

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

ÖVERSIKTSPLAN FÖR SIGTUNA KOMMUN



Innehåll

1.	Läsanvisning.....	4
2.	Föreslagna ändringar av planförslaget.....	4
3.	Hur samrådet bedrivits.....	5
3.1.	Digitala samrådsmöten via Teams.....	5
3.2.	Trycksaker och annat material.....	5
3.3.	Webb och sociala medier.....	5
3.4.	Tidig dialog.....	5
	Inkomna synpunkter och kommunens ställningstaganden.....	7
4.	Hållbar samhällsutveckling och inledning av ÖP.....	7
4.1.	Översiktsplanens struktur.....	7
4.2.	Inledning - tidshorisont 2035.....	7
4.3.	Om översiktsplanen.....	8
4.4.	Så här läser du planförslaget.....	8
4.5.	Sigtuna kommun i regionen och världen.....	8
4.6.	Hållbarhetsmål för fysisk planering.....	10
5.	Utvecklingsinriktningar.....	13
5.1.	Mångsidig blandstad och levande landsbygd.....	13
5.2.	Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem.....	14
5.3.	Robusta och gröna livsmiljöer.....	16
6.	Geografiska områden.....	16
6.1.	Generella synpunkter, karta mark- och vattenanvändning.....	16
6.2.	Bebyggelseutveckling – övergripande.....	16
6.3.	Märsta.....	17
6.4.	Regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.....	24
6.5.	Sigtuna.....	27
6.6.	Rosersberg.....	30
6.7.	Landsbygd.....	31
7.	Befolkning och bostäder.....	35
7.1.	Bostadsförsörjning.....	35
8.	Arbete och näringsliv.....	37
8.1.	Plats för ett diversifierat näringsliv.....	37
9.	Mötesplatser.....	38
9.1.	Offentliga rum.....	38
9.2.	Idrott och rekreation.....	39
10.	Grön infrastruktur.....	40
10.1.	Grönstruktur.....	41
10.2.	Lagskyddade områden.....	46
10.3.	Blåstruktur.....	47
11.	Kulturmiljö.....	50
11.1.	Definitioner.....	50
11.2.	Sigtuna.....	50
11.3.	Märsta.....	50
11.4.	Rosersberg.....	50
11.5.	Kulturmiljöprogram.....	50
12.	Trafik och mobilitet.....	51
12.1.	Ett utvecklat och hållbart trafiksystem.....	51

12.2.	Kollektivtrafik.....	54
12.3.	Väginfrastruktur	58
12.4.	Gång och cykel.....	60
12.5.	Biltrafik	61
12.6.	Godstransporter	62
12.7.	Infrastruktur på vatten	63
13.	Tekniska anläggningar.....	63
13.1.	Generella kommentarer infrastruktur	63
13.2.	Vatten och avloppssystem	63
13.3.	Dricksvatten.....	64
13.4.	Dagvatten	64
13.5.	Hållbar energiförsörjning och minskad energianvändning.....	65
13.6.	Vattenförsörjning.....	65
14.	Klimatanpassning, hälsa och säkerhet.....	65
14.1.	Anpassning till förändrat klimat.....	65
14.2.	Hälsa och säkerhet.....	67
15.	Regionala och mellankommunala intressen.....	69
16.	Riksintressen och andra värden	70
16.1.	Riksintresse enligt 3 kapitlet miljöbalken.....	70
16.2.	Intresseområde för vattenförsörjning	73
16.3.	Geografiska riksintresseområden enligt 4 kapitlet miljöbalken.....	74
16.4.	Andra värden	74
17.	Planeringsunderlag	76
18.	Synpunkter på Hållbarhetskonsekvens-beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning	77
18.1.	Generellt om hållbarhetskonsekvensbeskrivningen.....	77
18.2.	Vatten.....	78
18.3.	Mark och förorenade områden	78
18.4.	Redaktionellt.....	78
18.5.	Krav på miljökonsekvensbeskrivning	78
19.	Övrigt.....	79
19.1.	Redaktionella synpunkter.....	79
19.2.	Digital översiktsplan	80
19.3.	Avstår från att yttra sig.....	80
19.4.	Svar till övriga frågor	80
20.	Bilaga 1 – Länsstyrelsen i Stockholms samrådsyttrande, se följande 18 sidor.	84

1. Läsanvisning

Samrådsredogörelsen innehåller dels en redovisning av hur samrådet har genomförts, dels en ämnesvis sammanfattning av skriftligt inkomna synpunkter under samrådsperioden med kommunens kommentarer. Synpunkterna är uppdelade utifrån kapitelindelningen i planförslaget. Kommunens kommentarer och ställningstaganden redovisas i kursiv stil med indragna stycken efter synpunkterna.

För svar till synpunkter som varken berör eller kan hanteras av översiktsplanen har en särskild rubrik lagts till i slutet av handlingen, ”svar till övriga frågor”.

2. Föreslagna ändringar av planförslaget

Med anledning av de synpunkter och förslag som inkommit under samrådstiden har kommunen framför allt arbetat vidare med följande teman:

- Bebyggelseutveckling
- Grönstruktur och blåstruktur
- Klimatanpassning, hälsa och säkerhet

Utpekad bebyggelseutveckling utvecklas till granskningen genom att ett nytt område för småhusbebyggelse, Västra Steninge slottsby, läggs till och ett annat, Norr om Aspvägen, utgår. Området Eneby revideras med hänsyn till bland annat regionala och lokala natur- och friluftslivsvärden.

Texter och planeringsinriktningar kompletteras i flertalet bebyggelseområden för att ge tydligare vägledning i kommande processer, framför allt inom grönstruktur och blåstruktur, men även för kulturmiljö, hälsa och säkerhet.

Planförslaget kompletteras med en vidareutvecklad text om jordbruksmarkens värden. Förtydliganden görs också för utvecklingen i den Regionala stadskärnan och vikten av samplanering av bebyggelse och infrastruktur. Den övergripande strategin för att minimera klimatpåverkan förklaras på flera ställen i planförslaget.

I den digitala versionen av planförslaget kompletteras kartan med ett antal nya lager, till exempel kartlagren för kommunens vattenplan och för grönstruktur och bebyggelseutveckling utpekad i den regionala utvecklingsplanen, RUF5 2050.

Kommunen följer boverkets ÖP-modell. Information för exempelvis de geografiska områdena finns i samtliga kapitel av planförslaget. Även vattenfrågor tydliggörs i flertalet kapitel. Det handlar bland annat om hur miljö kvalitetsnormer för vatten tillgodoses, hur riskfrågor för vattenpåverkan ska hanteras utifrån ett förändrat klimat, dricksvattenfrågor och Stockholmsåsen som reservvattentäkt, att Mälaren är slutrecipient för dagvatten och om strandskydd. Avsnittet om förorenad mark inkluderar nu också vatten.

Kapitlet om grön infrastruktur utvecklas vidare i text och planeringsinriktningar till granskningen. Centrala funktioner i grön infrastruktur ska utvecklas och säkerställas för både människors hälsa och upplevelser, samt för den biologiska mångfalden. Parker, gröna och blåa stråk, bebyggelsenära rekreation och ytor för ekosystemtjänster ska integreras i den samlade bebyggelsen.

De frågor och rekommendationer som lyftes i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen, HKB, för samrådsförslaget har i möjligaste mån arbetats in till granskningen.

Mellan samråd och granskning har också ytterligare arbetsmaterial tagits fram, bland annat en översiktlig lokaliseringsskiss för bostadsbebyggelse på jordbruksmark, samt en utredning av, och ett underlag till, förslag för ny bebyggelse i Västra Steninge slottsby.

3. Hur samrådet bedrivits

Samrådet pågick mellan 16 april och 14 juni 2021. Under samrådet inkom cirka 340 synpunkter. Missiv om samrådet skickades till cirka 100 myndigheter och föreningar och företag. Samtliga handlingar hölls tillgängliga på kommunens hemsida, det vill säga samrådshandlingen med tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning, beslut om samråd, sändlista och rapporter från dialogarbetet. Den digitala översiktsplanen lanserades 20 maj. Yttranden kunde under samrådstiden lämnas via hemsidan, mejl eller post. Synpunkter har även inhämtats från teams-möten med allmänheten, kommuninterna samrådsmöten och politiska avstämningar. Synpunkterna har sammanställts och arbetats in i översiktsplanens granskningshandlingar.

3.1. Digitala samrådsmöten via Teams

På grund av Covid-restriktioner kunde inte traditionella samrådsmöten hållas så som planerat. Istället ersattas de av digitala samrådsmöten dit allmänheten och andra intresserade kunde anmäla sig via hemsidan. Mejladress var nödvändigt för att kunna skicka ut länk för deltagande på mötena. Mötena hölls av en moderator och en ansvarig politiker, Mats Weibull (M) samt övriga politiker från den politiska styrgruppen för översiktsplanarbetet som önskade delta. Tjänstemän deltog som sakkunniga för att bistå i frågorna från allmänheten. De digitala samrådsmötena var fyra till antalet och hade som syfte att skapa dialog om samrådsförslaget med fokus på frågor som berörde fyra områden i kommunen, Märsta-Arlanda, Rosersberg, Sigtuna och Landsbygden. Ett hundratal deltagare från allmänheten närvarade vid de sammanlagt fyra samrådsmötena.

3.2. Trycksaker och annat material

Affischering genomfördes på kommunens avfallskärl Bigbelly vid Märsta station, Märsta centrum, Valsta centrum och Valsta grönstråk samt Strandpromenaden. Tyvärr kunde inte biblioteken annonsera eftersom de hölls stängda på grund av Covid-restriktionerna. Ett vykort trycktes upp med information om samrådstiden samt datum för de olika digitala samrådsmötena. Vykortet distribuerades via Direktreklam till alla hushåll i kommunen, inklusive landsbygdens alla postlådor. Vykortet skulle distribueras för sig, och inte som en del av en reklampacke. Tyvärr har några boende i kommunen rapporterat att vykortet inte nått fram. Annons sattes in i lokaltidningen Mitti med samma information.

3.3. Webb och sociala medier

Översiktsplanens samrådsförslag finns i digital version och som nedladdningsbar pdf. Samrådstiden har kommunicerats via hemsidan på den officiella anslagstavlan, samt via översiktsplanens eget så kallade ”rum” och i nyhetsflödet. På Facebook och Instagram publicerades också flera inlägg om att översiktsplanens samrådstid pågick, och att man skulle gå på hemsidan för att skicka sina synpunkter på www.sigtuna.se/oversiktsplan, ett eget ”rum” där information och själva översiktsplanen kunde hittas.

Hemsidan innehöll ett webbformulär där synpunkter kunde skrivas in och skickades direkt till Kontaktcenter. Intill fanns information om hur man kunde anmäla sig till de digitala samrådsmötena.

3.4. Tidig dialog

Inför framtagandet av översiktsplanen genomfördes ett antal tidiga dialoger. Dessa inriktades på de målgrupper som traditionellt är svåra att nå såsom barn, ungdomar och yngre vuxna. Eftersom de två senare kategorierna är vana dataanvändare, beslutades att en kartdialog var

en bra digital kommunikationsform för att nå dem. Under kartdialogen kunde besökaren lämna information om favoritställen och ställen som kunde förändras, plats att bebyggas med bostäder eller verksamheter etc. Informationen arbetades in i översiktsplanen och ledde bland annat till att naturfrågorna beskrevs tydligare. Framförallt bekräftades olika antaganden som dittills hade gjorts översiktsplanarbetet i och med att även allmänheten såg dem som viktiga frågor: naturfrågor, sysselsättning, boende, trygghet, mötesplatser, kollektivtrafik och möjligheter att pendla på ett smidigt och tryggt sätt. Kartdialogen finns dokumenterad i en rapport som bilades samrådshandlingarna.

Förutom kartdialogen, valdes en riktad barndialog som metod att nå de yngre i kommunen. Flera skolor tillfrågades och Odensalaskolan anmälde sitt intresse med en klass och Steningehöjdens skola med två klasser. Efter upphandling av konsulter med specialistkompetens, genomfördes barndialogen under sommaren 2020. Resultatet är publicerat i en rapport som fanns med i samrådshandlingarna under samrådstiden. Barnens inslag har arbetats in i översiktsplanen och ledde bland annat till att planeringsinriktningar och ett särskilt stycke togs med som berör deras synpunkter.

Kommunen genomförde en landsbygdsenkät sommaren 2020 som också arbetats in i översiktsplanen. Enkäten bekräftade översiktsplanens ställningstagande att utveckla servicenoderna på landsbygden eftersom enkäten tydligt visade de boendes önskemål kring kommunal service och kollektivtrafik.

Inkomna synpunkter och kommunens ställningstaganden

4. Hållbar samhällsutveckling och inledning av ÖP

4.1. Översiktsplanens struktur

Länsstyrelsen inleder sitt yttrande med att de anser att planförslaget är väl genomarbetat med ett pedagogiskt upplägg. Upplands Väsby kommun anser att samrådsförslaget är ambitiöst, välstrukturerat och på ett tydligt sätt redogör för kommunens framtida utveckling.

Dispositionen enligt Boverkets modell för Översiktsplaner 2.1 har dock föranlett en rad synpunkter från myndigheter, allmänhet och intressenter. Modellen innebär att ÖP ska redovisa utvecklingsinriktningar och riksintressen för sig, medan de allmänna intressena har en mer traditionell uppdelning där kommunens pågående och framtida mark- och vattenanvändning redovisas.

Synpunkterna varierar från att det blivit mer lättläst till att det blivit svårare att hitta och överblicka information som traditionellt hanterats ihop med kommunens egna kartlager. Exempelvis har det varit svårt att i den tryckta versionen se hur flygets olika riksintressen ligger i förhållande till bebyggelseområden eller att det har upplevts som splittrat att riksintresse för kulturmiljövården inte hanteras i kapitlet Kulturmiljö i mark- och vattenanvändningsdelen. Likaså har önskemål kommit om att inte fördela vattenfrågor till flera olika kapitel.

Boverketsmodellen har i planförslaget använts för att förbereda för digitalisering av översiktsplanen, vilket i sig medför nya sätt att hantera innehållet: information ska inte upprepas i olika delar av översiktsplanen och lagtext ska undvikas i löpande text. Sådant hanteras i den digitala planen med länkar till relevanta hemsidor hos myndigheter. Fördelen med en digital översiktsplan är bland annat att de olika kartorna kan överlagras på flera sätt. I den tryckta versionen måste en förvald uppdelning av kartlager göras. Översiktsplanen ska företrädesvis läsas digitalt.

4.2. Inledning - tidshorisont 2035

Trafikverket, Region Stockholm, Handelskammaren, Swedavia, Valsta utveckling och Sigtunahem med flera instanser har kommenterat planperiodens korta tidshorisont.

Planförslaget har ett tidsperspektiv som sträcker sig fram till och med år 2035 och kommer vägleda i prioriteringar och inriktningar för fortsatt planering och beslut om mark- och vattenanvändning. Inom planperioden förväntas omvärldshändelser ske och statliga beslut fattas som kan ändra planeringsförutsättningarna och göra det nödvändigt med en översyn av översiktsplanen. Kommunen arbetar med kontinuerlig översiktsplanering och har därav bedömt att ett knappt 15-årsperspektiv är lämpligt. Planförslaget grundar sig på de utmaningar och mål som kommunen har idag för ett hållbart samhälle i framtiden.

Gällande översiktsplan kommer under varje mandatperiod att aktivt utvärderas genom att en planeringsstrategi tas fram. I planeringsstrategin lyfts viktiga strategiska frågor för att nå målen i kommunens vision för hållbar utveckling av den fysiska miljön och hur detta kan genomföras. Tidshorisonten ses också över och likaså uppdaterar kommunen i planeringsstrategin om några förutsättningar har förändrats efter att översiktsplanen antogs och om behov finns av nya utredningar, planer eller program.

4.3. Om översiktsplanen

Flera privatpersoner uppger i sina yttranden att de anser att det är ett bra planförslag. En person önskar även att översiktsplanen genomförs snarast.

Kommunen tackar för synpunkterna och kommer göra justeringar enligt vad som beskrivs i samrådsredogörelsen. Arbetet med översiktsplanen följer plan- och bygglagens process med samråd och granskning innan ett antagande av översiktsplanen kan ske. Parallellt med, och integrerat i, detta arbete görs också en strategisk miljöbedömning för att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

4.4. Så här läser du planförslaget

Sigtuna museum & art önskar till antagandet en ruta med information om vilka verksamheter i kommunen som är involverade i det löpande arbetet och vilka forum eller på vilka nivåer beslut fattas när översiktsplanen sedan genomförs. Syftet är att öka transparensen och det demokratiska inflytandet.

Kommunen tackar för förslaget och tar det med sig till efter antagandet. Planen ska tydliggöra för andra myndigheter, boende och verksamma (såväl befintliga som framtida) hur kommunen gör avvägningar mellan olika intressen och vilka villkor som gäller vid tillstånds- och beslutsärenden. Det kan gälla till exempel olika etableringar, detaljplaneuppdrag, förhandsbesked, bygglov och miljöärenden.

4.5. Sigtuna kommun i regionen och världen

Stockholms handelskammare menar att eftersom Sigtuna kommun har ett sådant nära läge till Uppsalas arbetsmarknad och har inpendling till kommunen bör planförslaget även ta upp Uppsala läns regionala utvecklingsstrategi, utöver RUF2050 som en planeringsförutsättning.

I planförslaget betonas att Stockholm och Uppsalaregionen är ett av landets starkaste tillväxtområden och att Sigtuna kommun ingår i denna gemensamma och integrerad bostads- och arbetsmarknadsregion med både styrkor och utmaningar. Samarbeten över läns- och kommungränserna etablerar Arlandaregionen som en motor för tillväxten i hela norra Storstockholm. Planförslaget lyfter det delregionala samarbetet med Knivsta, Upplands Väsby, Vallentuna och Sigtuna kommun och Svedavia. Syftet med samarbetet är att gemensamt utveckla området mellan Stockholm och Uppsala.

RUS, Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län, beskrivs inte närmare, men de långsiktiga åtaganden som RUS pekar ut: "En region för alla", "En hållbart växande region" och "En nyskapande region" stämmer väl med planförslagets intentioner.

Region Stockholm önskar en tydligare koppling till styrdokumentet Klimatsmart Sigtuna och Regional Klimatfärdplan 2050 för att tydliggöra hur planen bidrar till minskad klimatpåverkan. Förslag ges om att planen bör kompletteras med måltal för antal resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Socialdemokraterna trycker också i sitt yttrande på att vi är mitt inne i en klimatkris.

För att hålla planförslaget kort beskrivs kopplingar till andra styrdokument inte i detalj. Styrdokumentet Klimatsmart Sigtunas två strategiska inriktningar för Klimatsmart samhällsplanering: "Arbeta utifrån Översiktsplan 2014" och "Planera för ett förändrat klimat" är väl integrerade i arbetet men utvecklas också vidare. Bland annat genom tydligare prioriteringar för utveckling av bebyggelse i anslutning till god kollektivtrafik och annan viktigt infrastruktur samt service, och med ett helt kapitel om anpassningar till ett förändrat klimat ur såväl förebyggande åtgärder som riskhantering. Delen som rör "Ett transporteffektivt samhälle" är också hanterad i planförslaget.

Planförslaget hanterar klimatmålen som kommunens översiktsplanering rör över och de faktorer som få andra myndigheter kan styra. I översiktsplanen kan kommunen konkret ta ställning till var bebyggelseutvecklingen bör och kan ske. Genom att främja minskad trafikbelastning minskar utsläpp och klimatpåverkan. I planförslaget prioriteras möjligheter till hållbara godstransporter i kommunen och regionen. Samtliga dessa principer sorterar under hållbarhetsmålen "Klimatsmart resurshushållning", "Hållbart vardagsliv och levande samhällen" samt "Kostnadseffektiv infrastruktur och service till invånarna".

På motsvarande sätt är flera av de strategiska inriktningarna för hur omställningen mot en region utan klimatpåverkande utsläpp som beskrivs i Regional Klimatfärdplan 2050 inarbetade.

Planförslaget rumsliga struktur och utvecklingsinriktningar stödjer framför allt punkt tre i Regional Klimatfärdplan 2050: "Fokusera på att minska utsläppen inom transporter och bebyggelsen". I denna punkt ingår att:

- styra mot ett transporteffektivt samhälle
- utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor
- stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer
- stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena
- sammanlänkade regionala stadskärnor
- resurseffektiva system för människor och gods
- starka kopplingar mellan stad och land.

Planförslaget stödjer också den regionala samverkan i klimatarbetet genom att värna och stärka regionens konkurrenskraft liksom att satsa på systemeffektiva åtgärder.

När det gäller måltal så anger planförslaget att planeringen ska utgå från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel så att transporternas påverkan på miljö och klimat minskar. Detta är den grundläggande inriktningen som också utvecklas vidare i utvecklingsinriktningskartan och "Mångsidig blandstad och levande landsbygd".

Till granskningen läggs några förtydliganden till i planförslaget. I avsnittet "Sigtuna kommun i regionen och världen" förtydligas - genom att planförslaget pekar ut bebyggelseutveckling i lägen med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig fysisk infrastruktur samt offentlig och kommersiell service, skapas förutsättningar för att både minimera kommunens klimatpåverkan och att främja ett livskraftigt och diversifierat näringsliv. Likaså beskrivs att samarbete mellan parter och aktörer är av största vikt för att samordna utbyggnad av kollektivtrafiken med utbyggnadsplanerna för att inte äventyra regionens klimatmål.

I utvecklingsinriktningen "Attraktiva och klimatsmarta transportsystem" läggs till att det är viktigt att nödvändiga infrastrukturåtgärder vidtas innan större exploatering för att undvika bristande tillgänglighet, kapacitetsbrist och framkomlighetsproblem i kollektivtrafik och på vägnät.

Miljöpartiet menar att planförslaget saknar planeringsinriktningar och konkreta åtgärder för hur målen i Plan för klimatsmart Sigtuna ska uppnås. De oroas över att bebyggelseutveckling på landsbygden samt fokus på framkomlighet i vägnätet kan öka bilberoendet. Granby och Eneby nämns som exempel. Miljöpartiet anser inte att formuleringar om att kommunen ska verka för att underlätta för elbilar genom att möjliggöra laddstolpar i planeringen och verka för utbyggt system för icke-fossila fordonsbränslen räcker.

Miljöpartiet anser vidare att översiktsplanen ska detaljeras med hur mycket kommunens totala klimatavtryck ska minska årligen, hur mycket klimatpåverkan från resor och transporter ska minska årligen, att översiktsplanen ska ge uppdrag om ett kommunövergripande styrdokument för laddinfrastruktur samt ett uppdrag om styrdokument för hur klimatpåverkan från nybyggnation ska minska.

För svar om konkretisering av Styrdokumentet Klimatsmart Sigtunas strategiska inriktningar för Klimatsmart samhällsplanering, se ovan.

Idag finns inte ett enhetligt system för beräkningar av klimatavtryck för just översiktsplaner, men planförslaget underlättar för Sigtunaborna och andra att leva och verka med minskat miljö- och klimatavtryck i framtiden. I Klimatsmart Sigtuna finns också mer ingående strategier för bland annat klimatsmart byggnation och energi och Klimatsmarta resor och transporter i kommunens egna verksamheter.

Detaljerade uppdrag till andra enheter eller förvaltningar sker i annan ordning.

4.6. Hållbarhetsmål för fysisk planering

Norrvatten uppskattar planförslagets ambition att koppla an hållbarhetsmålen till Agenda2030. De önskar ett helhetsgrepp om att förhindra att föroreningar kan nå de vattenförekomster som berörs av planförslaget och lyfter ett antal aspekter på både vattenkvalitet och kvantitet samt hållbar vattenförbrukning att beakta.

Kommunen uppskattar synpunkterna och reviderar planförslaget, inför granskningen, för att tydliggöra helhetsgreppet för vatten enligt ovan. I planförslaget är ambitionen att bryta ner målen till konkreta åtgärder för att förhindra att föroreningar kan nå de vattenförekomster som berörs. Se 10.3 Blåstruktur och 16.2 Intresseområde för vattenförsörjning.

De mål för planeringen av den fysiska miljön som planen har formulerat för en övergripande nivå och som är relevanta för frågan är framför allt de fyra målen under miljömässig hållbarhet: "Grön infrastruktur för levande landskap med sammanhängande områden för natur- och friluftsliv", "Robusta samhällen anpassade för ett förändrat klimat", "Klimatsmart resurshushållning" och "Ekologiskt väl fungerande vattenmiljöer". Till detta hör också framför allt de nationella miljökvalitetsmålen "Grundvatten av god kvalitet" och "Levande sjöar och vattendrag".

Trafikverket nämner att de saknar övergripande mål i utvecklingsinriktningen för klimat kopplat till bebyggelseutveckling och att enbart klimatsmarta trafiksystem kommenteras.

Här misstänker vi att det har blivit något missförstånd. I den grundläggande utvecklingsinriktningen "Mångsidig blandstad och levande landsbygd" beskrivs bland annat att: "För att kunna hantera de utmaningar som klimatförändringarna och ett växande samhälle innebär behöver planeringen skapa förutsättningar för hållbara resor i vardagslivet. Förutsättningarna för minskad klimatpåverkan och god resurshushållning skapas genom att koncentrera bostadsutvecklingen till lägen med god kollektivtrafikförsörjning, och fysisk infrastruktur samt offentlig och kommersiell service." Vidare beskrivs där att utspridning av bebyggelse på landsbygden ska undvikas och att jordbruksmarkens värde ska tillvaratas, vilket direkt kopplar till det ett av planförslagets övergripande mål "Klimatsmart resurshushållning".

Stockholms läns museum ser det som positivt att kulturmiljöperspektivet omtalas i planförslaget. Just därför vore det värdefullt att det även präglar hållbarhetsmålen kommunen valt att prioritera. Kulturmiljövärden har direkt positiv verkan på utfallet av strategier och metoder som används för att nå målen.

I de mål föreslås för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå ingår kulturmiljöer framför allt i tre av de som prioriteras för social hållbarhet: "Trygga,

integrerade och väl gestaltade livsmiljöer”, ”Samhällen utformade för ett gott liv med god hälsa” samt ”Hållbart vardagsliv och levande samhällen”. Kulturmiljöer som bevaras och integreras i nya strukturer kan bidra med värden som är en del av den sociala hållbarheten. Värden som identitet, platskänsla, stolthet över sin hemmiljö handlar ofta om äldre bebyggelse och strukturer. Brist på sådana värden kan ofta leda till rotlöshet och känsla av utanförskap.

HSB beskriver att det är mycket positivt att planförslaget andas hållbar samhällsutveckling. För HSB är hållbarhet en helhetssyn och löfte om långsiktighet ur ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. Bostadsrättsföreningarna är måna om att skapa goda trygga miljöer som främjar samverkan och gemenskap och miljöer med gemensamma funktioner och konstnärlig gestaltning. HSB:s affärsidé stämmer väl överens med planförslagets uppsatta mål inom social hållbarhet. HSB och även Rikshem ser det som spännande att vara med på resan för mångsidig blandstad och levande landsbygd, skapa attraktiva och trygga livsmiljöer som främjar samspel och möten.

Planförslaget bygger på gällande översiktsplan ÖP2014, och har kompletterats med åtaganden och planeringsinriktningar som ska främja den sociala hållbarheten. Det är positivt att ambitionerna att öka tydligheten har kunnat uppfattas av andra samhällsbyggnadsaktörer. Översiktsplanen ska stå för långsiktiga strategier och åtaganden. Det är bra att fler delar dessa.

Miljöpartiet anser att hållbarhetsmålen ska konkretiseras och att planeringsinriktningarna ska redovisa hur målen ska uppnås.

Eftersom Översiktsplanen riktar sig till många olika användare så hålls den så kortfattad som möjligt. Hållbarhetsmålen har tagits fram i workshoparbete med den politiska styrgruppen och Samhällsbyggnadskontorets styrgrupp. De mer ingående beskrivningarna av innebörden i målen redovisas inte i översiktsplanen, utan målen och arbetet med att ta fram dem har gett vägledning i avvägningar mellan olika intressen och andra ställningstaganden för kommunens mark- och vattenanvändning.

I hela dokumentet, från Utvecklingsinriktningar till Mark- och vattenanvändning samt Riksintressen och andra värden konkretiseras hållbarhetsmålen i den fysiska planeringen. En inriktning kan ge måluppfyllelse inom flera av områdena. Exempelvis bidrar inriktningen: ”Utveckla gröna och blå kvaliteter i takt med befolkningsutvecklingen” till samtliga mål inom miljömässig hållbarhet och dessutom till två av målen inom social hållbarhet. Likaså kan en planeringsinriktning för arbete och näringsliv som: ”Gynna personalintensiva företagsetableringar vid kollektivtrafikens stationslägen. Prioritera sådana etableringar som har kommersiell dragningskraft och samspelar väl med bostäder” bidra till måluppfyllelse för två av målen i ekonomisk hållbarhet och ett av målen i social hållbarhet.

Föreningen Valsta utveckling hänvisar till att planförslaget endast ägnar en sida till Hållbarhetsperspektivet. De framför att det är önskvärt att kommunen belyser konsekvensen av översiktsplanens förslag för hållbarhet, utifrån perspektiven ekonomisk, socialt och ekologiskt.

Hela planförslaget genomsyras av de hållbarhetsmål för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå som presenteras under avsnittet ”Hållbarhetsmål för fysisk planering”. De bildar sen den röda tråden i och lägger grunden för hur översiktsplaneringen ska bidra till att nå en hållbar samhällsutveckling i hela Sigtuna kommun via planförslagets utvecklingsinriktningar, mark- och vattenanvändning och hantering av andra värden.

Parallellt med, och integrerad i, planprocessen genomförs även en strategisk miljöbedömning. Sigtuna kommun har även valt att utvidga miljöbedömningen till en

hållbarhetsbedömning, vilket innebär att översiktsplanen även bedöms utifrån de sociala och ekonomiska förutsättningarna för en hållbar utveckling. På så vis kan följderna av förslaget diskuteras utifrån fler perspektiv under planprocessen.

I arbetet med den strategiska miljöbedömningen har avgränsningssamråd i tidigt skede genomförts med länsstyrelsen och berörda grannkommuner. Syftet har varit att analysera vad i planens genomförande som kan ge upphov till betydande miljöpåverkan och avgränsa innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen efter detta. En sammanfattning av hållbarhetskonsekvensbeskrivningen återfinns i slutet av översiktsplanen.

En privatperson anser att vissa grundläggande frågor inte har tagits upp i planförslaget och därför inte heller utretts och att kommunens hållbarhetsmål bara är ”mycket snack och lite verkstad”. En annan person anser att kommunen inte förhåller sig till Parisavtalet, svenska mål eller målen med en översiktsplan, enligt PBL 3 kap. 5 §. Ytterligare en annan person tycker att översiktsplanen inte lever upp till hållbar utveckling inom klimat, biologisk mångfald, trivsel och hälsa, med hänvisning till de globala målen 3, 9, 11, 13, 15 och 17.

Kommunen delar inte uppfattningen att grundläggande frågor saknas. Kommunen visar genom planförslaget hur den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Samtliga ovan uppräknade underlag utgör grund för avvägningar i planförslaget och ingår i de formulerade målen för miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Det globala målet nummer 11, hållbara städer och samhällen, ingår i alla tre aspekterna av hållbarhet. Parallellt med, och integrerad i, planprocessen genomförs även en strategisk miljöbedömning.

I ett yttrande framförs att barnkonsekvensanalys och koppling till program för bostadsbyggande saknas i översiktsplanen. Någon annan uttrycker att segregationen är en av de största utmaningarna i kommunen och att översiktsplanen inte är seriös om inte ett kapitel fokuserar på bara det. Personen framför vidare att nyproduktioner av lägenheter och villor är för dyra samt att det saknas en tydlig strategi för att få hit ingenjör-, konsult- eller juristfirmor. Konkreta förslag för att få dessa typer av företag att etablera sig behövs, det är grundläggande för tillväxt, utan ytterligare biltransportbehov.

Barn och ungas förutsättningar är en utgångspunkt i alla delar av planförslaget och ingår i så skilda områden som exempelvis att undvika värmeöar vid klimatförändringar till att samverka med regionala, privata och statliga aktörer för att möjliggöra en ökning av andelen barn och unga som reser med kollektivtrafik i landsbygden.

Kopplingen till program för bostadsbyggande finns framför allt i kapitlet ”Befolkning och bostäder”. Där beskrivs att en balans i bostadsutbudet behövs bland annat för att öka möjligheterna för invånare att flytta inom sin egen kommun och skapa vidare förutsättningar för vardagliga möten mellan människor i olika åldrar och med olika bakgrund.

I kapitel ”Arbete och näringsliv” beskrivs hur kommunen för att öka kunskapsnivån inom företag och arbetskraft har ambitioner att etablera en Science Park eller filial för högre utbildning i regionkärnan Märsta-Arlanda, vilket kan bidra till fler arbetstillfällen för högt utbildade. Kommunen kan därutöver planera för kontor i framtagandet av detaljplaner och inriktningen är att utveckling av verksamheter primärt ska lokaliseras till strategiska lägen med god regional tillgänglighet.

