dessa är 56 objekt riskklassade. Föroreningarna är av mycket skiftande karaktär och härrör från bl.a. bensinstationer, handelsträdgårdar, gamla avfallsupplag och båtuppläggningsplatser. Förorenat sediment finns också i Edsviken och Norrviken med spår bl.a. av båtklubbarnas verksamhet och trafikdagvatten. Föroreningarna bedöms inte utgöra någon akut fara, men vid t. ex. planläggning, schaktarbeten och byggnation ska föroreningarnas innehåll och omfattning utredas och vid behov saneras. Naturvårdsverket har tagit fram riktvärden för förorenad mark. Kommunen har ett tillsynsansvar över förorenade områden som inte omfattas av länsstyrelsens eller Försvarsinspektören för hälsa och miljö (dvs. Försvarsmaktens) tillsynsansvar. Under 2010 inventerade avfallsbolaget SÖRAB nedlagda deponier inom ramen för avfallsplanen. Det har därefter tagits fram en prioriteringsordning för deponierna i Sollentuna. Undersökningar pågår nu i flera av dem.

Ren luft

Ren luft är viktig för alla. Det är en grundläggande livskvalitet. I Sollentuna ska luften vara så ren att det inte finns någon risk för skada på människors hälsa. Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande. Från hälsosynpunkt bör lägre haltnivåer än de juridiskt bindande miljökvalitetsnormerna nås och riksdagen har därför beslutat om miljökvalitetsmål. Riktvärdena för miljökvalitetsmålen är strängare än normerna och har satts med hänsyn till känsliga grupper, t.ex. barn, äldre, astmatiker och hjärtsjuka. Kommunen strävar mot att nå miljökvalitetsmålen men anser att godtagbar luftkvalitet är att nå miljökvalitetsnormen. Beräknade luftföroreningshalter framtagna av Östra Sveriges Luftvårdsförbund för år 2015 visar att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO_2) överskrids längs väg E4 genom Sollentuna. Vägtrafiken är den största källan till de höga halterna. Vid mer noggranna mätningar har det visat sig att luftkvaliteten kan vara god även nära E4:an på grund av vindförhållanden, vegetation, bebyggelseform och topografi. Genom smart utformning av bebyggelse och vegetation kan det skapas god luftkvalitet trots närhet till motorled. Mer tät vegetation och sluten bebyggelse bör valla in E4:an så att inte dålig luft sprids till omgivande stadsmiljö.

Avstånd till hästhållning

Hästhållning kan medföra risk för olägenhet för människors hälsa, eftersom hästar kan leda till allergier, lukt och flugor. Det finns inga fastställda skyddsavstånd mellan hästhållning och bostäder, men riktvärdet 200 meter mellan bostadshus/byggrätt och stall/hästhage har tidigare rekommenderats. Boverkets senaste vägledning från 2011 (Boverket 2011) anger att spridningen av allergener i luften för det mesta är mycket låg redan 50 meter från stall och hästhagar. Hästallergen är inte som pollen byggda för att färdas långa sträckor i luften utan består av större partiklar som finns på hästens hår och lossnar vid borstning/ryktning. En bedömning måste ske i varje enskilt fall och faktorer som t. ex. antal hästar, utformning och placering av anläggningen, terräng- och vegetationsförhållanden och förhärskande vindriktning kan påverka bedömningen.

Riktlinjer hälsa, säkerhet och risk

- För radon och elektromagnetiska fält ska de riktlinjer och gränsvärden som statliga myndigheter fastställer tillämpas.
- God luftkvalitet i utemiljöer ska värnas genom placering och utformning av byggnader, landskapsutformning och vegetation som kan hindra spridning av partiklar.
- Trafik, mobilitet och trafikinfrastruktur



TRAFIK, MOBILITET OCH TRAFIKINFRASTRUKTUR

Effektivt transportsystem

Ett effektivt transportsystem är nödvändigt för att boende, företagare och besökare ska klara sina transporter i kommunen. En grundprincip vid all stads- och trafikplanering i Sollentuna är att skapa högsta möjliga tillgänglighet för invånare, besökare och näringsliv.

Effektivitet och tillgänglighet skapas genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag. Det innebär gång först, sedan cykel, kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik. Möjligheten att kombinera olika trafikslag och mobilitetstjänster bör möjliggöras.

Transporter en stadsbyggnadsfråga

En tillgänglig stad karaktäriseras av korta avstånd mellan bostad/arbetsplats och service som skolor, butiker och kollektivtrafik. Att förtäta i befintliga goda kommunikationslägen ska alltid eftersträvas framför andra lägen. Det innebär att tillgängligheten är viktigare än framkomligheten. Det ska vara lätt att ta sig inom och mellan kommunens olika områden. Detta görs främst genom ett sammankopplat tätt nät av gator, gångvägar och cykelbanor. Parkmiljöer och trygga gröna stråk kan också vara viktiga kopplingar mellan kommundelar. Marken inom gångavstånd från de fem pendeltågsstationerna bör därför användas mycket effektivt. En förutsättning för den långsiktiga bebyggelseplaneringen är att alla pendeltåg stannar på alla fem pendeltågsstationerna i kommunen för av- och påstigande under hela trafikdygnet. I och med det utökade underlaget som planeringsinriktningen att ny bebyggelse tillkommer i de bästa kollektivtrafiklägena innebär bör även turtätheten på pendeltågen öka i takt med underlaget för att säkerställa komforten och attraktiviteten.

Prioriterade utvecklingsstråk

Prioriterade utvecklingsstråk handlar om att omvandla trafikleder och större gator som knyter samman stadsdelar och viktiga målpunkter till attraktiva offentliga rum där gatans (stråkets) transportfunktion samverkar med en blandning av bostäder, verksamheter och service. Syftet är att förbättra stadsmiljökvaliteten, att skapa en attraktiv, trivsam, trygg och levande miljö där man gärna rör sig samt att skapa bättre förutsättningar för hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik. Grönska, i form av trädplanteringar eller annan vegetation, är en viktig komponent för att skapa en attraktiv stadsmiljö.

Inslag av service och verksamheter är viktigt utmed de prioriterade utvecklingsstråken. Dessa stråk har genom sin strategiska placering - dvs. att många enkelt kan nå dem och att de utgör gena vägar till målpunkter - också har en outnyttjad ”servicepotential”. I praktiken sker ett växelspel och en ömsesidig förstärkning mellan ”servicepotentialen” och hur etablerat/befolkat ett stråk är, eftersom ett tilltalande gatuspråk drar till sig människor vilket kan höja dess servicepotential mer än vad bara dess geografiska läge förmår. Samtidigt blir en etablerad verksamhet en målpunkt som höjer stråkets värde och gör det intressantare för fler.

Att utveckla prioriterade gatustråk är en väletablerad strategi i kommunens långsiktiga stadsutveckling. Omvandlingen av Sollentunavägen och Turebergs allé till stadsgator med tilltalande gatumiljöer med en mer personnära skala har pågått under många år. Vid andra stråk har omvandlingen ännu inte riktigt kommit igång t.ex. Norrvikenleden. En typisk stadsgata består av körbanor för fordonstrafik, trottoarer för gående och vistelse, allétråd, eventuellt cykelbanor samt byggnadsfasadernas entréer och lokaler. En stadsgata är alltså inte bara en transportsträcka utan också en viktig vistelsemiljö. Stråkens innehåll, grad av stadsmässighet och karaktär ska anpassas till omgivningar och förutsättningar, så som byggnadshöjd till anslutande villaområden och kulturmiljöer.

Vissa stråk löper genom villaområden, t.ex. Linnés väg och Eriksbergsvägen, vars värde som vardagliga promenadstråk också bör tillvaratas. Utmed sådana villagator är ingen ”stadsomvandling” aktuell, utan mindre förändringar som inom villastadens karaktär och huvudsakliga tvåvåningsskala stärker stråket, gör det mer befolkat, lättorienterat och tilltalande att röra sig utmed. Det kan handla om småskalig service eller insatser i gatumiljön.

De prioriterade stråkens utmaning är att de på en begränsad yta ska tillhandahålla många funktioner, exempelvis kräver alléträd utrymme både ovan och under mark. Det kommunala huvud- och sekundärvägnätet sammanfaller i många fall med de prioriterade stråken och deras trafikfunktion måste beaktas. För kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft är busstrafikens framkomlighet väsentlig. Det är önskvärt att olika trafikslag kan dela gaturummet utan att det breddas för mycket för att undvika negativa konsekvenser för såväl ekonomin som upplevelsen. Men i enstaka fall kan det vara aktuellt att prioritera olika bland trafikslag på olika gator. Ny teknik som skapar bättre miljö, attraktivare bebyggelse och mer levande gator ska uppmuntras. Det kan till exempel handla om att samförläggning av ledningar i kulvertar för att skapa utrymme för trädplanteringar eller mångfunktionella lösningar som ”regnträdgårdar” – planteringar som både förskönar gaturummet och renar dagvatten.

Genomförandet av de prioriterade utvecklingsstråken kommer att ske i olika takt och omfattning. Ombyggnation kan ske i samband med andra förändringar som ledningsomläggningar eller nybyggnation som innebär att fler nyttjar gaturummet. Genomförandet kan också ske genom en aktiv förvaltning, en gradvis utveckling åt rätt håll med små åtgärder.

I genomförandet är det viktigt att bevara de värden som redan finns och att ge variation i synnerhet mikrogrönska/pocketparks och befintliga verksamheter.



Illustration: AJ Arkitekter

Gångtrafik har högst prioritet

Gång är det mest grundläggande färdsättet och det är därför viktigt att främja gångtrafiken som ett attraktivt, hälsofrämjande och miljösmart färdmedel. Viktiga målpunkter för gångtrafiken är bland annat förskolor, skolor, vårdcentraler, idrottsanläggningar, kommundelscentrum, spårstationer och rekreationsområden. Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska prioriteras framför biltrafikens framkomlighet. För att möjliggöra detta bör lokalvägnätet utformas så att gående prioriteras och huvudvägnätet måste kunna korsas på ett trafiksäkert sätt. Även på vissa av kommunens sekundärgator kan det vara motiverat att vidta åtgärder, ibland för att höja trafiksäkerheten, ibland för att främja promenadvänligheten. Framkomligheten för äldre och funktionsvarierade ska prioriteras utifrån de tillgänglighetskrav som gäller. Gångnätet består av gångvägar, gångbanor och trottoarer längs gatorna. De är inte bara transportsträckor utan behöver även inkludera platser som passar för vistelse, vila och möten. Det ska finnas ett huvudgångnät som går mellan och genom alla kommundelar och som kopplar ihop tätorten. Huvudgångnätet går lämpligast längs de prioriterade utvecklingsstråken. Dessa huvudstråk för gångtrafik ska därför vara trygga, trafiksäkra och attraktiva med allétäd och annan stadsgrönska, som tillför ett gott lokalklimat, ger visuell vägledning och är rumsskapande. Längs stadsgatorna och huvudgångnätet är det gångtrafiken som, enligt Sollentuna kommuns trafikpolicy, har högst prioritet av alla trafikslag. Den strategiska styrningen av trafikplaneringen behöver utvecklas för gångtrafiken, vilket innefattar både prioriteringar och kunskapsunderlag.

Ett gent och tryggt cykelnät

Det ska vara attraktivt att cykla i Sollentuna. Enligt resvaneundersökningen 2019 sker 9 procent av resorna som Sollentunaborna gör med cykel, för resor inom Sollentuna kommun är denna siffra 14 procent (Sollentuna kommun 2019). Kommunens målsättning är att cykelandelen gällande alla resor ska öka till 20 procent år 2030. Målet för cykeltrafiken är att användningen ska öka alla tider på året.

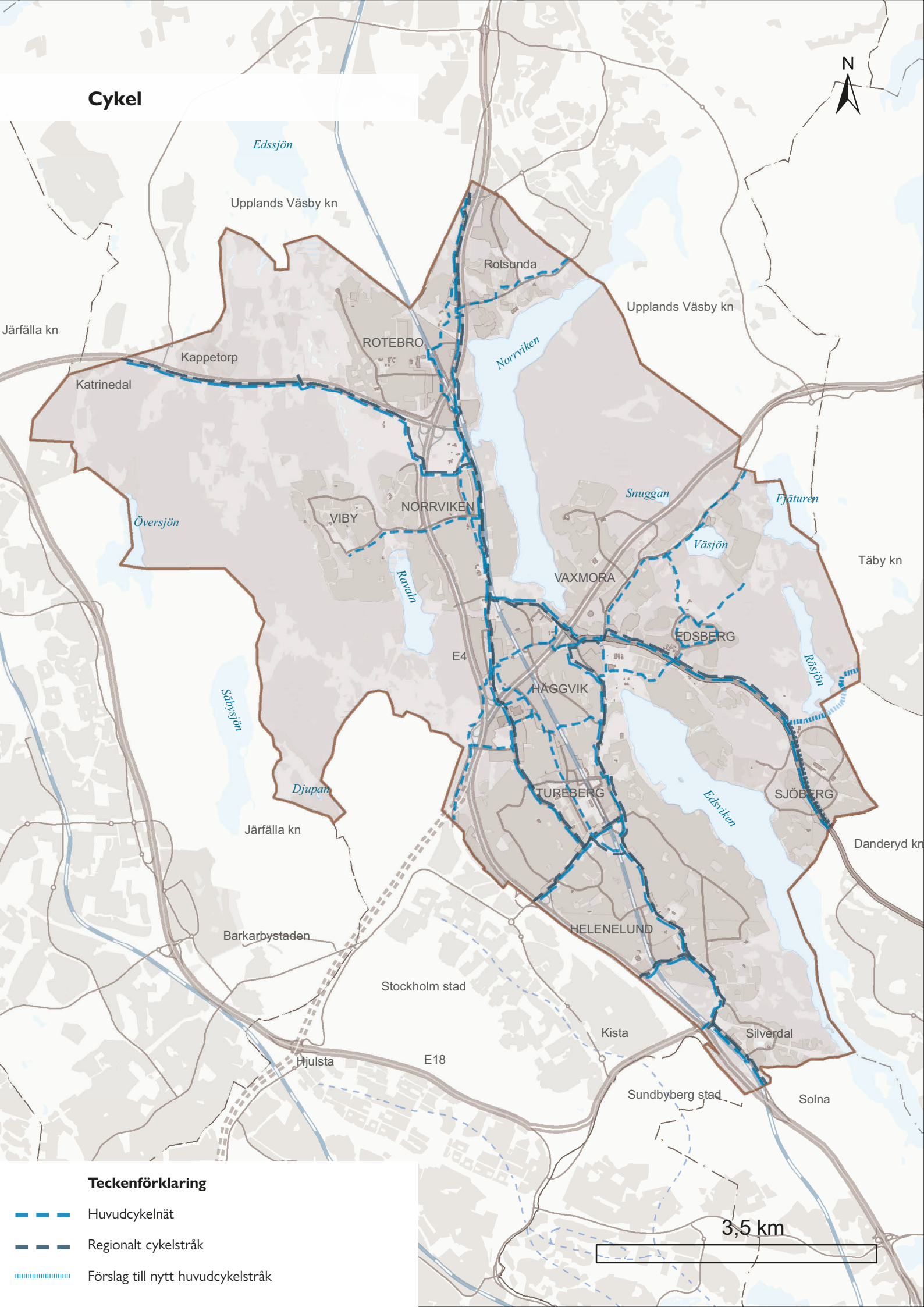
Översiktsplanen pekar också ut kommunens prioriterade cykelstråk. De viktigaste åtgärderna i utbyggnaden av nätet framöver kan sammanfattas enligt följande:

- slutföra arbetet med de regionala stråken med fokus på att läka ihop stråken på de platser där de av olika skäl inte kunnat byggas ut med en sammanhängande god standard, så kallade ”saknade länkar”. Länkar kring stationerna, cykelparkeringar som är säkra med högre standard vid stationerna.
- utvidga huvudnätet för cykel för att ytterligare stärka kopplingen till bostadsområden, verksamhetsområden och i synnerhet kommunens pendeltågsstationer.
- utveckla cykelnätet i anslutningen till angränsande kommuner och överbrygga barriärer. Detta gäller kopplingarna förbi E4:an och sedermera Förbifart Stockholm till Märstastråket över trafikplats Häggvik, Norrvikenledens förlängning vid trafikplats Bredden, kopplingen från Kärrdal till Täby.
- mindre åtgärder bör utföras för att förbättra framkomligheten för cykel som nedsänkta kantstenar, prioritet i signaler, skyltning och annan slags prioritet för cykel på olika platser.



Foto: Cecilia Möller - Johnér

Cykel



Teckenförklaring

- Huvudcykelnät
- Regionalt cykelstråk
- Förslag till nytt huvudcykelstråk



Konkurrenskraftig kollektivtrafik

Sollentunaborna ska uppleva kollektivtrafiksystemet som ett attraktivt färdsätt. Alla Sollentunabor bör ha tillgång till kollektiva färdmedel inom gångavstånd. Gång- och cykelförbindelserna till och från kollektiva färdmedel ska hålla en hög standard och kollektivtrafikknutpunkter ska utvecklas med säker och bekväm cykelparkering. Ett utbyggt servicelinjenät är viktigt för äldre och personer med funktionsvariation. Inom kommunen ska det skapas attraktiva kommunikationsstråk där kollektivtrafiken prioriteras framför övrig motorfordonstrafik. I och med tillkomsten av Turebergs allé och utbyggnaden av bebyggelsen kring denna bör busstrafiken på västra sidan järnvägen förstärkas eftersom det är där den stora befolkningskoncentrationen i centrala Sollentuna kommer att finnas. Malmvägen bör utvecklas till ett attraktivt stråk och hantera alla trafikslag på ett säkert sätt och ansluta till Turebergsleden. Det är eftersträvansvärt att huvudsakliga busstråk utformas för hastighetsbegränsningar som medför god framkomlighet och trafiksäkerhet, i synnerhet för stombusstrafik. God framkomlighet är väsentlig för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Framkomlighetsåtgärder ska vidtas tillsammans med stadskaraktärsskapande åtgärder för att säkerställa en attraktiv busstrafik.