5. Utvecklingsinriktningar

5.1. Mångsidig blandstad och levande landsbygd

5.1.1 Bebyggelseutveckling i strategiska lägen

Länsstyrelsen, Trafikverket, Sivab och HSB Stor-Stockholm med flera menar att det är en bra princip att koncentrera bebyggelseutvecklingen i närheten av stationerna samt genom att förtäta eller komplettera redan befintliga tätorter där kollektivtrafik och kommersiell och kommunal service redan är etablerad. HSB Stor-Stockholm uppskattar särskilt tydligheten om var bostadsutveckling kan ske och planeringsinriktningarna ger fingervisning om vad kommunen vill åstadkomma inom de tre hållbarhetsperspektiven.

Genom att följa Boverkets översiktsplanemodell har planförslaget en struktur där den inledande delen hanterar utvecklingsinriktningarna. Nationella mål bryts ner till strategiska ställningstaganden på lokal nivå och de tre utvecklingsinriktningarna ska genomsyra hela planeringsprocessen från tidiga skeden till genomförande. Förhoppningen är att även planeringsinriktningarna i mark- och vattenanvändningsdelen ska vara lätta att följa för både aktörer och myndigheter så att ambitionerna genomförs även i nästa planeringsskede och vid lovgivning.

5.1.2 Värdeskapande kompletteringar med utgångspunkt i platsens förutsättningar

Stockholms läns museum efterfrågar mer ingående resonemang kring "varsam" förtätning, särskilt om nya stadsbyggnadsprojekt ska ha en bärande arkitektonisk idé. Det kan uppstå målkonflikt mellan innebörden av PBL kap 2 § 6 och den arkitektoniska idé som underbygger projektet.

Stycket har skrivits med tanke på att bevara och tillvarata kulturmiljö när förtätning och komplettering sker i befintlig miljö. Det framgår också av stycket att behovet av utrymme för alla de aspekter som skapar en god livsmiljö för människor, växter och djur ska beaktas. En bärande arkitektonisk idé innebär ett sätt att ställa krav på syfte och funktion där estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas. Likaså förväntas hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden.

5.1.3 En levande landsbygd

Tillvarata jordbruksmarkens värden

Länsstyrelsen noterar att jordbruksmark tas i anspråk för stadsutveckling öster om Märsta station och väster om Rosersbergs station, samt i Eneby och i Västra Sjudargården. Enligt 3 kap. 4§ miljöbalken ska en lokaliseringsbedömning genomföras innan kommunen går vidare med ianspråktagande av jordbruksmark. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att utveckla beskrivningen med information om vilka utredningar som gjorts samt belysa konsekvenserna av alternativen.

Som underlag till översiktsplanen har kommunen tagit fram en översiktlig lokaliseringsutredning gällande bostadsbebyggelse på jordbruksmark, som en del i prövningen av hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 4 §. I utredningen belyses konsekvenser ur allmän synpunkt av de olika alternativen. Planförslagets utpekade lägen för bebyggelseutveckling är valda utifrån parametrar som kollektivtrafikförsörjning, tillgång till god infrastruktur, service och regional tillgänglighet. Att lokalisera bebyggelseutvecklingen till andra lägen skulle innebära en utspridning av bebyggelsen som inte bedöms stödja en hållbar samhällsutveckling. De bortvalda alternativen kan också vara olämpliga på grund av statliga riksintressen med

stor utbredning som exempelvis flyg- och skottbullenrestriktioner samt översvämningsrisk. Inför granskningen utvecklas och revideras text, se vidare avsnitt "Tillvarata jordbruksmarkens värden" i planförslaget.

Miljöpartiet har ett antal önskemål kring planförslagets hantering av bebyggelseutveckling på jordbruksmark. Bland annat önskas att planen använder miljöbalkens begrepp "brukningsvärd jordbruksmark" samt att det framgår tydligt att områden som föreslås för ny bebyggelse är prövade enligt miljöbalken. De önskar vidare att översiktsplanen redovisar vilken mark som är brukningsbar och en beskrivning av vilka motiven för att ta jordbruksmark i anspråk kan vara. En oro finns att det kommunala perspektivet inte lyfts tillräckligt tydligt. Likaså vill miljöpartiet att översiktsplanen ska detaljeras med att ge uppdrag att bruka kommunägd jordbruksmark ekologiskt samt beskriva hur nyteckning av arrendeavtal ska utformas.

Se svar ovan för lokaliseringsprövning. Riktlinjer för en samlad bedömning av jordbruksmarkens värden och en bedömning av påverkan på jordbruksmark och jordbruksdrift finns i planeringsunderlaget Jordbruksmark i den fysiska planeringen. Likaså beskrivs begreppet brukningsvärd jordbruksmark närmare där och ett mer detaljerat kartunderlag redovisas. I planförslaget redovisas kartlagret "särskilt värdefulla jordbrukslandskap" som är större sammanhängande kärnområden där höga natur- och kulturvärden sammanfaller i jordbrukslandskapet. Lagret återfinns i Utvecklingsinriktningskartan samt kartan som tillhör kapitlet "Arbete och näringsliv".

Detaljerade uppdrag till andra enheter eller förvaltningar sker i annan ordning.

5.1.4 Delaktighet för en social hållbar utveckling

Stockholms läns museum kan se problem ur antikvariskt hänseende med brukarperspektiv och att bjuda in till dialog med berörda målgrupper. Samhällsutvecklingen kan ske med hänsyn till hur området används och upplevs av dem som använder platsen men om det är brist på aktuellt kulturmiljöunderlag riskerar höga kulturhistoriska värden gå förlorade om inte också expertkompetens och kulturmiljökompetens finns med i avvägningarna.

Stycket handlar om att öka deltagandet och insynen i kommunens planering och samtidigt bredda kunskapen om ett område. De boende kan bidra med lokalkännedom, värdefull kulturhistoria och brukarperspektiv på ett sätt som experter eller kommunanställda inte kan. Vid själva handläggningen och i dialoger medverkar sakkunniga som bevakar de allmänna intressena och kommunicerar de faktorer som ska avvägas. Uppdrag finns i kommunens budget om att komplettering av kommunens kulturminnesvårdsprogram från 1985 ska göras för både nutida bebyggelser och bebyggelsemiljöer, samt för att stärka och utveckla kommunens kulturmiljövårdsskydd.

5.2. Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem

Trafikverket, Länsstyrelsen och Region Stockholm menar att utveckling kan ske i regionala stadskärnan och kommunen förutsatt att tillgängligheten ökar på lokal nivå. Utöver utökade vägförbindelser för det lokala trafikbehovet, måste kollektivtrafiken utvecklas och vara välfungerande. Utveckling på Arlanda och inom den regionala stadskärnan är väsentliga förutsättningar för det framtida nationella och regionala transportbehovet. Trots de planerade förbättringarna på regional och statlig nivå, är det svårt uppnå kollektivtrafikandelen i RUF 2050.

Trafikverket menar att ÖP ska redovisa utveckling utan åtgärderna som är förutsättningar för en hållbar utveckling i den regionala stadskärnan och att övriga åtgärder måste redovisas som önskvärda åtgärder som saknas i TrV:s långsiktiga plan.

Planförslaget beskriver i Utvecklingsinriktningarna hur bebyggelseutvecklingen ska utgå från stationsnära lägen och koncentreras till områden med befintlig service samt att planeringen skapar förutsättningar för hållbara resvanor i vardagslivet. Kommunens möjlighet att ha en hög ambitionsnivå i bostadsproduktionen är också beroende av att brister i kollektivtrafik och väginfrastruktur åtgärdas. I utvecklingsinriktningen för "Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem" läggs inför granskningen till att det är viktigt att nödvändiga infrastrukturåtgärder vidtas innan större exploatering för att undvika bristande tillgänglighet, kapacitetsbrist och framkomlighetsproblem i kollektivtrafik och på vägnät.

5.2.1 Bebyggelseutveckling i strategiska lägen

Swedavia noterar att planförslaget nämner att stråket Arlanda-Märsta bör vara sammanlänkat, men flygplatsverksamhet och de olika behoven av interna transportstråk kan försvåra detta. Istället borde vikten ligga på att koppla ihop gång- och cykelvägar och att verka för ett utökat och strukturerat kollektivtrafikstråk.

Flera av planeringsinriktningarna för Regionala stadskärnan Märsta-Arlanda betonar vikten av ovanstående. Två exempel: "Inom den regionala stadskärnan ska förutsättningarna för att gå eller cykla vara goda. Kommunen ska därför verka för att gång- och cykelvägar byggs ut och knyter samman stadskärnans olika områden och målpunkter. På sikt bör även det regionala cykelnätet kopplas ihop med Arlanda." samt "Möjlighet till förbättrad kollektivtrafik ska skapas inom regionala stadskärnan. Det ska finnas goda möjligheter att resa hållbart till och inom den regionala stadskärnan."

Planförslaget specificerar inte vilket trafikslag som ska trafikera stråket Märsta-Arlanda men trycker på behovet och noterar att många funktioner och önskemål ska samsas om utrymmet kring trafikplats Måby och vidare in till flygplatsen.

Svenska kraftnät menar att om planförslagets ambition att bilismens klimatpåverkan ska minskas genom att planeringen underlättar för miljövänliga fordon, så behöver elsystemets roll tydliggöras.

Elsystemets roll beskrivs i kapitlet "Tekniska anläggningar", avsnitt "Hållbar energiförsörjning och minskad energianvändning" där det klargörs att avstämning med elnätsägare ska ske tidigt i planeringen.

Svenska kraftnät vill att planförslaget beaktar skyddsavstånd till transmissionsnätverket om det blir aktuellt med bebyggelseutveckling Öster om Märsta station, i närheten av kraftledningarna.

Den detaljerade utbredningen av bebyggelsen utreds i detaljplaneskede då också skyddsavstånd beaktas.

5.2.2 Kommunikationer inom och till regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

På utvecklingsinriktningsskarta finns "kommunikationsnod" i teckenförklaringen. Swedavia önskar förtydligande och beskrivning av de trafikslag som ska mötas där.

Planförslaget preciserar inte trafikslagen utan konstaterar att det är platser i den regionala stadskärnan där en station skulle göra nytta för arbetslivet, besöksnäringen och resande med Arlandabanan och busstrafik inom stadskärnan. Om flera olika trafikslag kan samlas ökar nyttan för regionen och flygplatsen.

5.2.3 Hållbara godstransporter

Trafikverket, Swedavia, Beckers med flera önskar förtydligande om hur kopplingen ska göras mellan Rosersberg och Arlanda som är markerad i Utvecklingskartan med en vit pil. Swedavia föreslår en ny påfart på E4:an och additionskörväg som avfart till väg 893, ny

vägdragning förbi Skobys bostadsbebyggelse samt att trafikplats Nybygget kompletteras. Åtgärden skulle samtidigt skapa bättre redundans till flygplatsen och avlasta andra trafikplatser.

Utvecklingsinriktningskartan visar att det finns ett godstransportsamband mellan flygtrafiken och Rosersbergs logistikområde som bör stärkas. Med anledning av sambandet har kommunen i planförslaget föreslagit att gränsen för den regionala stadskärnan utvidgas till att innefatta även Rosersberg som är beroende av Arlanda och tvärtom. Planförslaget detaljerar inte kopplingen utan lämnar öppet för innovativa förslag för godstrafik, nya innovativa drivmedel, planering för nya vägdragningar och påkopplingar till E4:an. Precisering sker i den fortsatta planeringen för regionala stadskärnan i samarbete med statliga och regionala aktörer likväl som privata markägare.

5.3. Robusta och gröna livsmiljöer

Bygg- och miljönämnden saknar koppling mellan natur- och friluftsliv och vilka värden som finns på utvecklingsinriktningskartan. Syftet med kartan blir oklart. Källförteckning saknas.

Utvecklingsinriktningskarta kompletteras inför granskningen med definitioner där varje kategori i teckenförklaringen får en mer utförlig beskrivning.

6. Geografiska områden

Synpunkter för respektive geografiskt område presenteras nedan under rubriker som motsvarar planförslagets. Om synpunkter berör flera områden eller område utan egen rubrik i planförslaget har dessa samlats under nya rubriker, till exempel ”Generellt om Märsta”.

6.1. Generella synpunkter, karta mark- och vattenanvändning

Bygg- och miljönämnden påpekar att det bör framgå i mark- och vattenanvändningskartan om skrafferade områden ska planläggas eller om det är möjligt att bevilja förhandsbesked och bygglov i sådana områden.

Utpekandena för ändrad markanvändning i mark- och vattenanvändningskartan avser områden där översiktsplanen föreslår att ny exploatering eller omvandling av ett redan bebyggt område ska utredas i detaljplan. Teckenförklaringen förtydligas inför granskningen så att det framgår att skrafferingen innebär detta.

6.2. Bebyggelseutveckling – övergripande

Länsstyrelsen ser positivt på de bärande principer som beskrivs i planförslaget att koncentrera bebyggelse till goda kollektivtrafiklägen med gott serviceutbud. Huvudsakligen ger planförslaget bra stöd till efterföljande planering.

Jämfört med gällande översiktsplan ÖP2014 har planförslaget tydligare prioritering av bebyggelseutvecklingen vilket ger förutsättningar för mindre utspridd bebyggelseutveckling på landsbygden. I vissa utpekade områden kommer dock utvecklingen behöva ställa stora krav på utformning eftersom det finns värden och kvaliteter att ta hänsyn till.

Planförslaget kompletteras inför granskningen och förtydligas med ett antal nya planeringsinriktningar som beskriver krav på utformning med hänsyn till befintliga värden och kvaliteter. Se vidare under respektive geografiskt område.

6.3. Märsta

Knivsta kommun ser det som önskvärt att utveckla planeringsinriktningarna så att den tänkta utvecklingen tydliggörs. Många ord används och gör det svårt att tolka för efterkommande planering, exempelvis ”välkomnande, kvalitativ och identitetsskapande arkitektur”.

Planförslaget måste vara tydligt för att öka förutsägbarheten.

Formuleringarna och beskrivningarna som rör gestaltning och utformning av torg och bostadsområden, har inspirerats av, och är hämtade ur bland annat regeringens proposition ”Politik för gestaltad livsmiljö”, vars övergripande mål har inarbetats i planförslaget. Inom kommunen uppfattas detta som tydliga instruktioner för att uppnå god social hållbarhet. Beskrivningar och planeringsinriktningar i kapitlet ”Geografiska områden” tar upp de platsspecifika aspekterna av planeringen, medan det finns generella instruktioner i till exempel kapitlet ”Mötesplatser” och ”Arbete och näringsliv” som också ska iaktas vid kompletteringar och vid planering för nya bebyggelseområden.

I arbetet med planförslaget samt inom ramen för samrådstiden har flera riktade arbetsmöten hållit med kommunens planerhet just för att säkerställa att planeringsinriktningarna är tillämpbara och tolkningsbara i efterföljande skeden. Även andra enheter som mark- och exploatering, infrastruktur- samt bygglov- och miljö- och hälsoskydds enheten samt representanter från kommunledningskontoret har lämnat sina synpunkter och påverkat formuleringarna.

Rikshems fastigheter ligger inom det utpekade utvecklingsstråket för mångfunktionell bebyggelse. Rikshem ser positivt på att kunna vara aktiv och närvarande fastighetsägare som kan delta i utvecklingen och stärkande av stråket mellan Märsta station och Valsta centrum. Rikshem ser att kommunen behöver i motsvarande grad behöver satsa på ökad kapacitet i förskola och skola.

Kommunen rustar för ökade satsningar på kommunal service och ser positivt på att samarbeta med aktörer som är beredd att hjälpa till att stärka det viktiga stråket mellan Märsta station och Valsta centrum. Förhoppningen är att ambitionerna i utvecklingsinriktningarna ska vara lätta att följa och att planeringsinriktningarna ska vara till god hjälp

6.3.1 Öster om Märsta

Beckers industrial coatings AB och AB Willh. Becker och Stockholms handelskammare vill påpeka att om företaget och industrin tvingas flytta drabbas verksamheten och anställda. Verksamheten stämmer med planförslagets ambition om varierat utbud av arbetsplatser och kommunens beskrivna tillväxt. Företaget och fastighetsägaren saknar information om hur en flytt ska ske och hur man tänker sig utvecklingen på Beckers industriområde. Dialog bör inledas skyndsamt. Verksamheten går inte att kombinera med bostäder, den genererar många tunga transporter och det finns säkerhetsavstånd att iaktta.

Utveckling av området öster om Märsta station kan påbörjas först när Trafikverket tagit med Märsta station i sin nationella plan och finansieringen för omdaning av stationen är säkrad. Kommunens intention med området är att det ska utvecklas för bostäder och verksamheter som går att kombinera med bostäder. Detta har framförts i samband med framtagande av strukturplan för området Öster om Märsta. De förändringar som förslaget eventuellt innebär initieras och samråds vidare i samband med detaljplaneskedet.

Beckers menar vidare att trafikplaneringen på båda sidor om järnvägen är bristfällig och till och med farlig. Det är bra att övergången stängs, men vägarna kring stationen kommer vara underdimensionerade.

I samband med detaljplaneläggning kring stationen ses trafiksituationen också över. Trafik som ska passera Märsta kommer att kunna använda ny bro över järnvägen som är en förutsättning för att stationen ska kunna byggas om. Förmodligen kommer en "östlig banväg" att anläggas. Förhoppningen är att tung trafik ska kunna ta sig österifrån in till området öster om Märsta station och inte behöva passera stationen.

LRF anser att marken söder om Måbyleden kan tas i anspråk för byggnation, för att spara jordbruksmark i resten av kommunen, till exempel i området öster om Märsta station.

Planförslaget förbereder bland annat för utveckling av kollektivtrafikstråk Märsta-Arlanda i området söder om Måbyleden.

Söder om Brobyleden i ett område som i planförslaget benämns "Öster om Märsta station", planeras för utveckling av en ny kommundel med urbana strukturer och stadskvaliteter. Närheten till stationen, utbudet av arbetsplatser, offentlig och kommersiell service är några av skälen till att tillåta en utveckling som ianspråkar jordbruksmark. Som underlag till översiktsplanen har kommunen tagit fram en översiktlig lokaliseringsutredning gällande bostadsbebyggelse på jordbruksmark, som en del i prövningen av hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 4 §. I utredningen belyses konsekvenser ur allmän synpunkt av de olika alternativen.

Flera privatpersoner anser att det är bra med bebyggelse och förtätning öster om stationen. Olika förslag ges också på hur, exempelvis med urban stadsbebyggelse, med hänsyn till arkitektoniska kvaliteter eller med hänsyn till åkermark och Måby vattenpark. Några frågar när det ska byggas och hur Steningedalsleden och friluftsområdet i Sköndalsskogen påverkas.

Planförslaget stödjer att skapa en attraktiv, levande och välkomnande miljö med urbana kvaliteter, samt ny bebyggelse med höga arkitektoniska värden som håller över tid. Ny bebyggelse ges en skala som möjliggör för en visuell kontakt mellan dem som vistas inne i huset och dem som vistas på gatan eller bostadsgården. Vid framtida planläggning är det även av vikt av att ta hänsyn till omkringliggande natur- och kulturmiljöer, så som vattenområden, naturområden och vandringsleder. Översiktsplaneringen anger inte när utvecklingen ska ske.

6.3.2 Eneby

Länsstyrelsen vill se förtydliganden kring hur markanvändningen kommer att påverka den regionala grönstrukturens värden och funktioner. Kommunens ambition att områdets fortsatta bebyggelseutveckling ska kunna ske utan att försvaga grönstrukturen, behöver fokusera på betesmarkernas naturvärden och alternativa sätt att upprätthålla hävd av dessa gräsmarker. Socialdemokraterna anser att området bör minskas i den norra delen för att följa RUFSS 2050 och att det bör ligga i slutet av planperioden då flera andra stora bostadsprojekt pågår under flera år framöver.

Flera privatpersoner framför också att det inte är lämpligt att bygga i området som har höga naturvärden och är kulturmiljöhistoriskt värdefullt. Området ingår i Järvakilen och ny bebyggelse skulle innebära en fragmentering av området och inskränka möjligheter till rekreation och friluftsliv. Det är heller inte lämpligt att bygga här på grund av översvämningsrisk, vilket översiktsplanen också omnämner. Inom området finns fornlämningar i stor mängd. Eneby utgör en värdefull kontrast mot exploaterade områden i Märsta och Sigtuna.

Kommunen delar uppfattningen om att det inom området finns höga natur- och kulturvärden som är viktiga att bevara och att jordbruks- och betesmark ska bevaras så långt som möjligt. I planförslaget minskas, inför granskningen, områdets utbredning med hänsyn till detta och texten förtydligas.

Planförslaget bygger på gällande översiktsplan ÖP2014 och fortsätter att ta hänsyn till de sammanhängande natur- och friluftsvärdena i området, om än med fokus något mer västerut än Järvakilens redovisning i RUFSS 2050. När det gäller grönkilen vill kommunen också belysa att området väster om Eneby och utmed Garnsviken är ESKO-landmiljö samt utpekat för höga värden för friluftslivet i gällande översiktsplan ÖP2014. RUFSS 2050 pekar däremot ut delar av detta område för sekundärt bebyggelseläge, vilket översiktsplanen inte stödjer.

Inför granskningen undantas områden med översvämningsrisk och stor andel fornminnen i planförslaget. Utformning och placering av bebyggelse ska ske i detaljplan och så att den gröna kilens funktion och värden bibehålls. Detta säkerställs bland annat genom att dalgången mellan bebyggelseområdet och Eneby och Näsby inte längre ingår i området.

Trafikverket vill se ett utvecklat resonemang kring kollektivtrafikförsörjning av Eneby samt utbyggnadsplaner för gång- och cykelvägnätet i området. Även planering för barriärbrytande åtgärder såsom exempelvis ekodukter bör redovisas. Socialdemokraterna påtalar också att en viktig parameter är att väg 263 åtgärdas av Trafikverket innan fler bebyggelseprojekt påbörjas i området. Miljöpartiet uttrycker oro för att ny bebyggelse i Eneby kan öka bilberoendet.

En angränsande fråga som tas upp av privatpersoner är vad begreppet ”Sammanhängande bostadsbebyggelse” egentligen innebär? Likaså hänvisas till att planförslaget framför allt främjar expansion men att fokus bör vara att utveckla utan att påverka livskvaliteten för befintliga boende. Man påpekar också att om området bebyggs, är det viktigt att bevara landskapet och skapa effektiva transportlösningar. Spårtaxi och lokaltåg föreslås, liksom att service ska utökas med exempelvis lättakut.

Kommunen delar uppfattningen om att det är viktigt att få till effektiva transportlösningar i befintliga och nya bostadsområden. I samverkan med andra aktörer, så som Region Stockholm och Stockholms lokaltrafik, verkar kommunen för utvecklad kollektivtrafik med god turtäthet i stråket Sigtuna stad-Märsta-Arlanda. Potential finns men Eneby trafikeras idag inte av någon kollektivtrafik utöver busslinjerna på väg 263, eftersom området ännu inte är utbyggt. I detaljplaneskedet hanteras vidare sådant som utfarter och alternativ för att kollektivtrafikförsörja området. Det svaga sambandet beskrivs i ÖP för att uppmärksamma nästa planeringsskede på behovet av barriärbrytande åtgärder och detaljering av detta.

Begreppet ”sammanhängande bostadsbebyggelse” förklaras i teckenförklaringen till Mark- och vattenanvändningskartan och kommer från Boverkets ÖP-modell. Utpekade områden består huvudsakligen av bostäder. En eller ett fåtal servicefunktioner kan förekomma. I översiktsplanen detaljeras dock inte exakt vilken typ av service detta är. Kompletterande funktioner som trafik- och parkeringsytor och grönområden ingår. Områdena är beroende av andra närliggande orter och karaktäriseras av en övervägande andel nattbefolkning och fler utpendlare än inpendlare.

Kommunen delar inte uppfattningen att översiktsplanen endast främjar ny exploatering. Översiktsplanen innehåller bland annat planeringsinriktningar om bevarande av kulturmiljöer, upprustning av offentliga rum och strategier för hur naturmiljöer ska skyddas.

LRF anser att jordbruksmarken inte ska användas till bebyggelse utan att självförsörjningsgraden i kommunen istället ska öka. Ett exempel att följa är Jönköpings kommun som förbjudit all byggnation på jordbruksmark. Om området pekas ut redan i översiktsplanen är det lönlöst att protestera i detaljplaneskedet.

Vidare framhålls av privatpersoner att bebyggelse i Eneby förstör produktiv jordbruksmark och ett varierat jordbrukslandskap. Stora delar av området utgör privatägd mark (Ölsta 3:2)

där det bedrivs ett pågående skogs- och jordbruk, som kan försvåras om markanvändningen förändras.

Den jordbruksmark som kan komma att tas i anspråk för bebyggelse motiveras av det väsentliga samhällsintresset bostadsförsörjning och närheten till befintlig kollektivtrafik och infrastruktur. Som underlag till översiktsplanen har kommunen tagit fram en översiktlig lokaliseringsutredning gällande bostadsbebyggelse på jordbruksmark, som en del i prövningen av hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 4 §. Se vidare samråds svar under punkt 5.1.3 samt utvecklad och reviderad text, se vidare avsnitt "Tillvarata jordbruksmarkens värden" i planförslaget. Kommunen har förvärvat marken som en markreserv för bostadsändamål.

Inför granskningen har utbredningen av området minskats och nu ingår inte den privata marken i planförslaget och fastigheten Ölsta 3:2 utesluts helt. Inför granskningen ingår heller inte beteshagarna norr om Ölsta by i förslaget till bebyggelseområde. Utbredningen minskas alltså jämfört med gällande översiktsplan ÖP2014 och samrådsförslaget.

Sigtuna museum & art saknar kulturmiljöhistoriska hänsyn i texten, på samma sätt som grönstrukturens värden ska iakttas och värnas.

Texten i planförslaget revideras inför granskningen och kompletteras med beskrivning av intressekonflikten som innebär att för att områdets kulturhistoriskt värdefulla struktur och de många fornlämningarna belägna på höjderna ska kunna finnas kvar, kräver det att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelsen. Avvägningen av de allmänna intressena sker slutligen i detaljplaneskedet. Under kapitlet "Mötesplatser" beskrivs generellt hur bevarad kulturmiljö ska bidra med höga värden till nytillkommande bebyggelse.

6.3.3 Norr om Aspvägen

LRF menar att detta område är ett bra exempel på utbyggnad, i skog istället för på jordbruksmark, till exempel Eneby, och tillstyrker utbyggnad norr om Aspvägen.

Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Naturskyddsföreningen i Sigtunabygden, Friluftsförbundet och koloniföreningen Lupinen samt många privatpersoner är emot utbyggnad norr om Aspvägen och framför olika anledningar till detta. Bland annat att bebyggelse innebär risk för fragmentering av skogen, att området tillhör den regionala grönkilen, att det är god klimatnytta att bevara befintlig skog samt att översiktsplanen trycker på närhet till fritidsområden, natur och möjlighet till rekreation och att detta alltså också bör gälla vid Norr om Aspvägen. Likaså ger befintlig koloniträdgård liv åt området under odlingssäsongen. Möjlig negativ påverkan på djurliv inom avrinningsområdet och översvämningrisker till följd av ny bebyggelse lyfts också.

Några personer anser att det är attraktivt att bygga norr om Aspvägen, men att Märsta som helhet blir mindre attraktivt utan skogen. Förslag finns också om att kommunen bör samarbeta med markägarna för att fortsätta sköta skogen som rekreationsskog eller att området borde bli naturreservat. Här finns också förslag om att bygga på åkermark snarare än norr om Aspvägen samt att om området ska ingå i översiktsplanen för bostadsbebyggelse, så bör även med Rolsta 1:6 tas med som annars blir uppdelad.

Vidare påpekas att kommunen växer för fort och att om området ska exploateras så bör del av skogen behållas för naturlig dagvattenhantering. Likaså föreslås kommande detaljplaner styra att bebyggelse blir mer lantlig och enhällig så att övergången mellan stad och land fungerar väl.

Marken norr om Aspvägen är privatägd och kommunen fick en förfrågning om platsen kunde utvecklas för bostadsändamål. Området bedömdes utifrån närheten till befintlig

service, kollektivtrafik och infrastruktur vara strategiskt intressant för denna typ av utveckling. Bedömningen är nu att planförslaget prioriterar utbyggnaden öster om Märsta station samt villabebyggelse i Eneby och västra Steninge slottsby. Därför utgår området norr om Aspvägen som bebyggelseområde i planförslaget och pekas i stället ut för "Natur och friluftsliv" till granskningsskedet.

6.3.4 Västra Steninge slottsby, etapp 2

Orionprojektet har för Steninge slottsby skickat ett förslag till utbyggnadsområde som ska möjliggöra för villabebyggelse. Se deras yttrande för mer information.

Efter att förslag har kommit in under samrådet om tillägg i bebyggelseutveckling i Västra Steninge slottsby har kommunen gjort en egen utredning och bedömt att det är positivt med en komplettering i området med ytterligare småhusbebyggelse. Detta breddar underlaget för service, kollektivtrafik och skola i området. Förslaget skapar även möjligheter till att stärka och utveckla rörelsemönster mellan områden av olika karaktär till och från befintliga och nyanlagda målpunkter. Planförslaget pekar inför granskningen ut ett område som anpassats till rådande natur- och kulturvärden samt lagt till en park i angränsningen till befintligt bostadsområde i Steninge slottsby. För utbredning, samverkan med grönska, kulturmiljö med mera, se reviderat planförslag. Ny exploatering av ett område ska utredas i detaljplan.

6.3.5 Valsta

Valsta Steninge stadsdelsförening samt föreningen Valsta utveckling framför att Valsta borde vara ett eget utvecklingsområde i planförslaget. Det öppnar för möjligheterna till dialog och framtida utveckling av Valsta i större omfattning.

Det är positivt att Valstavägen och dess utveckling finns medtaget, men större fokus på Valsta som helhet saknas. Barriären mellan Märsta centrum och Valsta behöver brytas genom att bygga ihop kommundelarna Märsta och Valsta. De grönstråk som idag utgör barriärer med relativt låga rekreativa värden bör pekas ut som föremål för stadsutveckling medan andra grönstråk bör lyftas fram och bli mer framträdande element i stadsdelen. Förtätning och därigenom ökad köpkraft kan skapa ett hållbart centrum, inom Valsta men även mellan Steninge, Steningehöjden och Steninge slottsby. Med ett fungerande centrum skulle även vuxennärvaron öka och bidra till trygghet, med fler som möts i det offentliga rummet.

Ombyggnad och nyetablering ska planeras utifrån att olika områden har olika behov, och utifrån medveten fördelning av resurserna. Till exempel ska särskild hänsyn tas till kvinnors behov av trygga och överblickbara platser. Planförslaget måste tydligare visa hur tillgänglighet ska säkras för personer med funktionsnedsättning.

En levande och trygg kommundel behöver inte bara bostäder utan också samhällsservice och ett rikt utbud av detaljhandel. Det saknas i kommunens planförslag.

En risk med en fysisk barriär som väg 263, är att det leder till en mental barriär. Den överbryggas i planförslaget genom att i texter och namnbruk inkludera Valsta med övriga Märsta. Stycket under avsnitt "Märsta" som handlar om att bygga ihop bostadsområden är en direkt anspelning på det. Huvudinriktningen för planförslaget är att minimera ianspråktagande av ny mark samtidigt som de allmänna intressena tillgodoses. Bebyggelseutvecklingen koncentreras till goda kollektivtrafiklägen där det finns utbud av service och skolor i anslutning till befintlig bebyggelse.

Planförslaget slår fast att det är av stor vikt att stärka och utveckla rörelsemönster mellan olika bostadsområden till relevanta målpunkter och att detta kan ske genom en omsorgsfull förtätning. Av planeringsinriktningarna för Märsta framgår det även vilka

värden som värdesätts vid ny bebyggelse, så som sammanhängande och väl definierade gaturum.

I planeringsinriktningar för Märsta lyfts ambitionen att stärka Valsta centrum's attraktivitet utifrån dess roll som lokalt kommunalsentrum och mötesplats. Trygghetsperspektivet finns i flera avsnitt och planeringsinriktningar. Likaså beskrivs att ny bebyggelse ska placeras och utformas så att den bidrar till att skapa ett sammanhängande och väl definierat gaturum och en stadsmiljö med god orienterbarhet där människor trivs och känner sig trygga.

Kapitlet "Mötesplatser" som beskriver behoven av säkra offentliga platser och vikten av möten i vardagen, och hur det kan skapas, ska appliceras på Valsta liksom hela kommunen. Flera av de aspekter som tas upp har skrivits just med tanke på behoven och utvecklingen kring Valsta centrum.

Detsamma gäller kapitlet "Arbete och näringsliv" där behovet av mindre lokaler för att etablera ett varierat utbud i för småskalig affärsverksamhet nämns särskilt, följt av en planeringsinriktning om att planera för blandade funktioner längs välanvända stråk och gator. Den är skriven med direkt tanke på det stråk som pekats ut mellan Märsta station och Valsta centrum i Mark- och vattenanvändningskartan. Den visar att planeringsinsatser och åtgärder ska inriktas på att stärka detta redan existerande stråk, för både social och ekonomisk hållbarhet.