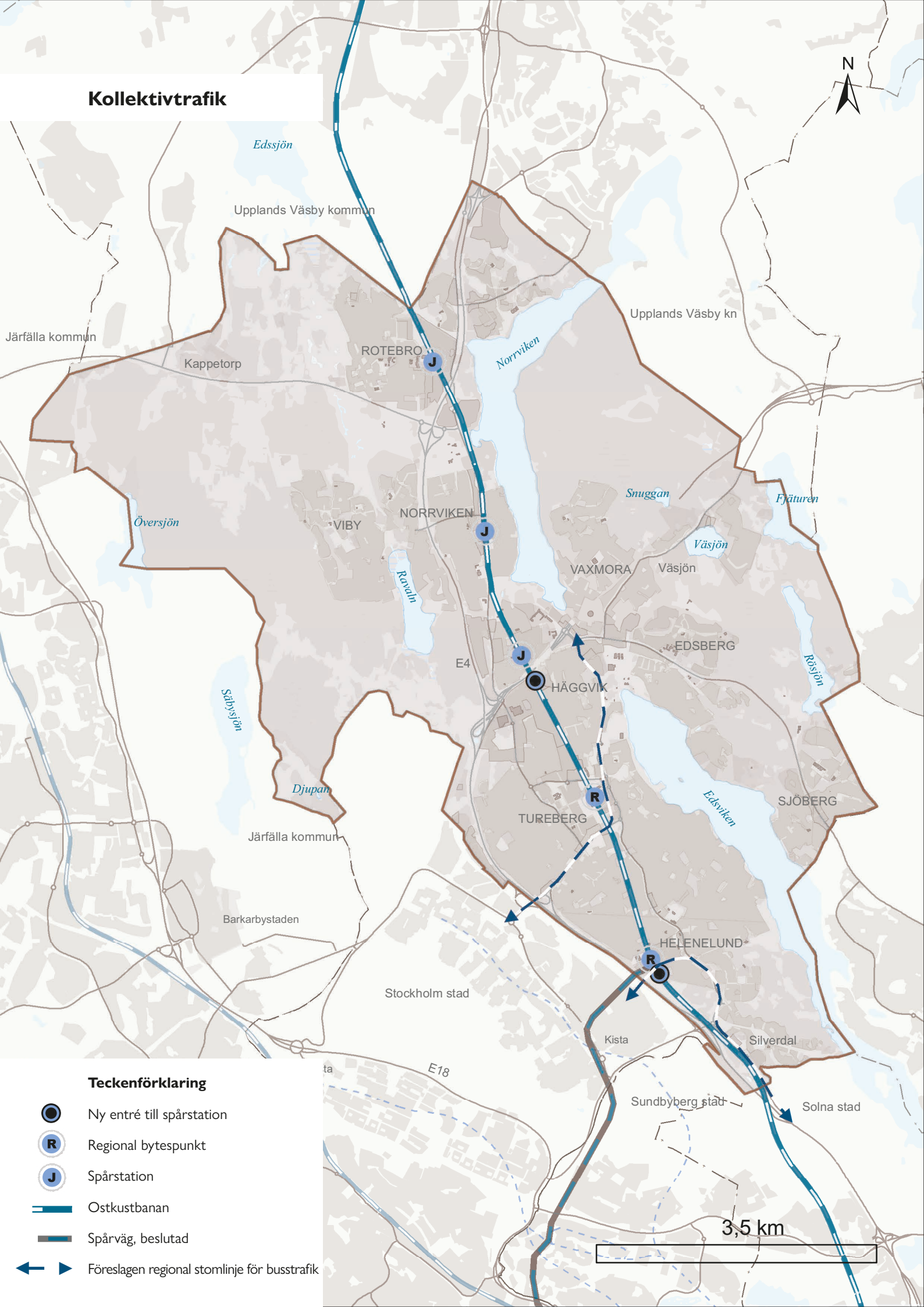
Bussdepå

SL (trafikförvaltningen på Region Stockholm) har behov av en bussdepå för busstrafiken i Sollentuna. Depån bör ligga i eller i närheten av Sollentuna. Kommunen föreslår att den placeras i Norrsätra verksamhetsområde. Det är en av få lämpliga platser i kommunen. Busstrafiken bör kunna bedrivas effektivt därifrån då det skulle kunna linjeläggas direkt från depån och området ligger nära påfart till Norrortsleden, Frestavägen och kommande Edsbergs allé.

Tvärförbindelser

Det är viktigt att det finns goda tvärförbindelser mot exempelvis de regionala stadskärnorna Täby, Barkarby och Kista. Stombusslinjer har tät turtäthet och tar många passagerare. I den regionala stomnätsplanen finns två stombusstråk som berör Sollentuna utpekade Stomlinje J som är en del av stråket Tyresö-Handen-Flemingsberg-Skärholmen-Barkarby-Akalla-Sollentuna station-Täby-Arninge. Det andra stråket är stomlinje K Vällingby-Rinkeby-Kista-Helenelund-Danderyd. Framkomlighetsåtgärder ska göras i dessa stråk med syfte att förbättra framkomligheten och därmed attraktiviteten för busstrafiken.

Tvärbanans Kistagren planeras att vara i drift till Helenelund år 2023. Trafikförvaltningen har i utredningar lyft nyttan med en förlängning av tvärbanan från Helenelund till Täby C. Kommunen ser också långsiktig nytta med en förlängning av tvärbanan som en kapacitetsstark tvärförbindelse, men det finns många frågor som behöver utredas innan det är klart om det skulle vara möjligt.


Kollektivtrafik
N
Edssjön
Upplands Väsby kommun
Upplands Väsby kn
Järfälla kommun
ROTEBRO
Kappetorp
Norrviken
Snuggan
Fjäturen
Översjön
VIBY
NORRVIKEN
Väsjön
VAXMORA
Ravaln
EDSBERG
E4
HÄGGVIK
Rösjön
Sätbysjön
Djupan
TUREBERG
Edsviken
SJÖBERG
Järfälla kommun
Barkarbystaden
HELENELUND
Stockholm stad
Kista
Silverdal
E18
Sundbyberg stad
Solna stad
3,5 km
Teckenförklaring
Ny entré till spårstation
Regional bytespunkt
Spårstation
Ostkustbanan
Spårväg, beslutad
Föreslagen regional stomlinje för busstrafik

Spårstationer med god tillgänglighet

Pendeltågsstationerna bör förses med mer än en entré för att öka såväl tillgänglighet som säkerhet och trygghet. Det innebär också att bland annat sydliga entréer i Helenelund och Häggvik är viktiga för att kollektivtrafiken ska kunna användas effektivt. Häggviks station planeras få en uppgång i söder för att skapa bättre tillgänglighet och möjliggöra omvandling av delar av Häggvik till stadskaraktär med fler bostäder. En avsiktsförklaring har undertecknats av Trafikverket, Region Stockholm (Trafikförvaltningen) och Sollentuna kommun. Nuvarande tidplan innebär att uppgången ska tas i drift år 2025. Även Helenelunds station bör få en sydlig entré för att bland annat skapa bättre tillgänglighet för Silverdal. Pendeltågstationerna bör efterhand med omkringliggande stadsutveckling få en urban karaktär genom att göras väderskyddade genom inglasning. Detta för både ökad bekvämlighet i resandet och förbättrad trygghet och säkerhet. Det finns stor efterfrågan på infartsparkeringar för bil och cykel vid pendeltågsstationerna men konkurrensen om marken är stor och marken behöver användas effektivt i dessa lägen. För att skapa en trygg och attraktiv miljö samtidigt som marken används effektivt bör infartsparkeringar vara i parkeringshus eller garage. De bör i möjligaste mån kombineras med andra funktioner. Kommunen bör tillsammans med Trafikförvaltning på Region Stockholm (SL) verka för att ge invånarna möjlighet att i större utsträckning nyttja kollektivtrafik till pendeltåget. Stora cykelparkeringar bör anläggas vid spårstationerna och ska prioriteras framför infartsparkering för bil. Utöver ytterligare spår har Trafikverket också utrett var regionaltåg kan stanna. I RUFS 2050 anges en regional tågstation i Helenelund eller i Solna. Översiktsplanen redovisar potential för regionaltågsstopp i Helenelund.

Plats för Ostkustbanan

Järnvägen Ostkustbanan, delen Solna–Uppsala, är en sträcka med högt kapacitetsutnyttjande som används för både arbetspendling, långväga trafik och godstrafik. Stockholms tillväxt och behovet av mer miljöanpassat resande ställer stora framtida krav på regionens spårinfrastruktur. Kommunen förutser att så som Ostkustbanan nu utnyttjas kommer dess kapacitet inte att räcka till, i sin nuvarande utformning.

Trafikverket vill säkerställa möjligheten till framtida kapacitetshöjande åtgärder och har tagit fram en riksintressepreciserings som redovisar ett framtida markanvändningsbehov för ytterligare två spår längs sträckan (Trafikverket 2016). Kommunen bedömer att det finns risk för att säkerhetsavståndet 32 meter till befintlig järnväg påverkar avståndet till kommande bebyggelse för något som inte blir av eller för att behovet ser annorlunda ut när ytterligare spår anläggs.

I riksintressepreciseringen redovisas även ett influensområde för buller från järnvägen. Kommunen anser att den ökning av buller som orsakas av trafiken på de två tillkommande spåren ska hanteras i anslutning till utbyggnaden av de nya spåren, t. ex. med hjälp av lämpliga bullerskärmar.

Planeringen för ökad kapacitet med ett femte och sjätte spår behöver ske i dialog med kommunen. Detta är nödvändigt för att den planerade stadsutvecklingen inte ska försvåras och tillkommande spår inte ska leda till en ökad miljöbelastning i kommunen.

Fysisk påverkan av framtida spår

En utbyggnad av ett femte och sjätte spår påverkar befintlig bebyggelse samt önskvärd utveckling i kommunen fysiskt mest i centrala Sollentuna (Sollentuna centrum – Turebergs allé – Södra Häggvik) och i Helenelund. Men även övriga stationssamhällen som Häggvik, Norrviken och Rotebro, påverkas. Utanför stationsområdena påverkas i olika omfattning byggnader och gator närmast spårområdet.

Ur trafikhänseende är det viktigt att ha med i planeringen att busstrafik kan behöva flyttas för att befintliga bussvägar tas i anspråk för spårutbyggnad. Exempelvis kommer en utbyggnad att få effekten att Sköldvägen tas i anspråk. Busstrafik kan därför behöva möjliggöras på Malmvägen eller Tingsvägen samt på Sollentunavägen vid centrum. Gatusektionerna kan då behöva planeras om för att säkerställa en god framkomlighet och ge prioritet i korsningar för buss.

Transporter till och från Väsjön

Ett av kommunens stora stadsutvecklingsområden är Väsjön. Kommunens ambition är att Väsjön ska ha hållbara och effektiva transporter till och från området. En åtgärdsvalsstudie har genomförts som resulterade i att buss är det mest samhällsekonomiskt lönsamma alternativet och att det är möjligt att komplettera i takt med att Väsjön och Edsberg byggs ut. För att nå ett hållbart transportsystem behöver flera åtgärder genomföras som informationskampanjer, gång- och cykelåtgärder, framkomlighetsåtgärder för buss samt prioritering av buss i gaturummet och i korsningspunkter.



Ett kapacitetsstarkt vägnät

För fordonstrafik som passerar kommunen finns ett övergripande nationellt eller regionalt vägnät av hög standard, som staten genom Trafikverket är huvudman för. Till denna nivå hör E4:an, Norrortsleden, Danderydsvägen och Stäketvägen samt kommande Förbifart Stockholm. Trafikplats Häggvik byggs om för att koppla på Förbifarten. Detta blir en mycket stor och komplex trafikapparat. Åtgärder för att mildra trafikplatsens barriäreffekter behöver vidtas.

Det kommunala huvudvägnätet ombesörjer trafiken mellan kommunens olika delar och till och från det statliga vägnätet. Ett starkt huvudvägnät är nödvändigt för att undvika smitvägar genom bostadsområden. Huvudvägnätets utformning ska anpassas till den stadsbyggnadskaraktär som eftersträvas inom kommunens olika utvecklingsområden. Trafiksäkerheten ska öka och trafikbullret minska.

Sekundärvägnätet matar kommundelar och kopplar till huvudvägnätet. Vissa av dessa gator trafikeras med buss och där kan det vara motiverat att höja trafiksäkerheten genom att t. ex. anlägga gång- och cykelvägar.

Lokalgator nyttjas av ett begränsat antal användare inom ett grannskap med lägre trafikflöden. Lokalgatorna ska i hög grad vara utformade så att cyklister och gående prioriteras och så att smittrafik undviks. Gång- och cykeltrafiken kan här blandas med biltrafiken som därför inte bör ha högre hastigheter än 30 km/h.

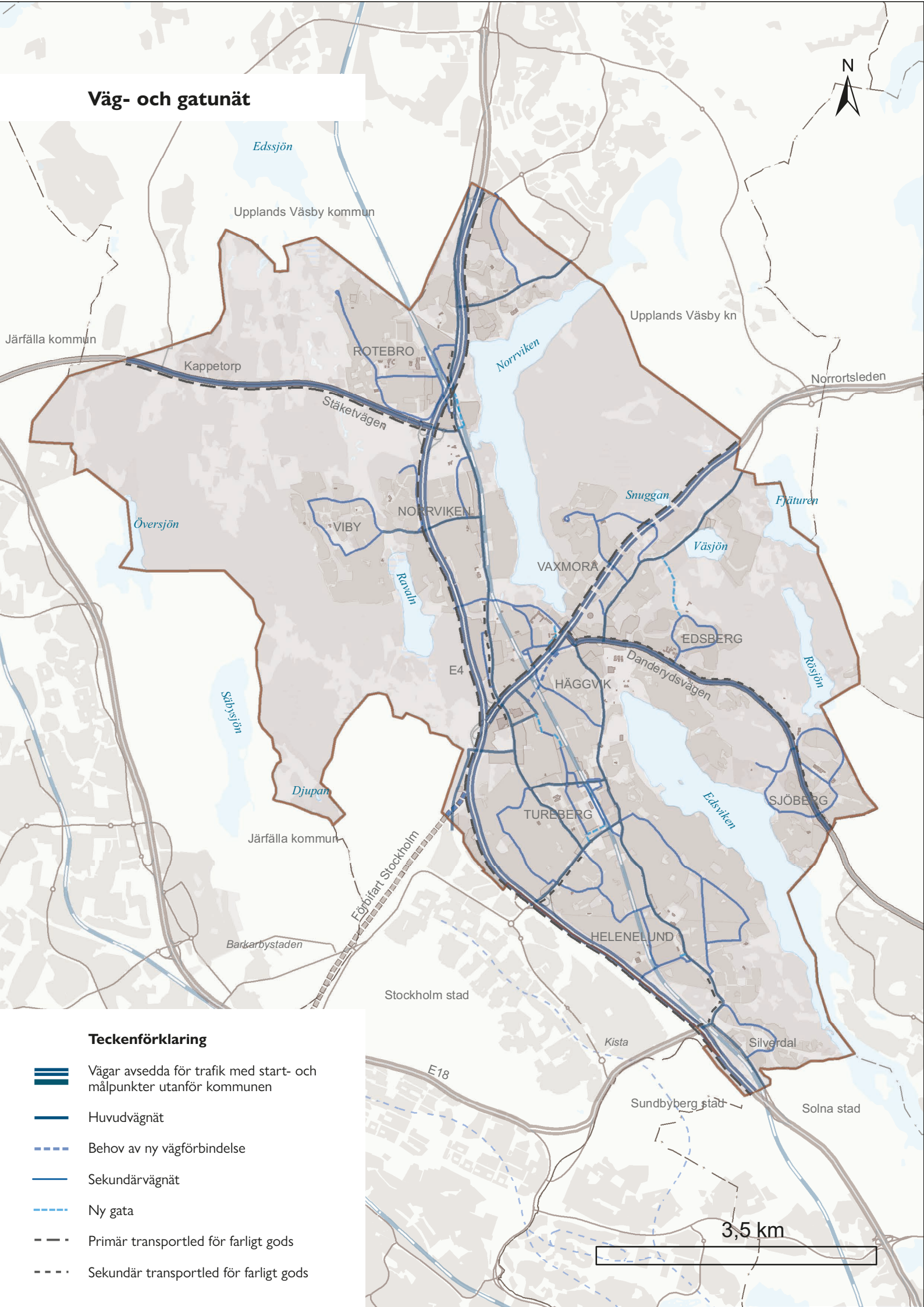
Nedan framgår förslag på åtgärder i prioriterade korsningar.

- Trafikplats Häggvik bör ses över för att anpassas till utbyggnaden av Södra Häggvik och Förbifart Stockholm.
- Norra Kolonnvägen och Knistavägen med anslutning till Bagarbyvägen behöver breddas och förstärkas och utgöra en del i huvudvägnätet. Passagen under E4 breddas i samband med förbifartens utbyggnad.
- Nya sekundärgator planeras mellan Edsberg och Frestavägen samt för fortsättningen på Turebergs allé till Stinsen/Södra Häggvik.
- En ny vägförbindelse mellan Norra Malmvägen och Danderydsvägen behöver skapas.
- Danderydsvägens utformning och funktion behöver ses över utifrån behov och prioriteringar.



Foto: Jens Lindström - Johnér

Väg- och gatunät



Teckenförklaring

- Vägar avsedda för trafik med start- och målpunkter utanför kommunen
- Huvudvägnät
- Behov av ny vägförbindelse
- Sekundärvägnät
- Ny gata
- Primär transportled för farligt gods
- Sekundär transportled för farligt gods

Nyttotrafik

Nyttotrafik, transporter till och från verksamheter och angöring utgör en viktig del av transportsystemet. För att trafiken ska fungera på ett bra sätt är det viktigt att distributionstrafiken kan komma nära sina målpunkter. I täta stadsmiljöer är det viktigt att det avsätts tillräckligt utrymme för lastzoner/angöring så att leveranser kan ske på ett smidigt och säkert sätt. I detta ingår även utrymme för att kunna hantera avfallstransporter. Hemleveranser och nya tjänster har ökat på senare tid och det är viktigt att planeringen ligger i takt med den ökade efterfrågan och att nyttotrafiken beaktas i den kommande planeringen.