I kapitlet "Trafik och mobilitet" talas om Valsta som en knutpunkt, och behovet av en trafiksäker passage mellan Valsta och Arlandastad väst nämns. Många av de kollektivtrafikbehov för pendling som omnämns syftar också på behoven att knyta Valsta närmare Märsta station.

Slutligen menar planförslaget att Valsta är så viktigt för Arlanda och vice versa, att gränsen för den regionala stadskärnan föreslås inkludera även Valsta. Idag går gränsen läng väg 263.

6.3.6 Midgårdsdalen

Sigtunahem önskar att Midgårdsdalens funktion som länk mellan Märsta C och Valsta betonas ytterligare. Visserligen är det bra att inkludera Valsta i orten Märsta, men det är olyckligt att inte lägga mer fokus på Valsta. Förtätning inom 400-1000 meter från Valsta centrum skulle ge bättre kundunderlag och öka centrumanläggningens attraktivitet.

Mark- och vattenanvändningskartan pekar ut ett rött stråk mellan Märsta station och Valsta centrum som visar att insatser ska stärka stråket och göra det attraktivt och upplevas som säkert. Planförslaget beskriver vidare i text och planeringsinriktningar hur detta kan ske i kapitlen om Märsta, Befolkning och Bostäder, Arbete och näringsliv samt Mötesplatser. Observera att åtgärder och planeringsförutsättningar som beskrivs under dessa kapitel gäller Valsta likväl som andra områden i kommunen. Särskilda kommundelar nämns därför inte med namn.

En privatperson vill att det inte byggs punkthus i Midgårdsdalen vid Valsta gårdsväg. Däremot är det bra att fokusera på stadsbebyggelse med lokaler i bottenvåningen i vissa hus.

För närvarande pågår ett detaljplanearbete i tidigt skede på platsen som hanterar frågan struktur, höjd och utformning. Planförslagets planeringsinriktningar stödjer uppfattningen om att ny bebyggelse ska sträva efter stadskvaliteter och strukturer med lokaler i markplan.

6.3.7 Sätuna

Åsikter som framförts av privatpersoner är att gamla Märsta ska behållas. Några invånare är oroliga för att allt genuint försvinner och tycker att det byggs för mycket. Ett par personer vill inte att de gula husen på Sätunavägen och Smedsgränd ska rivas, eftersom de tillhör

Märstas historia, de utgör gamla arbetarbostäder och är de äldsta hyreshusen i Märsta och de tillsammans med grönområdena bör vårdas värnas istället. Området utgör en fin miljö, med närhet till skog och lekmiljöer. Bygg en mataffär, helst ICA, där Preem ligger så man slipper trängseln vid stationen – det behövs för Sätuna och Norrbacka. Bygg där Preem ligger, den är ful och anskrämlig.

Planförslaget för fram att bebyggelsen från Märsta tidiga framväxt är viktiga kulturhistoriska spår som skapar förankring i historien och stora upplevelsemässiga värden. Vid förtätning eller utbyggnad ska kulturmiljön värderas. Bevarad värdefull kulturmiljö i förtättnings- eller utbyggnadsområden ger platsen identitet och attraktivitet och ska därför ingå som en utgångspunkt i detaljplanearbetet. Rivning av, eller inte rivning av, specifika byggnader är dock en detaljerad fråga och därför inte något som översiktsplanen går in på.

6.3.8 Generellt om Märsta

Bygg- och miljönämnden anser att det krävs ett tydligare ställningstagande kring vilken stadsbyggnad kommunen önskar utforma. Om det är kvartersstad som önskas är det viktigt att det framgår tydligt.

Kvartersstad är aktuellt i det röda stråket mellan Märsta station och Valsta centrum. Texten förtydligas inför granskningen.

Sigtunahem ser ett växande behov av bostäder i kommunen. Därtill ska planeringen i regionala stadskärnan avlasta behoven i centrala Stockholm. Planförslaget uppfyller i stort detta men särskilt fokus bör ligga på att knyta ihop centrala Märsta med Valsta och överbrygga barriären väg 263, något även Hyresgästföreningen instämmer i. Service måste finnas på båda sidor om vägen, och överdäckning borde övervägas.

Genom att peka ut stråket mellan Märsta station och Valsta centrum, samt genomföra åtgärder som beskrivs i kapitlet "Mötesplatser" har planförslaget visat hur den mentala barriären från väg 263 ska minska. Området är markerat i mark- och vattenanvändningskartan med egen färg för att visa att insatser i kommande planering ska samordnas så att stråket stärks.

En överdäckning av väg 263 är inte aktuell inom planperioden. Ett steg på vägen att förbättra kopplingen i stråket Märsta station-Valsta centrum är att gångtunnlarna åtgärdas i och med det pågående genomförandet av projekt Valsta 2030.

En fråga ställs från en privatperson om varför Märsta ska fungera som servicestad till Arlanda och ha mindre värde än Sigtuna stad?

Efter att riksdagen under 1960-talet fattade beslut om Arlanda flygplats kom Märsta att bland annat utvecklas till en service- och bostadsort för flygplatsens personal. Idag är Arlanda-Märsta utpekad som en av Stockholmsregionens åtta yttre regionala stadskärnor. Utvecklingen av de regionala stadskärnorna är av betydelse för hela regionens samlade konkurrenskraft och attraktivitet. Arlanda-Märsta har med sin unika roll och sitt svåröverträffade läge en avgörande betydelse för regionens möjlighet att utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion. Planförslaget tar fasta på att de båda hör ihop och behöver utvecklas tillsammans. se avsnittet om Regionala stadskärnan under Geografiska områden.

Synpunkt framförs att det inte bör byggas fler hyresrätter, utan billiga och mindre bostadsrätter. Likaså önskas ett sammanhängande centrum utan storköpshandel från Märsta station till Valsta centrum. Förslaget är att förtäta Södergatan och förstärka gatans roll som sammankopplande stråk genom att göra den mer stadslig, med fler butiker, pubar och salonger i bottenvåningarna och färre stora parkeringsplatser framför husen.

Planförslaget verkar för ett balanserat utbud av lägenhetsstorlekar, upplåtelseformer och hustyper, på kommunalnivå såväl som i kommunen som helhet. En planeringsinriktning om att andelen småhus och bostadsrätter ska öka i förhållande till hyresrätter ingår i planförslaget. I planförslaget finns också stöd för att utveckla och stärka det sammanlänkande stråket Södergatan-Centrumleden-Midgårdsdalen-Valstavägen. Se exempelvis planeringsinriktningar för Märsta, Befolkning och bostäder samt Arbete och Näringsliv.

Likaså efterfrågas mer blandning av bostäder, kontor, grönområden, service och butiker i Märsta. Det ger positiva effekter som att fler som rör sig i området över större delar av dygnet. Satsa på en ekonomiskt stark kommun, med en blandning av människor som lyfter varandra.

Planförslaget stöder åsikten om att en blandning och ett balanserat bostadsutbud ska eftersträvas och utgångspunkten för planeringen är att bostadsbyggandet ska bidra till att skapa trygga livsmiljöer som främjar samspel och möten. Kommunen delar också uppfattningen att det inom vissa områden i kommunen behövs en större blandning mellan kontor, service och bostäder. Kommunens Riktlinjer för bostadsförsörjning innehåller bostadspolitiska mål samt redovisar hur kommunen ska verka för ett bostadsbyggande som svarar mot behov och efterfrågan.

6.4. Regionala stadskärnan Arlanda-Märsta

6.4.1 Den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta

Trafikverket, Länsstyrelsen, Region Stockholm, Swedavia, Arlandastad Group, Stockholms Handelskammare, Sigtunahem med flera oroas över att planeringen i området samt i Märsta bidrar till ett ökat transportbehov, både inom området och till denna del av kommunen. Kommunen bör överväga att ta fram en fördjupad studie av området eftersom behoven av trafiklösningar kan vara av sådan omfattning och karaktär att det blir svårt att lösa inom ramen för kommunens detaljplanering. Samplanering av bebyggelse och transportinfrastruktur ger bättre förutsättningar för att undvika att verksamheter, service med mera byggs ut innan en tillräckligt god tillgänglighet med kollektivtrafik har säkerställts. Swedavia vill utöver en fördjupad översiktsplan för Arlanda även att en motsvarande för den regionala stadskärnan Märsta-Arlanda ska tas fram. Stockholms Handelskammare preciserar att frågor behöver besvaras angående hur den nya riksintressepreciseringen påverkar bebyggelseplaneringen och hur regionala stadskärnan utvecklas i förhållande till utbyggnadsplaner i Märsta och omkringliggande kommuner. Det behöver utredas hur trafikutbudet kan öka och hur kollektivtrafikförsörjningen kan säkras när alla aktuella detaljplaner är genomförda.

Den fördjupade översiktsplanen "föp Arlanda", från 2006 som ligger till grund för planeringen i området kommer att upphöra att gälla när ÖP2022 vunnit laga kraft. De tekniska beskrivningar om flygsäkerhet och den struktur som beskrivs kan användas som underlag för framtida framtagande av styrdokument och planer.

Planförslaget beskriver den kommande utvecklingen såsom kommunen ser den. Vilka och hur stora trafikinvesteringsåtgärder och kollektivtrafikförsörjning som behövs, måste diskuteras i andra sammanhang, utanför översiktsplaneprocessen, innan det kan vara aktuellt att sätta igång en fördjupning av översiktsplanen.

Planförslaget understryker vidare att framtida planering i regionala stadskärnan måste ske i nära samarbete med berörda parter och pekar ut möjliga åtgärder och behov i stadskärnan.

Länsstyrelsen, Trafikverket och Region Stockholm anser att den regionala stadskärnan inte ska utvidgas. Trafikverket påpekar att strukturen med den regionala stadskärnans utveckling på båda sidor om E4 innebär en särskild utmaning som måste hanteras i det pågående planeringsarbetet. Exempelvis för E4 som oaktat kapacitetshöjning beräknas bli överlastad i rusningstrafik. Arbetsplatsresor startar ofta i bilorienterade lägen och även därför är det särskilt viktigt att se över och öka kollektivtrafikförsörjningen. Bebyggelseutvecklingen ska i stationslägen, och planeringen måste skapa kollektivtrafikstråk. Planförslaget bör inriktas på att visa hur utvecklingen kan koncentreras kring områden med bästa förutsättningar för kollektivtrafiktillgänglighet.

Kommunen vidhåller att det är nödvändigt att den utvidgas för att få med de viktiga aspekter som påverkar och är beroende av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Sigtuna kommun välkomnar en översyn av avgränsningen av stadskärnan.

6.4.2 Arlanda flygplats

Swedavia och Stockholms Handelskammare menar att formuleringen om att anläggning av start- och landningsbana inte är aktuell inom planperioden måste omformuleras bland annat med tanke på Bromma-utredningen. Handelskammaren ger förslag på formulering som inte utgör hinder för tidigareläggning för en utbyggnad men ändå tillåter kommunen att inte ta ställning: ”Kommunen tar inte ställning till genomförandet av nya rullbanor i översiktsplan 2022, då detta föranleder särskild prövning, men medger genom utpekade markanspråk att planering av ny start- och landningsbana skulle kunna aktualiseras inom översiktsplanens tidshorisont.” Region Stockholm anser att ÖP 2022 måste ta ställning till markbehov för rullbanor på Arlanda även om det ligger utanför ÖP:s tidshorisont.

Kommunen har inte tagit ställning i frågan om placering av bana 4 och 5. Båda banorna och även förlängningen av bana 3 ryms inom markreservatet från beslutet om riksintressepreciseringen. Mark- och vattenanvändningskartan visar markreservatet och därmed borde planering för banorna kunna sättas igång och översiktsplanen inte utgöra något hinder. En översiktsplan är vägledande och är inte juridiskt bindande. Vissa åtgärder som beskrivs i översiktsplanen kommer med nödvändighet att skjutas på framtiden, eller tidigareläggas. Översiktsplanen visar kommunens vilja och intentioner.

Miljöpartiet menar att planförslaget fokuserar på en utbyggnad av näringsliv inom flygverksamhet men att detta varken stämmer överens med kommunala eller internationella klimatmål. Miljöpartiet vill att översiktsplanen ska utgå från att flyget kommer minska fram till 2035 och ge likvärdigt utrymme för ny teknik och framtidens kollektiva färdmedel som spårtrafik och ickefossila fordon. Miljöpartiet påpekar också att planeringsförutsättningar för Arlanda behöver tydliggöras utifrån nuvarande och kommande miljöprövning.

Arlanda flygplats är av riksintresse för kommunikation. Riksintresset innefattar mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. Planförslaget utgår från den riksintresseprecisering som beslutades i mars 2021. Planförslaget bygger vidare på ställningstaganden i gällande översiktsplan ÖP2104 och utpekanden i mark- och vattenanvändningskartan syftar till att kunna hantera de utmaningar som klimatförändringarna och ett växande samhälle innebär. Kollektiva färdmedel som spårtrafik och vägburna fordon är fokus i såväl utvecklingsinriktning ”Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem” som i temakapitel ”Trafik och mobilitet”. Förtydliganden om hållbar godstrafik och läggs till i ”Trafik och mobilitet”.

En privatperson anser att fjärde banan inte behövs, oavsett eventuell flytt av Brommatrafiken.

Trafikverket beslutade i mars 2021 om en ny riksintresseprecisering som bland annat innebär ett justerat markanspråk för flygplatsens befintliga rullbanor samt för två eventuella framtida rullbanor. Kommunen tar inte ställning till genomförandet av nya

rullbanor i översiktsplanen, men kan konstatera att det är en planeringsförutsättning som vi kan komma att behöva förhålla oss till.

6.4.3 Arlandastad väster om E4

Swedavia undrar om skrafferingen för skyddsområde i mark- och vattenanvändningskartan omöjliggör verksamhet såsom parkering och dylikt.

Skrafferingen i planförslaget utgör inte hinder men är en markering som ska visa att det råder särskild risk för flygsäkerhet inom området. Enligt definitionen omöjliggörs inte parkeringsytor, men bebyggelse och verksamheter som genererar många och täta besök bedöms som icke lämpligt. För mer information om flygsäkerhetsutredningen som ledde fram till skyddsområdet, hänvisas till de flygtekniska avsnitten som redovisas i FÖP Arlanda med underlag.

6.4.4 Områden för Arlandas funktion utanför regionala stadskärnan

LRF anser att området öster om E4:an Kättsta inte ska bebyggas i de delar som är jordbruksmark. Socialdemokraterna påpekar att en förutsättning för utveckling av området är att Måby trafikplats byggs ut med södergående ramper. (S) anser att det här är acceptabelt att ta jordbruksmark i anspråk när det är verksamhet med nära anknytning till Arlanda och att detta bör beskrivas på ett tydligt sätt.

Planförslaget kompletteras inför granskningen med ytterligare text som förklarar syfte och likaså avvägning för hushållning med mark. Delar av området är jordbruksmark men till största delen rör det sig om mark avsett för skogsbruk.

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

Swedavia planerar för en transportväg från Måby trafikplats norrut längs bana 1 med angöring norrifrån mot bana 2.

Planförslaget för inte in denna transportväg utan att den har utretts närmare. Den bör hanteras ihop med behovet av interna transportvägar inom Arlanda flygplats och kommunens utpekade behov av gena kommunikationsstråk och Måby trafikplats utbyggnad med sydliga ramper. Norr om bana 2 finns naturvärden att utreda. Inom transportvägens föreslagna dragning finns behov av utredning av utökade dagvattendammar, baserat på skyfallskarteringar som gjorts.

6.4.5 Park city

Swedavia är kritiska till att parkeringsområdena Alfa och Beta utsetts till utvecklingsområde för hotell och annan verksamhet.

Planförslaget följer Stadsbyggnadsstrategi för Airport City Stockholm, framtagen 2013. Markanvändning parkering omöjliggörs inte. Kommunen vill uppmärksamma Swedavia på behovet av planläggning av pågående verksamhet.

6.4.6 Planeringsinriktning Regionala stadskärnan Märsta-Arlanda

Bygg- och miljönämnden ser en brist i att några av de detaljplaner som antagits i regionala stadskärnan saknar hänvisning till gestaltungsprogram i planbeskrivningen.

Planeringsinriktning som beskriver gestaltungsprogram kompletteras, inför granskningen, med text om att kommunen ser positivt på framtagande av kvalitetsprogram och gestaltungsprogram som ska uppnås vid detaljplaneläggning och lovgivning.

6.5. Sigtuna

6.5.1 Sigtuna stad

Länsstyrelsen framför synpunkten att Bevarande och förnyelseplanen för Sigtuna stad endast ger vägledning men är inte tvingande.

Planförslaget förtydligar, inför granskningen, i planeringsinriktning att Bevarande- och förnyelseplan för Sigtuna stad (2019) ska vara vägledande vid prövning enligt Plan- och bygglagen samt vid utveckling av offentliga platser, exempelvis park och torg, inom planens geografiska område. Detta för att ge ytterligare stöd i den efterföljande planeringen.

6.5.2 Västra Sjudargården

Socialdemokraterna påtalar att detta är ett rekreationsområde som används av många Sigtunabor, vilket måste beaktas noggrant i kommande utredning. Flera privatpersoner motsätter sig byggnation i Västra Sjudargården. Ny bebyggelse leder till negativ påverkan på skog med många biologiska värden och rikt djurliv och som är viktig för friluftsliv och återhämtning. Sigtunas gröna områden ger naturupplevelser och borttagande av skog påverkar även intilliggande naturreservatet Hällsboskogens värde. Det finns inte tillräckligt många friluftsområden. Bevara hagar och ängar vid busshållplats Kämpasten. Skogen är en bra mötesplats som ofta används vid utflykter, upplevelser och hundpromenader och området nyttjas av personer i alla åldrar, hela året runt. Skogens används i undervisningen. Det går inte att ersätta med "Park" eller "Natur" i en detaljplan.

Invånare är vidare oroliga för att Västra Sjudargården förstörs och refererar till att stadsängarna och cykellederna har ändrat Hällsboskogens karaktär. Likaså påpekas att planerad byggnation måste motsvara behovet av inflyttningen.

Några personer undrar hur ytterligare utbyggnad påverkar trafiksituationen? Beskrivning ges att vägen redan är underdimensionerad och att ny bebyggelse alstrar trafikbuller för boende. Förslag ges om att bygga ut till exempel Venngarn istället.

Västra Sjudargården finns med som utredningsområden för ny bebyggelse i gällande översiktsplan ÖP2014. I planförslaget som nu presenteras har området preciserats och minskats till ytan. Avståndet till exempelvis naturreservat har ökat. Efter samrådet revideras planförslaget så att det i texten tydligt framgår att området avses utredas för en småskalig utveckling av friliggande enbostadshus med naturpräglad karaktär och terränganpassning. Områdets natur- och friluftsvärden är viktiga förutsättningar som planeringen behöver ta hänsyn till. Bebyggelse placeras i anslutning till befintliga vägar och på ett sådant sätt att allmänheten har fortsatt åtkomst till omgivande friluftsområden.

Som har nämnts i tidigare kommentar (se svar 6.3.2 Eneby) vill kommunen också förtydliga att avsikten inte är att all mark inom de skräfferade områdena i markanvändningskartan ska bebyggas. I planförslaget pekas lägen för bostadsutveckling ut, men exakta volymer och utbyggnadstakt fastställs inte. Innan byggnation kan bli aktuellt tas en detaljplan fram. I detaljplaneskedet utreds många frågor i detalj, så som exempelvis vilken bullerpåverkan från trafik som kan tillkomma och om bulleråtgärder behövs.

Venngarn finns med i planförslaget som servicenod på landsbygden och en fortsatt hänsynsfull utveckling av bostäder, service och besöksnäring. Se även samrådssvar under punkt 6.7.5.

6.5.3 Hällsboskogen

Socialdemokraterna anser att Hällsboskogen i största möjligaste mån ska bevaras som friluftsområde och för rekreation. Miljöpartiet lyfter att planförslaget inte tar hänsyn till att andelen bostadsnära natur måste stå i proportion till kommunens växande befolkning och menar att Hällsboskogen bör undantas från bebyggelseutveckling. Ett antal privatpersoner har också lämnat synpunkten att Hällsboskogen är viktig att bevara. De motsäger sig ny bebyggelse nära skogen och nära befintlig bebyggelse och menar att stadsängarna redan har fått ta stort utrymme på vägar och tillgång till service och utbud. Skogen nyttjas dagligen och investeringar i idrottsspår riskerar att försvinna vid utbyggnad. Någon tycker att skogen ska vara kvar, men kunna utnyttjas för grus- och tipp. Andra pekar på att skogen används till rekreation, upplevelser, välbefinnande, återhämtning och motion och undrar om någon ekologisk analys gjorts för översiktsplanen?

Några personer framför åsikter om att vägar och kollektivtrafik inte hänger med utvecklingen och att det räcker med nya bostäder. Förslagen är att förtäta i första hand och att Västra Sjudargården är lämpligare att bebygga än Hällsboskogen, för där finns busshållplats.

Hällsboskogen avses utredas för en varsam utveckling av småhus i skogens östra del. Planförslaget revideras inför granskningen, reviderats för att förtydliga att det i planeringen är mycket viktigt att hitta balansen mellan rekreativa intressen och boende i området och att skogskänslan i huvudsak ska bevaras.

I planförslaget redovisas till vilka lägen bostadsutveckling är intressant att lokalisera. Bebyggelseutvecklingen i Hällsboskogen ses som en utveckling av befintlig tätort, vilket är positivt då det ligger nära service i Sigtuna stadsängar. Att bebygga detta område ser kommunen som mer lämpligt än att än att bygga i mer ostörda delar av Hällsboskogen. På så vis undviks omfattande fragmentisering av skogen.

I området pågår också ett arbete med att ta fram en detaljplan. En miljöbedömning genomförs parallellt med, och integrerat i, planprocessen. Planeringen tar hänsyn även till mer lugna aktiviteter som skogspromenader. En bred grön korridor undantas från exploatering bland annat för att möjliggöra detta. Kommunen delar uppfattningen om att det är viktigt med närhet till rekreation i vardagen. Detta är en av de aspekter som kommer att studeras vidare i detaljplaneskedet. Visionen för bebyggelseområdet i Hällsboskogen är att bli ett livsstilsboende där människor kan bo "i skogen" och ha väldigt nära till skid- och cykelspåren. Här finns goda förutsättningar för social gemenskap bland de nyinflyttade.

6.5.4 Sigtuna stadsängar

Sigtunahem menar att stärkt kollektivtrafik till Sigtuna stadsängar är viktigt eftersom 600 nya elever ska till skolan med risk för onödigt skjutsande.

Sigtuna stadsängars behov av kollektivtrafik inkluderas i samtliga åtgärder som handlar om stärkt kollektivtrafik till Sigtuna. Detta nämns i utvecklingsinriktning "Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem" samt i kapitlet "Trafik och mobilitet".

En åsikt som framförs av privatperson är att det behövs en busshållplats vid stadsängarna, att turtätheten ökar och att service i området förbättras med exempelvis postlåda och bankomat. En annan åsikt som framkommit är att brandstationen inte bör flyttas, det blir risk att det byggs för tätt. Anlägg istället parker och se till att solen kommer in mellan husen. Sigtuna stadsängar exploateras för mycket. Man tar bort befintliga träd och planterar nytt, bevara istället befintlig natur.

Busshållplats är planerad inne i området Sigtuna stadsängar, men har dessvärre inte varit möjlig att trafikera under utvecklingen av området. Det planeras nu för att busstrafik kan börja trafikera området i början av 2022. Kommunen delar uppfattningen

om att en standardhöjning behövs för att öka andelen kollektiva resor och kommun verkar för en utökad och attraktiv kollektivtrafik.

Kommunen delar också uppfattningen att det är viktigt med god service i alla bostadsområden, så även nybyggda områden. Att placeringen av nya postlådor och bankomater sker är dock inget som kommunen har rådighet över, och inte heller något som är kan hanteras inom ramen för översiktsplanen.

Omlokalisering av brandstationen sker inte i syfte att kunna bygga fler bostäder, utan med anledning av Brandkåren Attundas behov. Vid nybyggnation av större områden krävs det tyvärr ibland att träd behöver tas bort för att maskiner ska få plats att arbeta eller när vatten-, el- eller fiberledningar ska dras fram under marken.

Kilenkrysset AB, ägare till fastigheten Venngarn 1:1, framför att området mitt emot stadsängarna på andra sidan väg 263 vore lämpligt för utveckling av samhällsfunktioner och bostäder och vill att området läggs till för sammanhållen bostadsbebyggelse.

Området har varit föremål för utredning tidigt i planarbetet tillsammans med den politiska styrgruppen och är inte aktuellt inom planperioden. Dels på grund av trafiksituationen på väg 263, och dels eftersom området är del av Järvakilen, riksintresse för kulturmiljö (Haga-Venngarn), riksintresse för rörligt friluftsliv och ESKO landmiljöer.

6.5.5 Generellt om Sigtuna

Flera personer tycker att det räcker med expansion och menar att Sigtuna redan är fullt. Sigtuna bör fortsätta vara småskaligt. Satsa på stadskärnan, bad och friluftsområden. Öka attraktionen med upprustning av strandpromenaden och bygg ut servicen. En annan synpunkt är att om det ska byggas, bygg i så fall miljömedvetet. Någon lyfter också att Sigtuna stadsängar är byggt i en grön värdekärna och att byggnation av Hällsboskogen kommer innebära ytterligare avverkning av skog. Man föreslår också att kommunen bör invänta infrastruktursatsningarna för väg 263. Trafiken kommer att öka och bilköerna kommer bli fler om översiktsplanen genomförs, till exempel vid Sigtunahöjden. Likaså finns önskemål om att öka bussturtätheten, skapa en ringlinje, och bygg ut väg 263 med två filer och fler rondeller är några av förslagen.

Befolkningen i kommunen växer och det finns ett stort behov av bostäder. Samrådsförslaget bygger på gällande översiktsplan ÖP2014. I planförslaget har strategiskt intressanta områden för bebyggelseutveckling identifierats. I Sigtuna rör det sig om Hällsboskogen och Västra Sjudargården. Motiven bakom utpekanden är framförallt områdenas närhet till befintlig service, kollektivtrafik och infrastruktur (exempelvis vägar). Att i huvudsak koncentrera ny bebyggelse till lägen som har dessa kvaliteter är avgörande för att samhället ska kunna växa på ett hållbart sätt.

I takt med att kommunens befolkning växer ökar behovet av mångfunktionella naturområden, parker och vattenmiljöer. En utmaning och utgångspunkt för planeringen är att värna och utveckla naturmiljöer samtidigt som samhället växer och markanvändningen blir mer effektiv. Inriktningen är att grönska och vatten ska finnas nära bostaden och vara en framträdande kvalitet i invånarnas livsmiljöer.

Kommunen vill därför poängtera att avsikten inte är att all mark inom de skräfferade områdena i markanvändningskartan ska bebyggas. De skräfferade områdena ska betraktas som ungefärliga ytor inom vilka kommunen anser att det är intressant att utreda en ändrad markanvändning. Innan byggnation kan bli aktuellt tas en detaljplan fram. I detaljplaneskedet utreds i detalj vilka områden som ska bevaras som naturmark och vilka områden som kan vara aktuella att utveckla med småhus. Kommunen delar uppfattningen om att det är viktigt med närhet till rekreation i vardagen och detta är en

av de aspekter som kommer att studeras vidare i detaljplaneskedet. I exempelvis Hällsboskogen kan det handla om att identifiera och säkerställa ett bevarande av höga naturvärden och rekreativa värden, så som promenadstråk.

I planförslaget redovisas till vilka lägen bostadsutveckling kan vara intressant att lokalisera, men volymer och utbyggnadstakt fastställs inte. Eftersom översiktsplanen endast vägleder hur mark- och vattenområden ska användas är det inte bestämt att en utbyggnad i enlighet med markanvändningskartan kommer att ske.

Kommunen delar uppfattningen om att infrastruktursatsningar för väg 263 behövs för att öka framkomligheten och säkerheten. Trafikverket, som äger och förvaltar väg 263, har tagit fram ett åtgärdsprogram som bland annat föreslår extra körfält och rondeller. Kommunen verkar för att åtgärdsprogrammet ska verkställas såväl som ökad turtäthet för bussarna.

Kommunen satsar redan idag på upprustning av Sigtunas stadskärna. Sommaren 2020 invigdes Borgmästarängen och sommaren 2021 invigdes minigolfbanan vid strandpromenaden. Nästa steg är Hamnplanen, Strandpromenaden och Stora gatan.

6.6. Rosersberg

Länsstyrelsen och Region Stockholm stöder intentionen med fler bostäder vid stationen. Flera intressen och risker i området måste dock beaktas och kan påverka möjligheten att utveckla området. Länsstyrelsen hänvisar till yttrande daterat 26 maj 2020 för sin syn på intressekonflikterna som kan uppstå. Trafikverket har inte gått vidare med bro-planeringen. Länsstyrelsen vill att kommunen tar bort planskild korsning ur översiktsplanen.

Kommunen är medveten om intressekonflikterna. Synpunkten innebär ingen ändring av ÖP-förslaget. Kommunen vidhåller sin ståndpunkt att korsningen ska ersättas av en ny statlig korsningspunkt, till exempel en tunnel under järnvägen. Ingen ändring i planförslaget.

Försvarsmaktens militära del godkänner utvecklingen i Rosersberg i dess nuvarande utformning. Försvarsmaktens kommande expansion och ökade behov av övningsfältet kan innebära inskränkningar på fortsatt utveckling i närheten av fältet. Fortsatt kontakt inom ramen för programarbetet för Rosersberg välkomnas.

Kommunen håller kontakten med Försvarsmaktens militära del inom ramen för fortsatt detaljplanearbete.

Statens fastighetsverk uttrycker kritik över översiktsplanens utpekande av utveckling av Rosersberg, uttryckt i planprogrammet *Mer Rosersberg!*. De framhåller att Slottsvägen ska behålla sin karaktär av landsväg och att det ska finnas en fungerande skyddszon kring slottet. Att bebygga jordbruksmarken går emot miljö kvalitetsmålet om rikt odlingslandskap.

Översiktsplanen kommer fortsatt föreslå planskild korsning vid Slottsvägen. Kommunen förordar att vägen går under järnvägen för att bibehålla landskapet och den lantliga karaktären.

Som underlag till översiktsplanen har kommunen tagit fram en översiktlig lokaliseringstudering gällande bostadsbebyggelse på jordbruksmark, som en del i prövningen av hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 4 §. I utredningen belyses konsekvenser ur allmän synpunkt av de olika alternativen. Planförslagets utpekade lägen för bebyggelseutveckling är valda utifrån parametrar som kollektivtrafikförsörjning, tillgång till god infrastruktur, service och regional tillgänglighet. Att lokalisera bebyggelseutvecklingen till andra lägen skulle innebära en utspridning av bebyggelsen som inte bedöms stödja en hållbar samhällsutveckling. De bortvalda alternativen kan också vara olämpliga på grund av exempelvis flyg- och

skottbullenrestrktioner och översvänningsrisk. Inför granskningen har text utvecklats och reviderats, se vidare avsnitt " Tillvarata jordbruksmarkens värden" i planförslaget.

Sivab har synpunkter på text som berör verksamhetsområde öster om Rosersberg villasamhälle. Här pågår utredningar om förutsättningar för detaljplaneläggning. Berget innehåller höga halter av arsenik, svavel, så kallat sulfidberg. I dagvattnet finns höga halter av förorenande ämnen. Det är troligt att detta dagvatten finner sin väg till slutrecipienten Fysingen, där redan sulfathalten är hög. I detta område måste stora krav ställas på de utredningar som görs i detaljplaneskedet. Skyddet av vattenresursen måste väga mycket tungt när kommunen tar ställning till om exploatering av områden kan ske utan att riskera vattenkvaliteten.

Socialdemokraterna ställer sig tveksamma till verksamhetsområdet, bland annat eftersom Rosersberg är så gott som omringat av verksamhetsområden samt att det delvis består av jordbruksmark och anser att området bör tas bort ur planförslaget.

Planförslaget revideras och förtydligas inför granskningen dels i texten för det nämnda området, dels i planeringsinriktningar för Rosersberg och den regionala Stadskärnan Märsta-Arlanda. Verksamhet inom tillrinningsområdet till reservvattentäkt ska ske med restriktivitet som inte äventyrar kommande generationers tillgång på dricksvatten av god kvalitet och kvantitet.

Med hänsyn till landskapsbilden runt Norrsunda kyrka och att området ligger inom tillrinningsområde för reservvattentäkt Stockholmsåsen- Norrsunda, samt att pågående markanvändning delvis är jordbruksmark, har utbredningen minskats i jämförelse med tidigare beslutad yta i gällande översiktsplan ÖP2014.

En person framför en åsikt om att planera för Rosersbergs bästa. Personen anser att det ska byggas en ny stadsdel mellan Mälaren och Rosersbergs industriområde, bort mot ruinstaden, där en småbåtshamn kan anläggas. Området är fritt från järnväg- flyg- och trafikbuller samt med fin kvällssol. Om området bebyggs kan biltrafik ledas genom industriområdet direkt till E4:an. Gång- och cykelväg finns, det är nära skolor och pendeltåg. Det vore något extra för Sigtuna kommun. Likaså framförs önskemål om att etablera en matvarubutik i Rosersberg och äldreboende och seniorboende.

Ytterligare synpunkter är att inte bygga bort närheten till naturområden för boende i Rosersberg samt en uppmaning om att översiktsplanen bör skilja på "Rosersberg" och "Rosersbergs verksamhetsområde".

Kommunen delar uppfattningen om att planera för Rosersbergs bästa genom bland annat att bygga en ny stadsdel. Kommunen har i översiktsplanen gjort bedömningen om att området väster om Rosersbergs (Mer Rosersberg) pendeltågstation har ett strategiskt läge med den goda regionala tillgängligheten och som bland annat kan bidra till ökad service för boende i Rosersbergs villasamhälle. Att bebygga området mellan Mälaren och Rosersbergs industriområde har kommunen valt att inte ha med som föreslaget utvecklingsområde. Anledningen till det är bland annat att stora delarna av området omfattas av strandskydd och riksintresse för Mälaren med öar och stränder, Rörligt friluftsliv och Totalförsvaret samt ingår i helhetsmiljö för kulturhistoriskt värdefull närmiljö.

6.7. Landsbygd

Länsstyrelsen är positiv till att planförslaget avser att begränsa utvecklingen med utspridd bebyggelse på landsbygden och att dess höga värden lyfts. Det är bra att planförslaget beskriver hur servicenoderna behöver förhålla sig till dessa värden.

Region Stockholm ser risk för förväxling mellan RUF2050-begreppen landsbygdsnod och serviceort och planförslagets begrepp servicenod på landsbygd. De framhåller också att servicenoderna inte har förutsättningar till goda kollektivtrafikförbindelser.

Svenska naturskyddsföreningen och miljöpartiet uttrycker oro för ökat bilberoende vid bostadsbebyggelse på landsbygden utanför kollektivtrafiknära lägen. Naturskyddsföreningen vill att beslut om föreslagna utbyggnader på landsbygden omprövas utifrån de hållbarhetsmål som kommunen satt upp för miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet.

Planförslaget pekar ut fem servicenoder på landsbygden. De har olikheter, men gemensamt för servicenoderna är att de utifrån läge, serviceutbud och sociala strukturer är av betydelse för en levande landsbygd. Definitionen av en servicenod på landsbygden avser by eller samhälle med tillgång till kollektivtrafik, viss servicenivå och en utpräglad bykänsla. För att främja en levande landsbygd prioriterar kommunen att bibehålla eller utveckla en tillfredsställande servicenivå i utpekade servicenoder på landsbygden. Service- och bebyggelseutveckling koncentreras till de servicenoder som utifrån infrastruktur förutsättningar är lämpliga. Inriktning för respektive servicenod redovisas i avsnittet "Landsbygden".

ÖP 2022 följer boverkets ÖP-modell 2.0 men har inte alltid kunnat följa ingående begrepp eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mellan kommuner. Därför kan förutsättningarna för goda kollektivtrafikförbindelser variera, men är likväl i detta sammanhang att betrakta som gynnsamma.

6.7.1 Granby

Socialdemokraterna anser att planförslagets utpekade yta är för stor och att utvecklingsområdet inte ska innefatta Hammaren/Hagtorp. De påpekar att tveksamheter finns gällande vatten- och avloppsförsörjning samt kollektivtrafikutbud.

Fyra privatpersoner har lämnat in synpunkter specifikt om Granby. De framför att för stor exploatering tillåts i Granby och att Granby inte bör ses som en servicenod. En mängd negativa konsekvenser av ny bebyggelse räknas upp, så som att bilinnehavet ökar och negativ påverkan på kultur-, naturmiljö och djurliv. Man påpekar att vägarna är helt undermåliga i området och att större utbyggnad inte bör ske innan trafikförhållandena förbättrats. Önskemål finns om att exploatör bör friställa mark för badplats. Man ifrågasätter också varför privata intressen finns med i översiktsplanen. De boende i området uppmuntrades ansluta sig till reningsverket och priserna har gått upp. Påfarten till väg 263 är trafikfarlig.

Stora delar av landsbygden utgörs av kulturhistoriskt värdefulla miljöer och områden med höga natur- och rekreationsvärden. Kommunen vill verka för att landsbygden ska vara attraktivt för både boende och verksamma. Utbyggnaden och bevarande av service på landsbygden är därför viktig för att främja en levande landsbygd.

I gällande översiktsplan ÖP2014 pekas Granby ut som ett Förändringsområde, i huvudsak för bostäder. Samrådsförslaget för ÖP2022 bygger på gällande översiktsplan ÖP2014, men området har minskats och preciserats i planförslaget. Inför granskningen förtydligas texten ytterligare med att det vid detaljplanläggning ska tas särskild hänsyn till friluftslivets och turismens intressen.

Idag pågår detaljplanearbete för del av Granby. Kommunens intentioner är en fortsatt sammanhållen och naturpräglad utveckling i Granby för att stärka serviceunderlaget. Även om utbyggnaden av Granby innebär nyexploatering är området starkt präglad, och kommer fortsätta vara, av skogsområden, jordbruksmark och öppna stränder. Eftersom detaljplanen för Granby är i ett tidigt skede är det för tidigt att säga vilka områden som kommer att bebyggas eller bevaras som exempelvis naturmark. Förekomsten av naturvärden studeras i detaljplaneskedet genom naturvärdesinventeringar. Utgångspunkten i arbetet är att värdefull naturmark ska

bevaras i så stor utsträckning som möjligt tillsammans med ett strandskydd på 300 meter där ingen ny bebyggelse planeras.

Kommunen är medveten om vattensituationen i området och är angelägna om att boende i Granby, liksom hela kommunen, har en hållbar vatten- och avloppshantering och är även en förutsättning för områdets utveckling. Inom ramen för pågående detaljplan utreds möjligheten att inrätta ett kommunalt verksamhetsområde.

En ökad bostadsexploatering i området medför ett ökat bilinnehav. Kommunen verkar därför för en ökad trafiksäkerhet till Granby med säkra anslutningspunkter till väg 263 samt ska kommunen planera och verka för en gång- och cykelväg mellan Granby och Sigtuna.

6.7.2 Skepptuna

Länsstyrelsen menar att bebyggelseutveckling i Skepptuna kan innebära negativa konsekvenser för beteshävderna då nya boende genom domstolspraxis har visat sig ha möjlighet genom miljölagstiftningen begränsa olägenheter från lukt med mera från djurhållningen. Planläggning för tät bebyggelse kan därmed försvåra för jordbruket.

I syfte att stärka serviceunderlaget och främja ett fortsatt levande bysamhälle planeras utbyggnad med småhus i anslutning till Skepptunas bygdegård, skola och förskola. Utvecklingen ska ske i långsam takt och på jordbrukets villkor vilket skrivits in som villkor för alla servicenoder på landsbygden. Den planerade bebyggelsen begränsas av lågfartsflygets inverkan, som inte tillåter nya tätorter. Planförslaget utgör inga kommande hinder för djurhållningen i trakten.

En person anser att är en provocerande formulering avseende detaljplanen i Klockarbol vad gäller lydelsen ”genomföra pågående detaljplan för småhusbebyggelse”. Personen menar bland annat att detta förbiser den demokratiska hanteringen med samråd och granskning.

Kommunens instämmer i att nämnd planeringsinriktning är olyckligt formulerad. Texten är inför granskningen reviderad och förtydligad, bland annat med att ny bostadsbebyggelse ska ta stor hänsyn till kulturmiljövärden och landskapsbildskydd, samt att utanför angiven ändrad markanvändning för ny bebyggelse kan enstaka ny bostadsbebyggelse prövas i förhandsbesked.

6.7.3 Odensala

Sigtunahem menar att Odensala ska utvecklas till en kommunaldelsnod och att kommunen ska driva det trots influenslinjerna.

Odensala är utpekad servicenod på landsbygden. På sikt är Odensala ett strategiskt intressant läge för bostadsutveckling, både ur ett kommunalt och regionalt perspektiv.

Vattenfall eldistribution önskar tillägg till planeringsinriktning som nämner Svenska kraftnäts förstärkning av Odensala transformatorstation. Även Vattenfall förstärker där.

Ändringen läggs till inför granskningen.

Trains & tracks har en pågående funktionsutredning hos Trafikverket (TRV2021/65491) som rör en järnvägsanläggning vid Myrbacken, väster om Ostkustbanan vid Odensala. Anläggningen skulle främja tätare trafik Märsta-Stockholm, godstransporter till och från Rosersbergs kombiterminal samt flygbränsletransporter mellan Arlanda-Brista. Anläggningen i Odensala är en utveckling av stort nationellt intresse. T&T ställer frågan om planförslaget omöjliggör anläggandet. Ett framtida stationsläge i Odensala såsom det beskrivs i planförslaget är knappast möjligt utan Norra böjen.

Genom att peka ut området som landsbygdsändamål markerar kommunen att pågående markanvändning ska fortsätta. Utvecklingen i området är bestämt till att ske på

jordbrukets villkor. Ett framtida stationsläge nämns i planförslaget men hanteras inte inom planperioden

En person har framfört att eventuell framtida dragning av Knivsta kommuns anslutning till Käppala reningsverk bör planeras utifrån Odensalas unika miljöer.

Kommunen delar uppfattningen om att det kan förtydligas att ledningsdragningen och annan lovgivning ska ta hänsyn till förutsättningarna som finns vid Odensala.

Planförslaget förtydligas inför granskningen och en planeringsinriktning läggs till om att man vid förhandsbesked och annan lovgivning ska ta stor hänsyn till kulturmiljövärden och bebyggelsestruktur samt till landskapsbildskydd.

6.7.4 Lunda

Sivab vill framhålla att fortsatt utbyggnad i Lunda är mycket begränsad ur VA-synpunkt och att kapaciteten för vattenverket är nådd och vattentillgången i området är dålig. Byt ut ordet ”verksamhetsområde” som inte finns i Lunda, mot ”vattentäkten har nått sin kapacitetsgräns och fler kunder kan inte anslutas. Det är dåligt med grundvatten i området och utveckling av nya verksamheter med behov av dricksvatten är mycket begränsad. Sivabs bedömning är också att även spillvattenreningsverket nått sin kapacitet men är enklare att bygga ut.”

Inför granskningen förtydligas text avseende VA i Lunda.

6.7.5 Haga-Venngarn

Länsstyrelsen menar att den visuella läsbarheten är viktig i Venngarn och Haga. I framtida utveckling måste detta tas hänsyn till. Venngarns omgivning är i redan hög grad kompletterad med modern bebyggelse och planförslaget behöver ge ytterligare vägledning. Länsstyrelsen pekar även på de stora mängder äldre ädellövträd som finns i slottsmiljön. En övervägande del av dessa finns inom detaljplanelagt område. Vid utveckling av området är det viktigt att träden sparas i öppna och halvöppna lägen. Länsstyrelsen rekommenderar att en länk till Skogens pärlor inkluderas i planförslaget där aktuella uppgifter om nyckelbiotoper och skyddade skogsområden redovisas.

Planförslaget kompletteras inför granskningen med planeringsinriktningar om att inriktningen är att i första hand pröva ny exploatering i traditionella bebyggelselägen samt genom förtätning i befintlig bebyggelsestruktur, med hänsyn till kulturmiljöns visuella läsbarhet och de riksintressanta värdena.

Kommunen är medveten om ädellövträdens värde och även biotopskyddet av alléer med mera. Eventuell förtätning i Venngarn ska ske med hänsyn till både kultur- och naturvärden på platsen.

En hänvisning till Skogens pärlor läggs till i avsnittet om planeringsunderlag inför granskningen.

6.7.6 Bebyggelseutveckling på övriga landsbygden

Bygg- och miljönämnden saknar ställningstagande utbyggnadsförfrågningar i områdena Lövstaholm och Torsborg.

ÖP hanterar alla områden utanför detaljplanelagt område och servicenoder på landsbygden som ”övrig landsbygd”. Planeringsinriktningar för övrig landsbygd ska användas i bygglov och förhandsbesked med beaktande av jordbrukets villkor, kulturmiljöhänsyn, natur- och friluftsvärden samt med hänsyn till övriga intilliggande bebyggelse och landskapsbild.

Fastighetsbolaget *Galären AB* har önskemål om utveckling av fastigheterna vid Tjusta. Planförslaget saknar vision för områdena som gränsar mot Vallentuna, trots att de kommer att ligga invid en utbyggd Roslagsbana. Området borde tas upp i översiktsplanen för utveckling av bostäder, service och arbetsplatser.

Planförslaget innehåller andra prioriteringar och bedömningen är att detta inte är aktuellt inom planperioden.

6.7.7 Generellt om landsbygd

Med tanke på att bullerrestriktioner för lågfartsflyget inte tillåter tillkommande tätorter, meddelar Swedavia, Länsstyrelsen med flera att ÖP behöver kompletteras med sådan karta.

Inför granskningen kompletteras den digitala ÖP:n med SCB:s kartlager för tätorter.

Bygg- och miljönämnden vill att de bygglovbefriade åtgärderna utanför sammanhållen bebyggelse förtydligas.

Texten revideras inför granskningen så att endast begreppet byggnadsarea (BYA) används, för att undvika otydlighet.

Bygg- och miljönämnden menar att utvecklingsinriktningen att området öster om flygplatsen inte bör bebyggas på grund av bland annat sämre infrastruktur behöver preciseras geografiskt.

Ny planeringsinriktning införs, inför granskningen, som preciserar att det gäller övrig landsbygd norr och öster om Arlanda.

Knivsta kommun påpekar att ”varsam och småskalig utveckling” blir svårt att tolka i praktiken.

”Varsam och småskalig utveckling” förklaras i löptext och preciseras inför granskningen med planeringsinriktningar för varje servicenod på landsbygden. Fokus i planförslaget är att utveckling ska ske i enlighet med jordbrukets villkor och behov. I övrigt ska laggivning vara restriktiv. Inför granskningen förtydligas text angående kulturmiljön.

En privatperson framför en åsikt om att låta Granby, Venngarn med flera utvecklas med arbetsplatser och utvecklas till mindre stadsdelar. Det skapar mindre transportbehov, allt behöver inte samlas i tätorterna. En annan person anser att Haga-Kumla ska ingå i översiktsplanen. Det är negativt att bygga på landsbygden, de som bor där gör det för att slippa grannar och ha naturen nära.

Ambitionen med att peka ut de fem servicenoderna är just att koncentrera service- och bebyggelseutvecklingen på landsbygden. Detta för att bland annat undvika en allt för spridd bebyggelse samt för att bibehålla och utveckla en tillfredställande servicenivå som bidrar till en levande landsbygd. Med närhet till service och större underlag för kollektivtrafiken minskar också transportbehovet. Sigtuna kommun består till stor del av landsbygd, även med servicenoderna borträknade. Det finns alltså stora områden i kommunen att bo på för dem som föredrar ett mer avskilt boende.

7. Befolkning och bostäder

7.1. Bostadsförsörjning

Länsstyrelsen visar att länets befolkning har ökat med 180 000 personer de senaste fem åren och att bostadsförsörjningen måste planeras så att alla inkomstgrupper tillgodoses.

Länsstyrelsen håller med om att kommunen under de senaste åren byggt många hyresrätter och att balans kan behöva uppnås. Länsstyrelsen uppger att teorin om flyttkedjor ifrågasätts, eftersom det är en teori som inte stöds i forskningen. Även Knivsta kommun saknar en prioritering mellan områden med etappindelning. Region Stockholm och Handelskammaren saknar också ett mål för bostadsproduktionen och analys av hur planeringen möter befolkningstillväxten.

Utmaningar som till exempel bostadsförsörjning, klimatfrågor och infrastruktur behöver mötas gemensamt i Stockholm- och Uppsalaregionen. Bland annat måste kollektivtrafik och investeringar i trafiksystemen mäkta med att följa utvecklingen. För ytterkranskommuner är detta viktiga parametrar för att inte försämra attraktiviteten. Kommunens Riktlinjer för bostadsförsörjning innehåller bostadspolitiska mål samt redovisar vidare hur kommunen ska verka för ett bostadsbyggande som svarar mot behov och efterfrågan. Kommunen tackar för information rörande bostadsbyggande och hänvisar till kommande processer tillsammans med länsstyrelsen för dessa styrdokument.

7.1.1 Bostadsbyggande

HSB bidrar gärna till variation i bostadsbeståndet. Bland annat ser HSB att efterfrågan på småhus ökar i Sigtuna. Småhus går även att integrera i förtättningsområden i till exempel miljonprogramsområden, för att på så sätt bidra med ökad variation och främja social hållbar utveckling. HSB ser hur de kan bidra till att skapa det goda boendet med välplanerade lägenheter och trygga miljöer.

Planförslaget stödjer att nybyggnation av småhus och bostadsrätter prioriteras för att uppnå en variation i utbudet av bostadsbeståndet. Planförslaget pekar ut flera områden för småhusbebyggelse och pekar även behov av annan typ av bebyggelse i det röda stråket mellan Märsta station och Valsta Centrum. Kommunens Riktlinjer för bostadsförsörjning innehåller bostadspolitiska mål samt redovisar vidare hur kommunen ska verka för ett bostadsbyggande som svarar mot behov och efterfrågan.

Hyresgästföreningen oroas över att ÖP förordar framförallt utbyggnad småhusområden, men det är dåligt markutnyttjande och hindrar utbyggnad av hyreshus som det finns en stor efterfrågan på. Tusentals står i kö och risken är ungdomar och äldre drabbas när de önskar flytta. Sigtunahem borde framförallt bygga, äga och förvalta hyresrätter, inte småhus.

Planförslaget uppger att det borde skapas en bättre balans i utbud av boendeformer. För Sigtuna kommuns del innebär det att andelen småhus måste öka. Idag har kommunen den högsta andelen hyresrätter per capita i länet.

Miljöpartiet uppskattar inriktningen i kapitlet ”Befolkning och bostäder” som slår fast att planförslaget genomsyras av viljan att genom stadsplanering främja inkludering, trygghet och trivsel. Däremot tycker MP inte att detta återspeglas i planeringsinriktningarna för de olika geografiska områdena. MP vill detaljera planförslaget ytterligare genom en redovisning av en kartläggning av behoven av olika upplåtelseformer i respektive geografiskt område samt att fördjupade översiktsplaner ska tas fram för Rosersberg, Valsta och Hällsbo.

För ytterligare detaljering i analyser hänvisas till kommunens arbete med Riktlinjer för bostadsförsörjning. För att eventuella tillkommande uppdrag om att ta fram fördjupade översiktsplaner hänvisas till annan ordning.

En privatperson tycker att det är bra att koncentrera utvecklingen till tätorterna. Kommunen behöver ha en plan för snyggt byggande som passar in och med reglering av färgsättning, till exempel som Upplands Väsby kommun gjort.

Kommunen delar uppfattningen att det är viktigt att ny bebyggelse har en god arkitektoniskt uttryck gällande skala, färgsättning och utformning. Det finns stora platsspecifika skillnader och förutsättningar i kommunen och översiktsplanen har därför genomgående beskrivit vilka egenskaper som kommunen värdesätter vid ny bebyggelse och offentliga miljöer. Varje stadbyggnadsprojekt ska även ha en bärande arkitektonisk idé.

Synpunkter framförs också om att kommunen inte bör bygga fler bostäder och sakta ner utbyggnadstakten. Det har varit en stor inflyttning de senaste 10 åren. Alla inflyttade bör

förses med arbete, vilket inte finns i kommunen. Nu när flygnäringen stagnerat är det risk att vi mister arbetstillfällen. Samhället måste komma i balans, vad avser infrastruktur, trafik, service och social gemenskap. Småstadsandan och naturområden bör bevaras. Det främjar även trivsel, trygghet och turistnäringen.

Bland yttrandena från allmänheten går meningarna isär om vad som ska byggas. Det efterfrågas fler billiga hyresrätter och att allmännyttan ska utökas, såväl som att inte bygga fler hyresrätter och att omvandla hyresrätter till bostadsrätter. Fler småhus efterfrågas också.

Huvudinriktningen för planförslaget är att minimera ianspråktagande av ny mark samtidigt som de allmänna intressena tillgodoses och att det är av vikt att bevara sammanhängande grön infrastruktur och att utveckla gröna miljöer i samspel med bebyggelseutvecklingen. De senaste åren har upprustning gjorts av flera grönområden och parker, bland annat Borgmästarängen och Valstastråket. Satsningarna på närrekreation i tätorterna fortsätter. Bland annat pågår upprustning av Kanonkulleparken och Strandpromenaden.

Kommunen delar uppfattningen om att det har skett en stor inflyttning till kommunen under den senaste tioårsperioden. Planförslaget menar att bostadsbyggande kan användas som ett av flera verktyg för att främja inkludering och i förlängningen en social sammanhåller kommun. Ett sätt att eftersträva det är ett balanserat bostadsutbud i alla kommundelar, vilket beskrivs närmare i kapitlet "Befolkning och bostäder". Kommunen kan dock inte i översiktsplanen reglera bostadspriserna.

Kommunen delar uppfattningen att det är viktigt med trygghetsskapande åtgärder. Planförslaget beskriver verktyg för att skapa trygghet i befintliga områden och vid nyproduktion. Principer och riktlinjerna i BoTryggt2030 utgör en grund i den fysiska planeringen vid ny planläggning.

8. Arbete och näringsliv

Stockholms Handelskammare och Arlandastad Group anser att ambitionerna för tillväxttakten måste förtydligas. Befolkningstillväxten är ett långsiktigt stöd för finansieringen av kärnverksamheterna och en fördel för näringslivet och gör Sigtuna attraktivt. Näringslivet är viktig del i kommunens strategiska utvecklingsinriktning. "Ett starkt och innovativt näringsliv" bör bli den fjärde utvecklingsinriktningen. Innovation, möten och högre utbildning bör prioriteras högre i planförslaget.

Översiktsplanen visar strategier och strukturer för kommunens framtida utveckling. Planförslaget har medvetet integrerat "Ett starkt och innovativt näringsliv" i avsnittet "Plats för ett diversifierat näringsliv" i utvecklingsinriktningen "Mångsidig blandstad och levande landsbygd". Näringslivet ingår som en viktig del av samhällsplaneringen vilket bland annat beskrivs som en förutsättning för ett gott liv i en attraktiv kommun för invånare, arbetstagare och företagare. Ett mer varierat arbetsplatsutbud och därmed ett mer differentierat näringsliv ska eftersträvas för att erbjuda fler möjligheter till de som bor och verkar i kommunen. Detta bidrar till att stärka kommunens tillväxt, dess motståndskraft vid förändringar och dess skattekraft. Kommunen har vuxit under ett antal år och utbyggnadstakten har varit hög. Kommunen satsar nu också på att bygga ut kommunal service och se till att trafiksystemen och pendlingsmöjligheterna stärks.

8.1. Plats för ett diversifierat näringsliv

Stockholms Handelskammare och Beckers industrial coating råder Sigtuna kommun att värna tillväxten i näringslivet inom olika branscher och att verka för differentiering av näringslivets utbud. Det är för sårbart att ensidigt gynna besöksnäringen. Stockholms Handelskammare anser att planförslaget med fördel kan kompletteras med en strategi för hållbar besöksnäring.

Planförslaget hanterar synpunkterna. Plats för ett diversifierat näringsliv är en nyckelmening i planförslaget och ingår även i ett av målen för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå. Hållbar besöksnäring ingår också i detta.

Hagha hembygdsförening har synpunkter på kartan i kapitel ”Arbete och näringsliv”. Arbetsplatserna är många fler än som markerats på kartan.

Kartan revideras inför granskningen.

LRF menar att inte bara värdefull jordbruksmark ska sparas, all jordbruksmark ska sparas. LRF menar också att kompensationskrav ska ställas på exploitören att återställa annan icke brukad mark med motsvarande areal.

Areella näringar och jordbruksmark prioriteras högt i planförslagets utvecklingsinriktningar och ingår även i flera av målen för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå. Som underlag till översiktsplanen har kommunen tagit fram en översiktlig lokaliseringsutredning gällande bostadsbebyggelse på jordbruksmark, som en del i prövningen av hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 4 §. I utredningen belyses konsekvenser ur allmän synpunkt av de olika alternativen. Se vidare svar under punkt 5.1.3.

En privatperson undrar hur kommunen ska locka till sig högkvalitativa företag att etablera sig i kommunen. En annan person önskar att en ny typ av lokal eller samlingsplats nära bostäder etableras, för att kunna jobba "hemifrån". Det vore bra för de som inte kan i sitt hem för att hemmet är trångt eller barn är hemma etc.

Kommunen har en ambition om en utveckling mot ett mer differentierat näringsliv och även att öka kunskapsnivån inom företag och arbetskraft. Detta beskrivs mer ingående i kapitlet ”Arbete och näringsliv”. Planförslaget möjliggör för verksamheter dels genom utpekanden mark- och vattenanvändningskartan som sedan åtföljs av framtagande av detaljplaner. Mark ägs både av privata aktörer och av kommunen. För kommunägd mark finns en markanvisningspolicy som ger möjligt att rikta kommande markanvändning för att skapa arbetstillfällen av särskild betydelse för kommunen.

9. Mötesplatser

9.1. Offentliga rum

Sigtuna museum & art saknar kulturen i beskrivningen av mötesplatserna, dels som nyskapande kulturell verksamhet men även som kulturhistoriska miljöer. Det saknas ett långsiktigt tänk för befintliga kulturmiljöer i samband med nybyggnation, till exempel i Eneby. Anpassningar efter grönområde står, men inte efter kulturområden.

Planförslaget beskriver under avsnitt ”Offentliga rum” vikten av att skapa plats för möten och kultur, kulturella utbyten, kulturella yttringar samt vikten av att få folk att ta plats i det offentliga rummet. Konstnärlig gestaltning nämns. Många av de aktiviteter som engagerar invånare är just kulturella yttringar, ofta bekostade av kultur- och fritidsförvaltningen. Det finns även en planeringsinriktning som tar upp kulturmiljövården.

En privatperson framför att det saknas mötesplats inomhus i Sigtuna stad och att Märsta kulturhus bör öppna igen. Personen undrar var kulturen syns i översiktsplanen och pekar även på att intresse för odling har ökat, samt att det lokala kulturlivet, föreningslivet och småföretagarna bör uppmuntras.

Via Kultur- och fritidsförvaltningen kan privatpersoner, föreningar, företag och andra organisationer hyra lokaler av kommunen. Samtliga lokaler och bokning av dem går att göra på kommunens hemsida.

Kommunen har ett rikt utbud av föreningar såväl som egenorganiserade aktiviteter som ska upprätthållas. På kommunens hemsida är det möjligt att genom Föreningskatalogen ta del av vilka föreningar finns registrerade i Sigtuna kommun, bland annat odlingsföreningar.

En person tycker att det är ett slöseri med pengar att rusta upp med parkering utanför centrum. Det vore bättre att bygga parkeringsvåning ovanpå Märsta centrum istället. Samma person anser att barn och ungdomar inte har någonstans att vara och att de hänger utanför Willys eller Ica Kvantum. Personen vill att ett bra centrum ordnas, med belysning och bra aktiviteter, så att kriminaliteten minskar.

Planförslaget stödjer uppfattningen att det är viktigt med trygghetsskapande åtgärder. Principer och riktlinjerna i BoTryggt 2030 utgör en grund i den fysiska planeringen vid ny planläggning. I planeringsinriktning för Märsta beskrivs också att utgångspunkten är att planera för en välkomnande, kvalitativ och identitetsskapande arkitektur i nya Märsta stations närområde och i exponerade entrélägen. Satsningar ska riktas till moderna Märsta centrum, Märsta station och Valsta centrum samt det sammanlänkande stråket Södergatan-Centrumleden-Midgårdsdalen-Valstavägen.

Åtgärder för barn och unga planeras, på förvaltningsnivå, av bland annat barn- och ungdomsförvaltningen och av kultur- och fritidsförvaltningen. Området för Märsta centrum är dock privatägt. Det finns ytterligare utbyggnadsmöjligheter inom gällande detaljplan.

9.2. Idrott och rekreation

Kultur- och fritidsnämnden önskar lyfta att idrottsanläggningar är mer än mötesplatser och en förutsättning för att fånga upp ungdomar och skapa integration. Tjänstemän borde tas med tidigt processen så att kultur- och fritidsförvaltningen kan peka på behov och förutsättningar för deras anläggningar.

Kapitlet "Mötesplatser" inkluderar platser som försetts med aktiviteter eller är byggda för möten, och som är grogrunden för mötet mellan människor. Oftast sker det via kultur- och fritid eller via föreningslivet. Kapitlet beskriver behoven och fördelarna med att vårda de offentliga rummen där kommunen har rådighet.

Ett yttrande framför behovet av att bygga ett utegym i Sätunaparken.

Planförslaget stödjer uppfattningen att det är viktigt med närhet till rekreation och motion i vardagen. Kommunen kommer inom kort att bygga ett utegym i Sätunaparken och det pågår planer på att anlägga ett utegym i Kanonkulleparken som ligger i närheten. Yttrandet har skickats vidare till berörd enhet för kännedom.

En person tycker att Strandpromenaden inte behöver några fler aktivitetsprylar. Behåll lugn och ro för picknick. Idrott kan ske på andra platser, vill inte ha bollar och skrikande barn. Minigolfen räcker. Förstör inte finaste picknick- och promenadstråket.

En planeringsinriktning för Sigtuna i översiktsplanen är att stärka vattenkontakten och öka den allmänna tillgången till Mälaren. Kommunen håller på att rusta upp Strandpromenaden och syftet är att grönytor ska bevaras och att området ska fortsätta vara en lugn plats för rekreation. Bland annat ska nya bänkar uppföras som kan användas för picknickändamål och slalombanan för kanoter planeras att tas bort.

9.2.1 Service

En privatperson anser att stadsängarnas expansion gör så att skolplatserna inte räcker till.

Planförslaget beskriver att det vid utveckling av nya bostadsområden ska reserveras plats för förskolor för att möta det ökade elevunderlaget. Planering och utbyggnad av

grundskolor ska säkerställas genom strategisk lokalplanering på en kommunövergripande nivå. Även om det fria skolvalet styr elevunderlaget väljs oftast den fysiskt närmaste skolan, särskilt i de lägre klasserna. Kommunen jobbar strategiskt och kontinuerligt för att tillgodose behovet av utbildningslokaler. Kommunen delar uppfattningen att det finns ett behov av att utöka kapaciteten inom förskola och skola. Kommunen gör stora satsningar på förskola och skola genom nybyggnation och upprustning av lokaler och utemiljöer.

Gymnasium

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden påpekar att den viktiga utbildningsformen vuxenutbildning helt saknas, en brist som måste åtgärdas. Idag finns vuxenutbildningen i Kolsta. Kollektivtrafiken dit måste förbättras och turtätheten öka. Plats för utbildningslokaler ska reserveras öster om Märsta station eftersom efterfrågan på gymnasieplatser kommer att öka. Det är också viktigt att fristående skolor ska kunna etableras i kommunen.

Inför granskningen kompletteras text om vuxenutbildning. Utbildningslokaler öster om Märsta station omnämns redan under avsnitt "Gymnasium".

Begravningsplats

Märsta pastorat och Sigtuna församling uttrycker i ett gemensamt yttrande att det finns begravningsanläggningar men långt från tätorterna och med dåliga kommunikationer. Ofta saknas också gång- och cykelbana vilket är en trafikfara. Märsta pastorat har inlämnat en skrivelse med begäran om säkerställande av mark. Det behövs ett läge nära befolkningscentra med god tillgänglighet och i en tilltalande omgivning. Planförslaget borde peka ut begravningsplats. Dialogs behövs mellan båda huvudmännen för begravningsverksamheten och kommunen.

Kommunen delar uppfattningen att dialog behövs. Planförslaget pekar inte ut en plats men det förhindrar inte att dialog påbörjas.

10. Grön infrastruktur

Naturskyddsföreningen föreslår att översiktsplanen förtydligas genom att närmare beskriva hur naturvärden kan utvecklas i ny och befintlig bebyggelse.

Miljöpartiet och Friluftsrådet framför under ett antal områden för grön infrastruktur att konkreta kopplingar till föreslagen bebyggelseutveckling samt detaljerade förslag på hur genomförande ska ske saknas under geografiska områden. De framför att andelen bostadsnära natur måste stå i proportion till kommunens växande befolkning. De anser också att grönska och vatten bör lyftas även i planeringsinriktningar för bostadsbyggande liksom i kapitlet om mötesplatser.

Planförslagets struktur följer Boverkets modell för översiktsplaner vilket i sig medför nya sätt att hantera innehållet: information ska inte upprepas i olika delar av översiktsplanen och lagtext ska undvikas i löpande text. Se vidare under svar 4.1 om översiktsplanens struktur.

För att likväl ytterligare förtydliga att planförslaget prioriterar och värderar gröna infrastrukturfrågor högt och tillmötesgå de synpunkter som inkommit görs ett antal tillägg.

Planförslaget revideras, inför granskningen, med texttillägg i utvecklingsinriktningen för robusta och gröna livsmiljöer och med ytterligare planeringsinriktningar som beskriver hur värdefulla natur- och friluftslivsområden ger identitet, attraktivitet och ekologisk funktion och ska ingå som en utgångspunkt i bebyggelseutvecklingen.