Smart parkering

Sollentuna kommuns parkeringsplan antogs av kommunfullmäktige 2020-09-17. Parkeringsplanen hänger samman med kommunens policy för trafik- och transportsystem (Trafikpolicy). Målet är att bidra till en attraktiv stadsmiljö, en effektiv markanvändning, ökad tillgänglighet, tydlighet och att främja hållbara färdmedel.

Det finns en omfattande potential i att effektivisera och bättre nyttja befintligt parkeringsbestånd. Parkering som styrmedel är därför en underutnyttjad potential i Sollentuna som kan underlätta kommunens arbete med hållbar samhällsutveckling och samtidigt underlätta för medborgare och näringslivet. För att uppnå de mål som har formulerats för parkering finns ett antal verktyg som på olika sätt kan reglera och påverka efterfrågan på parkeringsplatser.

Parkeringsplatser ska utnyttjas effektivt och i möjligaste mån samnyttjas mellan boende, arbetande och besökare till exempelvis handel och andra målpunkter. Parkering för nyttotrafik och rörelsenedsatta bör prioriteras. Parkering för boende och arbetande bör i de centrala täta delarna av kommunen ske i garage under byggnaderna inom kvartersmark. Arbetet med parkering i Sollentuna beskrivs i kommunens parkeringsplan.

Parkeringsplanen har följande mål:

- En attraktiv stadsmiljö
- En effektiviserad markanvändning
- En ökad tillgänglighet och tydlighet vad gäller parkering
- Främja hållbara färdmedel



Foto: Jens Lindström - Johnér

Riktlinjer trafik

- Ett huvudnät av gator av olika karaktär anpassade till omgivande bebyggelse utvecklas för att koppla samman och integrera kommundelar.
- Gatunätet ska utformas trafiksäkert och lokala gator utformas så att de är trafiksäkra och särskilt attraktiva för cyklister och gående, där fordonshastigheter är låga.
- När nya gator anläggs eller när befintliga byggs om ska de utformas med god detaljutformning och anpassning till bebyggelsens karaktär. Gående prioriteras högst, därefter cyklister, kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik.
- Prioriterade utvecklingsstråk med stadsgatekaraktär, t.ex. Sollentunavägen och delar av Danderydsvägen, omvandlas på sikt till gator med sammanhållna gaturum med bostäder och service.
- Utvecklingsstråken ska utvecklas till att inrymma huvudstråk för gångtrafik. Det är särskilt lämpligt att stadsgator också är huvudgångstråk med fokus på trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet med alléträd och annan stadsgrönska.
- Cykelnätet ska vara väl sammanhållet och skapa gena stråk mellan kommundelscentrum och i regionen.
- Pendeltågsstationerna Häggvik, Sollentuna och Helenelund byggs ut för ökad kapacitet, trygghet och tillgänglighet.
- Genomförandet av ett femte och sjätte spår för Ostkustbanan måste ske i dialog med kommunen för att vara förenlig med planerad stadsutveckling samt för att säkra att tillkommande spår inte innebär en ökad miljöbelastning i kommunen.
- Lokalt omhändertagande av dagvatten eftersträvas vid byggnation och utformas som en attraktiv del i gaturummet.



I Södra Häggvik planerar SEOM en infrastruktur-kulvert istället för konventionell ledningsläggning. Metoden kan ge både effektivare byggnation och drift samt ger möjlighet till trädplantering ovanför kulverten.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Markanspråk för teknisk försörjning

Att identifiera långsiktigt tillgängliga stråk för infrastrukturen för VA- och energiförsörjningen är strategiskt viktigt. Vid trånga gaturum kan det vara svårt att samtidigt få plats med ledningar och träd. Därför ska ledningar samordnas så att de tar så lite plats som möjligt i gatan och inte konkurrerar med gatuplaneringar.

Snödeponi

Det finns behov av platser för snödeponier. Idag finns det en plats i Sjöberg men av miljö- och transportskäl finns det behov av två större platser ytterligare i kommunen, en i nordväst och en i sydväst. Detta behandlas mer utförligt i vattenplanen.

Elförsörjning

För att möta det växande behovet av el måste kapaciteten på elnätet öka. Flera kraftledningar i kommunen kommer få höjd kapacitet. Två befintliga luftledningar kommer att avvecklas och ersättas med markkablar i delvis nya sträckningar med höjd kapacitet. Kommunen är med och delfinansierar projektet i och med att byggbar mark kommer att frigöras. Även en befintlig luftledning kommer att bytas ut till ny luftledning med höjd kapacitet.

Vid förändrad sträckning av ledningar förordar kommunen att de markförläggs. Där markförläggning inte är ett alternativ förordas att ledningarna följer storskalig infrastruktur såsom större vägar och befintliga kraftledningar.

För att gynna den pågående omställningen till elbilar och laddhybrider behöver infrastruktur och parkeringsplatser förstärkas med laddstolpar. I nya bostadsområden bör det göras plats för bilpoolslösningar och skapas förutsättningar för laddstolpar. Snabbladdare för elbilar samlokaliseras ofta till tankställen och drivs kommersiellt.

Cirkulär resurs- och avfallshantering

Sollentuna Energi och Miljö AB (SEOM) ansvarar, på kommunens uppdrag, för att organisera, handla upp och genomföra avfallstjänster så att den kommunala renhållningsskyldigheten tillgodoses. Sollentuna är tillsammans med nio andra kommuner delägare i SÖRAB som är ett miljö- och returbolag. Sollentunas mål för avfallsverksamheten finns fastställda i en avfallsplan som är gemensam för de kommuner som ingår i SÖRAB. En stor del av hushållens avfall är förpackningar med producentansvar. Det innebär att förpackningsproducenterna ansvarar för insamling och återvinning av förpackningsmaterial.

Plats för återbruk och återvinning

Återvinningscentraler är större insamlingsplatser för sorterat hushållsavfall som grovavfall, trädgårdsavfall, farligt avfall etc. Vid Kronåsvägen i Sollentuna finns mark reserverat för en returpark, det vill säga en återvinningscentral med möjlighet att lämna saker till återbruk. Plats för bemannat återbruk och reparation bör prioriteras inom kommunen. Kommunen behöver också upplåta tillfälliga uppställningsplatser för mobila återvinningscentraler.



Återvinning integrerad i bebyggelsen

Återvinningsstationer är mindre platser för insamling av förpackningsmaterial och trycksaker

FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen AB) ansvarar för återvinningsstationerna. FTI:s insamlingssystem förutsätter att mark finns tillgänglig för en eller flera behållare för alla fraktioner på samma ställe samt att tömning kan ske med lastbil eller kranbil. Vid planläggning av nya bostäder behöver utrymme skapas för återvinningsstationer. De bör integreras i bebyggelsen och utformas så att störningar minimeras. Även handelsområden och andra lättillgängliga platser som inte ligger så att de stör boende är lämpliga platser för återvinningsstationer.

Fastighetsnära insamling

Fastighetsnära insamling av förpackningsavfall ska erbjudas alla bostäder enligt lag från 2021 men behöver inte verkställas förren 2023. Kärl för förpackningar och tidningar ska finnas i anslutning till varje fastighet, antingen direkt på fastigheten eller i nära anslutning i samband med så kallad kvartersnära insamling. Kvartersnära insamling kan också behövas som ett komplement till fastighetsnära insamling. Insamlingssystemet beslutas av FTI i samråd med kommunen. Detta ställer krav på tillgänglighet för insamlingsfordon och platser för omlastning. Placering och utformning av omlastningsplatser ska planeras i samråd med FTI, kommunen och SEOM.

Effektiv energianvändning

För en långsiktigt hållbar energianvändning måste en omställning ske till en produktion med ökad andel förnybara energikällor. Detta gäller för såväl fjärrvärme, enskild uppvärmning som elproduktion. Oavsett vilken energikälla som används är det viktigt att använda den producerade energin effektivt. Energisnåla teknik- och styrsystem, kunskap och beteende är viktiga faktorer. Det gäller för hushåll, företag, verksamheter och kommersiella lokaler. Det finns ett ökande intresse att producera egen el med solceller. Elsystemet behöver vara flexibelt och kunna hantera även små elproducenter. Medel för att åstadkomma en önskvärd effektivisering och minskning av energianvändningen inom kommunen är att planera för en tät och funktionsintegrerad bebyggelse i centrala lägen. Kommunen kan i sin planering ta hänsyn till lokalklimatet vid lokalisering och placering av bebyggelse både vad avser värmebehov som kylbehov. Lågenergihus eller nära-noll energihus är en kommande standard för nya byggnader som ställer högre krav på husens klimatskal och utformning. Samtidigt kommer klimatförändringarna att medföra ett minskat uppvärmningsbehov som ska ställas mot ett ökat behov av kyla och avskärmning mot solen. För att begränsa energianvändningens klimatpåverkan bör användningen av förnybara energikällor öka. Fjärrvärmenätet är mycket välutbyggt i kommunen. Där fjärrvärme finns tillgänglig är den oftast det resurseffektivaste alternativet ur ett primärenergiperspektiv, förutsatt att bebyggelsen har ett värmebehov. Det hindrar inte att varje projekt bör analyseras ur ett livscykelperspektiv för att avgöra vilket alternativ som är bäst. Fjärrvärmen som idag produceras i Stockholm Exergis anläggningar samt vid Brista värmeverk behöver ställas om till en ökad andel förnybara bränslen för att vara ett bra alternativ för klimatet. I valet mellan olika åtgärder för att begränsa energianvändningens klimatpåverkan är det viktigt med en helhetssyn. Vid uppförandet av en byggnad måste utformning, byggmaterial, produktion och drift av huset på lång sikt beaktas för att beskriva den totala klimatpåverkan och energianvändningen. För att uppnå denna helhetssyn krävs ett livscykelperspektiv.

Vatten och avlopp

I kommunens vattenplan ingår kommunens VA-plan. Det kommunala bolaget Sollentuna Energi och Miljö AB är kommunens VA-huvudman och ansvarar för den allmänna vatten- och avloppsförsörjningen inom givna verksamhetsområden för dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

Dricksvattnet produceras av kommunförbundet Norrvatten som från vattenverket vid Görväln i Mälaren distribuerar vatten i ledningar till bl.a. Sollentuna. Inom Sollentuna ansvarar VA-huvudmannen för det allmänna dricksvattenledningsnätet med tillhörande anläggningar. Norrvatten ansvarar dock för vattenreservoarerna på Tunberget och i Helenelund samt för drift- och underhåll av reservvattentäkten i Rotebro (Rotsunda).

Kommunen har duplikatsystem vilket innebär att dagvatten och spillvatten går i separata ledningsnät.

Dagvatten som inte omhändertas lokalt kan inom verksamhetsområde för dagvatten anslutas till den allmänna dagvattenanläggningen. Dagvatten som når anläggningen leds till närliggande recipient. VA-huvudmannen är inte skyldig att ta emot dagvatten som i ej oväsentlig mån avviker från normalt regnvattens kvalitet eller negativt kan påverka mottagande recipient, men är däremot skyldig att rena det vatten man tagit emot innan det släpps ut i recipienten.

Avloppsvattnet omhändertas av Käppalaförbundet som via ett par stora tunnlar genom kommunen leder avloppsvattnet vidare till Käppalas reningsverk på Lidingö. Fram till tunnlarna ansvarar VA-huvudmannen för det allmänna spillvattenledningsnätet med tillhörande anläggningar.

I september 2019 fanns i kommunen 120 registrerade enskilda avloppsanläggningar i Sollentuna. Det är oklart hur många fastighetsägare som har enskilt vatten, men bedömningen är att antalet är i samma storleksordning som antalet fastighetsägare med enskild avlopp.

Riktlinjer teknisk försörjning

- Plats för återvinningsstationer och återbruksverksamhet planeras i varje kommundel. Återvinningsplatser ska enkelt nås via gång- och cykelbanor.
- Kraftledningar som utgör barriärer läggs under mark i kabel. Samförläggning i gemensamma stråk eftersträvas för att minimera markanspråk

MARK- OCH VATTENVÄNDNING

Mark- och vattenanvändning är en av de tre aspekterna i Boverkets nationella modell för geografisk planinformation för översiktplaner. I mark- och vattenanvändningskartan visas grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden för hela kommunen.

Mångfunktionell bebyggelse

Områden med befintlig stadsbebyggelse eller områden som bör omvandlas till mer stadslik bebyggelse. Bebyggelsen har stadsmässig karaktär och innehåller många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder, bla kontor, handel och annan service samt kultur- och idrottsanläggningar. Även annan verksamhet som är förenlig med bostäder medges. Befinliga verkamhetsområden ska värnas.

Bebyggelsen är indelad i kvarter åtskilda av gator, eller har en kvartersliknande struktur. De prioriterade utvecklingsstråken består av rumsbildande bebyggelse på ena eller båda sidorna av gatan.

Skalan på bebyggelsen varierar beroende på omgivningen, med i huvudsak 4 - 5 våningar i de centrala delarna med nedtrappning i våningsantal mot villabebyggelse.

I den mångfunktioenlla bebyggelsen finns även parker och fritidsanläggningar mm.

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Områden med sammanhängande bebyggelse som huvudsakligen består av bostäder men där även servicefunktioner och verksamheter som är förenliga med bostäder förekommer. Befinliga verkamhetsområden ska värnas.

Sammanhängande bostadsbebyggelse innehåller såväl villabebyggelse som annan tätare relativt lågskalig bebyggelse.

I den sammanhängande bostadsbebyggelsen finns även parker, mindre grönområden och fritidsanläggningar mm.

Verksamheter och industri

Områden för verksamheter som är störande för omgivningen på något sätt och inte är förenliga med bostäder. Det kan till exempel vara verksamheter som är ytkrävande, genererar tung trafik eller påverkar omgivningen med buller.

Transportinfrastruktur

Det övergripande transportsystemet som är viktigt för att åstadkomma en hållbar och ändamålsenlig bebyggelsestruktur.

Teknisk anläggning

Kraftledningar som påverkar annan markanvändning. Kommunen förordar att nya och förändrade kraftledningar markförläggs. Kraftledningar som avvecklas frigör mark för annan markanvändning

Grönområde och park

Större grönområden i anslutning till bebyggelsen samt mindre grönområden och närrekreationsområden inom den bebyggda miljön. Även områden för fritidsaktiviteter och annan tillfällig vistelse såsom golfbanor, idrottsanläggningar och campingplats

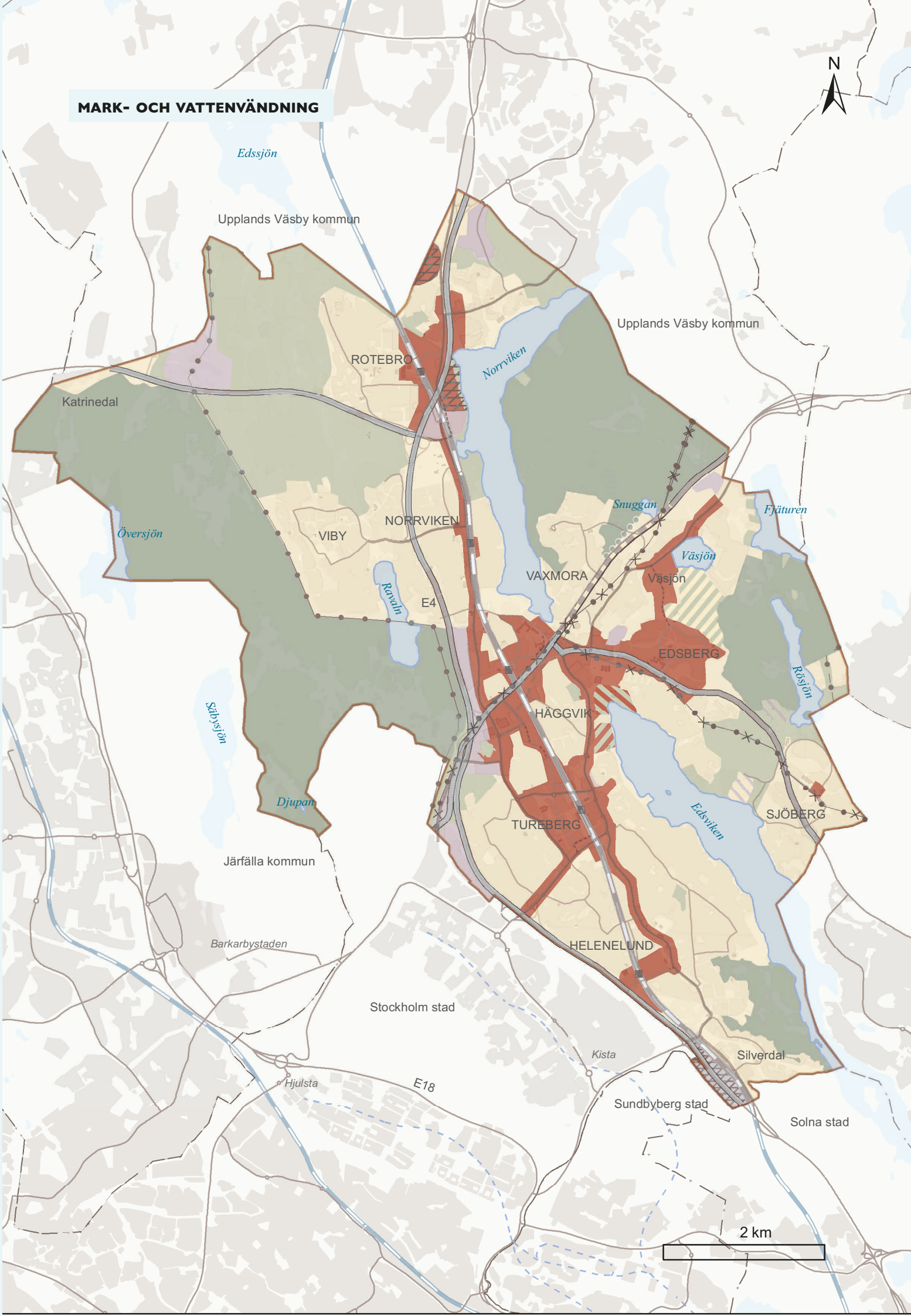
Vatten

Havsviken Edsviken och sjöarna har olika karaktär och värden för natur och friluftsliv.

Natur och friluftsliv

Kommunens fyra naturreservat med olika karaktär, Järvafältets kulturlandskap, Törnskogens vildmark, Rösjöskogens anläggningar för aktivt friluftsliv och Tegelhagens värden för närrekreation. I Törnskogen ska reservatsgränsen anpassas i samband med planläggning för bebyggelse vid Gustavsbergsvägen.




MARK- OCH VATTENVÄNDNING
N
Edssjön
Upplands Väsby kommun
Upplands Väsby kommun
ROTEBRO
Norrviken
Katrinedal
Snuggan
Fjäturen
Översjön
NORRVIKEN
VIBY
Väsjön
Väsjön
VAXMORA
Ravaln
E4
EDSBERG
Rösjön
HÄGGVIK
Sälbysjön
Djupan
TUREBERG
Edsviken
SJÖBERG
Järfälla kommun
Barkarbystaden
HELENELUND
Stockholm stad
Kista
Silverdal
Hjulsta
E18
Sundbyberg stad
Solna stad
2 km

UTVECKLINGSINRIKTNING NATUR OCH FRILUFTSLIV

Utvecklingsinriktning är en av de tre aspekterna i Boverkets nationella modell för geografisk planinformation för översiktplaner och visar funktioner och funktionella samband avseende tre grundläggande strukturer, bebyggelse, natur och friluftsliv samt kommunikationer.

I kartan för utvecklingsinriktningen för natur och friluftsliv visas de övergripande sambanden för grön- och blåstrukturen. Det handlar om viktiga funktioner och områden som är av värde för såväl rekreation och folkhälsa som för natur- och kulturmiljö, biologisk mångfald och flera andra ekosystemtjänster.

Följande underkategorier används för att beskriva utvecklingsinriktning för natur och friluftsliv

- ***Sammanhängande område för natur och friluftsliv***
  Sammanhängande områden som upprätthåller biologisk mångfald och grundläggande ekologiska processer såväl som rekreativa värden för människors hälsa och välmående ska bevaras.
- ***Viktigt samband för natur och friluftsliv***
  Spridningsstråk och blågröna stråk är viktiga att bevara och stärka för en fungerande grön infrastruktur. Ekologiska samband på kommunal nivå har identifierats och är viktiga att beakta i planeringen. För att tillgängliggöra natur skapas rekreativa och blågröna stråk med tydlig vägvisning mellan bostadsområden och naturområden.
- ***Viktig funktion för natur och friluftsliv***
  Varje naturreservat har ett utvecklat entréområde med flera funktioner för att göra det tillgängligt. Flera iordningställda entréer och många små vägar in i naturreservat och grönområden gör naturen lätt och nära åtkomlig. Entrépunkter i närnaturen utvecklas vidare. När staden blir tätare är mångfunktionella stadsdelsparker viktiga för såväl rekreation som grönstrukturen.

Teckenförklaring

Sammanhängande områden
Områden med betydelsefull ekologisk funktion

Naturreservat

Grön kil

Viktig funktion
Entré till naturområde

Entrépunkt till närnatur

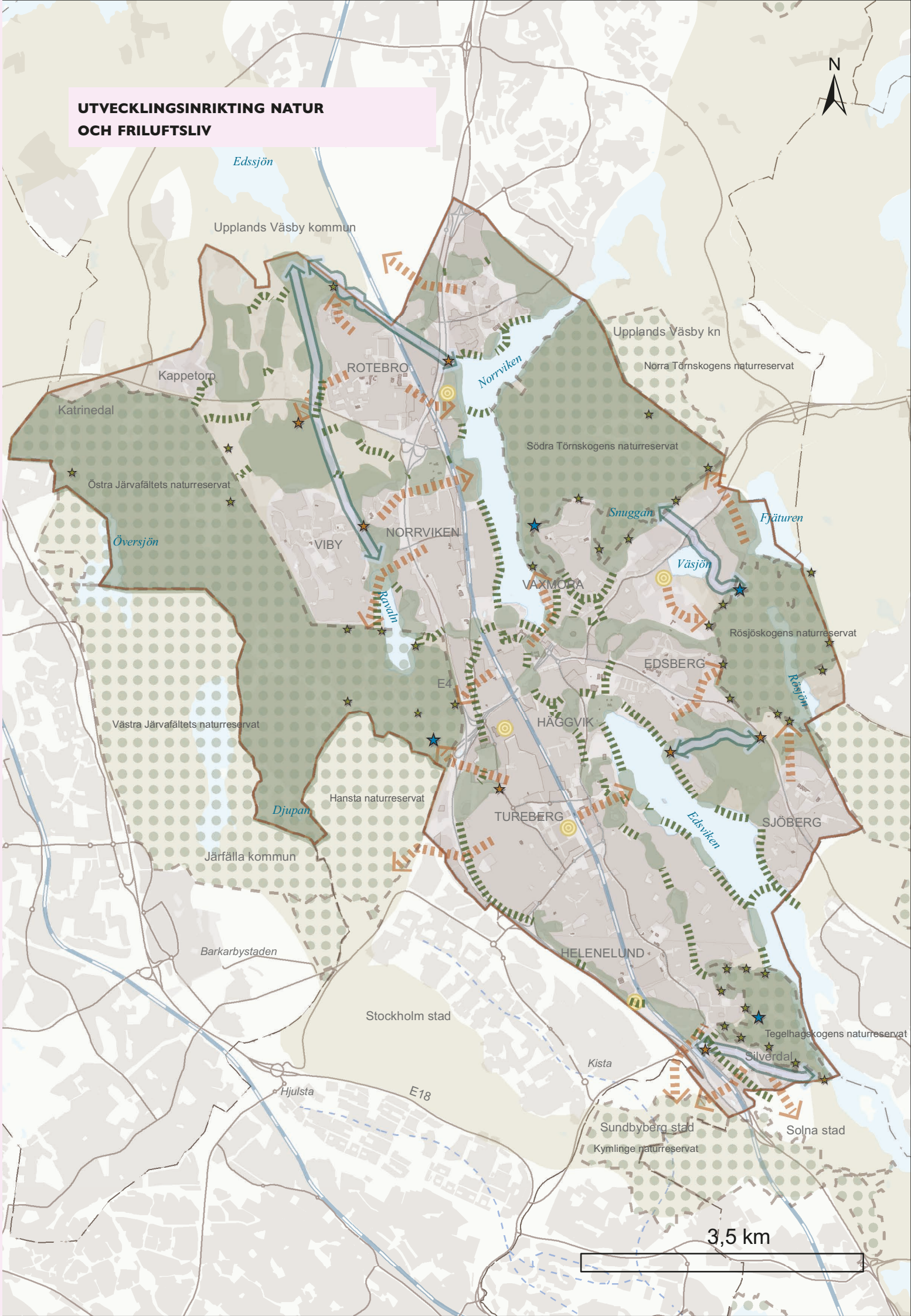
Tillgänglig entré till naturreservat

Stadsdelspark, befintlig eller ny

Viktiga samband
Rekreativa stråk

Kommunalt ekologiskt samband

Blågrönt stråk


UTVECKLINGSINRIKTNING NATUR
OCH FRILUFTSLIV
N
Edssjön
Upplands Väsby kommun
Upplands Väsby kn
Norra Törnskogens naturreservat
Kappetorp
ROTEBRO
Norrviken
Katrinedal
Södra Törnskogens naturreservat
Östra Järvafältets naturreservat
Snuggan
Fjäturen
Översjön
VIBY
NORRVIKEN
Väsjön
VÄXMORA
Ravalin
Rösjöskogens naturreservat
EDSBERG
E4
Rösjön
HÄGGVIK
Västra Järvafältets naturreservat
Hansta naturreservat
Djupan
TUREBERG
Edsviken
SJÖBERG
Järfälla kommun
Barkarbystaden
HELENELUND
Stockholm stad
Tegelhagskogens naturreservat
Silverdal
Kista
Hjulsta
E18
Sundbyberg stad
Solna stad
Kymlinge naturreservat
3,5 km

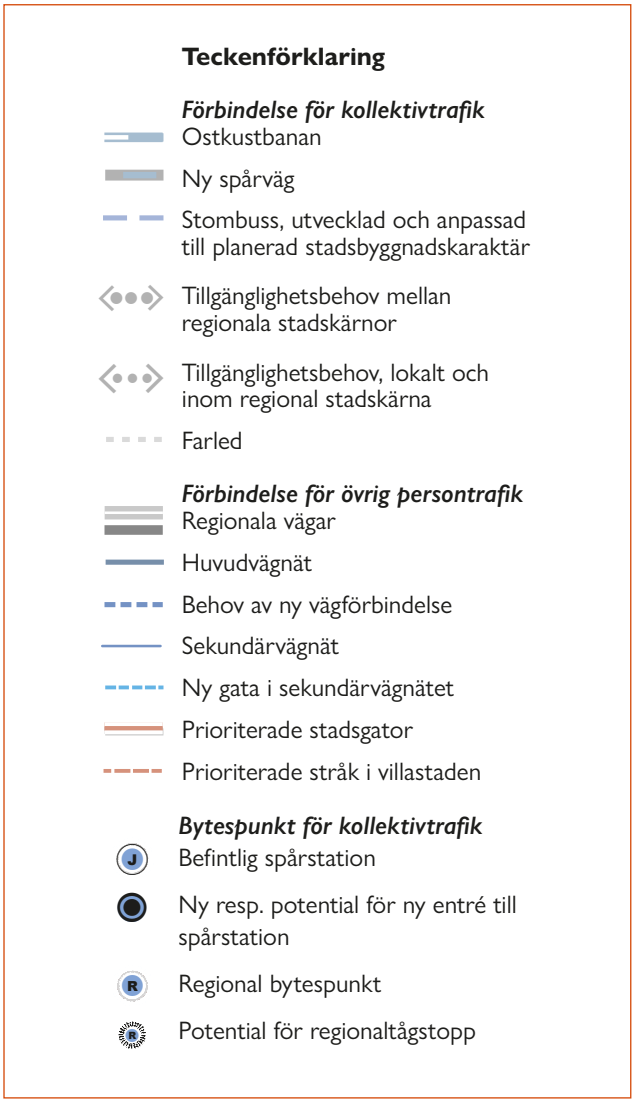
UTVECKLINGSINRIKTING FÖR KOMMUNIKATIONER

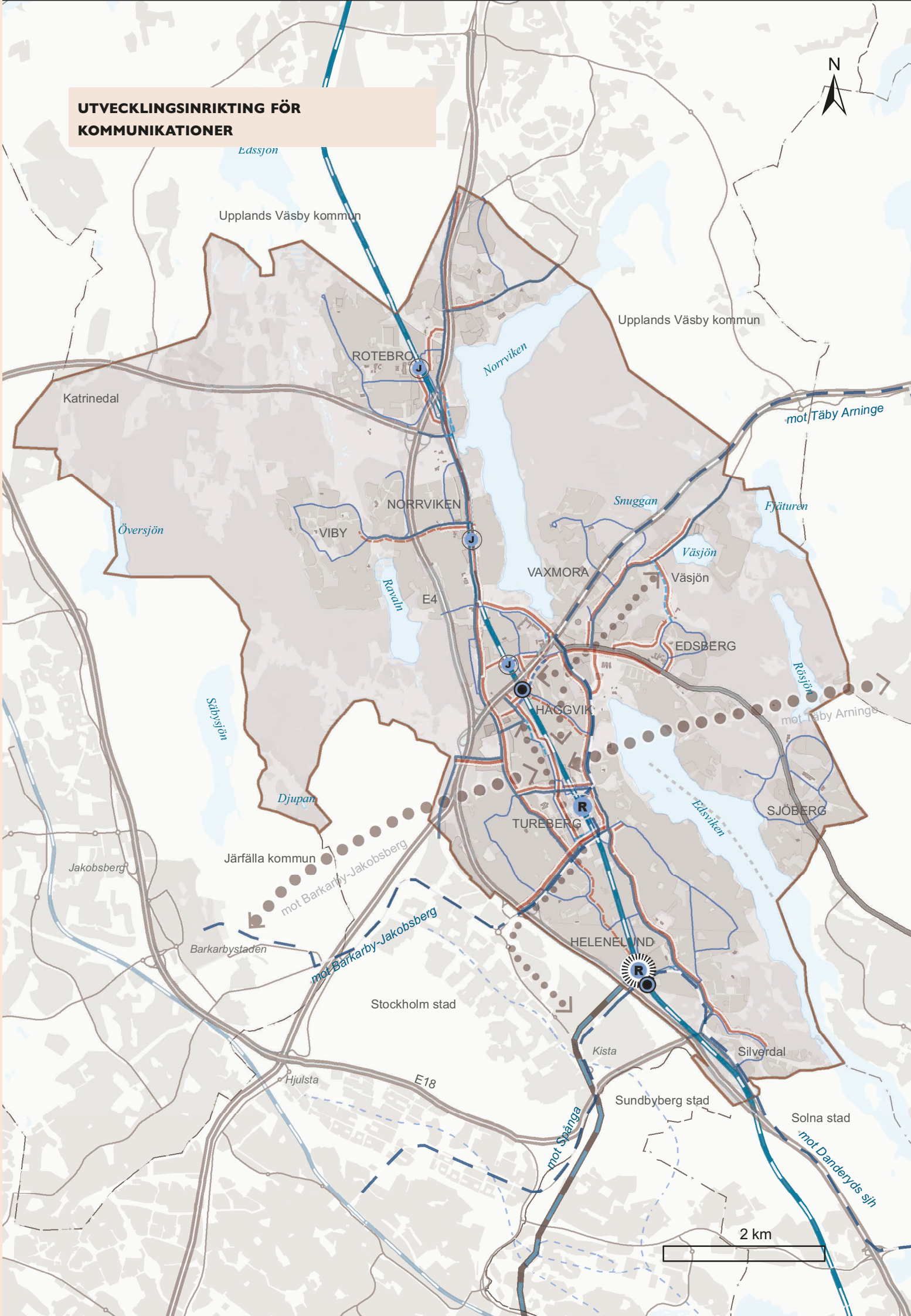
Utvecklingsinriktning är en av de tre aspekterna i Boverkets nationella modell för geografisk planinformation för översiktplaner och visar funktioner och funktionella samband avseende tre grundläggande strukturer, bebyggelse, natur och friluftsliv samt kommunikationer.

I kartan för utvecklingsinriktningen för kommunikationer visas de viktigaste transportsambanden för kommunen och regionen.

Följande underkategorier används för att beskriva utvecklingsinriktning för kommunikationer:

- ***Förbindelse för kollektivtrafik***
  Spårbunden trafik, pendeltåg, spårväg samt stomnät för busstrafik. Det finns behov av förbättrade kommunikationer såväl inom den regionala kärnan som mellan centrala Sollentuna och och de regionala stadskärnorna Täby-Arninge och Barkarby-Jakobsberg. Förbättrade förbindelser behövs mellan Väsjön och Häggvik/ Tureberg.
- ***Förbindelse för övrig persontrafik***
  Det regionala vägnätet samt huvud- och sekundärvägnät av betydelse för kommunen samt behov av kompletteringar i samband med planerad stadsutveckling..
- ***Bytespunkt för kollektivtrafik***
  Bytespunkt för spårbunden kollektivtrafik och busstrafik. En södra uppgång planeras på Häggviks station vilken ger bra tillgänglighet till pendeltåget från Södra Häggvik. I Helenelund skulle en södra uppgång förbättra tillgängligheten från Silverdal och understödja utveckligen av östra Kista i Stockholm stad. Helenelund är utpekat av Trafikverket som en potentiell plats för framtida bytespunkt för regionaltåg.




UTVECKLINGSINRIKTNING FÖR KOMMUNIKATIONER
N
Edssjön
Upplands Väsby kommun
Upplands Väsby kommun
ROTEBRO
Norrviken
Katrinedal
mot Täby Arninge
NORRVIKEN
Snuggan
Fjäturen
Översjön
VIBY
Väsjön
VAXMORA
Väsjön
Ravaln
E4
EDSBERG
Rösjön
HAGGVIK
mot Täby Arninge
Sätrasjön
Djupan
TUREBERG
Edsviken
SJÖBERG
Järfälla kommun
Jakobsberg
mot Barkarby-Jakobsberg
Barkarbystaden
mot Barkarby-Jakobsberg
HELENELUND
Stockholm stad
Kista
Silverdal
Hjulsta
E18
Sundbyberg stad
Solna stad
mot Spånga
mot Danderyds sjh
2 km

UTVECKLINGSINRIKTNING FÖR BEBYGGELSE

Utvecklingsinriktning är en av de tre aspekterna i Boverkets nationella modell för geografisk planinformation för översiktplaner och visar funktioner och funktionella samband avseende tre grundläggande strukturer, bebyggelse, natur och friluftsliv samt kommunikationer.

I kartan för utvecklingsinriktningen för bebyggelse visas de utbyggnadsområden och samband där kommunen vill prioritera utvecklingsinsatser, dvs i kollektivtrafiknära områden samt i kommundelscentrumen Edsberg inklusive Väsjön och Sjöberg.

Följande underkategorier används för att beskriva utvecklingsinriktning för bebyggelse:

- ***Utbyggnadsriktning***
  Bebyggelsesamband (urbana spridningskorridorer) och prioriterade stråk som är viktiga för att kommunens olika delar ska hänga samman
- ***Utbyggnadsområde***
  Utöver centala Sollentuna och kommundelscentrumen utvecklas Väsjöområdet som en del av Edsberg. Område vid Breddens trafikplats kan utvecklas
- ***Regional kärna***
  Helenelund, Tureberg och Häggvik är del av den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik enligt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. De regionala kärnorna är regionala och nationella målpunkter genom sina lägen, funktioner och höga regionala tillgänglighet.
- ***Centralort***
  Centrala Sollentuna, dvs centrala Tureberg och Häggvik växer samman till en sammanhållen stadskärna med offentlig och kommersiell service och där en stor del av tillkommande bebyggelse och bostäder i Sollentuna kommmer att uppföras.
- ***Kommundelscentrum***
  Kommundelscentrum med tätare bebyggelse och servicefunktioner. Kompletteringar som stärker underlaget för kollektivtrafik.
- ***Stadsdelscentrum***
  Plats för mindre centrumbildning med lokal service.