Löpande textbeskrivningarna av förslagen till ny bebyggelseutveckling kompletteras också i ämnet.

Att planeringen ska arbeta för att naturvärden också nyskapas vid bebyggelseutveckling adderas.

Tillägg i planeringsinriktningar återfinns under respektive geografiskt område samt under avsnitten "Grönstruktur", "Blåstruktur" och "Förändrat klimat". Exempelvis planeringsinriktningen: "Bevarande av värdefulla natur- och friluftslivsmiljöer i bebyggelseområden ska ingå som en utgångspunkt i den fysiska planeringen."

Kommunen avser även att under de närmsta åren påbörja en grön infrastrukturplan där fler och mer detaljerade åtgärder kan utformas. I förslag till budget för 2022 finns till att börja med uppdrag om att utreda konsekvenser och effekter av att införa Boverkets modell för grön infrastruktur. Utredningen ska presenteras senast i september 2022.

Kommunen tackar vidare för övriga inkomna förslag till ytterligare detaljeringar. De kan finnas som grund till fortsatt arbete, men att ge uppdrag till andra enheter eller förvaltningar sker i annan ordning.

Miljöpartiet menar att planförslaget endast behandlar ekosystemtjänster översiktligt och utan mål eller inriktning. Likaså vill miljöpartiet att planförslaget ska ge uppdrag om att ett styrdokument för ekosystemtjänster för Sigtuna kommun ska tas fram.

Naturskyddsföreningen påtalar också att det är viktigt att relevanta ekosystemtjänster viktiga för kommunen beskrivs och värderas. Genom en värdering kan de utgöra en viktig grund för framtida avvägningar vid planering och beslut.

Kommunen delar inte uppfattningen att ekosystemtjänster endast hanteras översiktligt eller utan inriktning. Samtliga grupper av ekosystemtjänster, såväl försörjande, stödjande och reglerande som kulturella är integrerade i alla delar av planförslaget.

De utgör grunden i formulerade hållbarhetsmål för planeringen av den fysiska miljön på en övergripande nivå, liksom för planförslagets utvecklingsinriktning "Robusta och gröna livsmiljöer" och "Mångsidig blandstad och levande landsbygd". Vidare konkretiseras de i såväl geografiska områden som i flera temakapitel och i Riksintressen och andra värden.

Däremot anger inte texten varje gång det handlar om en eller flera ekosystemtjänster. Exempelvis står det inte uttryckligen att planeringsinriktningen för förändrat klimat "Vid anläggande och iordningsställande av naturmark, parker och omgivande landskap bör möjligheten till åtgärder för att mildra klimatförändringarnas effekter beaktas" inrymmer reglerande, stödjande och kulturella ekosystemtjänster. Även försörjande ekosystemtjänster kan omfattas av planeringsinriktningen i de fall odling ingår i anläggningen.

I samma kapitel om klimatanpassning görs inför granskningen ett tillägg med naturskyddsföreningens förslag om att naturbaserade lösningar ska prioriteras för klimatanpassning före traditionella tekniska lösningar, biologisk mångfald ska eftersträvas.

10.1. Grönstruktur

10.1.1 Regionala grönkilar

Länsstyrelsen och Region Stockholm anser att planförslaget bör förtydligas kring hur markanvändningen kommer att påverka den regionala grönstrukturens värden och funktioner. Särskilt den förslagna utvecklingen i Granby, Eneby och områden norr om Aspvägen bör belysas.

Planförslaget bygger på gällande översiktsplan ÖP2014 och tar hänsyn till de sammanhängande natur- och friluftsvärdena i kommunen och regionen. Kommunens utvecklingsinriktning är att en sammanhängande grön infrastruktur ska eftersträvas.

Bebyggelseutvecklingen Norr om Aspvägen har utgått ur planförslaget inför granskningen och Enebys utbredning har reviderats bland annat med hänsyn till Järvakilen. Kommunen vill dock belysa att området väster om Eneby och utmed Garnsviken är utpekade ESKO-landmiljö samt utpekade för höga värden för friluftslivet i gällande översiktsplan ÖP2014. RUFSS 2050 pekar däremot ut delar av detta område för sekundärt bebyggelseområde, vilket översiktsplanen alltså inte stödjer. Kommunen anser att planförslaget (och gällande översiktsplan, ÖP2014) utpekade av sammanhängande område för natur och friluftsliv i området inklusive viktigt samband för natur och friluftsliv, bör beaktas i kommande revideringar av underlag till den regionala utvecklingsplanen.

För Granby gäller att området ska fortsatt ha en sammanhållen och naturpräglad karaktär och dessutom läggs en planeringsinriktning till inför granskningen, om att friluftslivets och turismens intressen ska beaktas särskilt vid detaljplanläggning. Vidare är Granby en befintlig tätort och utvecklingen anses utgöra ett sådant undantag som avses i 4 kapitlet 1 § andra stycket miljöbalken,

För övriga föreslagna bebyggelseområden gäller att Västra Sjudargården ligger inom sekundärt bebyggelseområde och Hällsboskogen inom primärt bebyggelseområde enligt RUFSS kategorier. Inför granskningen kommer ett nytt bebyggelseområde, Västra Steninge slottsby, etapp 2 tillkomma. Det ligger inom sekundärt bebyggelseområde men också delvis inom grönkil och invid ett svagt grönt samband. Kommunens egen utredning har format förslaget med hänsyn till spridningslänkar, svaga samband, respektaavstånd till kulturmiljö, naturreservat med mera. För ytterligare överblick av relation planförslag-RUFSS 2050 så rekommenderas att i den digitala versionen av planförslaget tända lagren för RUFSS och planförslaget samtidigt.

Socialdemokraterna vill att Järvakilen och Rösökilen tydligt ska märkas ut på mark- och vattenanvändningskartan, alternativt redovisas i egen karta.

De regionala grönkilarna redovisas i mark- och vattenanvändningskartan som en del i planförslaget utpekade "Sammanhängande område för natur och friluftsliv". I utskriftsversionen av planförslaget redovisas de separat i karta i kapitlet "Grön infrastruktur". Den digitala versionen av planförslaget revideras till granskningen så att grönkilarna också kan tändas i ett eget lager där.

Miljöpartiet efterfrågar att översiktsplanen detaljeras med konkreta åtgärdsförslag för hur kommunen ska verka för att utveckla och stärka de regionala gröna kilarna, hur större sammanhängande naturområden och tätortsnära grönområden bevaras och utvecklas.

Socialdemokraterna påpekar att man inte får glömma djurens möjlighet att förflytta sig genom kommunen och länet och det bland annat är därför kilarna inte bör understiga 500 meter i bredd.

Trafikverket saknar åtgärder för att överbrygga barriärer för vilt och fauna. Trafikverket arbetar med planeringsunderlag för förbättrat grönt samband vid Fysingen.

Naturskyddsföreningen önskar att en detaljering av översiktsplanen görs så att viltpassager inom kommunen redovisas med fokus på viltpassager i olika grönområden.

Upplands Väsby kommun tycker det är positivt att planförslaget lyfter behovet av att konsekvensbedöma förändringar i markanvändningen inom de områden som är utpekade som värdefulla för natur och friluftsliv och menar att det bör gälla även inom de gröna kilarna och inte bara inom lokalt utpekade områden. Vidare bör det framgå hur kommunen förhåller sig till de svaga sambanden i grönstrukturen.

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

Detta avspeglas i hållbarhetsmål, i utvecklingsinriktning "Robusta och gröna livsmiljöer", i utpekande i mark- och vattenanvändningskartan, i planeringsinriktningar i såväl geografiska områden som temakapitel för "Grön infrastruktur" och även i planförslagets del om Regionala och mellankommunala intressen samt Riksintressen och andra värden.

Ett exempel är genom planeringsinriktningen "att verka för att underlätta den gröna infrastrukturens behov av passager som främjar närrekreation, friluftsliv och ekologiska spridningssamband". Denna inriktning fanns i samrådsförslaget för det svaga sambandet söder om Fysingen och tilläggs för fler geografiska områden inför granskningen. I kapitlet "Grön infrastruktur" förtydligas också med flera nya planeringsinriktningar som exempelvis: "Centrala funktioner i den lokala grönstrukturen ska utvecklas och säkerställas för både människors hälsa och upplevelser, samt för den biologiska mångfalden. Parker, gröna stråk, bebyggelsenära rekreation och ytor för ekosystemtjänster ska integreras i den samlade bebyggelsen."

Naturskyddsföreningen föreslår att planförslaget ska redovisa ytterligare tre möjligheter att förstärka och utveckla de regionala gröna kilarna:

- Mellan Rösjökilen och Järvakilen vid Norrsunda kyrka samt genom Arlanda golf och vidare under järnvägen vid Skvalet alternativt vid övergången till värmeverket.
- Mellan Steningedalens naturreservat och Sköndalsskogen via Märsta åstråk, Måby åpark och vidare norrut mot Odensala.
- Nytt samband från Rävsta naturreservat längs östra sidan av Garnsviken mot Knivsta.

I planförslaget görs inte ytterligare detaljeringsarbeten men kommunen tackar för förslagen och tar dem med sig i vidare detaljeringsarbete för den gröna infrastrukturen.

10.1.2 Invånarnas tillgång till grönområden och skyddad natur

Naturskyddsföreningen och miljöpartiet anser att översiktsplanen ska detaljeras med bland annat mätbara riktvärden för invånarnas tillgång till närnatur i respektive geografiskt område, kvantifiering av närhet till natur och rekreation, en analys av behovet av parkutveckling och tillskapandet av nya parker samt en planeringsinriktning för möjligheter till stadsodling.

Miljöpartiet önskar också att planförslaget ska detaljeras ytterligare med ett antal hur, exempelvis hur skydd av naturvärden och säkerställande av friluftsliv ska göras.

Naturskyddsföreningen föreslår att planförslaget ska visa hur man kan öka ytan av naturreservat eller naturvårdsavtal för att närma sig det svenska medianvärdet på 1700 hektar.

Friluftsförbundet saknar beskrivning av hur viktig naturen är för folkhälsa och rekommenderar att kommunen tar fram en friluftslivsplan såsom Naturvårdsverket beskrivit, med konkret utvecklingsarbete framgår.

Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. I planförslaget har en avvägning gjorts för hur detaljerad vägledning bör vara för kommande beslut om hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Den gröna infrastrukturens betydelse för friluftsliv, folkhälsan och social hållbarhet beskrivs i såväl hållbarhetsmålen som utvecklingsinriktningar och mark- och vattenanvändningsdelen. För förtydligande läggs, inför granskningen, text till i bland annat

kapitlet "Mötesplatser" samt tre nya planeringsinriktningar till under avsnitt "Grönstruktur".

Kommunen tackar för inkomna förslag till ytterligare detaljeringar. De kan finnas som grund till fortsatt arbete, men att ge uppdrag till andra enheter eller förvaltningar sker i annan ordning.

Bygg- och miljönämnden och miljöpartiet efterfrågar planeringsinriktning om att naturvärden alltid ska kartläggas och värderas.

Naturskyddsforeningen och Miljöpartiet anser att planförslaget ska redovisa en inriktning för hur ekologisk kompensation ska användas i översiktlig och kommande planering samt att planförslaget ska ge uppdrag om att ett styrdokument för ekologisk kompensation för Sigtuna kommun ska tas fram.

Planförslaget innehåller planeringsinriktning om att konsekvenser av förändringar i markanvändning inom grönstrukturen ska bedömas på både lokal och sammanhängande regional nivå. Det finns en planeringsinriktning för ekologisk kompensation som revideras inför granskningen för ytterligare förtydligande.

Uppdrag till andra enheter eller förvaltningar sker i annan ordning.

Flertalet privatpersoner påpekar vikten av att bevara sammanhängande grön infrastruktur och att utveckla gröna och blåa miljöer i samspel med bebyggelseutveckling. Uppmaningar till kommunen är: hugg inte ner fler träd, spara miljön, bevara skogs- och jordbruksmark, bevara sjöar, bygg inte som planerat, behåll det lilla gröna som finns kvar, bygg inte bort grönområden och promenadstråk. Anledningar som framförs är att det är viktigt för välbefinnandet och för framtida invånare. Någon påpekar att robusta och gröna livsmiljöer anges som en utvecklingsinriktning i översiktsplanen och att hugga ner skog strider mot detta. En person ställer frågan om ekologisk analys har gjorts för översiktsplanen? Flera menar också att det finns för lite biologisk mångfald. Önskemål om tydliggörande av hur de svaga sambanden ska hanteras har framförts. Det pekas på att översiktsplanen medför en ökad exploatering och att det är viktigt att göra inventeringar som underlag till planeringen. Kompensationsåtgärder framförs som viktigt att beakta vid exploatering.

Planförslaget stödjer uppfattningen att det är av vikt att bevara sammanhängande grön infrastruktur och att utveckla gröna miljöer i samspel med bebyggelseutvecklingen.

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

Huvudinriktningen för planförslaget är att minimera ianspråktagande av ny mark samtidigt som de allmänna intressena tillgodoses. Bebyggelseutvecklingen koncentreras till goda kollektivtrafiklägen där det finns utbud av service och skolor i anslutning till befintlig bebyggelse.

Planförslaget betonar vikten av att gröna samband inte ska byggas bort samt att utformning och placering av bebyggelse ska ske så att gröna kilars funktion och värden bibehålls. Texter för Västra Sjudargården, Hällsboskogen och Eneby med flera uppdateras inför granskningen med en översiktlig beskrivning hur detta bör göras. Detta utreds vidare i det efterföljande planeringsskedet. I detaljplaneskedet tar kommunen ställning till vilka delar inom de skräfferade områdena som ska bevaras och vilka som kan utvecklas för exempelvis småhus.

Kommunen har annars en restriktiv hållning till ändrad markanvändning, med undantag för de områden som är utpekade för ändrad markanvändning i mark- och vattenanvändningskartan. I dessa områden bedöms ny bebyggelse utgöra ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

I framtagandet av en översiktsplan ska en strategisk miljöbedömning genomföras, där planförslagets miljökonsekvenser bedöms enligt miljöbalken. I detta ingår att konsekvensbeskriva förslagets påverkan på till exempel ekologiska samband. Miljöbedömningen för ÖP2022 sker parallellt med, och integrerat i, planprocessen. Sigtuna kommun har valt att utvidga bedömningen med en så kallad hållbarhetskonskvensbedömning som också inkluderar sociala och ekonomiska konsekvenser. Hållbarhetskonskvensbeskrivningen har samrätts tillsammans med planförslaget och revideras inför granskningen utifrån de förändringar som genomförs i planförslaget.

En person anser att det är synd att inte utnyttja kommunens mark mellan Märstavägen nr 8-10. Strandpromenaden slutar nu vid Färjestadsbron och sen finns inte någon allmänt tillgänglig vattenkontakt innan Munkholmen.

Kommunen tackar för förslaget. Det kan finnas som grund till fortsatt arbete och har förmedlats vidare till berörda avdelningar.

10.1.3 Värdefulla sammanhängande landområden för natur och friluftsliv

Länsstyrelsen påpekar att beteshävderna behöver stärkas i kommunen för att bevara naturvärden. Det gäller även i de i dag bevarade beteshävdade områdena Skepptuna, Lunda och Vidbo.

Betets betydelse för naturvärden och ekosystemtjänster som en ökad biologisk mångfald lyfts i planförslaget under bland annat utvecklingsinriktning "Mångsidig blandstad och levande landsbygd" samt i text och med en riktad planeringsinriktning under avsnitt "Grönstruktur".

Försvarsmakten vill att planförslaget undviker att beskriva Rosersbergs övningsfält i termer av friluftsområde. Incidenter har inträffat. Försvarsmakten kommer i framtiden dessutom behöva använda sina övningsfält mer.

Planförslagets mark- och vattenanvändningskarta förtydligas angående detta inför granskningen.

Friluftsfrämjande undrar vilka utvecklingsplaner som finns för Upplandsleden.

Kommunen ser behovet för ytterligare utveckling men i dagsläget finns inget sådant uppdrag.

En person anser att översiktsplanen hänvisar till höga naturvärden på flertalet platser och ifrågasätter om det verkligen är det. Personen hänvisar till att Skogsstyrelsen och Länsstyrelsen uppger att det inte är höga naturvärden i till exempel Charlottenbergsområdet. Samma sak gäller översiktsplanens och Länsstyrelsens utpekande av värdefull jordbruksmark.

De statliga myndigheterna kan utse kultur- och naturområden som är unika och värdefulla ur ett regionalt eller statligt intresse. Dessutom genomför även kommunen egna inventeringar där natur- och kulturmiljöer kan klassificeras som höga ur ett kommunalt perspektiv.

Planförslaget använder i kartan för utvecklingsinriktningar samt i kapitlet "Arbete och näringsliv" det som betecknas som särskilt värdefulla jordbrukslandskap. Begreppet innefattar större sammanhängande kärnområden där höga natur- och kulturvärden sammanfaller i jordbrukslandskapet. Informationen är hämtad ur det senaste planeringsunderlag som kommunen tagit fram: "Jordbruksmark i den fysiska planeringen" från 2017. Där går det också att läsa mer om hur arbetet har gått till och vilka avvägningar som har gjorts för att identifiera det särskilt värdefulla jordbrukslandskapet.

En person ifrågasätter varför ett radhusområde i Sigtuna inkluderas i någon form av helhetsområde för natur och friluftsliv. En annan person anser att nybyggnation inte ska ske på åkermark, den behövs för matproduktion.

Planförslaget intar en restriktiv hållning till bebyggelse på natur- och jordbruksmark och har minskat antalet områden som tar jordbruksmark i anspråk jämfört med gällande översiktsplan ÖP2014. I de områden som ändå berör jordbruksmark bedöms ny bebyggelse utgöra ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. I planförslaget görs inför granskningen dessutom revideringar avseende område för sammanhängande bostadsbebyggelse i Eneby, där ytan minskas, och norr om Aspvägen, där hela området tas bort.

10.2. Lagskyddade områden

Flera synpunkter rör förkortningen ESKO samt frågor om innebörden av de olika kartlagren för gröstruktur, regional gröstruktur, sammanhängande område för natur- och friluftslivet med fler.

Bland annat menar miljöpartiet att samtliga kartor för blå- och gröstruktur är för otydliga och att förklaring om vad ESKO innebär för planeringen saknas. MP menar också att kartunderlag för blåstruktur saknas samt att miljöer som bör skyddas för natur- och friluftsliv inte är redovisade. Trafikverket saknar blåstrukturen på Mark- och vattenanvändningskartan.

Planförslaget revideras så att förkortningen för ESKO skrivs ut i kartor och i text. Likaså förtydligas i text vad utpekandet innebär för den fysiska planeringen under avsnittet "ESKO- ekologiskt känsliga områden" i kapitlet "Andra värden".

Planförslaget visar blåstruktur samt miljöer som skyddas för natur och friluftsliv. Blåstrukturen redovisas i den tryckta pdf:en i kartan som tillhör Grön infrastruktur. Större vatten som Fysingen, Mälaren och Garnsviken redovisas i Mark- och vattenanvändningskartan och i kartan för utvecklingsinriktning. Teckenförklaringen i kartan för utvecklingsinriktning kompletteras för att förtydliga vilken innebörd de olika utpekandena, lagren och kartsymbolerna har.

I den digitala versionen av planförslaget kan alla dessa lager tändas samtidigt. Likaså läggs en länk till i den digitala versionen av planförslaget till kartlager för kommunens vattenplan. Förhoppningen är att det kan underlätta för läsaren att det i den digitala versionen går att tända och släcka ett lager i taget.

Swedavia är mån om att ha en dialog om ESKO på sin mark. De ställer sig också lite frågande till den ESKO-buffert som finns på mark som utpekats för verksamheter i planförslaget.

Två privatpersoner anser att användningen av ESKO ska ses över och uppger att det finns oegentligheter kring Garnsviken. De förklarar att bebyggelsen i Charlottenberg (öster om Garnsviken) ligger inom Garnsviken-Haga i översiktsplanen, vilket inte stämmer och hänvisar till att Haga socken är på västra sidan av Garnsviken. Sigtuna kommun använder ESKO i större utsträckning än andra kommuner och det påverkar markägare i stor utsträckning.

Planförslaget har som grund de gällande utpekandena av ESKO i översiktsplan 2014 och de värden som är viktiga att ta hänsyn till vid framtida utveckling, där ESKO är ett av många. ESKO visar helhetsområden med höga naturvärden men också spridningsstråk. En precisering av områdena finns också i kommunens rapport "Ekologiskt särskilt känsliga områden" från 2016. En förtydligande text har lagts till i kapitlet "Andra värden" under avsnittet "ESKO- ekologiskt känsliga områden" vad utpekandet innebär för den fysiska planeringen.

Helhetsområden för höga naturvärden och spridningsstråk är inte sockenindelade. Haga synliggörs dock på västra sidan Garnsviken i översiktsplanens tillhörande kartor.

10.3. Blåstruktur

Planförslagets sätt att beskriva vattenfrågor har på grund av dispositionen skapat viss frustration. Boverkets modell för Översiktsplaner 2.1 har gjort att innehållet för vattenfrågor är svåra att överblicka. Till exempel saknar Miljöpartiet ett eget vattenavsnitt och önskar att översiktsplanen kompletteras med ett framåtsyftande sådant.

Kommunen upplever att vattenfrågorna har varit svåra att ta till sig för läsarna eftersom de finns utspridda i så många olika sammanhang. Planförslaget följer dock Boverkets disposition i modell för Översiktsplaner 2.1.

Förhoppningen är ändå att fördelarna med modellen och digitalisering av översiktsplanen ska överväga. Därför är även fortsättningsvis målsättningen i planförslaget att information inte ska upprepas i olika delar av översiktsplanen. Lagtext eller sådant som redan är beslutat i andra gällande styrdokument, riktlinjer eller planeringsunderlag ska undvikas i löpande text. I den digitala versionen av planförslaget länkas i stället till hemsidor eller kartlager från andra myndigheter och i den utskrivna versionen ges hänvisningar.

Kommunen vill dock understryka att de styrdokument som planförslaget hänvisar eller länkar till i planeringsinriktningar är inarbetade och att planförslagets intentioner för hållbar fysisk planering stödjer exempelvis Vattenplan och VA-plan. Däremot upprepas inte innehållet i andra styrdokument i planförslaget.

Planförslaget prioriterar och värderar vattenfrågor högt och för att tillmötesgå de synpunkter som inkommit görs ett antal tillägg och revideringar till granskningen. I enlighet med modellens uppdelning finns även synpunkterna och svaren utspridda under olika rubriker:

4.1 Översiktsplanens struktur

4.6 Hållbarhetsmål för fysisk planering

6 Geografiska områden

10 Grön infrastruktur

10.2 Lagskyddade områden

13.2 Vatten och avloppssystem

13.3 Dricksvatten

13.5 Vattenförsörjning

14.1 Anpassning till förändrat klimat

14.2.2 Förorenad mark och vatten

15 Regionala och mellankommunala intressen

16.2 Intresseområde för vattenförsörjning

16.4.1 Miljökvalitetsnormer för vatten

16.4.2 Strandskydd

16.4.3 Vattenskyddsområde

17 Planeringsunderlag

10.3.1 Värdefulla sammanhängande vattenområden för natur och friluftsliv

Miljöpartiet saknar en helhetsbild av, samt en strategi för vattenkvalitet i sjöar och vattendrag. De önskar att planförslaget kompletteras med en översiktlig beskrivning och kartläggning över tillståndet i kommunens sjöar och vattendrag i förhållande till miljökvalitetsnormer och effekterna av de sammanlagda exploateringar som föreslås. Vidare anser Miljöpartiet att översiktsplanen ska redovisa att lokala kommunala åtgärdsplaner för varje vattenförekomst ska tas fram.

Planförslaget beskriver att gällande miljökvalitetsnormer för vatten ska utgöra grund för planer och beslut. Vattenplanering sker med helhetssyn och utifrån avrinningsområden. Planeringen ska skydda eller utveckla de gröna och blåa samband som är av regional och lokal betydelse. Likaså beskriver planförslaget i text under avsnitt "MKN för vatten" vattenkvalitet och status i sjöar och vattendrag samt hur samverkan sker över kommungränserna i syfte att förbättra vattnets status.

Kommunens vattenplan är en bas för blåstrukturfrågorna i översiktlig fysisk planering och fungerar som ett verktyg för att uppfylla miljökvalitetsnormer för vatten såväl som andra nationella, regionala och kommunala miljömål. På sidan 22-25 i Vattenplanen beskrivs ett antal åtgärdsbehov och att helhetssyn krävs utifrån recipient och avrinningsområde.

I planeringsinriktningar för Blåstruktur förtydligas till granskningen det inledande ställningstagandet ytterligare: "Vattenplanering ska ske med helhetssyn utifrån avrinningsområden och med ett tydligt recipientperspektiv. Kommunens vattenplan och dagvattenpolicy samt kommande dagvattenplan är verktyg som tillsammans med lokala åtgärdsprogram beskriver riktlinjer för utveckling och hantering av vattenmiljöer i fysisk planering."

Planförslaget förtydligas till granskningen med text om att mer information om vattenförekomsternas status, miljöproblem samt möjliga åtgärder finns i kommunens Vattenplan samt i VISS (VattenInformationSystem Sverige- databas).

Planförslaget revideras till granskningen så att Sigtuna kommuns vattenplans lager syns i den digitala kartan, liksom relevanta kartlager med statusbedömning ur VISS (VattenInformationSystem Sverige) databas.

Likaså adderas en förklarande text i avsnitt "Så här läser du planförslaget" om att det i den digitala versionen finns något fler kartlager med information som inte inrymts i den tryckta versionen, särskilt rörande vattenplaneringen.

Till granskningen läggs också en förklarande text till om vad vattenplanen innebär:

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

Mälaren

Norrvatten vill att planförslaget beskriver Östra Mälaren som nationellt riksintresse för dricksvattenförsörjning enligt 2 kap 8§ miljöbalken. Norrvatten förhåller sig restriktivt till anläggningar och verksamheter som kan påverka grundvatten och omfattande försiktighetsåtgärder behöver vidtas för att skydda vattentäkten vid verksamhet inom tillrinningsområdet.

Planförslaget revideras till granskningen med en förtydligande text under avsnittet "Mälaren" om att Mälaren är kommunens slutrecipient för ytvatten och det är av största vikt att i all fysisk planering arbeta strukturerat och målinriktat för att inte påverka Mälarens status negativt.

Eftersom riksintresseområdet för Östra Mälaren inte ligger inom kommunens gränser tas det inte upp under i kapitlet "Riksintressen", men en förtydligande text läggs till under avsnitt "Mälaren" att nedströms utanför kommungränsen ligger vattenskyddsområdet Östra Mälaren. Syftet med vattenskyddsområdet är att bevara en god kvalitet på råvattnet i flera ytvattentäkter inom Östra Mälaren så som exempelvis vid Görvåln. Huvudman för vattenverket vid Görvåln är Kommunalförbundet Norrvatten.

Märstaån

Naturskyddsföreningen påpekar att en plan för Märstaåns framtid gällande övergödning, miljögifter och framtida dragning öster om järnvägsstationen behöver tas fram i närtid. Flera privatpersoner framhåller att Märstaån redan idag är hårt belastad och inte klarar av att mer bebyggelse ansluts och att kommunen ska verka för att minska miljöpåverkan på Märstaån.

Problematiken kring Märstaån beskrivs under avsnitt "Märstaån" samt i planeringsinriktningar för Blåstruktur, under "Mellankommunala frågor" och "MKN för vatten".

Kommunen delar uppfattningen om att det är av stor vikt att minska miljöpåverkan på vattenförekomsterna i kommunen, så som Märstaån och Oxundaån. De flesta vatten i Sigtuna kommun rinner igenom flera kommuner och det är därför av stor vikt avseende miljö kvalitetsnormer för vatten att samverka med grannkommuner och lokala aktörer. Sigtuna kommun ingår därför i olika samverkansgrupper och vattenråd för att förbättra vattenkvalité samt bevara växt och djurliv i de olika vattenförekomsterna. Vid framtida planläggning är det även av vikt att ta hänsyn till omkringliggande natur- och kulturmiljöer, så som vattenområden, naturområden och vandringsleder, för att minimera omgivningspåverkan.

Planförslaget revideras till granskningen med tillägg under avsnitt "Förorenad mark och vatten" som beskriver att PFAS är ett betydande problem i Märstaån och att effekterna av klimatförändringar i flöde och grundvattennivåer måste uppmärksammas eftersom de kan leda till ökad rörligheten hos föroreningarna. (PFAS är ett samlingsnamn för flera föroreningar, varav några är mycket skadliga för hälsan och naturen.)

Planförslaget revideras också till granskningen med ett tillägg under avsnitt "geoteknik och skredrisker" att sträckor längst Märstaån och dess biflöde har stora erosionsproblem.

Detaljerade uppdrag till andra enheter eller förvaltningar sker i annan ordning.

Stockholmsåsen

Länsstyrelsen och Norrvatten efterfrågar hänvisningar till den regionala vattenförsörjningsplanen.

Till granskningen revideras denna rubrik till "Stockholmsåsen och Fysingen" och texten omarbetas så att reservvattentäckernas regionala värde samt dess utmaningar och skydd tydligare framgår.

11. Kulturmiljö

11.1. Definitioner

Bygg- och miljönämnden saknar beskrivning för ”Kulturhistorisk värdefull bebyggelsegrupp”. Här efterfrågar förvaltningen vägledning för hur man tänker kring exploatering i eller kring dessa bebyggelsegrupper.

Definitionerna i kartan kommer från Kulturmiljöprogram för Sigtuna kommun. Bebyggelsegrupp är de enstaka hus eller grupp av hus som ligger utanför utpekade helhetsmiljöer och närmiljöer men ändå utpekade som så värdefulla att de bör uppmärksammas. De beskrivs i en särskild förteckning, förvarad på Sigtuna museum, och ska tillsammans ge läsbarhet och upplevelse av kulturminnets art och betydelse. I kommande kulturmiljöarbete kan ytterligare vägledning arbetas in och kommunens ställningstaganden tydliggöras.

11.2. Sigtuna

Sigtuna museum & art saknar beskrivningen av Sigtunas helhet. Nu lyfts endast Bevarande- och förnyelseprogrammet och enstaka exempel.

Planförslaget hänvisar till Kulturminnesprogrammet från 1985 och det uppdrag som finns för att ta fram ett nytt program för Sigtuna kommun.

11.3. Märsta

Sigtuna museum & art har lagt märke till att Sigtuna, Märsta, Rosersberg och landsbygd nämns under kulturmiljö men Arlanda saknas. Den första bebyggelsen av Arlanda är en viktig kulturhistorisk berättelse om vår kommun.

Planförslaget revideras inför granskningen med en kompletterande kulturhistorisk text om Arlanda.

11.4. Rosersberg

Sigtuna museum & art konstaterar att kulturmiljöerna i Rosersberg inte omnämns. Hänvisning till planerna för *Mer Rosersberg!* Där nämns bland annat att Rosersbergs slott är förklarat som byggnadsminne, och i dess närhet finns ytterligare 13 byggnadsminnen. Området är rikt på fornlämningar och parken är ett mycket välanvänt och omtyckt rekreativsområde.

Planförslaget revideras inför granskningen med kompletterande text läggs om kulturmiljöer i Rosersberg i kapitlet ”Kulturmiljö” och i planeringsinriktning under geografiska områden, Rosersberg.

11.5. Kulturmiljöprogram

Länsstyrelsen, Stockholms läns museum (flera myndigheter) har påpekat att kommunens kulturmiljöprogram är ålderstiget och att kommunen behöver ta fram ett modernt och vägledande kulturmiljöprogram som bättre stöttar efterföljande detaljplanering och lovgivning. Stockholms läns museum betonar att sedan 1980-talet har frågor om människans inverkan och samspel med landskapet, biologiska kulturarvet och betydelsen av historisk markanvändning kommit mycket längre.

Ett uppdrag har formulerats i kommunens Mål och budget 2022-2024 om att ta fram ett kulturmiljöprogram. Igångsättning förväntas ske under 2022-23.

11.5.1 Lokala kulturmiljövärden och fornlämningar

Länsstyrelsen saknar planeringsinriktningar för hur kulturhistoriska värden ska värnas och utvecklas under avsnitten Sigtuna, Märsta, Rosersberg och Landsbygd. Kommunen ska förtydliga hur fornlämningar hanteras i planeringen. Översiktsplanen bör kompletteras med karta över fornlämningarna i kommunen.

Planeringsinriktningarna för kulturmiljö beskriv i slutet av kapitlet "Kulturmiljövård" och är allmänt hållna för att täcka hela kommunens geografiska yta. De ska gälla vid lovgivning och vid planhandläggning. Planförslaget kompletteras inför granskningen med planeringsinriktningar för landsbygdens servicenoder i "Geografiska områden". Kompletterande text läggs även till om fornlämningar i planeringen. För detaljerad karta hänvisas till digitala översiktsplanen. Preciseringar kommer att tas fram i ett nytt kulturmiljöprogram.

12. Trafik och mobilitet

12.1. Ett utvecklat och hållbart trafiksystem

Trafikverket, Länsstyrelsen, region Stockholm, Swedavia och Arlandastad Group uppger att planförslaget beskriver viktiga och korrekta åtgärder inom regionala stadskärnan. Länsstyrelsen beskriver i sitt yttrande att RUFSS 2050 har betydelse för mellankommunal samordning. RUFSS ska vägleda för beslut om översiktsplanen som ska ta hänsyn till och samordnas med regionala utvecklingsstrategin, länsplan för regional transportinfrastruktur, trafikförsörjningsprogram och kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning, samt nationella och andra regionala och kommunala mål, planer och program av betydelse för hållbar utveckling i länet (7 kap 3§ PBL). RUFSS samspelar med Trafikverkets basprognos för 2040. Det är vidare viktigt att planförslaget klarlägger om den föreslagna exploateringsgraden motsvarar markanvändning i TrV Basprognos 2040 samt om behov av investeringar i vägnätet motsvarar beslutade investeringar i nationell plan och länstransportplan. Detta ger förutsättning för riskbedömningen av eventuell försämring av funktionen av omkringliggande nationella och regionala vägnätet. Det skulle även bidra till förståelse hur planförslaget skiljer sig från bebyggelsestrukturen i RUFSS 2050 och beslut i Länstransportplanen och nationella infrastrukturplanen.

Därför menar Länsstyrelsen att det vore en fördel om planförslaget redovisar vilket behov av investeringar som genereras av utvecklingen av befintliga och beslutade trafikåtgärder. Särskilt gäller detta inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Det vore också bra om det av planförslaget framgår vilka åtgärder som är beslutade, planerade men inte finansierade respektive önskvärda. En strategi behövs för stegvis utveckling av transportsystemen i kommunen och regionala stadskärnan i takt med berörda parter.

Swedavia trycker på att trafikanalysen som samarbetet Airport city Stockholm låtit göra måste färdigställas innan åtgärder kan beskrivas noggrannare i planförslaget.

Under arbetet med att ta fram en trafikanalys för Regionala stadskärnan har det visat sig att Trafikverkets basprognos innehåller problematiska grunddata. Kommunens bedömning är därför att basprognosen och utvecklingsinriktningen för regionala stadskärnan behöver utredas vidare. Horisontåret för planförslaget ligger fast vid 2035. Planförslaget lägger grunden för kontinuerlig planering vilket gör att myndigheternas prognoser kan arbetas in i översiktsplaneringen mer följsamt än tidigare. Utvecklingsinriktningarna som slagits fast i och med planförslaget, ska visa kommunens inriktning för planeringen men gör inte kvantifieringar för antalet bostäder eller för andra sektorer såsom andel kollektivtrafikresande etc. Det är i efterföljande

planering och i dialog med myndigheterna som mätbara mål sätts upp och åtgärder för att uppnå dem beskrivs.

Kommunen fortsätter planeringen i dialog med berörda parter via formella processer och i samtal med parter som planerar och finansierar utvecklingen i regionala stadskärnan. Planförslaget har fångat upp ambitionerna och planeringsinriktningarna i kommunens trafikstrategi i samtliga utvecklingsinriktningar”.

Trafikverket trycker kraftigt på att kommande detaljplaner måste föregås av nödvändiga infrastrukturåtgärder. Exploateringen bör inte påverka tillgänglighet, kapacitetsbrist och framkomlighetsproblem på befintligt vägnät. Swedavia noterar att samtidigt som studier pågår, driver kommunen flera detaljplaner i området där flera åtgärder hanteras som givna förutsättningar.

Planförslaget innehåller de strategier som ska hjälpa kommunen att möta framtida behov och förväntningar. Planförslaget är ett inlägg i processen att arbeta fram vilka åtgärder som skulle vara önskvärda och de beskrevs redan i gällande översiktsplan ÖP2014. Infrastrukturåtgärder är även nödvändiga för Arlandas expansion och för de funktioner som Arlanda behöver. Bedömningen att andelen kollektivtrafikresor ökar om möjligheten att åka kollektivt ökar. Samtidigt måste den redan idag otillfredsställande trafiksituationen få en lösning, både för lokaltrafiken men framförallt regionaltrafiken. Det är frågor som regionen, myndigheterna och kommunen måste lösa i samarbete.

Arlandakommunerna, det vill säga Knivsta, Vallentuna, Upplands Väsby och Sigtuna kommuner i samarbete, önskar att samarbetet lyfts tydligare. Det pågår ett gemensamt arbete att få till förbättrad infrastruktur och trafikering kring Arlanda, och det stärker planförslagets önskemål att fler instanser önskar se samma utveckling. Vallentuna kommun uppger även att inriktningarna för den regionala stadskärnan innebär ytterligare ett steg i Arlandakommunernas ambitioner.

Åtgärderna som beskrivs är gemensamma för Arlandakommunerna och samarbetet Airport city Stockholm. Planförslaget tar upp åtgärder och förslag som bedöms förbättra Arlandas funktioner genom att stärka trafikapparaten i hela regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Trafikfrågorna i och kring Arlanda beskrivs i utvecklingsinriktningen Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem. Utöver det beskrivs kärnan under geografiska beskrivningar under ett eget avsnitt i kapitlet ”Trafik och mobilitet”.

Regionala samarbeten nämns också under kapitlet ”Regionala och mellankommunala intressen.”

Trafikverket, Jernhusen, Trains&Tracks och Arlandagroup tar på olika sätt upp behovet av en tågdepå i närheten av Odensala. Flera aktörer samt Socialdemokraterna önskar att Norra böjen åter läggs in i översiktsplanen. Flera placeringar har föreslagits. Depåer behövs och på denna plats skulle den ligga bra till på sträckningen mellan Uppsala och Stockholm och innebära en rad fördelar för godstransporter, persontrafikering Märsta-Arlanda, ökad turtäthet. Trains & tracks beskriver hur tåguppställningsplats här skulle avlasta Hagalund, och därmed vara en förutsättning för utökad turtäthet Märsta-Stockholm

Kommunens inställning är att denna lösning inte ska placeras i Odensala. Där finns stora kulturmiljövärden som tills för ett år sen var ett riksintressant område för kulturmiljövärden. Värdena kvarstår även om utnämningen dragits in. Kommunen betraktar också området som ett framtida utbyggnadsområde för bostäder, om miljötillståndet för Arlanda skulle förändras i framtiden med avseende på buller och lågfartsflyg. Odensala har också tidigare diskuterats som ett stationsläge för Ostkustbanan. Ställningstagande är därför som tidigare, att Norra böjen ska utgå och att detta inte är en plats för tågdepå eller serviceanläggning för tågtrafiken. Däremot kommer en utredning om lämplig plats för tåguppställning att genomföras.

Alla logistikfunktioner för tåg ska samlas till TEN-T-kombiterminalen i Rosersberg och inte spridas ut på olika platser i kommunen. Pendeltågens turtäthet löses inom ramen för den pågående planeringen för Märsta station. Norra böjen läggs inte till i planförslaget i karta eller löpande text.

Miljöpartiet välkomnar att planförslaget föreslår en utbyggnad och upprustning av Märsta station men önskar dock att skrivningarna om hur kommunen kan gynna mer hållbara transportmedel blir mindre vaga och mer detaljerade. Miljöpartiet anser att framtidens transportinfrastruktur ska planeras utifrån minskad bil- och flygtrafik samt skapa bättre möjligheter för kollektivtrafik, samåkning och gång- och cykeltrafik.

Planförslaget slår fast att planeringen ska utgå från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel så att transporternas påverkan på miljö och klimat minskar. Huvudinriktningen är att bygga vid stationerna och kollektivtrafiknära samt att förenkla byten mellan trafikslag. Detta stödjer en utveckling med minskad persontrafik, hållbar godstrafik samt bättre möjligheter för kollektivtrafik, samåkning och gång- och cykeltrafik. Planförslaget bygger på gällande översiktsplan 2014 men har gjort ytterligare prioriteringar som ger förutsättningar för en mindre utspridd bebyggelseutveckling.

Planförslaget detaljerar vidare i utvecklingsinriktning "Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem" och Kapitel "Trafik och mobilitet" flera infrastruktursatsningar så som ombyggd Märsta station för ökad trivsel och ökad turtäthet, att skapa god kollektivtrafik i Arlandastad, satsning på snabbt och gent kollektivtrafikstråk Märsta-Arlanda, förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik på väg 263 och trafiksäkra busshållplatser, nya regionala cykelstråk och ett biljettsystem som är kompatibelt mellan Uppsala och Stockholms lokaltrafik. Att skrivningarna i några fall inte är definitiva härrör från att kommunen själv inte råder över alla omständigheter, som exempelvis den statliga väg 263.

Miljöpartiet vill att planförslaget detaljeras med beskrivningar av kopplingen mellan kommunens klimatmål och inriktningarna för transportinfrastruktur, att ny eller utökad infrastruktur som gynnar biltrafik undviks, att inga genomfartsleder ska byggas i tätorterna.

Planförslaget pekar inte ut några nya genomfartsleder i tätorterna. Planförslaget slår fast att planeringen ska utgå från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel så att transporternas påverkan på miljö och klimat minskar. Delar av väginfrastrukturen, exempelvis väg 263 behöver förbättras. För ytterligare kopplingar mellan transportinfrastruktur och kommunens klimatmål samt riktlinjer så som Plan för Klimatsmart Sigtuna, se vidare samrådssoar under punkt 4.6 Hållbarhetsmål för fysisk planering samt 4.5 Sigtuna kommun i regionen och världen.

Ett önskemål från privatperson är att se till att översiktsplanen överensstämmer med nationella mål och miljötank för hållbara städer, till exempel genom förbättrade kollektivtrafikförbindelser mellan Sigtuna stad och Märsta station och anläggande av snabbcykelbanor. Det framförs även att området öster om Märsta station är populärt för gång och löpning, varför det inte bör byggas fler bilvägar där. Det pekas på att utökad genomfartstrafik påverkar både boende idag men även framtida generationer på flera sätt. Flera synpunkter handlar om att nybyggnation innebär ökad trafik som i sin tur medför stor risk för ökat buller. Miljöpartiet påtalar också trafikens negativa påverkan på luftkvalitet och ljudmiljöer och saknar ambitioner i översiktsplanen för att förbättra luft- och ljudmiljöer och vill att planen detaljeras med redovisningar av till exempel fler gång- och cykelbroar, överdäckning av vägar, ekodukter med mera.

Planförslaget utgår från tre utvecklingsinriktningar som genomsyrar hela dokumentet. Dessa tre är "Mångsidig blandstad och levande landsbygd", "Attraktiva och

klimate-smarta trafiksystem” samt ”Robusta och gröna livsmiljöer”. Förbättrade kollektivtrafikförbindelser samt regionala cykelförbindelser i nämnda stråk ingår och beskrivs i planförslaget. Planeringsinriktningar och förtydligande text finns också i kapitlen Trafik och mobilitet och Regionala och mellankommunala intressen, samt under respektive geografiskt område.

I Sigtuna kommun ska det vara enkelt och bekvämt att resa hållbart. Med en växande befolkning och många nya arbetsplatser i kommunen är det en strategiskt mycket viktig kapacitetsfråga att Märsta station omvandlas till en funktionell och modern bytespunkt.

Utvecklingen och omvandlingen av Märsta station till en funktionell och modern bytespunkt medför behov av att anlägga en bro i Aspvägens förlängning. I planarbetet med Aspvägens förlängning och Nya Märsta station kommer samtliga korsningar över järnvägen i Märsta tätort ses över, med målsättningen att det enbart ska finnas planskilda passager. Inom ramen för detaljplanarbetet kommer det finnas tillfälle för allmänheten att lämna sina synpunkter.

Bullerpåverkan från trafik beskrivs under kapitlet ”Hälsa och säkerhet”. Planförslaget revideras inför granskningen avseende planeringsinriktningarna för att ytterligare förtydliga att rådande bullerförordning ska följas vid nybyggnation.

Inom kommunen finns inga platser där miljö kvalitetsnormerna för luft eller partiklar överskrids idag eller förväntas göra det som en konsekvens av översiktsplanens inriktning. Planeringen utgår från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel så att transporternas påverkan på miljö och klimat minskar.

12.2. Kollektivtrafik

Region Stockholm stöder att utveckling i kommunen ska utgå från Märsta station. För att kunna öka kollektivtrafikandelen i motsvarande grad, behöver bussdepån öster om stationen säkras och byggas ut. Föreslagen expansion öster om Märsta station begränsar verksamheten.

Behovet av bussdepå borde kunna lösas utan att exakt denna plats reserveras för uppställning av kollektivtrafik. Frågan aktualiseras vid detaljplaneskedet.

Swedavia har föreslagit en sydligare dragning av det direkta kommunikationsstråket Arlanda-Märsta. En station föreslås i närheten av Måbyavfarten.

Kommunikationsstråket ska ses symboliskt, något exakt läge har inte utretts. Sträckningsförslaget och stationsförslaget i Swedavias yttrande kan vara en utgångspunkt för diskussion om funktioner och ändamål för kommunikationsstråket i området. Syftet med kommunikationsstråket är att det ska fungera över dygnets timmar och vara en tidseffektiv resa mellan Märsta och Arlanda. Detta stråk är en av de prioriterade åtgärderna som ska förbättra trafiken inom den regionala stadskärnan. Observera att planförslaget inte preciserar trafikslag, sträckan kan trafikeras av buss och i framtiden eventuellt av tåg eller andra lösningar.

Håbo kommun menar att väg 263 är en mycket viktig sammankopplande länk mellan Mälardalsregionen med nordvästra Stockholms län. Ihop med väg 812 och väg 269 är det Håbos primära koppling till Arlanda. Därför är det positivt för Håbo att Sigtuna kommun lyfter behovet av trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 263. Observera att buss 579 Bålsta-Arlanda, via Sigtuna och Märsta är den enda kollektivtrafiken mellan Håbo och Sigtuna kommuner. Planförslaget kan gärna förlänga det förespråkade stråket till Upplands-Bro även till Håbo, framför allt Bålsta i det sammanhanget.

Planförslaget nämner i utvecklingsinriktning ”Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem” vikten av att förbättra framkomligheten längs väg 263. En av de storregionala orsakerna är just åtkomsten till Arlanda från kommunerna norr om Mälaren. Eftersom åtgärderna samtidigt skulle gynna framkomligheten mellan Sigtuna,

Märsta och Arlanda samt trafiksäkerhet och trygghet på lokal nivå, omnämns åtgärderna i översiktsplanen som lokala åtgärder.

Många samrådsyttranden från privatpersoner handlar om Märsta station. Flera är positiva till förslaget. En person önskar att den redan skulle varit ombyggd. Det framförs som viktigt att få till en säker övergång över spåren vid ombyggnation av stationen och att ombyggnationen sker på ett genomtänkt sätt.

I Sigtuna kommun ska det vara enkelt att resa hållbart. För att öka andelen kollektivtrafikresande behöver kollektivtrafiken vara enkel och bekväm. Kommunen delar uppfattningen om att övergången över spåren måste ske på ett säkert och gent sätt. Märsta station behöver moderniseras och byggas ut så att trafiksystemet motsvarar kommunens tillväxt. I samverkan med berörda aktörer verkar kommunen för att Märsta station ska omvandlas till en regional bytespunkt med smidig omstigning mellan trafikslagen och hög tillgänglighet till regionen.

Några personer anser att trafik inte ska ledas genom Aspvägen och heller inte att den planskilda korsningen ska ligga i anslutning till Aspvägen. En person framför önskemål om att se till att det finns fler övergångar i öst-västlig riktning. En person föreslår även att biltrafiken bör styras söderut till befintlig planskild korsning och att korsningen till Måbyleden förbättras.

Utvecklingen och omvandlingen av Märsta station till en funktionell och modern bytespunkt medför behov av att anlägga en bro i Aspvägens förlängning. Genom att större andel av biltrafiken leds via Aspvägen och Måbyleden kan trafik förbi stationen främst bestå av gång, cykel och kollektivtrafik. I planarbetet med Aspvägens förlängning och Nya Märsta station kommer samtliga korsningar över järnvägen i Märsta tätort ses över, med målsättningen att det enbart ska finnas planskilda passager. Inom ramen för detaljplanearbetet kommer det finnas tillfälle för allmänheten att lämna sina synpunkter.

En person tycker inte att kommunen ska planera för pendling med bil, utan istället se över bussförbindelserna. Flera förslag på åtgärder för nya spåranläggningar framförs också: anläggning för kollektivtrafik i Krogsta, utbyggnad av fyrspar från Skavstaby till ny station i Arlandastad och spårtaxi mellan Sigtuna och Arlanda för att minska framtida bilberoende. Önskemål framförs om direktbussar till Uppsala och Upplands Väsby från Märsta och att utöka busstrafik mellan Kimsta och Märsta respektive mot Rosersberg. En person framhåller vikten av att inkludera Sigtuna som en nod och mångfunktionell stadskärna och att Sigtuna bör inkluderas i en öst-västlig spårbunden trafiklösning med möjlighet till förlängning västerut mot Bålsta. Ett önskemål om att återuppta tanken på att binda ihop Mäljarbanan med Ostkustbanan via en station i Kista tas också upp.

Planförslaget stöder uppfattningen om att andelen kollektivtrafikresenärer behöver ökas och att kollektivtrafiken därför måste vara snabb, gen och enkel. Kommunen samverkar med berörda aktörer så som Trafikverket och Region Stockholm för att öka andelen resenärer med kollektivtrafik. I planförslaget redovisas de prioriterade åtgärdsförslagen. Kommunen tackar för övriga idéer.

Ett par personer framför att översiktsplanen inte redovisar de olika alternativ som finns för Roslagsbanans sträckning och att inritat område går rakt över befintlig bostadsbebyggelse.

Då det finns flera alternativa sträckningar har kommunen valt att visa en spårkorridor för Roslagsbanan. Sträckningen i kartan är till för att illustrera inom vilket område som det eventuellt kan bli aktuellt med utredningar för framtida spårtrafik. Hela ytan kommer inte tas i anspråk.

12.2.1 Hållplatsläge öster om Märsta station

Swedavia undrar över ordet att hållplatsläge nämns, och att det är oklart vilket trafikslag som avses. Swedavia ser positivt på kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk Märsta-Arlanda.

Tanken är att ett tidseffektivt kollektivtrafikstråk mot Arlanda gynnas av att det utgår från östra sidan om stationen.

12.2.2 Förlängning av Roslagsbanan

Region Stockholm betonar att det saknas beslut eller finansiering av förlängd Roslagsbanan.

Kommunen ser Roslagsbanans förlängning som svaret på flera aspekter av trafikbehovet i norra Storstockholm. Dagens utbud av kollektivtrafikutbud räcker inte riktigt till i rusningstrafik, E4:ans andel persontransporter behöver minska och kollektivtrafikandelen öka. Det finns också ett mål om att de regionala stadskärnorna ska kunna nås inom en timme för att bilda ett sammanhängande nät. Idag nås Arlanda kollektivt endast via en länk, Arlandabanan. Det är ett sårbart system vid extraordinära händelser.

Dessa faktorer och svårigheter kan inte uppnås eller lösas om inte Roslagsbanan byggs ut. Planförslaget väljer att fortsätta markera var Roslagsbanan skulle kunna gå som ett ställningstagande om hur viktig denna länk är, regionalt och även nationellt.

Swedavia har utrett vilka möjligheter till rumslig placering av Roslagsbanan som finns i flygplatsens närhet. Utrymmet är mycket snävt och kräver att korridoren inte överstiger 15 meter, samt placeras på det sätt som Swedavia visar. Swedavia redovisar också en ny dragning av Roslagsbanan i sydligare läge än vad samrådsförslaget redovisar.

Kommunen ser Swedavias förslag som ett inspel i samarbetet kring Arlanda Airport City där det bör diskuteras vidare. Bedömningen är att Swedavias förslag inte motsägs av planförslagens markanvändning. Den spårkorridor för Roslagsbanan som lyfts in i planförslaget har tagits fram av Nordostkommunerna. Trafikverket saknar uppdrag att utreda uppdraget vidare, men det hindrar ju inte att diskussionen fortgår mellan parterna. Fördelarna med en kombinerad station för Roslagsbanan och Arlandabanan vore mycket stora för regionen och flygplatsen.

Swedavia menar att Roslagsbanan inte kan dras fram till Märsta station utan ordentliga utredningar, så att kopplingar säkerställs till existerande och framtida verksamheter inom Arlanda.

Planförslaget uppger att Roslagsbanan ska dras fram till Arlanda och preciserar inte vilket trafikslag det skulle kunna röra sig om mellan Arlanda och Märsta. Budskapet är att det behövs en tidseffektiv och lättanvänd kommunikation mellan Märsta och Arlanda exempelvis direkttrafik med buss eller samarbete med Arlandas terminalbussar eller andra liknande samarbeten.

Vallentuna kommun anser att det är positivt att förlängningen av Roslagsbanan har markerats i mark- och vattenanvändningskartan.

Enligt överenskommelse inom Arlandakommunerna stöder Sigtuna kommun det förslag som tagits fram inom nordostsektorn.

12.2.3 Arlandabanan

Arlandabanan Infrastructure anser det av största vikt att reservera mer för framtida kapacitetsökning, både spår och befintliga och framtida stationer. Det ska även vara 50 meter bebyggelsefritt varav 30 meter är spårreservat för två nya spår. Reservatet måste beaktas i detaljplanering och lovgivning. Ytterligare en station går att utreda men inte utan att två spår mot Arlanda anläggs.

Planförslaget visar i kapitlet "Trafik och mobilitet" spårreservatet på båda sidor om Arlandabanan och Ostkustbanan.

Arlandastad Group menar att en stor investering såsom direktförbindelsen mellan Märsta och Arlanda når full effekt om den också passerar Brista och södra Arlandastad. Nyttan är mindre i direkt trafik mellan Arlanda och Märsta.

Planförslaget beskriver behovet av en direkt förbindelse mellan Märsta station och Arlanda men preciserar inte trafikslaget. Tanken är att det ska vara en snabb och gen transportväg mellan två noder, under de flesta av dygnets timmar som är till för både resenärer och pendlare. Trafikeringen i Arlandastad västra och östra med sina många arbetsplatser behöver kopplas till de olika centra inom den regionala stadskärnan och behöver inte på samma sätt vara tidseffektiv utan framförallt kapacitetsstark under till exempel rusningstrafik. Det öppnar för att busstrafik är det troligaste alternativet.

Planförslaget preciserar dock inte trafikslaget utan håller öppet för även andra förslag.

Stationslägena diskuteras i flera yttranden. Trafikverket, Länsstyrelsen, Arlanda infrastructure, Region Stockholm och Arlandastad group menar att en station kan diskuteras fastän uppdrag inte finns att utreda den, men två stationer är inte aktuellt. Swedavia med flera instanser menar att den norra av de stationsförslagen måste slopas, då det vid det södra förslaget åtminstone finns tekniska förutsättningar för en station. Swedavia föreslår att även Roslagsbanan dras till den södra av de två stationerna för att komplettera bytesplatsen med ytterligare ett trafikslag.

Kommunen preciserar att stationernas läge är ungefärliga och ska ses som förslag till lämpliga placeringar av kollektivtrafiknoder och omstigning mellan trafikslag såsom tåg-buss, regional buss-lokal buss, eller tåg-parkering. Lägena är resultatet av tidigare utredningar inför ÖP2014. Förslaget att Roslagsbanan skulle kunna dras till den södra av de två stationerna stöds av resonemanget och argumenten i planförslaget. Ju fler trafikslag som samlas på platsen, desto större nytta för regionen och flygplatsen. Swedavia borde fortsätta att verka för att förslaget tas upp i kontakterna med myndigheterna och i samarbetet Airport city Stockholm.

12.2.4 Nya Märsta station och kapacitetstärkning på Ostkustbanan

Trafikverket betonar att dialog är viktig när utredningen av kapacitetstärkningen Ostkustbanan startar, kallat Fyra spår.

Upplands Väsby kommun är positiv till att planförslaget påtalar behov av utbyggd spårkapacitet på ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala.

Kommunen konstaterar att utredningskorridoren går via Arlanda. I planförslaget förespråkas att kapacitetstärkningen också går via Märsta station. Det är för tidigt i utredningen att utesluta huvudorten med 60 % av befolkningen och med risk för att kommunikationen till Uppsala, Stockholm och framförallt Arlanda inte kommer att förbättras. Dialog med Trafikverket välkomnas.

12.2.5 Kommunikationsstråk Arlanda – Märsta

Sigtunahem och Hyresgästföreningen förordar spårbunden trafik mellan Märsta-Arlanda med förlängda spår till Sigtuna. Till dess ska snabba bussförbindelser införas, särskilt med tanke på ökat behov sedan stadsängarna byggdes.

Planförslaget förordar tät och direkt kollektivtrafik mellan Märsta och Arlanda utan att precisera trafikslag. För att stärka pendlingsmöjligheterna mellan Sigtuna och Märsta förordas i första hand snabbussar mellan Sigtuna, Märsta och Arlanda bland annat genom stärkt regional kollektivtrafik längs väg 263 redan från Upplands-Bro.

12.2.6 Förbättrad busstrafik

Hagha hembygdsförening påtalar de trafikfarliga busshållplatserna längs väg 263 vid Österby gård, vilket är ohållbart för handikappade och äldre. Vägen utgör en kraftfull barriär och en cirkulationsplats borde byggas vid Österby gård i korsningen väg 263-Vassundavägen.

Kommunen är medveten om problemet med trafiksäkerheten längs den statliga väg 263 och tar regelbundet upp frågan i sina kontakter med Trafikverket. Det har tagits fram en åtgärdsvalsstudie som förbereder för åtgärder och planering för några säkra hållplatser utmed väg 263 pågår. Nästa steg i planeringen är finansiering av åtgärderna. I planförslaget tas den bristande trafiksäkerheten och behovet av åtgärder upp under avsnitt "Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 263" i trafikkapitlet. Inom projektet Sigtuna stadsängar, ingår det att minska barriäreffekten av väg 263 bland annat genom en anlagd undergång mellan stadsängarna och Venngarn.

Norrtälje kommun hade gärna sett att samrådsförslaget förordade direktlinje mellan Arlanda och Rimbo-Norrtälje. Det är också positivt att kommunen planerar för att Skepptuna skola ska fortsätta sin verksamhet. Skolan innebär även kommunal service för boende i Norrtälje kommun.

Under avsnitt "Förbättrad busstrafik" omnämns reguljärtrafik till Norrtälje bland annat. Planförslagets prioritet är förbättrad kollektivtrafik mellan Rimbo-Skepptuna skola.

12.3. Väginfrastruktur

Trafikverket menar att E4 är hårt belastad och att läget förväntas förvärras när Förbifart Stockholm är genomfört. Även med ett extra körfält är situationen inte nöjaktig. Det finns också höga natur- och kulturvärden längsmed E4:an samt behov av att förbättra vattenkvaliteten. Samtidigt saknas finansiering av projektet.

Upplands Väsby kommun är positiva till att planförslaget påtalar behov av en utökning av E4:an med fler körfält för ökad framkomlighet och säkerhet. Upplands Väsby vill också lyfta behovet av en ny fullständig trafikplats norr om Glädjen vid Hammarby för ökad framkomlighet och säkerhet.

Kommunen är medveten om projektets för- och nackdelar. Kommunens hållning är fortsatt att åtgärden breddning av E4:an är nödvändig men inte i sig är tillräckligt för att förbättra trafiksituationen på den viktigaste väglänken i norra länet och till Sveriges viktigaste flygplats. Förbättring kan ske om en rad parallella åtgärder genomförs såsom sydliga ramper vid Måbyavfarten, utökat antal stationer på Arlandabanan, förstärkt kapacitet på Ostkustbanan, busskörfält på väg 263, förbättrad kollektivtrafik inom den framtida regionala stadskärnan samt inte minst, en kapacitetsstark, attraktiv, ombyggd Märsta station. Först då kan Sigtuna kommuns kollektivtrafikandel öka och trafikbelastningen på E4 minska. Genom att även förlänga Roslagsbanan mot Arlanda, skulle även nordostsektorns trafikeringsbehov på E4:an förmodligen minska.

Kommunen hoppas att helhetslösningar för tillgängligheten i Upplands Väsby studeras vidare i samband med kommande utredningar för E4:ans breddning.

Swedavia föreslår en ny avfart från E4 i höjd med Odensala som ska trafikförsörja flygplatsen norrifrån.

Kommunen har överlagt om detta och anser att planeringen inför färdigställande av Måbyavfarten måste komma först. Det finns ett stort lokalt behov som hänger ihop med utbyggnaden av Märsta station och Aspvägens förlängning. För att dessa åtgärder ska leda till förbättringar på väg 263 måste Måbyavfarten prioriteras. Planförslaget är inte av princip emot avfarten vid Odensala, så länge som övrig planering i Odensala inte

riskeras såsom att möjliggöra framtida bostadsbebyggelse vid eventuellt ändrade bullervillkor för Arlanda.

Trafikverket pekar på sitt *Framkomlighetsprogram* och menar att det lokala vägnätet måste dimensioneras för att klara det lokala behovet vid utbyggnadsplaner.

Kommunen har påbörjat utökande av sitt lokala vägnät. Exempel på det är Aspvägen förlängning som planeras i och med en framtida utveckling av Märsta station. Det i kombination med utbyggnad av sydliga ramper vid Måbyavfarten bedöms leda till att väg 263 kan avlastas. Andra framtida utbyggnader av det lokala vägnätet skulle kunna vara till exempel inför utbyggnaden av Eneby en avfart anläggs mot Uppsalavägen som i sin tur kopplas ihop med Aspvägen.

Andra trafiklösningar som gynnar lokala trafikbehovet samtidigt som det förbättrar kollektivtrafiken genom arbetsplatsområdena i Arlandastad kan också utredas. Arbetet med att bredda Pinbacken är en åtgärd som ska försöka lösa dagens trafiksituation. Breddningen tillsammans med ett busskörfält på väg 263 skulle avsevärt förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och därmed attraktivitet för att resa kollektivt med snabbussar mellan Sigtuna och Märsta station samt Arlanda.

Naturskyddsföreningen önskar att en plan för att minska vägtrafik ska ingå i översiktsplanen för att motverka buller, barriäreffekter och luftföroreningar.

Planförslaget slår fast att planeringen ska utgå från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel så att transporterens påverkan på miljö och klimat minskar. Huvudinriktningen är att bygga vid stationerna och kollektivtrafiknära samt att förenkla byten mellan trafikslag. Se vidare svar 12.1.

Miljöpartiet menar att planförslaget inte har tagit hänsyn till att Rotebroleden är den primära förbindelsen mellan Arlanda och Bålsta och att den fungerar väl. Risk för ökad trafik på väg 263 är alltså inte stor. De resonerar dock samtidigt om att det finns risk och en oro för ökad biltrafik på Aspvägen som följd av en förlängning av Aspvägen över järnvägen vid Rolsta.

Planförslaget revideras till granskningen för att undvika missförstånd och planeringsinriktningar för "Trafik och mobilitet" förtydligas. Planeringen utgår från att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Planförslaget baseras på att Rotebroleden är den primära förbindelsen mellan Arlanda och Bålsta. Kommunen har tidigare beslutat om att starta en planprocess för förlängningen av Aspvägen och dess förlängning har inte primärt med avlastning av väg 263 att göra, utan är en följd av utbyggnaden av Märsta station. En övergång över järnvägen som stängs ersätts av en förlängning av Aspvägen.

Miljöpartiet pekar vidare på att utökning av vägar och järnvägar innebär stora risker för ökade barriäreffekter. Miljöpartiet saknar förslag på åtgärder i planförslaget på hur man kan minska befintliga, och motverka nya, barriäreffekter.

Planförslaget föreslår inte utökning av vägar eller nya järnvägar. För att överbrygga barriäreffekter pekas ett viktigt stråk ut i planförslaget mellan Märsta station och Valsta centrum. Stråket ska stärkas och förslag på hur finns i avsnittet om Märsta och i kapitel "Mötesplatser". Planförslaget bygger också på verktyg som tagits fram i BoTryggt2030, som ger handfasta råd om hur kommunen kan motverka barriäreffekter. Kapitel Riksintressen problematiserar också vägars barriäreffekt.

För förslag på åtgärder för att motverka vägar och järnvägars barriäreffekter inom den gröna infrastrukturen, se vidare samråds svar under bland annat 10.1.1. Regionala gröna kilar.

En övervägande del av samrådsyttranden från privatpersoner samt från koloniföreningen Lupinen som berör väginfrastruktur handlar om Aspvägen och dess förlängning. Många

önskar att förslaget om att göra Aspvägen till en genomfartsled tas bort ur översiktsplanen. Argument är bland annat att förlängningen av Aspvägen medför ökad trafik som genererar en negativ påverkan på boendemiljön, att trafiksäkerheten minskar samt att buller och utsläpp ökar. En förlängning innebär också ökad tung trafik och en ökad barriäreffekt, vilket utgör en stor fara särskilt för barn.

Flera detaljerade förslag på förbättringar av Aspvägen framförs och flertalet personer påtalar att översiktsplanen inte belyser de konsekvenser som en förlängning av Aspvägen medför. Åtgärder som föreslås istället för en förlängning av Aspvägen är exempelvis breddning av väg 263 eller vägdragning på åkrarna mellan Odensala och Märsta.

Två personer anser att Aspvägen ska byggas ut till E4:an och att mycket av trängseln på väg 263 i Sigtuna och Märsta då försvinner.