Teckenförklaring



Utbyggnadsriktning
Urbana samband som bör stärkas



Prioriterade stadsgator
Prioriterade stråk i villastaden

Utbyggnadsområde
Utbyggnadsområde

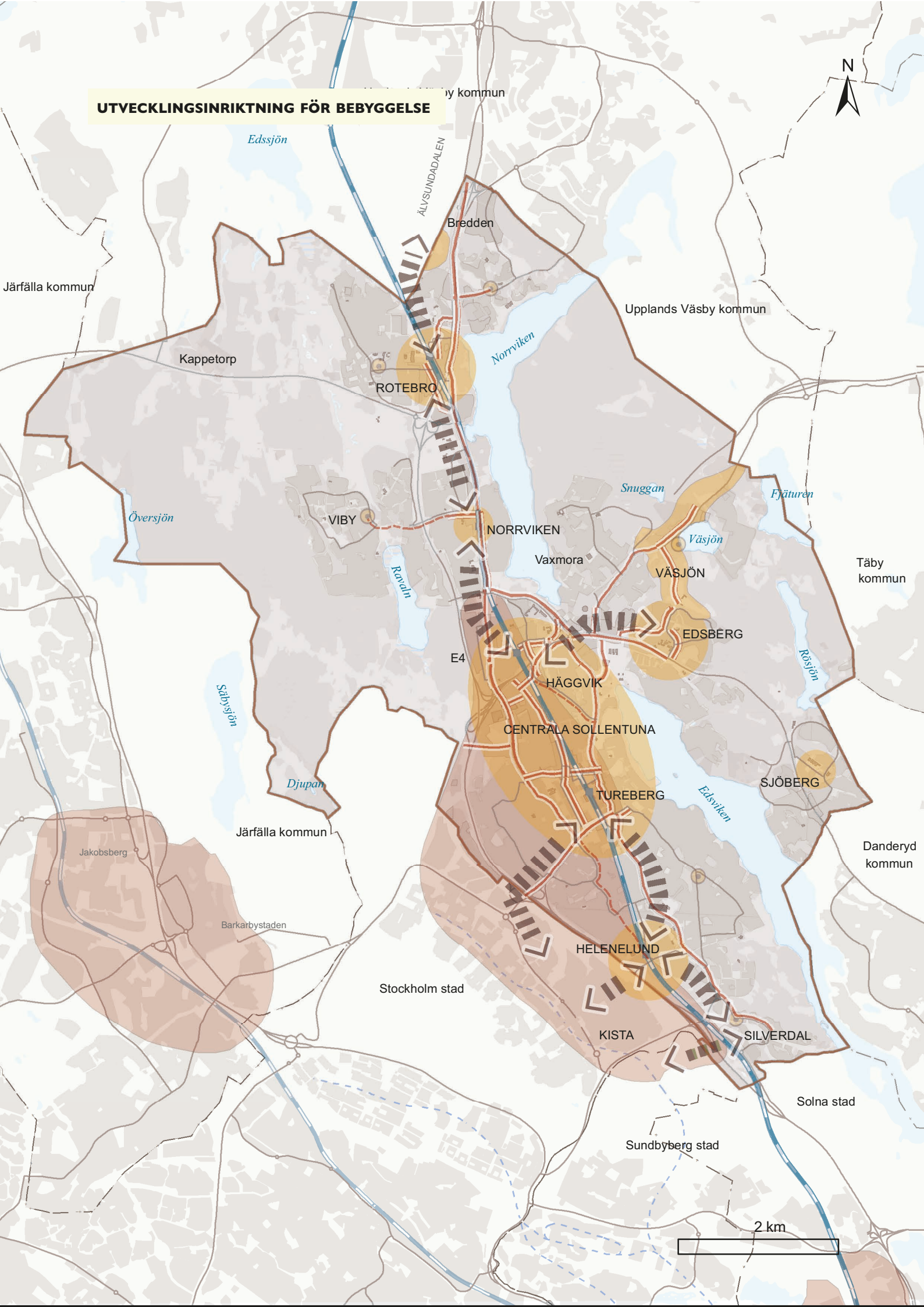


Regional kärna
Regionala stadskärnor enligt RUFS 2050

Centralort och kommundelscentrum
Centrala Sollentuna samt kommundelscentrum



Stadsdelscentrum
Mindre centrumbildning.


UTVECKLINGSINRIKTNING FÖR BEBYGGELSE
N
Edssjön
ÄLVSUNDADALEN
Bredden
Järfälla kommun
Upplands Väsby kommun
Kappetorp
ROTEBRO
Norrviken
Snuggan
Fjäturen
Översjön
VIBY
NORRVIKEN
Väsjön
Vaxmora
VÄSJÖN
Täby kommun
Ravaln
EDSBERG
E4
HÄGGVIK
Rösjön
Sätbysjön
CENTRALA SOLLENTUNA
Djupan
SJÖBERG
TUREBERG
Edsviken
Järfälla kommun
Jakobsberg
Danderyd kommun
Barkarbystaden
HELENELUND
Stockholm stad
KISTA
SILVERDAL
Solna stad
Sundbyberg stad
2 km



UTVECKLINGSOMRÅDEN



HELENELUND

Trots en del kompletteringsbebyggelse, ett upprustat och omdanat torg och flera arkitektoniskt bra tillägg längs Stupvägen är helhetsmiljön i centrala Helenelund fortfarande påfallande påver, präglad av det sena 60-talets storskaliga och monotona bebyggelse och markparkeringar.

Detaljplan för fler bostäder i kvarteret Hoppet vid Svalgången och ett nytt urbant torg har antagits och utbyggnaden av tvärspårvägen, med ändhållplats på torget invid Helenelunds station, pågår. Kilen, området direkt söder om det kommande torget, har stor potential och avsikten är att utveckla området på ett sätt som tar fasta på det unika läget intill E4:an och Ostkustbanan. Sammanhållet gestaltad bebyggelse bildar här en tydlig front mot framför allt E4:an men även mot järnvägen.

Motorvägen och järnvägen utsätter såväl kvarteret Hoppet som Kilen för buller och partiklar. Med en klokt utformad bebyggelse går detta att hantera. Attraktiva gröna parkstråk centralt i området kan skapas med hjälp av att bebyggelsen skärmar av bullret. Parkstråkets attraktivitet kan förhöjas genom att det även utnyttjas för att underlätta hanteringen av dagvatten. Detta är särskilt viktigt eftersom hanteringen av dagvatten är en utmaning i området.

Helenelunds centrum har en direkt och nära koppling till Kista centrum, via Kistagången. På Stockholmssidan pågår planering för stora förtätningar, mer blandad bebyggelse med stort inslag av kompletterande bostäder och att kommundelen växer fram till E4:ans västra sida. Kistagången rustas upp väsentligt i samband med att tvärbanan byggs ut. Trots sitt mycket centrala läge upplevs Helenelund centrum som att det ligger lite vid sidan av genom att mycket av trafikflödena västerut inte fungerar bra.

I Helenelund finns stor potential för kompletteringsbebyggelse på flera håll. Längs Stupvägen planeras för, med bebyggelse och alléplanteringar, en vacker stationsgata, från Sollentunavägen till stationen, förbi det nya torget med spårvägen, vidare under motorvägen via Kistagången rakt fram till Kista Centrum. Längs Stupvägen ska bebyggelsen vara småskalig. Helenelunds centrum och torget kan ges en mer framträdande plats vid stationsgatan och kompletteras med bostäder.

Väster om järnvägen, söder om torget, kan enstaka högre byggnader uppföras som tillvaratar möjligheten att exponeras mot E4:an. En sydlig entré till pendeltågsstationen skulle kunna försörja en ny bebyggelse, men även förbättra Silverdals tillgänglighet. Med en koppling över E4:an till Kista ges den planerade utvecklingen i sydöstra Kista tillgänglighet till pendeltågsstationen och Kilen kan knytas ihop med utvecklingen i Kista ytterligare. I Kilen kan utrymme även finnas för en mindre multiarena för konserter, mässevent, idrott m.m. som kan dra nytta av det exponerade läget och de goda kommunikationerna.

I Silverdal är det mesta utbyggt enligt gällande detaljplan i och med att kvarteret Middagen färdigställs. Ytterligare viss utbyggnad i den västra delen av Silverdal är möjlig. På sikt bör en naturlig utbyggnad av Silverdal ske västerut mellan motorväg och järnväg samt direkt väster om motorvägen mot Kymlinge. Det senare skapar en mycket god möjlighet till öst-västlig förbindelse över två stora barriärer som idag hindrar förbindelser mellan Edsviken och Järvafältet med förhoppningen att Kymlinge tunnelbanestation kan tas i bruk. Förbindelsen kan med fördel utformas i form av en eko-/sociodukt.

Helenelund





TUREBERG

I Sollentuna centrum har den stora genomgripande stadsomvandlingen satt igång med full kraft. Öster om järnvägen är utbyggnaden av affärscentrum och allaktivitetshuset Satelliten klar och anläggandet av den nya stadsgatan samt huvuddelen av bostadsbebyggelsen genomförd. Upprustningen av Turebergs torg och park är genomförd och Turebergskyrkan är i full drift.

På västra sidan av järnvägen planeras större utbyggnader och miljön kring Malmvägen ska rustas upp. Bostadshus med lokaler har genomförts längs Malmparkens östra kant. Mer arkitektoniskt spekulativa tillskott kan prövas i parkens västra kant samt radhus på taken och kompletterande bebyggelse på gårdar i kvarteret Traktören för att fullfölja stadsomvandlingen kring parken. Malmparken har utvecklats till en stadsdelspark för möten. Men den fyller också en funktion för lokalklimatet, den biologiska mångfalden mm.

Trots mycket omfattande förändringsarbete i Sollentuna centrum finns utrymme och behov av ytterligare förbättringar av stadsmiljön. En av de stora frågorna är att föra in stadsmässiga element som bryter ner och varierar den massiva storskaligheten för att skapa en trivsammare miljö. Det kan vara både byggnader i mindre skala, men även enstaka inslag av högre landmärken.

Genom att öka vistelsevärden på platser och parker i Tureberg kan mötesplatserna bättre bidra till att skapa tillit mellan människor. Det är i det offentliga rummet vi ser varandra i vardagen. De allmänna platserna ska upplevas som just allmänna, tillgängliga för alla. Konst i centrala Sollentuna blir viktiga identitetsskapande och inkluderande landmärken.

Turebergs torg behöver bli ytterligare kringbyggt. I den östra delen av torget föreslås en paviljong eller byggnad med offentligt innehåll uppföras. En byggnad mot järnvägen kommer att minska blåsten ytterligare samtidigt som torgrummet blir än mer tydligt och trivsamt.

Det tidigare mässområdet ska ersättas med ny stadsmässig bebyggelse med blandning av bostäder, verksamheter och inslag av publika lokaler som bidrar till att vara en viktig målpunkt i centrala Sollentuna. Malmvägen ansluts till Turebergsleden. Stråken som förbinder viktiga målpunkter som Malmparken, Turebergs torg, Sollentunavägen och Aniaraplatsen måste vara attraktiva för att bryta den barriäreffekt järnvägen har idag. På sikt bör järnvägsstationen omvandlas till att bli det landmärke en större tågstation bör vara.

Sollentuna centrum bör förbindas bättre med Edsviken. Avståndet till vattnet är fysiskt nära, men idag saknas en attraktiv, tillgänglig och trygg väg dit. Strandvägens kommande koppling direkt till Sollentunavägen är en stor stadsbyggnadsförbättring.

Mellan Fågelsångsparken och järnvägen kan en förtätning av bebyggelsen prövas. En tätare bebyggelse skulle skapa förutsättningar för nya bostäder i ett centralt läge, samtidigt som parken och angränsande bebyggelse skulle kunna få ett bättre skydd mot buller från järnvägen. Bebyggelsens skala ska anpassas till angränsande kvarter.

Flera tillkommande bebyggelsekvarter längs Bygdevägen från bron till Malmvägen/Turebergs allé kommer att skapa en mycket viktig länk mellan Turebergs allé och Sollentuna centrum. Allteftersom kommer även kopplingen till Sollentunavallen att bli bättre och mer inbjudande för gående än den är idag. I Tureberg finns ett antal skolor, men plats för fler kan komma att behövas.

Centrala Sollentuna växer med mycket bebyggelse i det två kilometer långa nordsydliga stråket från Turebergsleden till Södra Häggvik.



Foto: Amanda Falkman - Johnér

HÄGGVIK

Bebyggelsen i centrum, från 1950- till 1980-tal är tidstypisk och av bra kvalitet. Häggviks utrymme för förtätningar finns huvudsakligen längs järnvägen. En tillkommande kvartersbebyggelse närmast järnvägen skulle minska bullerstörningarna för befintliga bostäder. Samtidigt skulle centrum få ett tillskott av bostäder och lokaler för verksamheter och handel. Torg och gator skulle bli mer inbjudande att vistas på.
Väster om järnvägen finns utrymme för bebyggelseförtätningar längs Andelsvägen. Den vackra allén talar för att Andelsvägen slutar med ett litet torg och en fondbyggnad vid stationen. Kopplingen mellan Häggviks centrum och Södra Häggvik förstärks genom att sammanbindande stråk skapas mellan de två delarna så att de blir en helhet. En viktig förutsättning är att det öppnas en södra entré till Häggviks station och att bostäder byggs i södra Häggvik. Området mellan Hammarbacken och Norrvikenleden kommer att bebyggas med huvudsakligen kontor med inslag av lätt industri som inte stör bostäder, samt markanta inslag av grönskande park. Det är av största vikt att befintliga trädridåer bibehålles mellan industri och bostäder. Kvarteret ska ha en stadsmässig front mot öster i ca fyra våningar. Norrvikenleden rustas upp till stadsmässig gata med alléplantering i samband med detta, både avseende trafiksäkerhet och skönhet. Det smala stråket mellan Norrvikenleden och flerbostadshusen i Klasro kan rymma bebyggelse i snarlik skala som de befintliga bostadshusen. Häggviks gröna lummiga karaktär ska värnas och eftersträvas i tillkommande projekt i kommundelen. Dominansen av Tunbergets trafikplats ska minskas genom bebyggelse och plantering. En framtida omläggning av kraftledningen genom Häggvik skapar nya möjligheter för en attraktiv utveckling med bebyggelse och grönstruktur.

SÖDRA HÄGGVIK OCH TUREBERGS ALLÉ

Bakgrunden till Turebergs allé är att Södra Häggvik med sitt mycket goda kommunikationsläge har utvecklats som ett kommersiellt centrum. För att få Sollentuna Centrum att dra nytta av en sådan utveckling grundlades tanken om Turebergs allé.

Avsikten är att Södra Häggvik långsiktigt inte enbart ska vara ett kommersiellt centrum dominerat av handel, utan en stadsmiljö med en blandning mellan handel, bostäder, kontor och centrumfunx<zktioner. För kvarteren väster om Norra Malmvägen/Turebergs allé, medger gällande detaljplan en mycket hög exploateringsnivå, förutsatt att det blir en blandning av handel, kontor och bostäder. Norra Malmvägen/Turebergs allé har en förhållandevis gen sträckning som skapar förutsättningar för att utåtriktade verksamheter etableras på entréplanen. Gatorna kan på så sätt befolkas och bidra till ökad trygghet och attraktivitet.

Den pågående planeringen av södra Häggvik pekar mot en total omvandling från storskalig handel till blandad stadsmiljö med bostäder, kommersiella lokaler för handel, hotell och kontor. Området kommer ha en mycket hög exploatering. Detta kräver att platser planeras för grundskola, parker, en förstärkt teknisk försörjning m.m. Att dessa platser idag till största delen är i privat ägo är en utmaning som behöver hanteras.

I tunneln under järnvägen som förbinder Södra Häggvik och Skälby planeras en sydlig entré till Häggviks pendeltågsstation. Tillkomsten av tunneln och en ny entré till stationen är viktiga steg för att skapa förutsättningar för en vidare utveckling av området. På sikt behöver även stråk österut från tunneln mot Sollentunavägen och Danderydsvägen utvecklas både för att klara trafikförsörjningen och att utveckla sambanden mellan Häggvik och Edsberg.



Tureberg, Häggvik samt Södra Häggvik och Turebergs allé

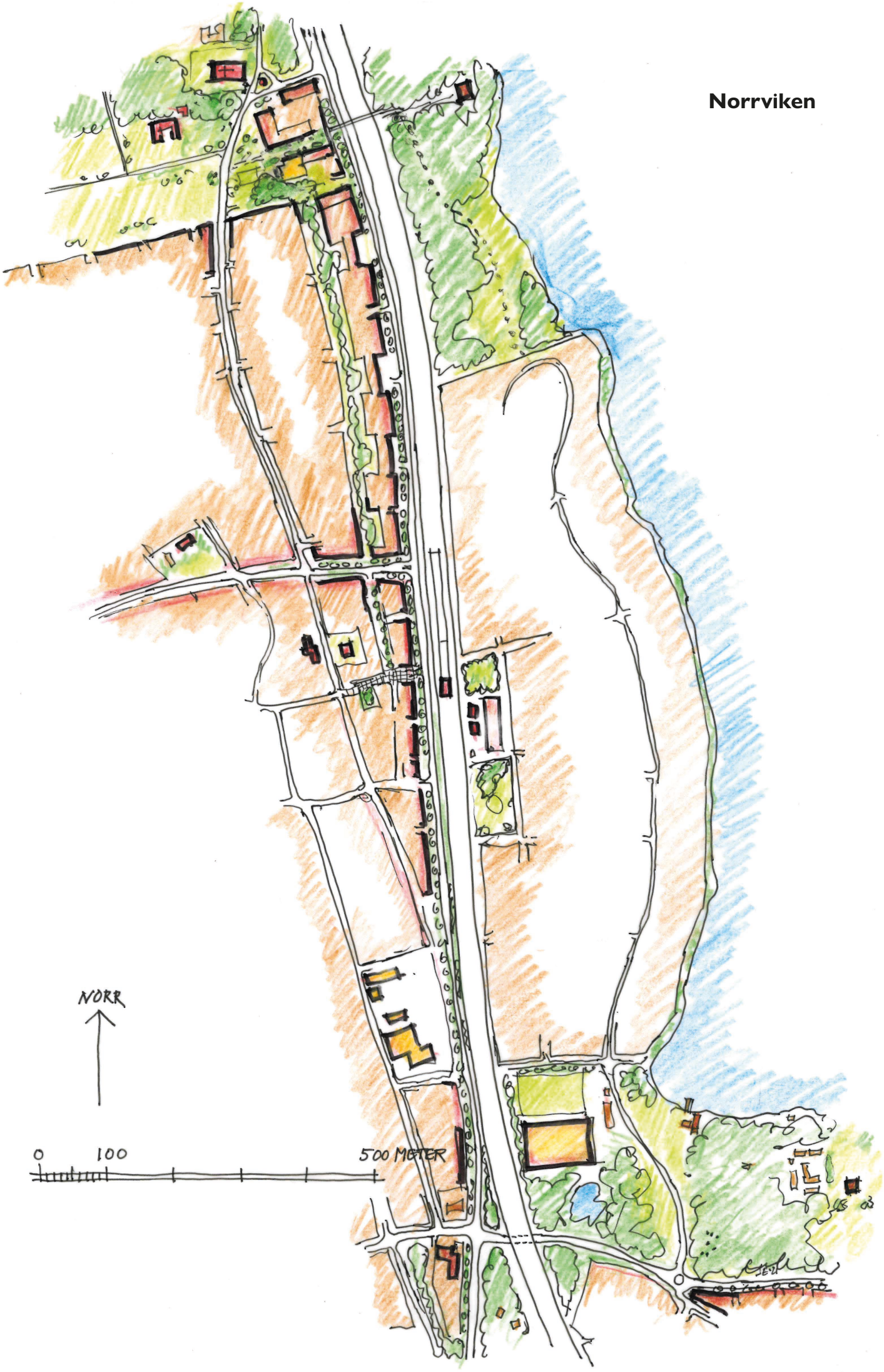


NORRVIKEN

I Norrvikens centrum finns utvecklingspotential. Det lilla torget bör bebyggas så att det inte är öppet mot järnvägen. På detta sätt bildas ett skyddat och småskaligt torg med stadskaraktär. Med bättre belysning får Västra Stationsvägen och dess lilla fickpark en hög kvalitet. Norrvikenleden bör kultiveras med alléplanteringar för att bli en vacker huvudgata längs järnvägen. Utrymme finns för kompletteringsbebyggelse väster om järnvägen längs Norrvikenleden, om befintliga parkeringar kan läggas i garage, vilka med hänsyn till grundvattentäkten bör placeras över grundvattenivån. Öster om järnvägen kan endast mindre byggnadskompletteringar komma i fråga. De ska vara av småskalig karaktär, helst verksamheter som tillför service till kommundelen.

Länsstyrelsen har beslutat (1965-12-20) att belägga området kring Sollentuna kyrka med ett landskapsskydd. Det innebär att ingen ny byggnad får tillkomma, och att heller ingen förändring av landskapsbilden får göras, utan tillstånd av länsstyrelsen. Avsikten är att kyrkan på sin höjd fortsatt ska vara det dominerande inslaget i landskapsbilden. De obebyggda delarna av det utpekade området bör därför förbli obebyggda och inga högre byggnader placeras så att de konkurrerar med kyrkan.

Översvämningsrisk kring sjön Norrviken måste hanteras och grönstruktur bör används för lokal dagvattenhantering.

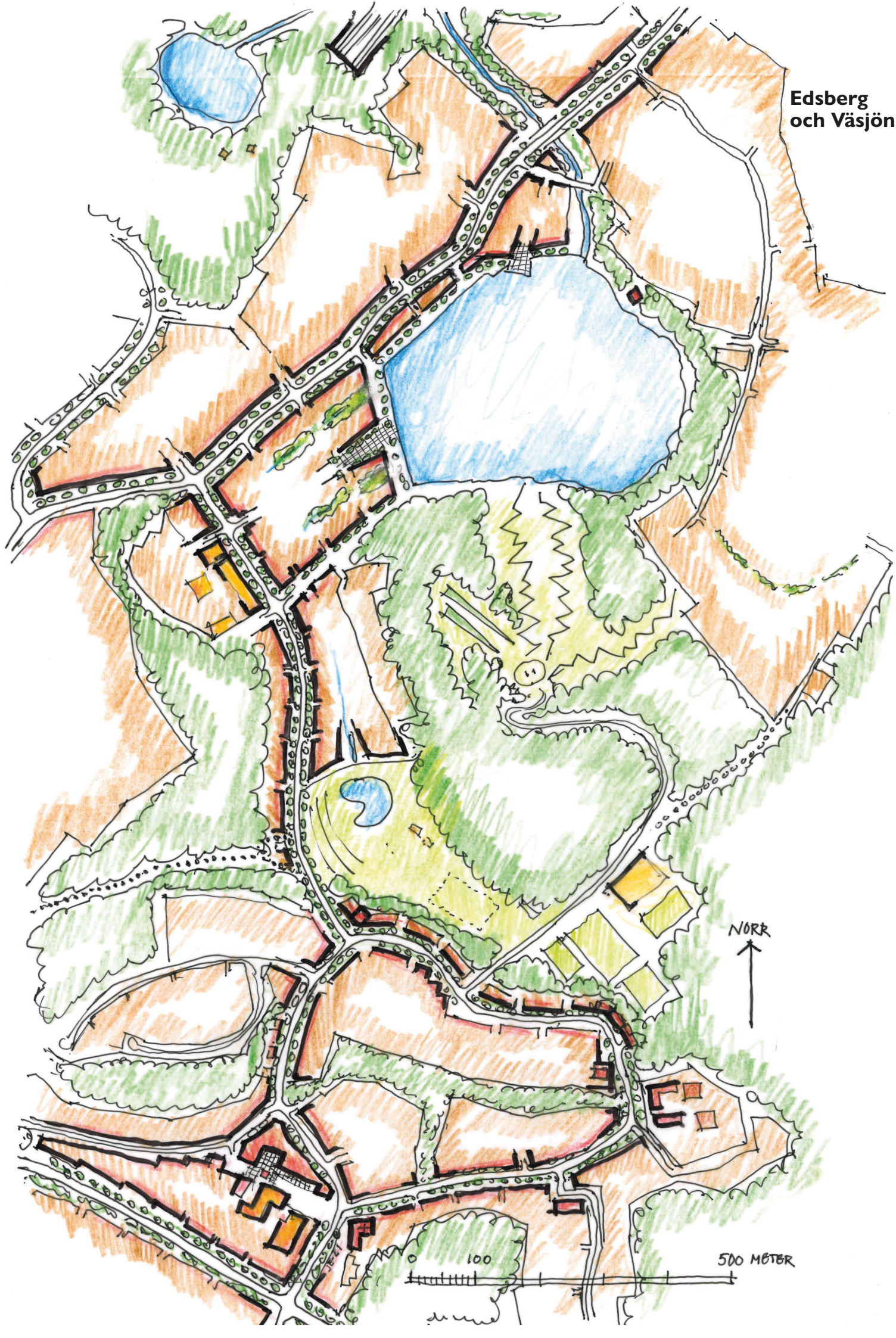

Norrviken
NORR
0
100
500 METER



EDSBERG OCH VÄSJÖN

Edsbergs centrum har det senaste årtiondet genomgått en markant förtätnings- och upprustningsprocess. Edsberg som kommundel har stora kvaliteter med varierade hushöjder och byggnadstyper. Naturen är en viktig del i upplevelsen av Edsbergs miljöer. Edsbergs centrum har förtätats på ett mycket förtjänstfullt sätt med god arkitektur, som samspelar bra med 50-talsarkitekturen strax intill. Torget har blivit arkitektoniskt och rumsligt ännu bättre efter förtätningarna. Ytterligare förtätningar i Edsbergs centrum bör ske efter Danderydsvägen. Där finns ett stort utrymme för tillkommande bebyggelse, som även kan skydda Edsbergsskolan från buller. Den nya bebyggelsen behöver placeras och utformas så att den bidrar till attraktiva och trygga stråk. Naturen i Edsberg har utöver upplevelsevärden även biologiska värden och underlättar hanteringen av dagvatten. Väsjön utvecklas som en sammanhängande del av Edsberg. Med den nya bebyggelsen skapas attraktiva stråk, bland annat genom att Edsbergs allé förbinder Ribbings väg med Väsjö torg. Området Väsjön innehåller utöver bostäder arbetsplatser och lokaler. Det stora sportfältet innehåller plats för rekreation, lek samt organiserad idrott. På så sätt blir Väsjön den socialt samlande platsen som knyter ihop det nya i Väsjön med det redan etablerade i Edsberg. Längs Ribbings vägs norra sida planeras en rad flerbostadshus med utsikt över Sportfältet. Väsjöprojektet blir en utbyggnad av stor betydelse för Sollentuna. Men genomförandet kommer att ta flera årtionden. I områdets centrala delar integreras park och dagvattenlösningar på ett hållbart sätt.

I Väsjöns fortsatta utveckling kommer dagvattenhanteringen vara viktig. I Väsjön kommer dagvattnet ledas till Väsjön, Rösjön och Fjäturen. Det innebär att dagvattenhanteringen kommer vara avgörande för Rösjön som är en viktig badsjö och utpekad vattenförekomst med miljökvalitetsnormer som ska följas. Statusen får inte försämras.


Edsberg
och Väsjön
NORR
100
500 METER



ROTEBRO

För att skapa ett vackrare och attraktivare stationssamhälle behöver Rotebro förnyas. Dess potential till förtätning med fler bostäder, arbetsplatser, kommersiella lokaler, skolor och kultur illustreras i stadsbyggnadsanalysen Vision Rotebro. Analysens grundprinciper i form av nyckelstråk och stadsbyggnadsskala bör vara vägledande i kommande omvandlingsarbete. I en första förändringsetapp planeras fler bostäder intill centrum. Gatu- och promenadstråk kan ses över för att främja en miljö som är trygg och trevlig dygnet runt och binder ihop Rotebro på ett bra sätt. Torget kan göras mer kringbyggt utan att kontakten med andra sidan järnvägen bryts, varken visuellt eller fysiskt. Utmed Rotebrovägen finns gott om utrymme för kompletteringsbebyggelse av olika slag. Vägen bör rustas upp till en stadsgata, göras vackrare och mer vistelsevänlig.

Öster om järnvägen bör fortsatta stadsbyggnadsstudier visa på vilket sätt en omvandling från industriområde till blandad småskalig stadsbebyggelse är lämplig och genomförbar. Gatunät och kvartersindelning kan troligen komma närmare järnväg och väg E4, och anslutande del av Norrvikenleden rustas upp till stadsgata. Öster, och delvis väster, om järnvägen finns risk för översvämning från Edsån. Det bedöms i huvudsak kunna hanteras med klok höjdsättning och genomarbetade dagvattenlösningar, vilket kan berika gator och platser.

Inom utredningsområdet mellan väg E4 och sjön Norrviken studeras vidare hur bebyggelse kan koppla samman centrala Rotebro med Norrvikens vatten. Stora krav ska ställas på utformning och på att verksamheter vid vattnet lockar människor från hela kommundelen samt på god förvaltning av vatten och naturområden. Stranden ska vara en del av ett större sammanhängande stråk och även fortsättningsvis ha en lummig grön karaktär. För närvarande råder osäkerhet om hur ny bebyggelse och jästfabrikens verksamhet kan kombineras. Berörda aktörer bör samverka för att hitta lösningar på luktproblematiken så att verksamheten kan fortgå utan att den förhindrar en utveckling av området. Inne på Jästfabrikens område finns det så kallade Melasshuset, uppfört 1904 som spannmålsmagasin, vilket är en viktig representant för Sollentunas första industriepok. Därför bör byggnaden, i överensstämmelse med Kulturmiljöplanen, bevaras.



I kommande omvandling av Rotebro behöver områdets miljöutmaningar beaktas och dess värden skyddas och tillvaratas. Exempelvis behöver sjön Norrviken och Edsån samt underliggande grundvattentäkt skyddas mot förorening och en ökad avledning av dagvatten till Norrviken bör undvikas för att möjliggöra en förbättring av vattenstatusen.

VIBY

Viby har utvecklats från ett fritidshusområde till att bli ett område dominerat av villabebyggelse. Området är relativt välförsett med skolor och det finns ett äldreboende. Butiker och annan kommersiell service finns närmast i Norrviken, där också närmaste pendeltågsstation finns.

Närheten till natur och ostörda områden tillhör områdets viktigaste kvaliteter. Lillskogen norr om Viby knyter ihop det omväxlande skogs- och jordbrukslandskapet på Järvafältet med kulturmarker. Järvafältet och området kring Vibyån är attraktiva vistelsestråk för de boende i området.

Rotebro

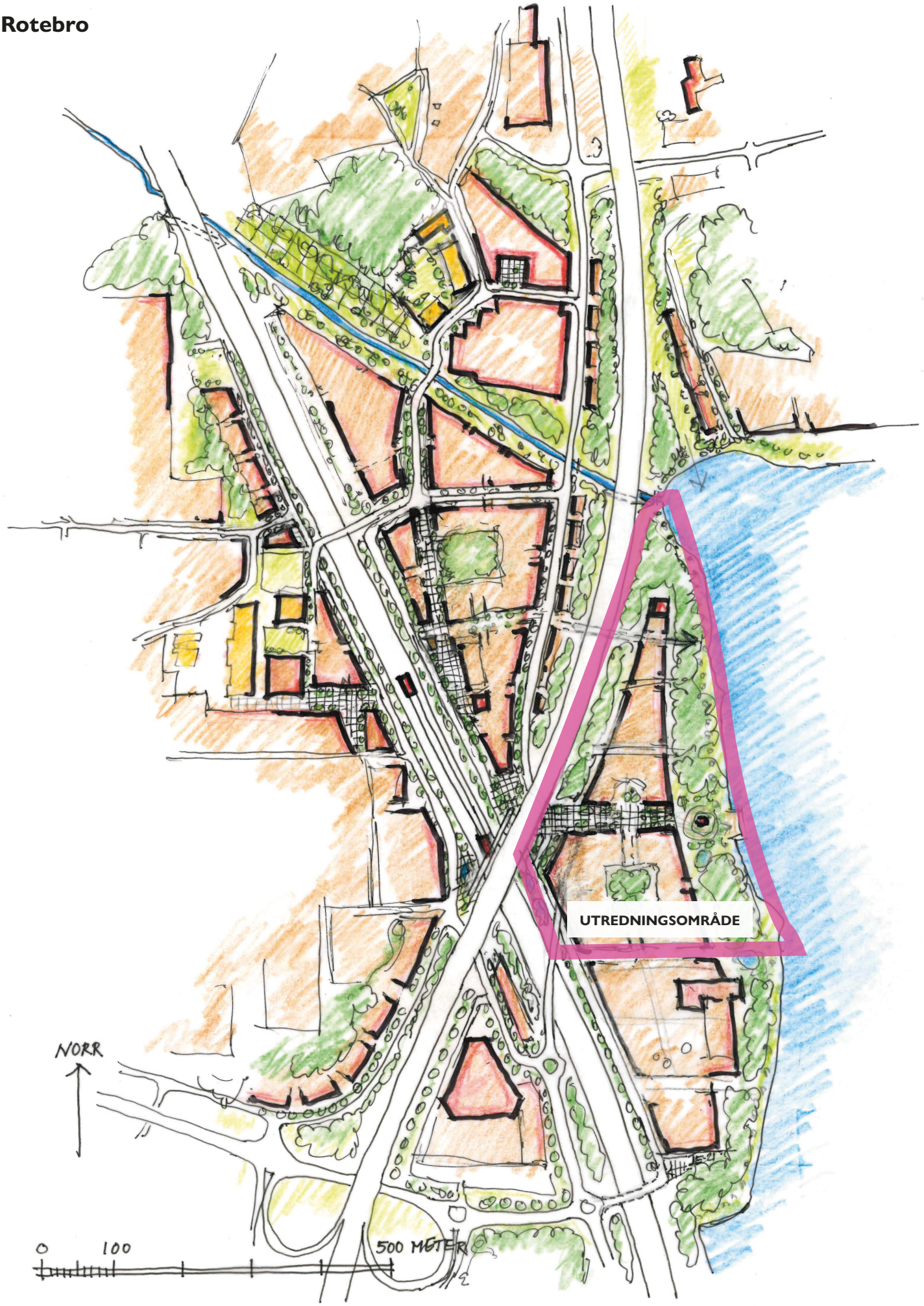




Foto: Maskot Bildbyrå AB - Johnér

KAPPETORP

I Kappetorps industriområde finns ett antal olika industriverksamheter, bl.a. en betongfabrik, metallåtervinning, entreprenadföretag och upplag. Det finns önskemål om ytterligare etableringar av industriverksamheter här, bl. a för att industrimark i de centrala delarna av kommunen omvandlas till bostads- och kontorsändamål. Befintliga arbetsplatsområden värnas. I den fortsatta utvecklingen av Kappetorp föreslås bland annat följande riktlinjer:

- Området föreslås utvecklas med bibehållande av landskapets öppna karaktär.
- Området ska vara tillgängligt för det rörliga friluftslivet.
- Stor del av området ska fortsätta utvecklas för golfändamål och rörligt friluftsliv.
- Grönkilens funktion och naturvärden ska värnas.
- Området mellan Kappetorp och Rotebro är viktigt för grönkilens funktion och bebyggelse bör undvikas så långt som möjligt inom detta område.
- Ny bebyggelse ska placeras i anslutning till redan bebyggda områden med hänsyn till historiska värden och landskapsbild.
- Vegetationsfronter ska finnas mot det öppna landskapet vid Kappetorp och mot Stäketvägen där verksamheter är visuellt störande.