I Sigtuna kommun ska det vara enkelt och bekvämt att resa hållbart. Med en växande befolkning och många nya arbetsplatser i kommunen är det en strategiskt mycket viktig kapacitetsfråga att Märsta station omvandlas till en funktionell och modern bytespunkt. Planförslaget stöder denna utveckling och det medför behov av att anlägga en bro i Aspvägens förlängning då övergången vid Brobyvägen stängs.

En planprocess har startat för förlängningen av Aspvägen och inom ramen för det projektet kommer konsekvenserna utredas, som trafik- och bullersituationen i området. Under detaljplanearbetet kommer det även finnas tillfälle för allmänheten att lämna sina synpunkter.

En av planeringsinriktningarna för "Trafik och mobilitet" beskriver att Aspvägen ska utformas så att den är trygg och säker för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Resonemangen om att Aspvägens förlängning kan möjliggöra avlastning av personbilstrafik på väg 263 i Märsta utgår ur planförslaget inför granskningen.

Kommunen framför inga förslag på breddning av väg 263, vägdragningar över åkrarna mellan Odensala och Märsta eller att förlänga Aspvägen till E4:an.

Ytterligare synpunkter som framförts är behovet av en järnvägsövergång i Rosersberg och att en laddstation ordnas i Sigtunas entréläge.

Kommunen delar uppfattningen att det finns ett stort behov av en järnvägsövergång i Rosersberg. Kommunens uppfattning är att planeringsarbetet med en ny planskild korsning, som Trafikverket valde att lägga ned, skyndsamt ska ersättas med en ny statlig korsningspunkt.

Kommunen ska verka för att underlätta för elbilar genom att i tidigt skede i planeringen möjliggöra laddstolpar och vid trafikallstrande målpunkter. Kommunen har idag laddplatser vid infartsparkeringarna på Brobyvägen och Rosersbergsvägen, på Stora Malmgatan i Sigtuna stad samt vid kommunhuset.

12.4. Gång och cykel

12.4.1 Regionala cykelstråk

Vallentuna kommun önskar att planförslaget håller öppet för ett regionalt cykelstråk längs Roslagsbanan

Kommunen arbetar för att på sikt stärka det regionala cykelnätet. Inom planperioden är prioriteringen att förbättra cykelnätet mellan kommunens tätorter och inom regionala stadskärnan.

Knivsta kommun informerar om att det planeras en ny gång- och cykelväg för rekreation och pendling från Uppsala till Vassunda. Det vore önskvärt om den kunde få fortsätta till Sigtuna.

Kommunen prioriterar att färdigställa en gång- och cykelväg från Märsta till Odensala. Ett framtida pendlarstråk till Uppsala är inte tänkt att gå genom Sigtunahalvön via Vassunda. Under 2023 färdigställs en etapp gång- och cykelbana till Venngarn men längre norrut är gång- och cykelvägen inte tänkt att gå. På sikt är tanken att ansluta Granby och Österby via Venngarn till Sigtuna.

Hagha hembygdsförening framhåller många fördelar med en gång- och cykelväg till Knivsta. Planförslaget borde tydliggöra hur Sigtunaborna ska kunna ta sig runt på Sigtunahalvön utan bil.

Kommunen projekterar en kommande cykelväg till Venngarn. Prioriteringen i planeringen för det regionala cykelvägnätet är att förbinda cykelstråken via Märsta.

Synpunkterna på planeringen av gång- och cykelvägar som kommer från privatpersoner är positiva. Däremot framförs en del önskemål om ytterligare åtgärder: utbyggnad av en gång- och cykelväg runt Garnsviken, anslutningspunkt mot Björkbacka strand längs väg 263 och över Garnsviken, gång- och cykelväg längs 263:an mellan Märsta och Sigtuna stadsängar med en säker överfart över Garnsvikenbron och tillägg av gång- och cykelväg från Österbykorset mot länsgränsen vid Knivsta. En person vill att gång- och cykelutbyggnaden börjar genomföras från Österby by och Murarbo till Venngarn.

Kommunen arbetar kontinuerligt för att utveckla cykelvägnätet i kommunen. På landsbygden är vägarna statliga och kommunen äger normalt inte den mark som behövs för att anlägga cykelvägarna. Kommunen för en dialog med Trafikverket, som är väghållare för de statliga vägarna. Det finns ett uppdrag hos kommunen om att bygga en gång- och cykelväg från Sigtuna stadsängar till Venngarn. Förutsättningarna för att kunna genomföra projektet har utretts av samhällsbyggnadskontoret. Denna gång- och cykelväg skulle sedan kunna förlängas till Murarbo, Granby och Killinge, men varken sträckningar eller genomförande är i dagsläget beslutade.

12.5. Biltrafik

Sigtunahem är mån om att kommunen i detaljplanering tar upp i tidigt skede planering för miljövänliga fordon.

Under avsnitt "Biltrafik" i trafikkapitlet tar planförslaget upp behovet av att i tidiga skeden planera för laddstolpar vid pendlarparkeringar och centrumanläggningar och liknande.

Miljöpartiet vill också att planförslaget ger i uppdrag att ta fram ett kommunövergripande styrdokument för laddinfrastruktur samt beskrivningar av hur kommunen ska driva på omställningen till elektrifierade och fossilfria transporter och att kommunen ska verka för bilpooler och delningstjänster för privatbilism.

Planförslaget tar upp de delar som den övergripande fysiska planeringen har rådighet över och stödjer samarbete med ledningsägare och andra berörda aktörer i frågan.

En av planeringsinriktningarna under avsnitt "Hållbar energiförsörjning och minskad energianvändning" är att "Kommunen ska verka för utbyggda system för icke-fossila fordonsbränslen".

Ett förtydligande görs i samma avsnitt till granskningen med tillägget att: "Kommunens strategiska inriktningar för klimatsmart samhällsplanering, byggnation och energi samt resor och transporter, beskrivs också vidare i Plan för Klimatsmart

Sigtuna. " I detta styrdokument finns bland annat strategier som rör kommunens egen fordonsflotta.

Planförslaget förtydligas också till granskningen med ny text under avsnitt "Hållbara godstransporter" om att det bör möjliggöras för en centralt placerad laddstation för godstransporters, taxiverksamheters, resenärers och pendlares behov inom den regionala stadskärnan.

Vidare lyfter planförslaget att det i Mälardalsregionen finns kapacitetsbrist i det landsomfattande transmissionsnätet för el. Det gäller även för de regionala- och lokala elnäten och gör att det är svårt att bemöta efterfrågan i enskilda kommundelar, trots att det produceras tillräckligt med el på en övergripande nivå. Leveranssäkerheten för el är en mycket viktig faktor för den fysiska planeringen.

12.6. Godstransporter

Trafikverket och Train alliance Sweden AB ser positivt på att kombiterminalen i Rosersbergs ägnas uppmärksamhet. Train alliance pekar på behov av uppställningsplats vid Brista samt mer plats söder om kombiterminalen för att kunna bygga ut den så att den lever upp till ny EU-standard.

I planförslaget som varit ute på samråd är en utökning av kombiterminalen för spårförlängning införd i kartan jämfört med gällande detaljplan och översiktsplan ÖP2014. Övrig mark är detaljplanelagd för naturändamål. Detaljplaneändring krävs. Observera att det finns ett viktigt och utsatt ekologiskt samband i denna del av kommunen.

Trafikverket önskar att kommunen överväger plats för elektrifiering av tunga transporter, batterifordon och växande behov av stationär laddning, särskilt vid terminal. Även infrastruktur för snabbbladdning nära nationella vägnätet samt större målpunkt för godstrafik kommer att behövas i framtiden. Utredning av detta har initierats av Trafikverket, liksom behovet av uppställningsplatser för godstransport via vägnätet.

Kommunen deltar i utredningen av uppställningsplatser för transportfordon men ser framförallt nyttan av att delta i den del av utredningen som hanterar behov av plats för snabbbladdning av godsfordon och fordon nära nationella vägnätet. Kommunens generella hållning är att detta sköts och planeras av intressenterna, både de som tillhandahåller tjänsten och de som behöver tjänsten, i likhet med andra drivmedelsstationer. Samordningen med elnätsbolaget är väsentlig i tidiga skeden. Under avsnitt "Hållbar energiförsörjning och minskad energianvändning" påtalar planförslaget vikten av att energikrävande verksamheter endast bör ske om det också medför positiv lokal påverkan och till exempel skapar många nya arbetstillfällen.

Trafikverket menar att kopplingen mellan Arlanda och Rosersberg är svag. Rosersberg har framförallt en koppling till centrala delarna av länet. Om inte, behöver planförslaget beskriva det.

Planförslaget betonar vikten av att förbättra kopplingen mellan Arlanda och Rosersberg eftersom det finns en ökad efterfrågan efter handel över nätet och medföljande transporter av gods till och från utlandet. Det är heller inte en slump att flera huvudkontor för distribution, såsom DHL, Postnord, Åhléns, har etablerats i närheten av E4, järnvägen och flygplatsen. Planförslaget pekar på ett uppdämt behov som uppmärksammas, men utreder inte detta i sak eftersom det rör sig om statlig infrastruktur. Tankar på fler påfarter på E4, förbättrad korsning vid E4.65, plats för förlängning av kombiterminalen för att möta ny EU-standard samt inte minst sydliga ramper vid Måby är några av de åtgärder som planförslaget tagit upp. Ihop med detta finns ett starkt behov att se över avfarten från E4 vid Rosersberg som i

dagsläget ser ut att inte räcka till för av att ta sig till och från Rosersberg. Det är dels en fråga om kapacitet, dels en fråga om trafiksäkerhet. Kommunen vidhåller att en ny statlig korsningspunkt, till exempel en planskild korsning vid Slottsvägen, måste genomföras.

12.7. Infrastruktur på vatten

Sjöfartsverket önskar att planförslaget även lägger till den allmänna farleden 921 som en del av kommunens infrastruktur som kan utnyttjas av både person- och godstransporter

Kommunen lägger inför granskningen till farleden under kapitlet "Trafik och mobilitet".

13. Tekniska anläggningar

13.1. Generella kommentarer infrastruktur

Stockholm Exergi, Norrvatten med flera ledningsägare påpekar att deras ledningar finns inom planområdet. Kontakt önskas i tidiga skeden och vid detaljplanering.

Kommunen tar hänsyn till ledningarna vid detaljplaneringen och samråder i planprocessen med berörda ledningsägare.

Naturskyddsföreningen påtalar att cirkulär resurshantering är viktigt i det långa perspektivet och efterfrågar svar på hur fysisk planering kan stödja dessa aktiviteter.

Beskrivning finns i planförslaget under avsnitt "Avfallshantering". För att förtydliga läggs också orden "och återbruk" till i rubriken inför granskningen.

13.2. Vatten och avloppssystem

Sivab menar att planförslaget är kortfattad och lättläst men att det har gått ut över beskrivningarna av dricksvatten, spillvatten, dagvattenavledning och rening, avfallshämtning och återvinning. Bland annat bör rubriken ändras till *Dricks-, spill- och dagvatten (VA)* och planförslaget borde genomgående ändra från "avlopps-" till "spill-".

Ändringar i texten görs, inför granskningen, för att bemöta synpunkter om redaktionella ändringar.

Swedavia anser att Sigtuna bör utöka sitt verksamhetsområde för VA till nya exploateringsområden och ta ansvar för dagvattenbortledning på ett hållbart och ansvarsfullt sätt. Swedavia vill att kommunen ser över ytbehovet av dagvattenhanteringen väster och i direktkontakt med bana 1 och erbjuder sig att hålla en dialog kring denna fråga.

Kommunen deltar gärna i kommande dialog om nya exploateringsområden i Arlandaområdet. Det är viktigt att tillsammans titta på ekologiskt och ekonomiskt hållbara lösningar.

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen redovisar samlad bebyggelse där det av hälso- eller miljöskäl krävs en ordnad vattentjänst. Om revidering av kommunens VA-plan från 2016 behövs, kan det göras parallellt med fortsatt arbete med översiktsplanen för att göra dessa två planer samspelta.

Planförslaget följer gällande VA-plan 2017 samt dess revidering enligt beslut i kommunfullmäktige då också en plan för förändrad VA-struktur utanför det allmänna VA-verksamhetsområdet beslutades. (Beslut 2020-04-08, bilaga B4.)

Knivsta kommun önskar att planförslaget beaktar att Knivsta kommun planerar för att ansluta till Käppalaverket i Lidingö kommun, vilket medför ledningsdragning i Sigtuna kommun.

Saken nämns i kapitlet "Regionala och mellankommunala intressen", under avsnittet "Mellankommunala frågor". Bedömningen är att markanspråk är svåra att precisera för planförslaget i nuvarande skede. Kommunen följer dock noggrant arbetet i Knivsta kommun och samverkar för att ledningen dras via Odensala och för att belastningen på Garnsviken från Knivstas VA-system ska minska.

Miljöpartiet efterfrågar vision och tydlighet för kommunens VA-utveckling och ökad anslutning av enskilda avlopp till det kommunala verksamhetsområdet för VA. Miljöpartiet vill vidare att översiktsplanen ska redovisa en framtidsstrategi utifrån miljö- och miljöteknik när det gäller VA samt en sammanfattning av VA-planens riktlinjer.

Kommunens VA-plan har som syfte att upprätta en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar VA-försörjning i hela kommunen. I handlingen ingår också en plan för förändrad vatten- och avloppsstruktur utanför det allmänna VA-verksamhetsområdet. Hänsyn tas till behovet av förändringar för specifika områden med koppling till samhälle, miljö och hälsa.

Planförslaget revideras till granskningen med en tydligare hänvisning till gällande VA-plan. Sådant som redan är beslutat i andra gällande styrdokument undviker planförslaget att upprepa.

13.3. Dricksvatten

Norrvatten anser att åtgärdstakten att minimera läckage av dricksvatten bör hållas hög på ledningsnätet, vilket är viktigt för att uppnå hållbar dricksvattenförbrukning. Vidare bör kommunen ta fram riktlinjer för hållbar dricksvattenförsörjning, inklusive tillgång till tekniskt vatten, och som skapar vilja hos fastighetsägare att samla in regnvatten för bevattningsbehov.

I avsnittet "Dricksvatten" beskrivs långsiktigt god hushållning med vatten samt att hantering av avlopp och dagvattenhanteringen ska säkras.

Kommunen har antagit Riktlinjer för hållbar vattenförbrukning (KS 2020, § 49) och planförslaget kompletteras inför granskningen med en hänvisning till dessa i avsnittet "Planeringsinunderlag".

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

Text kompletteras inför granskningen med kommunens arbete utifrån den Regionala vattenförsörjningsplanen under kapitlen "Teknisk infrastruktur" och avsnitten "Blåstruktur".

13.4. Dagvatten

Norrvatten önskar ett helhetsgrepp om att förhindra att föroreningar kan nå de vattenförekomster som berörs av planförslaget och lyfter ett antal aspekter på både vattenkvalitet och kvantitet.

Miljöpartiet ser inte att frågan om hur kommunens vattenförekomster kan påverkas av en ökad mängd urbant dagvatten behandlas i planförslaget. De önskar planeringsriktlinjer för hur dagvatten ska hanteras vid detaljplanering, bygglov, tillsyn och tillstånd.

Planförslaget revideras till granskningen med tydligare hänvisning till gällande dagvattenpolicy som beskriver den fysiska planeringens viktigaste riktlinjer för att syftet att förbättra miljötillståndet i sjöar och vattendrag och att vattenförvaltningens mål om god ekologisk och kemisk status samt de nationella målen för vattenmiljön ska kunna uppnås:

- *Minska konsekvenserna vid översvämning,*
- *Bevara en naturlig vattenbalans,*

- Minska mängden föroreningar,
- Utjämna dagvattenflöden
- Berika bebyggelsemiljön.

Vidare uppdateras planförslaget med ett förtydligande att kommunens arbete med dagvattenplan fortfarande pågår.

Under avsnitt "Anpassning till ett förändrat klimat" finns ett tiotal mer detaljerade planeringsinriktningar för dagvattenhantering och hantering av risk för påverkan vid skyfall. Till granskningsförslaget läggs också en planeringsinriktning till:
"Naturbaserade lösningar för klimatanpassning bör premieras framför traditionella tekniska lösningar och värden för biologisk mångfald ska eftersträvas i dessa lösningar."

13.5. Hållbar energiförsörjning och minskad energianvändning

Svenska kraftnät anser att texten om magnetiska kraftfält ska bearbetats efter nuvarande förhållanden. Numera används "Transmissionsnät" och inte "stamnät". Svenska kraftnät är inte ett bolag utan ett affärsverk.

Synpunkterna beaktas och texten ändras inför granskningen.

13.6. Vattenförsörjning

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör kompletteras med en hänvisning till mål och strategier i den regionala vattenförsörjningsplanen.

Inför granskningen läggs text till om kommunens arbete utifrån den Regionala vattenförsörjningsplanen under kapitlet "Teknisk infrastruktur" och avsnittet "Blåstruktur".

Länsstyrelsen påtalar också att det är särskilt viktigt att det framgår i planförslaget att åtgärder i tillrinningsområdet till Sjön Fysingen (som är utpekad som reservvattentäkt) bör studeras utifrån om de förbättrar eller försämrar vattenkvaliteten i sjön.

Planförslaget revideras och fler förtydliganden görs inför granskningen. Dels revideras text i avsnitt "Blåstruktur" som förtydligar Stockholmsåsen-Norrsunda och Fysingens funktioner som reservvattentäkt och dels görs förtydliganden i texten för de geografiska områden som inkluderas i tillrinningsområdet.

Se vidare tillkommande planeringsinriktningar för Rosersberg och den regionala Stadskärnan Märsta-Arlanda: "Verksamhet inom tillrinningsområdet till reservvattentäkt ska ske med restriktivitet som inte äventyrar kommande generationers tillgång på dricksvatten av god kvalitet och kvantitet" samt "Värna Stockholmsåsens funktion genom att ställa krav på dagvattenreningen och avledningen av förorenat dagvatten på och längs åsen. Särskild hänsyn ska tas inom tillrinningsområdet till reservvattentäkt Stockholmsåsen-Norrsunda."

14. Klimatanpassning, hälsa och säkerhet

14.1. Anpassning till förändrat klimat

Bygg- och miljönämnden saknar en planeringsinriktning för värmeböljor, exempelvis hur skugga kan skapas genom växtlighet och byggnation.

Planförslaget kompletteras inför granskningen med planeringsinriktning avseende värmeböljor.

En person ifrågasätter varför översiktsplanen uppmanar privatpersoner att åka med kollektivtrafik för att minska utsläpp, medan det inte står något om att flyget eller lastbilstrafiken ska minska sina utsläpp.

Planförslaget bygger på att nya innovativa och hållbara transportlösningar för såväl godstrafik som flyg prövas framför användning av fossila bränslen. Texter om hållbara person- och godstransporter finns bland annat i utvecklingsinriktning "Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem" och i kapitlet "Trafik och mobilitet".

14.1.1 Översvämning och höga vattenflöden

Sivab ställer sig frågande till att översvämningar i Mälaren skulle påverka kommunen, då vattennivån regleras genom åtgärder vid Slussen.

Planförslaget tar höjd för Länsstyrelsens rekommendationer om lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren med hänsyn till risken för översvämning.

14.1.2 Skyfallskartering

Trafikverket anser att det är bra att en skyfallskartering har gjorts och att kommunen nu bör gå vidare och redovisa ytor och åtgärder för klimatanpassning även i mark- och vattenanvändningskartan. Trafikverket har gjort klimat- och sårbarhetsbedömning som visar på behov i Märsta och Rosersbergs stationer. Fortsatt dialog är viktigt vid eventuellt kommande åtgärder.

Karteringen utgör ett underlag för planeringen och kommunens klimatanpassningsarbete och ligger till grund för avvägningar i mark- och vattenanvändningskartan.

I planeringsinriktningar för ett förändrat klimat anges bland annat att utveckling av bostadsbebyggelse och samhällsviktig verksamhet ska undvikas i låglänta instängda områden och att ytor måste reserveras för dagvattenhantering, avrinningsvägar och öppna fördröjningslösningar.

I kapitlet "Hälsa och säkerhet" återfinns beskrivningar av att effekterna av klimatförändringar i flöde och grundvattennivåer kan leda till ökad rörlighet hos föroreningarna, som transporteras via dagvatten, ytvatten eller grundvatten ut i olika vattensystem samt planeringsinriktningar som redovisar hur detta ska hanteras i planeringen.

Kommunen instämmer i att nästa steg är att analysera konsekvenserna av skyfall och bestämma åtgärder för att förhindra skada på samhällsviktiga funktioner samt att dialog är viktig.

14.1.3 Geoteknik och skredrisker

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör kompletteras med en redovisning i kartform över eventuella geotekniska riskområden samt med ställningstaganden om hur dessa risker ska utredas i samband med detaljplanering och bygglovshantering. Detta inkluderar områden med förutsättningar för påverkan av stranderosion, både naturstränder och utfyllnadsområden. Kommunen hänvisar till myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) översiktliga skredriskkartering för Sigtuna kommun från 1997. SGI framhåller i sitt yttrande att det bör förtydligas i planen att MSBs kartering är begränsad till vid utredningstillfället bebyggda områden och att det därför kan finnas ytterligare områden med förutsättningar för skred.

Planförslaget kompletterats till granskningen med information om kartlagrens villkor och är för framtagande samt en redovisning av lagret i den digitala versionen av planförslaget.

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen överlag utgör ett bra strategiskt underlag gällande översvämningsrisker, särskilt med de tydliga planeringsriktningar som redovisas i kapitel ”Anpassning till ett förändrat klimat”. Utöver översvämningsrisker vid skyfall och stigande vattennivåer i Mälaren bör kommunen också redovisa att hänsyn ska tas till stigande nivåer i vattendrag.

Planförslaget kompletterats till granskningen med text om stigande nivåer i vattendrag.

SIGI påpekar att risker finns även på kort sikt, inte bara som framtida konsekvenser av ändrat klimat. I den fortsatta planeringen bör kommunen även räkna med risker för förhöjda grundvattennivåer och försämrade hållfasthetsegenskaper i jorden. Skred kan därmed uppstå även i områden ej nära vattendrag.

Planförslaget kompletterats till granskningen med text om risker för skred samt att även risker från påverkan av klimatförändring tas i beaktande vid ändrad markanvändning, så som översvämningsrisker eller förändringar i grundvattennivåer.

14.2. Hälsa och säkerhet

14.2.1 Buller

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen behöver utvecklas för att ge en mer ingående beskrivning av bullersituationen i kommunen och hur kommunen avser att hantera bullerproblematik i efterföljande detaljplanering och tillståndsprövning. Exempelvis kan beskrivningen av bullersituationen i avsnitt ”Hälsa och säkerhet” kompletteras med en karta där de områden som idag är bullerutsatta redovisas i förhållande till bebyggelseförslaget. Det är särskilt viktigt att uppmärksamma områden med bullerstörningar från flera olika källor. En privatperson anser att bullerperspektivet saknas i översiktsplanen. Arlandas planerade utbyggnad kan påverka norra och västra Sigtuna negativt.

I den digitala versionen av planförslaget kan lagren för buller och bebyggelseutveckling tändas samtidigt. I dagsläget finns ej kartunderlag för sammanlagd bullerpåverkan framtagna på övergripande nivå. Vid detaljplanering tas dock underlag för bullerpåverkan alltid fram.

Planförslaget inkluderar en riktlinje som anger att ”rådande bullerförordning ska eftersträvas vid nybyggnation”. Länsstyrelsen vill påminna om att förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenheter för människors hälsa i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen är uppfyllt.

Planeringsriktningen revideras till granskningen enligt förslag.

Länsstyrelsen anser vidare att planeringsriktningen i avsnitt ”Befolkning och bostäder” som berör bostadsgårdar bör kompletteras för att även inkludera god ljudmiljö.

Planeringsriktningen revideras till granskningen enligt förslag.

Det är en fördel om det av planförslaget kan framgå att kommunen i sitt arbete med bullerutredningar vid tillkommande bebyggelse bör ta höjd för Trafikverkets Basprognos 2040.

Planeringsriktningen revideras till granskningen om att vid tillkommande bebyggelse där bullerutredning bedöms nödvändigt bör utredningen ta höjd för relevant basprognos hos Trafikverket.

I beskrivningen av Skepptuna konstaterar kommunen att nuvarande flygbullerrestriktioner innebär att en ny tätort inte får tillkomma i Skepptuna. Länsstyrelsen önskar att texten

kompletteras för att klargöra att flygbullerrestriktionerna även kan påverka utbyggnad av befintliga tätorter enligt riksintressepreciseringen för Arlanda.

Planförslaget innehåller information om detta under avsnitt "Luftfart - Arlanda flygplats".

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att peka ut tysta områden, och planeringsinriktningar som värnar dessa kvaliteter.

Kommunens bedömning är att tysta områden – med den brist på definitioner och planering som råder inom området – inte går att peka ut. Tillkommande bostadsutveckling bör ske invid eller i närheten av kollektivtrafiknoder, vilket utesluter bebyggelseutveckling i de mindre bullerstörda områden som finns i västra delen av kommunen. Bedömningen har varit att detta därför inte behöver beskrivas närmare.

En person påpekar att flyget går idag över Aspvägen och om Aspvägen förlängs kommer området utsättas för ännu mer utsläpp från biltrafik. Personen föreslår att det vore bättre att bredda väg 263 ur miljösynpunkt.

Med en växande befolkning och många nya arbetsplatser i kommunen är det en strategiskt mycket viktig kapacitetsfråga att Märsta station omvandlas till en funktionell och modern bytespunkt. Utvecklingen medför behov av att anlägga en bro i Aspvägens förlängning och detta behov kan inte tillgodoses på något annat sätt

14.2.2 Förorenad mark och vatten

Länsstyrelsen ser det som positivt att planförslaget uppger att misstänkta förorenade områden ska undersökas i tidigt skede. Planförslaget bör kompletteras med beskrivning av föroreningar som berörs av förändringar i mark- och vattenanvändningen översiktligt, och var det behöver mer kunskap. Även påverkan av förändrat klimat bör inkluderas, liksom risk för spridning och exponering samt hur dricksvattenförsörjningen i så fall påverkas utanför kommunalt VA.

Naturskyddsföreningen önskar detaljering kring åtgärder för sanering och områden och vattendrag inom kommunen som är förorenade med tungmetaller, PCB och PFAS bör redovisas.

Norrvatten skriver att spräng- och markarbeten, utfyllnad och masshantering inte får orsaka omfattande sulfidmineralisering och spridning av tungmetaller och sulfat varken till Norrvattenmagasinet eller till Fysingen. Kommunen har också flera stora källor till läckage av PFAS från kommunen till Mälaren och behöver ta med detta i planeringen.

En person framhåller också att Oxundasjön som rinner ut i Rosersbergsviken behöver åtgärdas. Farliga ämnen som PFAS och PCB måste hindras från att nå Mälaren och dricksvattentäktsfunktionen värnas.

Planförslaget revideras till granskningen med förtydligande text som ytterligare preciserar dess frågor.

Nya planeringsinriktningar återfinns för de geografiska områdena Rosersberg och den regionala stads kärnan Märsta-Arlanda:

"Verksamhet inom tillrinningsområdet till reservvattentäkt ska ske med restriktivitet som inte äventyrar kommande generationers tillgång på dricksvatten av god kvalitet och kvantitet." och "Värna Stockholmsåsens funktion genom att ställa krav på dagvattenreningen och avledningen av förorenat dagvatten på och längs åsen. Särskild hänsyn ska tas inom tillrinningsområdet till reservvattentäkt Stockholmsåsen-Norrsunda."

Förtydligande text och ytterligare planeringsinriktningar tillkommer till granskningsförslaget även under avsnittet "Anpassning till förändrat klimat" om att även risker från påverkan av klimatförändring, såsom översvämningar eller förändringar i grundvattennivåer, ska tas i beaktande i fysisk planering.

I kapitel "Hälsa och säkerhet" i avsnittet om förorenad mark läggs "och vatten" till i rubriken. En kompletterande text med innehåll om PFAS, PCB med mera adderas. Planeringsinriktningarna uppdateras och förtydligas om att vid misstanke om förekomst av arsenik och sulfid i jord och/eller berg ska undersökning ske i tidigt skede av planeringen, samt vid annan lovgivning. Nödvändiga åtgärder ska vidtas vid kommande exploatering för att undanröja risker för människors hälsa och miljön.

I kapitlet "Andra värden", avsnitt "Miljökvalitetsnormer för vatten", utökas och förtydligas texten till granskningsversionen av planförslaget. Likaså adderas i den digitala versionen av planförslaget kartlagret "EBH förorenade områden" som redovisar förorenade områden.

14.2.3 Elektromagnetiska fält

Länsstyrelsen och Svenska kraftnät uppger att stamnätet numera heter transmissionsnätet. Planförslaget borde redovisas nätet i kartform. Huvudkorridoren för ny 400 kV-ledning bör redovisas samt spänningshöjningen av befintlig ledning Odensala-Överby. Skyddsavstånd till ledningen bör redovisas i Måby och säkerställas vid planläggningen. Svenska kraftnät har synpunkter på texten om elektromagnetiska fält.

Benämningen ändras till granskningen och texten om elektromagnetiska fält förtydligas och kompletteras. Kartan med Tekniska anläggningar kompletteras med ledningarna.

14.2.4 Transporter av farligt gods

Trafikverket önskar att planförslaget utgå från de riktlinjer för planläggning intill farligt gods leder som myndigheten publicerade 2016: Riktlinjer planläggning intill farligt gods leder Faktablad 2016_4.pdf. Det bör också framgå av översiktsplanen att riskbedömningar och skyddsavstånd krävs vid planering av ny bebyggelse i närheten av de farliga verksamheter som går under Sevesolagstiftningen, samt lagen om skydd mot olyckor.

Planförslaget revideras till granskningen enligt förslag.

15. Regionala och mellankommunala intressen

Region Stockholm anser att Brista kraftvärmeverk är av så stort mellankommunalt intresse att det ska beskrivas även under detta kapitel.

Planförslaget revideras till granskningen enligt förslag.

Region Stockholm saknar redovisning för om, och i så fall hur, planförslaget och markanvändningen i RUF2050 skiljer sig från varandra.

Skilnader finns beskrivna under samrådssvar punkt "10.1 Grönstruktur" samt "12 Trafik och mobilitet". För ytterligare överblick av relation planförslag-RUF2050 så rekommenderas att i den digitala versionen av planförslaget tända lagren för RUF2050 och planförslaget samtidigt.

Upplands Väsby kommun tycker det är positivt att Sigtuna prioriterar utveckling och fortsatt arbete inom Oxunda vattensamverkan och Norra Stockholmsåsens grundvattenråd. Utöver dessa mellankommunala samverkansgrupper skulle även Kilsamverkan kunna lyftas.

Håbo kommun välkomnar att kommunen vill arbeta aktivt med miljökvalitetsnormer för vatten och ser fram emot samarbete om förbättrad vattenstatus för Skofjärden. Håbo önskar även samarbete angående gröna kilarna över länsgränsen. Spridning mellan kommunerna

över vattnet är kort. Spridningssambandet är markerat i Håbo kommuns ÖP. Håbo önskar att Sigtuna kommun gör gärna samma i planförslaget.

Under rubriken "Övriga samverkansorganisationer" beskrivs till granskningen att Sigtuna kommun även samverkar med Håbo och Upplands-Bro kommuner inom ett projekt som syftar till att minska näringsläckage till Skoffjärden, som ska bidra till förbättrad vattenkvalitet i Mälaren. I planförslagets utvecklingsinriktningsskarta beskriver de gröna pilarna viktiga samband för natur och friluftsliv inom kommunen samt svaga gröna samband enligt RUFs utpekanden och går därför inte att direkt översätta till att motsvara de gröna samband som pekas ut i utställningshandlingen för Håbo kommuns översiktsplan.

16. Riksintressen och andra värden

16.1. Riksintresse enligt 3 kapitlet miljöbalken

16.1.1 Riksintresse för kommunikationer

Trafikverket önskar precisera att närområdet intill riksintresset för kommunikation ska hållas fritt från exploatering och att detta även gäller markanspråk på framtida ombyggnader. (Trafikverket 2017/13314), *Uppdateringsbeslut om anläggningar för RI kommunikation*. Nytt beslut med kriterier kommer under hösten 2021. Översyn av riksintresset genomförs de närmaste åren. Boverket är kritiskt till Trafikverkets tolkning av hur riksintresset ska beaktas och tillämpas i den kommunala planeringen. Det är särskilt aspekten påverkan på transportsystemet som behöver nyanseras menar Boverket. Ökad belastning är en del av den allmänna samhällsutvecklingen och kan inte generellt hanteras inom ramen för riksintressesystemet. "Att begränsa eller hindra bebyggelseutveckling genom att hävda att riksintresse för kommunikation påtagligt försvåras till följd av ökade trafikmängder som uppstår då ny bebyggelse kommer till stånd, står inte i överensstämmelse med lagens syfte." Trängselproblematiken behöver därför hanteras t.ex. inom ramen för regionala planeringen, i den nationella planen för infrastrukturåtgärder samt via länstransportplanen."