Upplands Väsby och Sollentuna har samarbetat och anpassat sina respektive planer så att de mellankommunala intressena tillgodosetts liksom RUFS 2050 anspråk på den regionala grönkilen.

SJÖBERG

De första villatomterna avstyckades redan under 1920-talet. Men Sjöberg präglades ändå fram till 1960-talet av skog och fritidsbebyggelse, förutom de två mycket kulturhistoriskt värdefulla gårdarna Bergendal och Sjöbergs gård. Den stora exploateringen av Sjöberg har huvudsakligen skett under 70-, 80- och 90-talet. Bebyggelsen är tidstypisk med en blandning av villor, radhus och flerbostadshus. Arbetsplatser finns längs Danderydsvägen och nära det mindre Sjöbergs centrum i Kärrdal.

Vid Sjöbergs centrum har en upprustning och stadsförnyelse genomförts i samband med att ett nytt studentboende byggts. Det finns utrymme för fler kompletteringar. Kraftledningen som går tvärs igenom centrum och kommundelen kommer att avvecklas, som en del i utbyggnaden av ett nytt modernt ledningsnät runt Stockholm. Längs Danderydsvägen kan kompletteringar med huvudsakligen arbetsplatser i mindre skala vara möjliga på sikt. Marken mellan Kärrdal och Rösjön är delvis ianspråktagen av bebyggelse samtidigt som den är viktigt stråk för friluftslivet.



Foto: Linnea Ronström - Johnér

GENOMFÖRANDEFRÅGOR I ÖVERSIKTSPLANEN

Sollentuna kommun har det yttersta ansvaret för samhällsplaneringen och ansvarar för bostadsförsörjningen inom kommunen. Det kommunala planmonopolet tillförsäkrar kommunen ett starkt styrmedel över markanvändningen men också som fastighetsägare har kommunen möjlighet att påverka utvecklingen. Översiktsplanens genomförande beror till stor del på kommunen men även på staten, regionen, privata aktörer och på marknadskrafter.

Kommunen ska använda sitt markinnehav, både bebyggd och obebyggd, så att kommunen uppnår maximalt värde för det kommunala uppdraget att leverera välfärdstjänster av hög kvalitet och att utveckla och bevara kommunens mark och vatten. Sollentuna kommun äger mer än 50 % av den totala markarealen i kommunen, men stora delar av markinnehavet består av naturreservat, gator, parker och annan mark som inte är aktuella att bebygga eller förändras. Trots att den stora andelen av kommunens mark inte kan bebyggas är kommunen som markägare mer eller mindre involverad vid genomförande av översiktsplanens intentioner. I vissa områden har kommunen ett stort innehav av byggbar mark och i andra områden har kommunen ett mindre innehav eller i vissa fall ingen mark alls lämpad för bebyggelse. För att möjliggöra utveckling i områden där kommunen inte har något eget markinnehav behöver kommunen i vissa fall ålägga privata fastighetsägare att ta en del av ansvaret att frigöra mark för till exempel skolor, parker och dagvattenhantering. Genom att förtäta bostadsbebyggelsen där det redan finns utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik kan kommunens kostnader för att nyinvestera i utbyggnad av gatu- och vägnätet minska genom att befintlig infrastruktur nyttjas. I områden där infrastrukturen har begränsad kapacitet kan ny bebyggelse utlösa stora marginalkostnader för att förstärka kapaciteten.

GENOMFÖRANDEDIMENSIONER

Genomförande av exploatering förutsätter att det finns formella, funktionella och ekonomiska lösningar.

Formellt

Det viktigaste formella medlet är detaljplaneläggning. Till detta kan läggas kommunens möjlighet att påverka utvecklingen genom sitt markägande och helägda kommunala bolag. Därför är kommunens markpolicy och markanvisningspolicy liksom ägardirektiv till bolagen viktiga verktyg i genomförandet. Men även fastighetsrättsliga förutsättningar, koncessioner, strandskydd med mera påverkar genomförbarheten.

En stor del av genomförandet av översiktsplanen är frågor som privata markägare förfogar över. Detta innebär bland annat att marknadsförutsättningarna är en viktig faktor för vad som är genomförbart.

Funktionellt

Med funktionella lösningar avses utbyggnaden av allmänna gator och parker och annan infrastruktur. De allmänna anläggningarna förfogar kommunen över, medan utbyggnaden av VA och energiförsörjning till största delen ligger på kommunens bolag SEOM. Men det kan även handla om statliga och regionala anläggningar. Till dessa hör exempelvis utbyggnaden av tvärbanan till Helenelund och en sydlig entré till Häggviks pendeltågsstation. En del av de anläggningar som fordras kan vara tekniskt komplicerade och kostsamma att genomföra. De driftsåtaganen som följer av anläggningarna kan också vara omfattande. Valet av teknik kan påverka möjligheterna att nå kommunens övergripande hållbarhetsmål.

Ekonomiskt

Kostnaden för att bygga ut den allmänna infrastrukturen kan belasta exploatörer och användare genom uttag av gatukostnadsersättning och taxor för VA m.m. Kostnaderna ska fördelas på ett sätt som står i proportion till nyttan. När nya detaljplaner antas, träffas i regel exploateringsavtal som reglerar ersättningen för gatukostnaderna. Är kostnaderna höga i förhållande till nyttan finns risken att det blir svårt att träffa avtalen. I värsta fall saknas möjlighet att få täckning för kommunens kostnader. Om det inte finns en stor allmän nytta torde sådana planer inte heller vara samhällsekonomiskt försvarbara och därför inte heller genomföras.

Kostnaden för att bygga ut skolor och förskolor går inte att belasta en enskild fastighetsägare. Men exploatering av kommunal mark ska däremot generera ett positivt kassaflöde, som kan ge ett bidrag till olika följdinvesteringar av exploateringarna.

Tröskeleffekter

Den markanvändning som översiktsplanen anger medger ett omfattande bostadsbyggande. I kommunens stadsutvecklingsområden är det möjligt att uppföra åtskilliga tusen bostäder. Men i flera av dessa områden kan exempelvis VA-näten behöva byggas ut för att nätens kapacitet ska räcka till. I vissa fall kan det innebära höga tröskelkostnader när antalet bostäder överstiger en viss nivå. Det är därför viktigt att se på stadsutvecklingsområdenas sammantagna konsekvenser för infrastrukturen och inte endast för varje detaljplan som tas fram inom områdena för sig. En kartläggning av var dessa tröskelnivåer ligger behöver genomföras av kommunens VA-huvudman SEOM. Detta underlag kan därefter tjäna som underlag för ekonomiska bedömningar vid valet av utbyggnadsvolym och hur prioriteringen ska ske mellan olika områden.

Tröskeleffekter kan även uppstå för transportsystemet. I det sammanhanget är det viktigt att se de olika trafikslagen i ett sammanhang. Färdmedelsfördelningen påverkas av var ny bebyggelse tillkommer och av vad som byggs. Det betyder att behovet av nya gator inte står i direkt proportion till mängden nya bostäder.

Även behovet av skolor, förskolor och annan kommunal service och bostadsnära rekreation uppvisar trösklar som kan kopplas till utbyggnadsvolymen. Därmed behöver analysen av denna service ske för kommunen som helhet och inte begränsas till de olika stadsutvecklingsområdena eller detaljplanerna. Vad som däremot är viktigt inom varje stadsutvecklingsområde är att reservera mark för framtida behov av skolor som fordras i olika utbyggnadsscenarier.

Måluppfyllelser

Att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling i linje med Agenda 2030 ställer krav på genomförandet av översiktsplanen. Det innebär att genomförandet behöver vara förenligt med olika sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter. Till dessa hör att alla ska uppleva trygghet och delaktighet i en god bebyggd miljö, och att möta invånarnas behov av bl.a. bostäder. Dessutom ska genomförandet vara förenligt med en låg miljö-och klimatpåverkan så att internationellt överenskomna, nationella och kommunala mål kan nås. En stor utmaning är att uppfylla klimatmålen och att inte tära på jordens resurser. Genomförandet av översiktsplanen behöver ständigt stämmas av mot dessa mål.

Prioriteringar och analyser

För att använda tillgängliga resurser på ett effektivt sätt är det viktigt med genomtänkta prioriteringar. Prioriteringarna behöver bygga på analyser av såväl ekonomiska, sociala som miljö- och klimatkonsekvenser. Prioriteringarna bör innefatta följande utgångspunkter:

- ***Behov och efterfrågan.*** Utmaningen är att behov av bostäder inte är synonymt med ekonomisk förmåga att efterfråga bostäder. Men utgångspunkten är fundamental.
- ***Ekonomiska konsekvenser.*** Konsekvenserna för kommunens ekonomi är central. De exploateringar som sker behöver täcka de kostnader som uppstår för att bygga ut den tekniska infrastrukturen. Dessutom behöver följdinvesteringar i kommunal service beaktas. Men de ekonomiska konsekvenserna för fastighetsägare och andra parter behöver också finnas i åtanke. Hur stora dessa kostnader är påverkar efterfrågan. Med höga kostnader är det svårare att tillgodose de behov av exempelvis bostäder som finns.
- ***Stadsbyggnadskvaliteter och miljö.*** En god stadsbygd uppfyller krav på att vara funktionell, vacker och hållbar. God arkitektur, inbjudande stadsrum, trygga och trivsamma miljöer är av stor betydelse. En god bebyggd miljö kräver även att buller och andra miljöfrågor hanteras på ett genomtänkt sätt. En mycket stor utmaning är klimatpåverkan från byggandet, som i hög grad påverkas av var och hur det byggs. Den stora påverkan från byggandet innebär att befintlig bebyggelse behöver tas tillvara i så hög grad som möjligt. Det vill säga undvika att riva om det går.



STRATEGIER FÖR EFFEKTIVT NYTTJANDE AV KOMMUNENS MARK

Kommunens markinnehav ska förvaltas så att det bidrar till en långsiktigt hållbar och attraktiv utveckling för kommunen samt att värdet av marken för samhället ökar på lång sikt.

Kommunen bör förvärva sådan mark som
- bidrar till att genomföra kommunens samhällsbyggnadsambitioner
- är strategisk ur exploateringssynpunkt
- tillgodoser ett verksamhetsbehov
- har ett natur-, kulturmiljö- eller rekreationsvärde.

Kommunen ska långsiktigt äga sådan mark som
- har natur-, kulturmiljö- eller rekreationsvärden som annars riskerar att gå förlorade
- krävs för kommunens verksamheter.

Kommunen bör tidsbegränsat upplåta sådan mark som
- ännu inte är detaljplanelagd för sitt planerade ändamål eller som kan behövas för annat ändamål i framtiden
- utgör allmän plats.

Kommunen bör långsiktigt upplåta, exempelvis i form av tomträtt, sådan mark som
- vid en försäljning riskerar att användas på annat sätt än som är önskvärt
- avses för önskvärda verksamheter som inte har möjlighet att förvärva mark.

Kommunen bör försälja sådan mark som
- kommunen saknar långsiktigt motiv att äga
- bidrar till att genomföra kommunens samhällsbyggnadsambitioner.

Förvärv av mark

Sollentuna kommuns markreserv är avgörande för att säkerställa en långsiktigt hållbar utbyggnad av kommunen samt för att försörja kommunens verksamheter med möjligheter till nyproduktion av bland annat förskolor, grundskolor, särskilda boenden och LSS-boenden. För att säkerställa möjligheten till kontinuerlig utbyggnad av kommunal service parallellt med ökat bostadsbyggande kan det vara nödvändigt att göra strategiska förvärv av mark och bebyggda fastigheter.

Kommunens översiktsplan utgör en viktig utgångspunkt för kommunens plan- och exploateringsverksamhet. Förvärv av mark kan ske i samband med genomförande av exploateringar och detaljplaner. Att förvärva mark i ett tidigt skede för att underlätta planläggning och ett genomförande kan vara effektivt ur resurssynpunkt och därmed strategiskt betydelsefullt.

När mark förvärvas sker det till marknadsmässiga värden. I vissa fall kan markbyten vara ett effektivt sätt att hitta överenskommelser med motparter. Detta förutsätter dock att att kommunen har utbytbar mark att erbjuda.

Genom åren har kommunen förvärvat mark som ett led i att skapa eller värna de naturreservat som inrättats. Kommunen äger dessutom kulturfastigheter för att säkerställa det kulturhistoriska värdet. Behovet av att förvärva ytterligare mark för dessa ändamål är möjligen begränsad, men kan inte uteslutas.

Mark ägd av kommunen

Genom markanvisning kan kommunen förmedla sin mark för bostäder och verksamheter till marknadens aktörer. Intresserade byggherrar kan på så sätt vara med och utveckla den mark som kommunen äger och därmed bidra till ett långsiktigt hållbart och attraktivt Sollentuna. Kommunens markreserv är begränsad varför det är av oerhörd vikt att varje försäljning av kommunal mark sker efter noggranna överväganden.

Enligt kommunens markanvisningspolicy ska Sollentuna kommun vid varje markanvisning eftersträva konkurrens, tillgodose kommunala och samhälleliga behov som tillkomst av specialbostäder, lokaler för barn- och äldreomsorg, kommunal VA- och energiförsörjning etc. Vidare ska alltid miljö- och klimatpåverkan, sett ur ett livscykelperspektiv, vägas in och förutsättningar skapas för att erhålla variation vad gäller bland annat hustyp, upplåtelseform och arkitektur.

Vid varje markanvisning ska även beaktas hur exploatören tidigare presterat i kommunen. Vid prissättning av mark tillämpar kommunen marknadsvärdeprincipen.

Kommunen ska äga, förvalta och utveckla fastigheter som bedöms vara av strategisk betydelse. Fastigheter av strategisk betydelse är exempelvis fastigheter som har eller förväntas ha central eller långsiktig betydelse för kommunala välfärdsändamål, fastigheter som har betydelse för stadsutvecklingen samt fastigheter som på annat sätt tillgodoser variation av samhällsnyttiga verksamheter eller förväntas ge en betydande avkastning på sikt.

Mark för allmän gata eller park med kommunalt huvudmannaskap ska enligt plan- och bygglagen vara i kommunal ägo. Mark som har natur-, kultur- eller rekreationsmiljövärden finns det skäl att långsiktigt behålla i kommunal ägo.

Upplåtelse av mark

Mark som ska förädlas på sikt, men där en detaljplaneläggning inte är aktuell i dagsläget bör inte vara outnyttjad utan upplåtas för samhällsnyttiga ändamål. Ändamålet kan vara natur- eller parkmark, men likväl något kommersiellt ändamål. När det finns intresse från ett flertal företag att tidsbegränsat nyttja mark för olika ändamål skapas möjlighet att upplåta marken i konkurrens. När marken upplåts i tidsbegränsad form kan kommunen upprätthålla en större rådighet över markens långsiktiga användning. Vilket ändamål som är möjligt påverkas av möjligheten att få bygglov för en tidsbegränsad användning.

I vissa fall finns det kommunalt intresse att säkerställa en viss långsiktig användning av mark för ett specifikt ändamål som inte kan garanteras om marken säljs. Exempelvis är det inte möjligt att långsiktigt säkerställa att mark används för studentbostäder eller hyresrätter om inte marken upplåts i en form som kan styra ändamålet. Det finns även ekonomiska skäl för att inte sälja mark för de exemplifierade ändamålen när marknadsvärdet för andra boendeformer är högre. Upplåtelseformen tomträtt ger kommunen en större möjlighet att styra markanvändningen. Styrmedlet består i att kommunen kan omförhandla villkoren för tomträtten. Mark med tomträtt kan upplåtas i konkurrens. Tomträtt kan ibland även vara ett alternativ till äganderätt då inte alla verksamheter föredrar att förvärva den mark de har intresse av att nyttja.

Försäljning av mark

Mark som det saknas långsiktiga skäl för kommunen att äga bör säljas om det gynnar förutsättningarna för att genomföra kommunens översiktsplan och bidrar till att genomföra kommunens detaljplaner. Det kan också finnas ekonomiska skäl till att sälja bebyggda fastigheter som inte längre behövs för kommunens verksamheter eller som av andra skäl inte ingår i strategier för markägandet.

När Sollentuna kommun väljer aktör för utveckling av ny bebyggelse gäller den av kommunfullmäktige antagna markanvisningspolicyn (KF 2016-06-20). Policyns intention är att försäljning och användning av kommunens mark ska ske på ett så effektivt, transparent och förutsägbart sätt som möjligt. Detta innebär att Sollentuna kommun ska:

- eftersträva konkurrensutsättning
- tillgodose kommunala behov eller samhällsbehov
- alltid väga in miljö- och klimatpåverkan
- skapa variation
- beakta hur anbudslämnare presterat tidigare

Markanvisningspolicyn innebär att mycket av den mark kommunen säljer ska säljas i konkurrens men att direktanvisningar kan medges om särskilda skäl finns. Exempelvis om någon av punkterna ovan har uppfyllts eller om annat skäl finnes (t. ex. angränsande mark till befintlig verksamhet). Konkurrensutsättning är viktigt av flera skäl, både för att slutprodukten ska bli den bästa avseende kvaliteten på byggnationen, men också för att få ett så bra pris som möjligt för marken. Konkurrensutsättning är även viktig eftersom alla aktörer på marknaden ska ha en möjlighet att vara aktuella för en markförsäljning, vilket ger fler aktörer på byggmarknaden men också att gestaltningen av bebyggelsen blir mer varierad.

Genom att sälja mark och byggrätter kan kommunen styra vad som ska byggas. Styrningen kan ge effekter på både markanvändningen av ett markområde och på gestaltningen av byggnationen. Försäljning av mark är därmed ett mycket viktigt instrument för genomförande av översiktsplanens intentioner i områden med förtätningspotential.

För genomförande av försäljning av mark i konkurrens tillämpar Sollentuna kommun markanvisningstävlingar och markförsäljningstävlingar. Den juridiska skillnaden mellan de två metoderna är att vid en markförsäljningstävling tecknas köpekontrakt direkt efter slutförd tävling, medan markanvisningstävling ger tävlingsvinnaren förköpsrätt till marken. Förköpsrätten följs senare upp, oftast efter att detaljplan för marken har vunnit laga kraft, av ett köpekontrakt. Vid varje markanvisningstävling eller markförsäljningstävling anges vilka villkor och bedömningsgrunder som ska gälla för den aktuella försäljningen. Dessa villkor sätts specifikt för respektive försäljning. Ofta är dock ambitionen att Sollentuna kommuns mark ska säljas till högsta möjliga pris utifrån de villkor kommunen ställer i tävlingen. Likaså är gestaltningen av byggnationen ofta en bedömningsgrund.

Om det finns kommunalägd mark inom ett område som ska utvecklas och om försäljningar av mark genomförs med eftertanke och planering kan markanvisningstävlingar och markförsäljningstävlingar vara en mycket bra metod för att uppnå den bebyggelse och utveckling som eftersträvas.





REGIONALA OCH STATLIGA INTRESSEN

Riksintressen

Riksintressen definieras enligt kapitel 3 och 4 i miljöbalken och utgör en delmängd av de allmänna intressena. Miljöbalken och plan- och bygglagen har en sammankopplad lagstiftning i detta avseende. Riksintresseområden är av nationell betydelse för bevarande eller nyttjande och beslutas av riksdagen eller utses av olika sektorsansvariga statliga myndigheter.

Hanteringen av riksintressen kan beskrivas som ett växelspel mellan stat och kommun. Staten beslutar och formulerar anspråk på vad som ska betraktas som riksintressen. Länsstyrelsen tillhandahåller kunskapsunderlag till kommunens planering och är tillsynsmyndighet bland annat genom att granska översiktsplanen. Kommunen visar i översiktsplanen hur värdena eller funktionerna i riksintresseområdena ska hanteras och tillgodoses. Kommunen och länsstyrelsen kan i översiktsplanearbetet komma överens om områdenas fysiska avgränsning och precisera värdena i riksintresset. Det är möjligt för länsstyrelsen att, i samråd med kommunerna, föreslå förändringar till de centrala sektorsmyndigheterna om att ta bort eller lägga till områden av riksintresse eller att ändra i beskrivningen. Kommunens utgångspunkt är att ett riksintresse är tillgodosett så länge det inte finns anspråk på förändringar i eller i närheten av området. Skyddet för riksintressen blir aktualiserat vid ett anspråk på förändrad markanvändning genom till exempel prövning enligt plan- och bygglagen, miljöbalken eller övrig speciallagstiftning. Ett riksintresse innebär inte ett förbud mot åtgärder i eller i närheten av området. Åtgärder som kräver någon form av tillstånd, detaljplan eller liknande och påtagligt kan komma att skada ett riksintresse får däremot inte komma till stånd. Ett område som är av riksintresse för kommunikationsanläggning ska därutöver skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Det är alltså främst vid ändrad markanvändning som ett område av riksintresse får praktisk betydelse.

Kommunen gör bedömningen att riksintresseanspråken för kulturmiljövården, totalförsvaret, Bromma och Arlanda flygplatser, och vägarna E4, Norrortsleden, E18, Förbifart Stockholm och Stäketvägen tillgodoses.

Riksintresset för kulturmiljövården avser Skålhamravägen och kommenteras under avsnittet ”Kulturmiljö”. Antuna ligger i Upplands Väsby kommun men angränsar mot Sollentuna och bör därför tas hänsyn till vid planering nära kommungränsen.

Gällande riksintresset för totalförsvaret ska Försvarsmakten remitteras alla plan- och lovärenden som ligger inom det riksintresseområdet där totalförsvarsintressen finns. Gällande riksintresset för Bromma och Arlanda flygplatser ska alla planerade byggnader över 20 m inom hinderfritt område från Bromma flygplats prövas av Luftfartsverket genom en flyghinderanalys. Bebyggelse som planeras inom så kallade MSA-områden (Minimum Safety Altitude) från Bromma flygplats och Arlanda flygplats bör tidigt samrådas med Försvarsmakten, Luftfartsverket och Swedavia så att riksintresset kan tillgodoses.

Angående de statliga vägarna kommenteras transporter om farligt gods under rubrikerna ”Skydd mot olyckor med farligt gods”, ”Omledningsvägar” och ”Riskavstånd”.

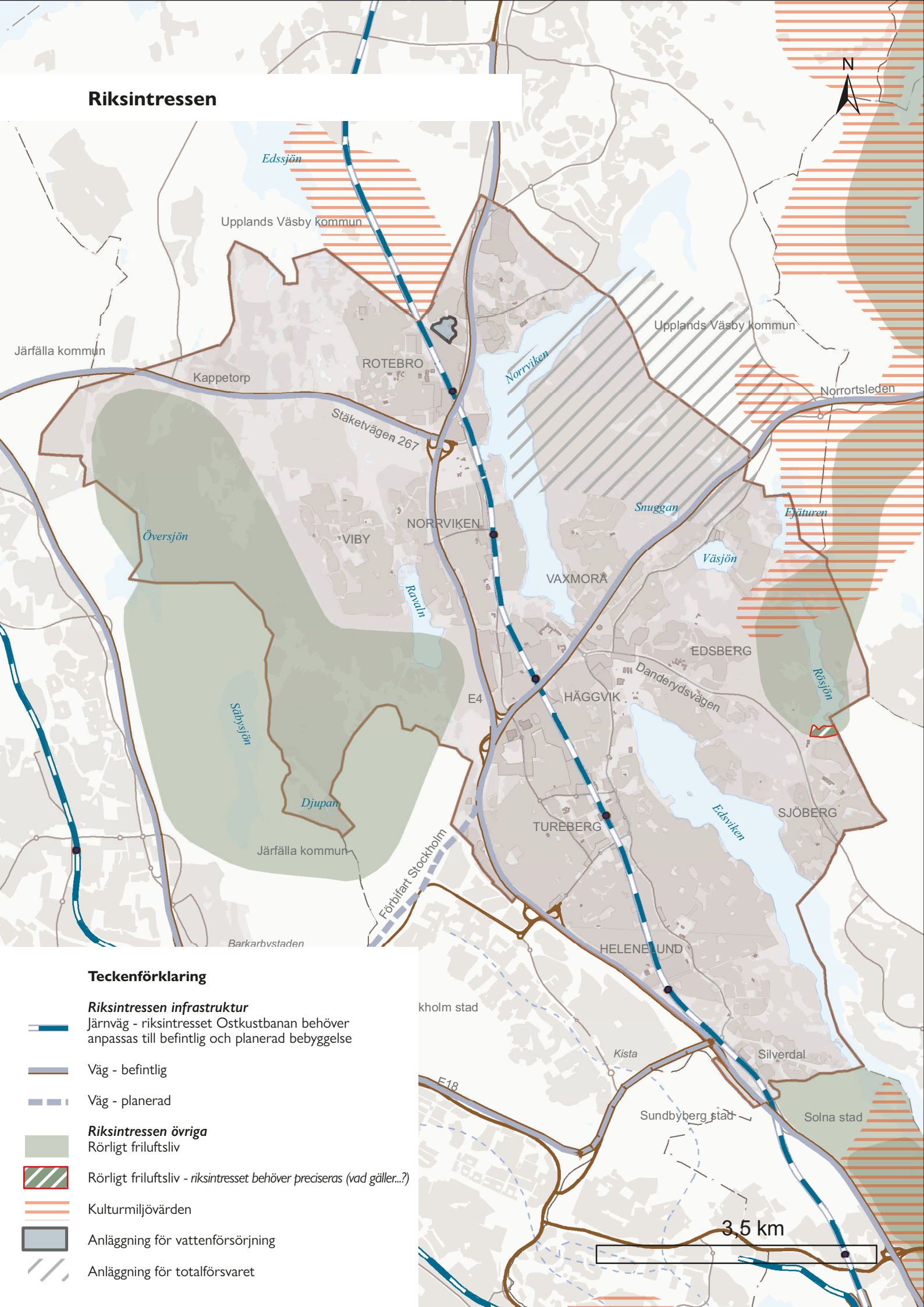
Riksintresseanspråket för friluftslivet behöver preciseras norr om Kärrdal, men bedöms i övrigt tillgodoses i översiktsplanen. Riksintresset kommenteras i avsnittet ”Grönstruktur – regional – lokal”.

Riksintresseanspråket för vattenförsörjningen behöver förenas med de utbyggnadsplaner som översiktsplanen pekar ut i Rotebro. Riksintresset kommenteras ytterligare under rubriken ”Skydd av grundvattnet i Stockholmsåsen”.

Preciseringen av Ostkustbanans riksintresseanspråk för två ytterligare spår behöver förenas med kommunens strategi att ytterligare förtäta bebyggelsen i centrala goda kollektivtrafiklägen, med särskilt fokus på områden nära spårstationerna. Denna strategi ligger dessutom helt i linje med RUFS 2050, som bland annat pekar ut centrala Sollentuna som delar av den regionala stadskärnan Kista– Sollentuna–Häggvik. Riksintresset kommenteras även under rubriken ”Plats för Ostkustbanan”.



Riksintressen



Teckenförklaring

Riksintressen infrastruktur

Järnväg - riksintresset Ostkustbanan behöver anpassas till befintlig och planerad bebyggelse

Väg - befintlig

Väg - planerad

Riksintressen övriga

Rörligt friluftsliv

Rörligt friluftsliv - *riksintresset behöver preciseras (vad gäller...?)*

Kulturmiljövärden

Anläggning för vattenförsörjning

Anläggning för totalförsvaret

MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

Följande områden och frågor anser Sollentuna kommun vara av mellankommunalt eller regionalt intresse.

Stamnätet för energiförsörjning

Behovet av ett kapacitetsstarkt stamnät för energiförsörjningen bedöms kunna tillgodoses under förutsättning av att den planerade avvecklingen av kraftledningarna parallellt med Norrortsleden och Danderydsvägen genomförs. Befintliga och nya kraftledningar behöver förläggas i kabel för att minimera påverkan på människor och natur, samt för att inte stå i konflikt med annan angelägen markanvändning.

Område vid Stäketvägen, Kappetorp

En utveckling av befintligt verksamhetsområde i Kapptorp pågår i linje med föregående översiktsplan. Utvecklingen sker med hänsyn till Järvakilens värden.

Älvsundadalen, Upplands Väsby

En förändring av markanvändningen inom Älvsundadalen i Upplands Väsby påverkar Sollentuna. Beroende på omfattningen på utbyggnaden inom Upplands Väsby bör en kollektivtrafikkoppling studeras och utbyggnadsmöjligheter i norra Rotebro studeras.

Hagbylund, Upplands Väsby

Upplands Väsby har påbörjat arbete med en fördjupning av översiktsplanen. En förändring av markanvändningen i området kring trafikplatsen vid Norrortsleden kan påverka Sollentuna.

Tvärspårväg Kistagrenen, Stockholm m.fl. kommuner

Tvärspårväg norr planeras i en första etapp att byggas ut från Alvik till Helenelund. Detta har stor betydelse för Sollentunas regionala tillgänglighet och i synnerhet integrationen och sammanväxten med Kista.

Pendeltåg och regionaltågstation

Helenelund diskuteras för regionaltågstation. En södra uppgång till pendeltågsstationen i Häggvik är angelägen och bör komma till stånd. Även Helenelunds station bör få en sydlig entré för att bl.a. skapa bättre tillgänglighet för Silverdal.

Utredningsområde i angränsning till Sundbyberg

Sollentuna har en remsa mark i södra delen av kommunen, väster om väg E4 angränsande till Sundbybergs kommun.

Framtida bro över Edsviken

Ett behov av koppling över Edsviken till Danderyds kommun pekas ut i RUFS 2050. En gång- och cykelbro skulle ha positiva effekter för bland annat arbetspendling. En gen koppling mellan de stora arbetsplatserna Kista och Danderyds sjukhus skulle skapas. Hänsyn behöver tas till hur kopplingen påverkar natur, rekreations- och kulturvärden. Dessutom behöver hänsyn tas till att i Edsviken går den statligt klassade farleden nummer 5422.

Dagvatten Rotsunda/Bredden

Upplands Väsby har haft en detaljplan på samråd för utveckling av Bredden. En viktig mellankommunal utmaning är hur dagvatten och skyfallsvatten ska hanteras med hänsyn till att planområdet är beläget uppströms Sollentuna. Det finns en gemensam dagvattentunnel Väsby/Sollentuna, som finansierades av Trafikverket. Den är inte dimensionerad för att hantera skyfallsvatten.

Övriga planeringsfrågor med mellankommunal eller regional koppling är bl.a. regional grönstruktur, regionala gång- och cykelvägar, den regionala kärnan, dricksvatten, värmeförsörjning, avfallshantering, yt- och grundvattenförekomster, området öster om Rösjön m.m. Flera av dessa behandlas i övriga avsnitt i översiktsplanen och för de flesta av dessa finns etablerade samverkansformer eller forum.



ÖVRIGA STYRDOKUMENT/REFERENSMATERIAL

KOMMUNALA STYRDOKUMENT

Sollentuna kommun

Energiplan (KF 2005-09) (ny kommer inom kort)
Avfallsplan 2021-2032 (KF 2020-10)
Kulturmiljöplan (KF 1993-02, reviderad 2012-12 samt med tillägg från 2002)
Naturvårdsplan (KF 1991-12)
Markanvisningspolicy (KF 2012-06, reviderad 2016-06)
Policy för Sollentuna kommuns trafik- och transportsystem (KF 2015-06).
Dagvattenpolicy (KF 2016-02)
Funktionshinderpolicy (KF 2010-06)
Policy för arbetet mot klotter i Sollentuna kommun (KF 2013-11)
Klimatpolicy (KF 2010-10, reviderad 2016-09)
Miljöpolicy för Sollentuna kommun (KF 2014-11)
Näringslivsstrategi (KF 2016-12)
Riktlinjer för skyltning i Sollentuna kommun (MBN 2018-06)
Vattenplan (KF 2020-12)
Plan för urban grönstruktur (KF 2020-06)
Mål och handlingsplan för miljö- och klimatarbetet i Sollentuna kommun till 2020 (KF 2016-09) (Ny kommer inom kort)
Policy för FNs Agenda 2030 i Sollentuna kommun (KF 2020-09)
Riktlinjer för bostadsförsörjning (KF 2016-10)
Sollentuna kommun, 2017. Åtgärdsprogram mot buller för Sollentuna kommun 2018-2023
Parkeringsplan för Sollentuna kommun (KF 2020-09)
Utveckling av skötsel av Sollentunas Parker och naturområden 2019-2022 (TFN 2018-12)

Kommunalförbund

Brandkåren Attunda, 2019. Handlingsprogram 2020-2023 enligt lagen om skydd mot olyckor.

KOMMUNALA UTREDNINGAR OCH KUNSKAPSUNDERLAG

- Spacescape 2014. Sollentuna sociotopkarta- kartläggning av grönområdenas sociala värden.
- Spacescape, 2015a. Ett framtidssäkrat Sollentuna
- Spacescape 2015b. Urban servicepotential i Sollentuna
- Ekologigruppen 2015. Ekosystemtjänster i Sollentuna.
- Ekologigruppen 2018. Ekosystemtjänster i Sollentunas vatten.
- Sweco 2018. Klimatförändringar i Sollentuna kommun. Kunskapssammanställning och förslag till fortsatt arbete – ett underlag för att möta klimatförändringar i Sollentuna kommun
- Sollentunas miljöbarometer (http://sollentuna.miljobarometern.se/).
- Sollentuna kommun 2019. Resvanor i Sollentuna Så reste kommuninvånarna våren 2019.
- DHI 2015. Översvämningsanalys Sollentuna - Konsekvenser av extrema regn över Sollentuna kommun
- Sollentuna kommun 2018. Hantering av dagvatten i Sollentuna kommun, inklusive bilaga 1.
- Sollentuna kommun 2018. Exempel på multifunktionella dagvattenlösningar.

ÖVRIGA REFERENSER

- (RUFS 2050) Stockholms läns landsting, 2018. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050
- VISS, Vatteninformationssystem Sverige (http://viss.lansstyrelsen.se)
- Boverket 2007. Bostadsnära natur – inspiration och vägledning
- Boverket, 2010. Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt.
- Boverket 2016. Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter.
- Stockholms stad, 2015. Skillnadernas Stockholm,
- Boverket 2016. Rätt tätt En idéskrift om förtätning av städer och orter
- Spacescape, Evidens och White 2013. Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen – betalningsvilja för kontor.
- Regionplane- och trafikkontoret, 2004. Järvakilen - Upplevelsevärden i Stockholmsregionens gröna kilar
- Regionplane- och trafikkontoret, 2004. Rösjökilen - Upplevelsevärden i Stockholmsregionens gröna kilar
- Länsstyrelsen Stockholm 2018. Regional vattenförsörjningsplan för Stockholms län.
- Länsstyrelsen Stockholm 1974. Skyddsföreskrifter för Rotsunda vattenskyddsområde
- Länsstyrelsen Stockholm och Västra Götalands län, 2018. Fakta 2018:5. Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall.
- Länsstyrelsen Stockholm 2015. Fakta 2015:14. Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning.
- Länsstyrelsen Stockholm 2017. Fakta 2021:2. Rekommendationer för lägsta grundläggning längs vattendrag och sjöar i Stockholms län- med hänsyn till risken för översvämning.
- Länsstyrelsen Stockholm 2011. Riskområden för skred, ras, erosion och översvämning i Stockholms län - för dagens och framtidens klimat.
- Strålsäkerhetsmyndigheten, 2012. Rapport 2012:29. Magnetfält i bostäder.
- Boverket 2011. Rapport 2011:6. Vägledning för planering för och invid djurhållning.
- Trafikförvaltningen, Region Stockholm 2020. Kollektivtrafikplan 2050. Delrapport 1: Nuläge, utveckling och trender.
- Trafikverket 2016. Publikation 2016:102. Riksintressepreciseringen Ostkustbanan, delen Solna – Uppsala.
- MSB 2013. Översvämningskartering utmed Oxundaån. (nämns ej i texten

SOLLENTUNA
KOMMUN