Kommunen välkomnar synsättet och betonar återigen vikten av samsyn kring behoven av infrastrukturåtgärder i och kring Arlandaområdet och Sigtuna kommun. Kommunen delar uppfattningen att trängselproblematiken bör hanteras i regionala utvecklingsplanen för Stockholm samt i nationell plan och i kollektivtrafikplanen men även inom ramen för översiktsplaneringen. Planförslaget är ett underlag i processen att uppnå denna samsyn.

Luffart – Arlanda flygplats

Trafikverket anser att planförslaget bör redovisa influensområdet för hinderytor med anledning av riksintresse för flyget i Uppsala och Västerås samt även Bromma eftersom Sigtuna kommun berörs av dem. Det bör framgå av planförslaget att lokalisering av höga byggnader och föremål (såsom vindkraft) bör samrådas med respektive flygplats. Även Eskilstunas flygplats bör involveras i ärenden som rör höga byggnader. Observera att Trafikverket formellt är den myndigheten som ska lämna uppgifter i områden av *riksintresse för kommunikationer*, där flyget ingår.

Förtydligande av detta läggs inför granskningen in i kapitlet om riksintressen.

Swedavia visar att Arlandas särskilda verksamhetsområde inte pekas ut i planförslaget. Det täcker ett större område än markreservatet och kan styra kommunens planerade åtgärder.

Planförslaget redovisar markreservat för Arlanda flygplats som beslutats i riksintressepreciseringen för riksintresse för kommunikation. Fortsatt utveckling i

området sker i dialog med kommunen och inom ramen för Airport City Stockholm-samarbetet.

Länsstyrelsen anser att teckenförklaringen på Riksintressen – karta 2 behöver korrigeras så att flygbullerbeteckningarna klargörs.

Inför granskningen ändras kartan i enlighet med länsstyrelsens yttrande.

Riksintresseprecisering – lågfartsflyget

Swedavia menar att planförslaget inte beaktar gränserna för lågfartsflyget.

Planförslaget redovisar lågfartsflyget i karta 2 samt beskriver det under avsnitt "Riksintressen enligt 2 kap. miljöbalken".

Järnväg – Ostkustbanan

Trafikverket uppger att Brista är en terminal av strategisk betydelse för hantering av farligt gods.

Planförslaget nämner att depån är en del av riksintresset för Ostkustbanan, kallad "Flygbränseldepån".

Arlandabanan (tillagd underrubrik)

Länsstyrelsen påpekar att två nya spår ska redovisas (UA2), samt att kommunen framfört att spåren bör förläggas öster om nuvarande spår. Trafikverket har för närvarande inte uppdrag att utreda linjedragningen vidare och därför bör planförslaget tills vidare redovisa hela utredningsområdet. Området UA2 bör beaktas som riksintresseanspråk för Arlandabanan. Trafikverket påpekar att Arlandabanan inte nämns under riksintresse för kommunikation men redovisas bland riksintressena på karta 1. Texten under rubrik Järnväg – Ostkustbanan, behöver också ta upp Arlandabanan. Arlandabanan ska kapacitetsförstärkas men det finns dock ej uppdrag just nu - kapacitetsökningen ska betraktas som riksintresseanspråk/reservat för Arlandabanan

Området UA2 redovisas inte i karta men omnämns i löptext som en del av riksintresset. En ny underrubrik läggs till inför granskningen, "Järnväg – Arlandabanan" med text om valt spårområde.

Det är inte möjligt med två stationer på Arlandabanan utan att också kapacitetsökning på Arlandabanan. Det går inte heller att utifrån planförslaget bedöma om de är genomförbara. En plats söder om Blackvreten har dock vid preliminär bedömning förutsättningar för en station, med tanke på lämpligt avstånd till närmaste station och behov av sträckor utan kurvor.

Planförslagens stationslägen är att betrakta som förslag, inte exakta placeringar för stationer. Den bygger på tidigare utredningar framtagna som underlag till gällande översiktsplan ÖP2014.

16.1.2 Totalförsvarets militära del

Benämningarna stämmer inte med Försvarmaktens.

Revidering görs inför granskningen, se vidare svar under 10.1.3.

Inom eller nära Riksintressen för Försvarmaktens militära del där tillståndsprövd verksamhet bedrivs, tillåts inte störningskänslig verksamhet. Rosersbergs övningsfält redovisas delvis som område för friluftsliv. Allmänheten bör medvetandegöras eftersom incidenter inträffat.

Revidering görs inför granskningen, se vidare svar under 19.1.

Mer Rosersberg!-programmet utgör inte påtaglig skada för riksintresset, dock finns risk att behovet av övningsfältet kan öka. Försvarsmaktens tillväxt kan komma att i framtiden innebära konflikt med bostadsutveckling närmast Rosersbergs övningsfält.

Kommunen tackar för informationen.

För kännedom så revideras planförslaget utifrån inkomna önskemål i samrådet. Ett område väster om Steninge slottsby utreds för en utökning av småhusbebyggelse. Trots att Steninge slottsby ligger inom influensområdet för skottbullen från Kungsängens flygfält bedömde Försvarsmakten att etapp 1 inte utgjorde påtaglig skada på riksintresset. Kommunens bedömning är att etapp 2 inte heller innebär påtaglig skada på riksintresset, med tanke på områdets placering terrängmässigt öster om Vitberget, vilket begränsar skottbullret. Kommunen anser därför att riksintresset kan tillgodos.

16.1.3 Kulturmiljövård

Länsstyrelsen önskar att planförslaget kompletteras med åtgärder för att undvika skada på riksintressen i de fall det är relevant.

Ett tidigare riksintresse för Skålhamra har fått ny avgränsning och heter nu *Fysingen*. Ett område har utgått i riksintressets västra del.

Planförslaget kompletteras inför granskningen med en text om handboken för kulturmiljövårdens riksintressen. I de fall då utveckling föreslås inom riksintresse för kulturmiljövården, kompletteras beskrivningen med planeringsinriktning och förtydligande i text under kapitel "Geografiska områden".

Planförslaget revideras inför granskningen avseende RI Skålhamravägen med ny gräns väster om järnvägen i enlighet med beslut.

Länsstyrelsen, Trafikverket och Statens fastighetsverk menar att kommunens behov av planskild korsning vid Slottsvägen kommer att medföra påtaglig skada på riksintresset tidigare kallat Skålhamra vilket framförts i flera yttranden. Trafikverket uppger att lösningen att stänga korsningen är permanent. Istället ska det göras översyn av väghållaransvar för Metallvägen, Skansvägen, och Slottsvägen samt utredas trimningsåtgärder på Skansvägen/Metallvägen samt plankorsningen vid Krogsta. Sen utreds konsekvenserna av detta för robustheten i vägnätet kring Rosersberg som helhet.

Mot denna bakgrund anser Länsstyrelsen att förslaget om planskild korsning ska utgå ur planförslaget.

Planförslagets ställningstagande är att en passage under järnvägen påverkar landskapet i liten utsträckning. Behovet av redundans och säkerhet för invånarna i Rosersberg kvarstår oavsett kommunens utbyggnadsplaner. Korsningen stängdes mot kommunens uttryckta vilja.

Kommunens planering vid Rosersberg station är önskvärt både sett ur regionens behov av bostäder samt ur klimatperspektiv. Det är klimatsmart att bygga i kollektivtrafiknära läge på en ort som samtidigt har behov av tillskott på bostäder. Den stängda korsningen som avlastar avfarten till E4 och trafik norrut måste ersättas av en ny statlig korsningspunkt till exempel en tunnel under järnvägen.

Sigtuna stad

Länsstyrelsen önskar att planförslaget inkluderar ytterligare åtgärder för att stävja negativa effekter inom riksintresset. Även mindre förändringar får stor påverkan på helheten. Bevarande- och förnyelseplanen är endast vägledande och planförslaget borde kunna ge ytterligare stöd för efterföljande planering

Kommunen är medveten om känsligheten i riksintresset. Planförslaget hänvisar till Bevarande- och förnyelseplanen i beskrivningen av riksintresset och betonar därigenom dess status för efterföljande planeringskedan.

Haga-Venngarn

Länsstyrelsen anser att den föreslagna förtätningen vid Venngarns slott behöver beskrivas närmare och hänsyn ska tas till den visuella läsbarheten i kulturmiljön. Området har redan i hög grad kompletterats med modern bebyggelse och därför behövs vägledning i planförslaget hur ytterligare bebyggelse kan placeras i slottsområdets närhet.

Inför granskningen minskas områdets utbredning och precisering införs i planeringsinriktningen.

Skålhamravägen

En privatperson är negativ angående reducering av riksintresseområde AB 71 vid Skålhamravägen, väster om järnvägen vid Slottsäven och i Krogsta by. Personen är orolig för att kommunen ska riva Krogsta gård för att bygga en bangård, vilket skulle ödelägga hela Krogsta by.

Reduceringen av AB71 har beslutats av Riksantikvarieämbetet. Området är uteslutet ur riksintresset och översiktsplanen rättar sig efter beslutet.

Norr om Krogsta finns en antagen men överklagad detaljplan för Brista verksamhetsområde. Bangården berör inte Krogsta gård eller byn.

Översiktsplanens planförslag pekar ut området kring Krogsta by som landsbygd och delvis område med särskilt värdefulla jordbrukslandskap.

Övrigt

En person frågar kommunen varför stämpeln kulturbygd och bevarande runt Märsta Steninge och Odensala tas bort och undrar om det är för att kommunen ska bygga där. Personen hänvisar till att allt finns kvar runt Sigtuna.

Riksintressena för Steninge och Odensala, samt även Lunda, har upphävts av den myndighet som utser och bevakar riksintressena, Riksantikvarieämbetet.

Kulturmiljövärdena kvarstår, det är fortfarande mycket värdefulla kulturmiljöer och det är inte aktuellt att bygga i dessa områden. Förutom detta finns bullerrestriktioner som gör att stora områden kring Arlanda inte får bebyggas för bostadsändamål.

16.2. Intresseområde för vattenförsörjning

Norrvatten vill att planförslaget är tydligt med att 10 meters riskavstånd ska respekteras till Norrvattenledningen.

Planförslaget kompletteras till granskningen med att det vid grävning, detaljplanering och lovgivning, ska hållas riskavstånd på 10 meter till Norrvattens ledning.

Sivab anser att en mening måste ändras under rubrik *Kommunens bedömning och ställningstagande* för intresseområdet för vattenförsörjning. Det är troligen så att skyddsföreskrifter som inväntas snarare berör vattenskyddsområdet, inte riksintresset.

Planförslaget revideras till granskningen.

Sivab önskar rätta till benämningen så att det står Norrvattens reservvattentäkt, inte reservvattenverk.

Planförslaget revideras till granskningen.

16.3. Geografiska riksintresseområden enligt 4 kapitlet miljöbalken

16.3.1 Mälaren med öar och stränder

Översiktsplanen behöver redovisa de samlade natur- och kulturvärden som ligger till grund för riksintresset samt befintliga tätorter inom riksintresset som berörs. Exploatering av Västra Sjudargården utifrån befintligt underlag, skulle kunna utgöra undantag med hänvisning till 4 kap. 1§ i miljöbalken som innebär att riksintresset inte utgör hinder för utveckling av befintliga tätorter. I Granby är det inte en nöjaktig förklaring att riksintresset är tillgodosett genom att det utökade strandskyddet om 300 meter respekteras.

Granby är också en tätort varför utvecklingen kan utgöra undantag med hänvisning till 4 kap. 1§ i miljöbalken. Planförslaget kompletteras inför granskningen med ett kartlager för tätorter. Texten förtydligas under geografiska beskrivningar.

16.4. Andra värden

16.4.1 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att kommunen bör utveckla resonemanget i översiktsplanen om hur kommunen avser att beakta miljökvalitetsnormer för vatten med ett tydligt recipientperspektiv. En redovisning i text och karta av samtliga vattenförekomster, deras status och vattenkvalitet är relevant att inkludera i översiktsplanen. Utöver detta behöver planen också kompletteras med information om vilka yt- och grundvattenförekomster som berörs av den föreslagna utvecklingen, vilka risker kommunen ser för dessa vattenförekomster och vilka åtgärder kommunen bedömer behöver vidtas för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna kan följas. Det bör också framgå vilka vattenförekomster som av olika anledning måste beaktas särskilt vid planering och byggande. För de vattenförekomster som inte har uppnått god status bör de miljöproblem som är aktuella både anges och riskbedömas. Kommunen beskriver att lokala åtgärdsprogram ska förbättra möjligheten att nå miljökvalitetsnormerna. Resonemanget får gärna inkludera vilken typ av åtgärder som inbegrips i dessa åtgärdsprogram. Det är särskilt relevant att identifiera platsspecifika åtgärder i den mån det är möjligt. Åtgärder för att hantera övergödning från enskilda avlopp behöver redovisas i översiktsplanen, liksom eventuella planer på anslutning till kommunalt VA.

Planförslaget beskriver att gällande miljökvalitetsnormer för vatten ska utgöra grund för planer och beslut. Vattenplanering sker med helhetssyn och utifrån avrinningsområden. Planeringen ska skydda eller utveckla de gröna och blåa samband som är av regional och lokal betydelse. Likaså beskriver planförslaget i text under avsnitt "MKN för vatten" rådande vattenkvalitet och status i sjöar och vattendrag samt hur samverkan sker över kommungränserna i syfte att förbättra vattnets status.

Planförslaget kompletteras till granskningen med ytterligare förtydliganden i text under avsnitt "MKN för vatten".

I planeringsinriktningar för Blåstruktur förtydligas till granskningen det inledande ställningstagandet ytterligare: "Vattenplanering ska ske med helhetssyn utifrån avrinningsområden och med ett tydligt recipientperspektiv. Kommunens vattenplan och dagvattenpolicy samt kommande dagvattenplan är verktyg som tillsammans med lokala åtgärdsprogram beskriver riktlinjer för utveckling och hantering av vattenmiljöer i fysisk planering."

Planförslaget förtydligas till granskningen med text om att mer information om vattenförekomsternas status, miljöproblem samt möjliga åtgärder finns i kommunens Vattenplan samt i VISS.

Planförslaget revideras till granskningen så att Sigtuna kommuns vattenplans lager syns i den digitala kartan, liksom relevanta kartlager med statusbedömning ur VISS (VattenInformationssystem Sverige) databas.

Kommunens vattenplan är en bas för blåstrukturfrågorna i översiktlig fysisk planering och fungerar som ett verktyg för att uppfylla miljökvalitetsnormer för vatten såväl som andra nationella, regionala och kommunala miljömål. På sidan 21-22 i Vattenplanen beskrivs analyserade miljöproblem och på sida 22-25 beskrivs ett antal åtgärdsbehov och att helhetssyn krävs utifrån recipient och avrinningsområde. Sådant som redan är beslutat i andra gällande styrdokument undviker planförslaget att upprepa.

I planförslaget adderas till granskningen en förklarande text i avsnitt "Så här läser du planförslaget" om att det i den digitala versionen finns något fler kartlager med information som inte inrymts i den tryckta versionen, särskilt rörande vattenplaneringen.

Till granskningen läggs också en förklarande text till om vad vattenplanen innebär:

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

Se även svar under punkterna "10.3 Blåstruktur" med flera.

Norrvatten anser att planen inte får innebära försämrade yt- eller grundvattenkvalitet eller grundvattenkvantitet. Försiktighetsåtgärder behöver vidtas för att säkerställa det. Kommunen måste öka ambitionen för åtgärder för rening av dagvatten, liksom alla kommuner kring Mälaren (organiska miljöföroreningar, metaller och fosfor). Norrvatten anser att kommunen ska ha särskilt fokus på PFAS och påverkan på Norrsundamagasinet och Fysingen.

Dagvattenhantering och VA-system ska ta höjd för klimateffekter såsom skyfall och dess konsekvenser. Samtidigt är det viktigt att inte försämra grundvattenbildningen och att översiktsplaneringen hanterar riskerna för påverkan på grundvattenkvaliteten.

Se svar ovan samt under punkterna "13.2 – 13.6" samt "14.2.2".

Håbo kommun välkomnar att kommunen vill arbeta aktivt med miljökvalitetsnormer för vatten och ser fram emot samarbete om förbättrad vattenstatus för Skofjärden. Håbo önskar även samarbete angående gröna kilarna över länsgränsen. Spridning mellan kommunerna över vattnet är kort. Spridningssambandet är markerat i Håbo kommuns ÖP. Håbo önskar att Sigtuna kommun gör gärna samma i planförslaget.

Kommunen tackar för idén och tar det med sig i kommande arbete, bland annat när arbete med grön infrastrukturplan påbörjas.

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet

Länsstyrelsen delar bedömningen i hållbarhetskonsekvensbedömningen att kommunen bör tydliggöra hur de ser på risken för ökade luftföroreningshalter och eventuellt överskridande av miljökvalitetsnormer för luft, samt hur detta har beaktats i framtagandet av planförslaget.

Kommunens bedömning är att luftkvaliteten inte riskerar att överskridas. I gällande översiktsplans miljökonsekvensbeskrivning konstateras att miljökvalitetsnormerna inte

överskreds inom kommunen. Planförslaget frångår inte gällande plans utbyggnadsinriktning utan har minskat påverkan jämfört med gällande översiktsplan.

16.4.2 Strandskydd

Länsstyrelsen rekommenderar att planförslaget tydliggör var strandskyddet eventuellt kan komma att stå i konflikt med bebyggelseutveckling. Region Stockholm vill framhålla att allmänhetens tillgång till kommunens vattenområden behöver säkras.

Strandskyddet står inte i konflikt med bebyggelseutveckling utan fredas från bebyggelse. Detta förtydligas i text till granskningen. Likaså förtydligas i utvecklingsinriktningen "Robusta och gröna livsmiljöer" att allmänhetens tillgång till kommunens stränder ska bibehållas och utveckling ska ske på ett varsamt sätt som värnar strandskyddets syfte. Användningen av stränderna ska tillvaratas för att ge möjlighet till både avkoppling, aktivitet och friluftsliv samt ge goda livsvillkor för djur- och växtliv såväl på land som i vatten.

16.4.3 Vattenskyddsområde

Norrvatten vill att planförslagets uppräkningsområden kompletteras med Östra Mälaren med landområden inom vilket avrinning till Mälaren sker, ytvatten och dagvatten.

Eftersom riksintresseområdet för Östra Mälaren inte ligger inom kommunens gränser räknas det inte upp under i kapitlet "Andra värden", men en förtydligande text läggs till, till granskningen, under avsnitt "Mälaren" att nedströms utanför kommungränsen ligger vattenskyddsområdet Östra Mälaren. Syftet med vattenskyddsområdet är att bevara en god kvalitet på råvattnet i flera ytvattentäkter inom Östra Mälaren så som exempelvis vid Görvåln. Huvudman för vattenverket vid Görvåln är Kommunalförbundet Norrvatten.

17. Planeringsunderlag

Sivab önskar att riktlinjerna för hållbar vattenanvändning som beslutades i KS 2020 redovisas i underlagen.

Planförslaget kompletteras till granskningen med en hänvisning till dessa i avsnittet "Planeringsunderlag".

Bygg- och miljönämnden framför att planförslaget hänvisar till ett flertal olika dokument om vatten. Det behöver göras tydligt vad som framgår av de olika dokumenten och hur de är avsedda att användas.

Miljöpartiet önskar att det ska framgå vilka dokument som är beslutade styrdokument med beslutsdatum och nämnd. Särskilt behövs ytterligare tydlighet gällande vattenfrågorna. Man efterfrågar också den kommuntäckande naturvärdesinventeringen med SIS standard från 2015 som kart- och planeringsunderlag. Gröna helhetsmiljöer med värderad natur är nödvändigt som utgångspunkt för översiktsplanen.

Planförslaget kompletteras till granskningen med ett förtydligande av dokumentens användning, årtal och nämnd i avsnittet "Planeringsunderlag".

Naturskyddsföreningen listar 14 kartlager som de anser tillhör bland annat kapitlet grön infrastruktur och menar att samtliga kartsikt i översiktsplanen bör presenteras och vara valbara i Sigtunakartan samt nedladdningsbara i lämpligt GIS-format.

Planförslaget innehåller vissa av de uppräknade lagren och kompletteras till granskningen i den digitala kartan med dem som är möjliga att länka. Kommunen tackar för idén om nedladdningsbarhet och tar det med sig i fortsatt arbete.

Rättigheterna till lagren är dock i många fall inte kommunens egna vilket försvårar idén om nedladdning.

Trafikverket menar även att kommunen behöver ta fram strategiska underlag för vattenhanteringen så som VA-plan och Blåstrukturplan.

Kommunen ha en gällande VA-plan som är en av grunderna till planförslaget. Hänvisning finns planförslaget men förtydligas ytterligare till granskningen.

Kommunen avser även att under de närmsta åren påbörja en grön infrastrukturplan där fler och mer detaljerade åtgärder kan utformas. I förslag till budget för 2022 finns till att börja med uppdrag om att utreda konsekvenser och effekter av att införa Boverkets modell för grön infrastruktur. Utredningen ska presenteras senast i september 2022.

Miljöpartiet önskar vidare att översiktsplanen ger i uppdrag att ta fram ett antal styrdokument för implementering av översiktsplanen, några exempel är:

- Lokala kommunala åtgärdsplaner för varje vattenförekomst i kommunen
- Kommunövergripande grönstrukturplan.
- Styrdokument för ekosystemtjänster
- Styrdokument för ekologisk kompensation
- Årligen uppdaterad naturvärdesinventering
- Kartläggning av jordbruksmark som är av särskilt värde för den biologiska mångfalden utifrån aktuell naturvärdesinventering och marktäckedata.
- Analys av ekologiska spridningssamband ur ett kommunalt perspektiv.
- Kommunövergripande styrdokument för laddinfrastruktur.
- Styrdokument för klimat- och miljöanpassat byggande.

Kommunen tackar för förslagen. Gällande översiktsplan kommer under varje mandatperiod att aktivt utvärderas genom att en planeringsstrategi tas fram (Plan- och bygglagen, 3 kapitlet, 23§).

I planeringsstrategin lyfts viktiga strategiska frågor för att nå målen i kommunens vision för utvecklingen av den fysiska miljön och hur dessa kan genomföras. Likaså uppdaterar kommunen i planeringsstrategin om några förutsättningar har förändrats efter att översiktsplanen antogs och om behov finns av nya utredningar, planer eller program.

Detaljerade uppdrag till andra enheter eller förvaltningar sker i annan ordning.

18. Synpunkter på Hållbarhetskonsekvensbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

18.1. Generellt om hållbarhetskonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen rekommenderar att planförslaget bör inkludera flera av de rekommendationer och åtgärdsförslag som ges i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen (HKB). Flera av de viktiga åtgärderna som föreslås får då reell påverkan på efterföljande planering.

De frågor och rekommendationer som lyftes i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen, har i möjligaste mån arbetats in till granskningen. I HKB finns också ett antal goda förslag inför fortsatt arbete att beakta i kommande kontinuerlig planering och genomförandet av planförslaget.

18.2. Vatten

Länsstyrelsen påpekar i sitt yttrande att hållbarhetskonsekvensbeskrivningen i kapitel 5.3 "Vatten" bör beakta konsekvenser av bergsprängning eller av sänkta vattennivåer som ger oxidation av sulfidleror. Beskrivningen av grundvatten bör också kompletteras med konsekvenser av eventuell sprängning eller sänkning av grundvattennivåer, samt påverkan från förorenat dagvatten. Både negativ påverkan på kvaliteten genom att förorenat vatten infiltreras och negativ påverkan på kvantiteten genom att dagvatten leds bort. Länsstyrelsen rekommenderar också att eventuell påverkan på Fysingen inkluderas i hållbarhetskonsekvensbedömningen.

Inför granskningen införs synpunkterna i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. Planförslaget revideras också inför granskningen med förtydligande och kompletterande planeringsinriktningar i frågan, dels med att verksamhet inom tillrinningsområdet till reservoattentäkt ska ske med restriktivitet som inte äventyrar kommande generationers tillgång på dricksvatten av god kvalitet och kvantitet. Dels under geografiska områden "Regional stadskärna Märsta-Arlanda" och "Rosersberg" och dels under "Hälsa och säkerhet".

18.3. Mark och förorenade områden

Länsstyrelsen anser att kapitel 5.5 "Mark och förorenade områden" bör inkludera en beskrivning av sulfidleror.

Synpunkten införs, inför granskningen i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen.

18.4. Redaktionellt

Länsstyrelsen påpekar att hållbarhetskonsekvensbeskrivningen anger att Länsstyrelsen fattade beslut om utvidgat strandskydd 2012. Beslutet fattades dock 2014.

Detta rättas till inför granskningen.

18.5. Krav på miljökonsekvensbeskrivning

Miljöpartiet uppfattar att det i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen saknas delar som behövs för att uppfylla kravet på en miljökonsekvensbeskrivning. Bland annat nämns att lokaliseringalternativ för ny bebyggelse och planerad uppföljning av betydande miljöpåverkan saknas. Miljöpartiet menar att det finns en risk att miljökonsekvensbeskrivningen osynliggörs om dessa punkter inte hålls isär från övriga hållbarhetsaspekter. De sammanvägda konsekvenserna samt vilka åtgärder som vidtas för att minska påverkan bör tydliggöras. Miljöpartiet anser att hållbarhetskonsekvensbeskrivningen missar väsentliga bedömningar och bör bedömas av en tredje part.

Kommunen delar inte miljöpartiets uppfattning och riskbedömning. I inledningsskedet av den strategiska miljöbedömning som pågår parallellt och integrerat med översiktsplanarbetet, har kommunen analyserat vad som vid ett genomförande av planförslaget kan ge upphov till betydande miljöpåverkan.

Förslaget till avgränsning är samrått i ett särskilt avgränsningssamråd med länsstyrelsen och även andra kommuner som är berörda. Syftet med avgränsningssamrådet är att komma fram till vad som vid ett genomförande av översiktsplanen kan ha betydande miljöpåverkan och koncentrera miljökonsekvensbeskrivningen till de frågorna.

Under planprocessens samråd och granskning redovisas och samråds också hållbarhetskonsekvensbeskrivningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning i sin helhet och Länsstyrelsen lämnar även vid dessa tillfällen sina synpunkter under särskild rubrik i yttrandet.

19. Övrigt

19.1. Redaktionella synpunkter

Försvarsmakten vill att korrekt nomenklatur används såsom ”Påverkansområde” istället för influensområde, ”Försvarsmaktens militära del” med mera.

Namnen ändras inför granskningen i enlighet med yttrandet.

Luftfartsverket och Swedavia menar att det inte är hinderytor som redovisas på karta 3 för riksintressen. Train alliance menar att kombiterminalen i Rosersberg inte redovisas på riksintressekartan.

Planförslaget redovisar samtliga riksintressen i den tredje och sista delen ”Riksintressen och andra värden”. Misstaget angående procedurhindersytor respektive hinderytor klargörs och ändras. Kombiterminalen är betecknat med ett J i karta 1. Eftersom underlagskartan är Trafikverkets egen karta och kombiterminalens status där har inte ändrats till ”befintlig” visas den i planförslaget som planerad till dess att Trafikverket uppdaterat sina kartor.

Sivab önskar att planförslaget renodlar begreppen, spill- eller avloppsvatten, inte båda. I övrigt ska begreppen dagvatten och dricksvatten användas.

Begreppen ses över inför granskningen i hela dokumentet. Generellt försöker planförslaget använda formuleringen avloppsvatten som är mer allmänt bekant än spillovatten.

Länsstyrelsen anser att det bör framgå vilka fornlämningsområden som finns i kommunen samt att arbeten kring fornlämningar är tillståndspliktigt. Texten om landskapsbildskydd och skydd av kyrkor bör förtydligas. Texten om byggnadsminnen anknyter inte till lagstiftningen i kulturmiljölagen eller förordningen om statliga byggnadsminnen.

Text förtydligas inför granskningen på relevanta ställen. Lagtext skrivs inte ut i planförslaget, istället används hänvisning. Texten i planförslaget ersätter inte lagtext utan informerar om syftet med skydden. I den digitala versionen av planförslaget länkas också till kartlager för fornlämningsområden i planeringsunderlagen.

Knivsta kommun påpekar att färgerna i kartan för Biotopskydd och Vägar med utökad tillståndspliktig zon är lätta att förväxla.

Teckenförklaringen ses över inför granskningen med anledning av detta.

Swedavia föreslår att Expo Scandinavia-området borde markeras som besöksanläggning - lila färg i mark- och vattenanvändningskartan.

Planförslaget revideras inför granskningen.

En person frågar om vilken idrottsplats som avses i stycke om Odensala. Man bör skriva "mindre planer för fotboll" istället för "idrottsplats".

Idrottsplatsen som avses är Odensala Idrottsplats i Herresta, där SK Wigör har sin verksamhet. Eftersom den går under benämningen idrottsplats görs ingen justering.

Kartan över kulturmiljö bör bytas ut eller dateras med hänsyn till att kartan som visades på samrådsmöte inte var aktuell, anser en person. En annan person anser att kartorna generellt är otydliga. En person framför att Ösbylund inte har några verksamheter och att markeringen ska tas bort och ändras till bostäder. Personen anser att det inte går att kombinera verksamheter och bostäder och att verksamheter hellre ska byggas i Märsta industriområde eller nära Arlanda.

Kommunen tackar för redaktionella synpunkter. Felaktigheter och otydligheter i kartmaterialet justeras inför granskningen. Markeringen för Ösbylund på mark- och

vattenanvändningskartan var inte korrekt. Kommunen håller med om att verksamheter ska hållas separerat från bostäder.

19.2. Digital översiktsplan

Rikshem vill ge beröm till kommunen för den digitala versionen av översiktsplanen som är mer lättillgänglig och därmed bidrar till ökad demokrati eftersom planförslaget kan nå fler.

Ambitionen är att planförslaget till antagandet ska vara helt digital. Det är glädjande att fler uppfattar det positiva med att tillgängliggöra översiktsplanen, i synnerhet som just den demokratiska aspekten av insyn i kommunal planering varit vägledande i arbetet att göra översiktsplanen digital.

19.3. Avstår från att yttra sig

Följande myndigheter avstår från att yttra sig eller har inga synpunkter

- Havs- och vattenmyndigheten
- Uppsala läns länsstyrelse
- Lantmäteriet
- Brandkåren Attunda
- Käppalaförbundet
- E.ON energilösningar
- Global connect

19.4. Svar till övriga frågor

Svar till övriga synpunkter som inte berör planförslaget eller hanteras i andra sammanhang än översiktsplaneringen redovisas nedan.

19.4.1 Norrbacka

Friluftsförbundet och flera privatpersoner framför åsikter om att inte förtäta i centrala Märsta, som vid Aspbackens äng, Norrbackaskolans äng eller Fårhagen. Områdena behövs för lek, hundrastning, friluftsliv, idrott, motion och möten. Likaså framförs önskan att inte förtäta hela Arenberga, grönytan runt Kanonkullen, mellan Norrbackaskolan-Lindvägen.

I planförslaget pekas varken Aspbackens äng, Norrbackaskolans äng, vid Fårhagen eller Arenberga ut för ny bebyggelse. Kommunen delar uppfattningen om att det är viktigt med närhet till rekreation och motion i vardagen. De senaste åren har upprustning gjorts av flera grönområden och parker, bland annat Borgmästarängen och Valstastråket. Satsningarna på närrekreation i tätorterna fortsätter. Bland annat pågår upprustning av Kanonkulleparken och Sätunaparken.

19.4.2 Steningehöjdens skola

En person tycker att det behöver byggas en avlämningsplats vid Steningehöjdens skola och hänvisar till att det är trafikchaos idag.

Kommunens inriktning är det ska vara tryggt och säkert att ta sig till skolan och att skolorna ska förse med god kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar som möjliggör för personal och elever att resa utan bil samt underlättar för föräldrar att lämna barnen till fots eller med buss. Målet är att biltrafiken ska minska kring skolor och förskolor för en säkrare trafikmiljö. Kommunen har också sett över trafiksituationen vid Steningehöjdens skola, haft dialog om trafiksäkerhet med skolan samt upprättat en på- och avstigningsplats längst Steningehöjdensvägen. Vidare finns det 30-minutersparkering på Trädgårdsallén.

19.4.3 Valsta, övrigt

Ett par personer framför synpunkt om att inte bygga vid Magnegatan. Trafiksituationen är rörig vid Ymergatan framför uteplatserna till de boende. Ett förslag är också att riva den gamla skolan och bygga radhus i stället.

Planförslaget pekar inte ut ny bebyggelse vid Magnegatan. Trafiksituationen på lokalgator och gårdarnas utformning detaljeras inte inom översiktsplanens arbete, men berörd enhet har fått information om yttrandet. I början på 2020 antogs åtgärdsförslag från utvecklingsprojektet Valsta 2030 för den framtida utvecklingen av Valsta. Där har bedömningen varit att det finns såväl tekniska förutsättningar som ekonomiska incitament för att bevara stora delar av byggnaden. Kommunen har även behov av byggnadens lokaler för evakuering av kommunala verksamheter på kort sikt och det finns goda förutsättningar för andra allmänna ändamål på längre sikt. I Valsta 2030 finns förslag på radhus i närheten av de tidigare skollokalerna.

19.4.4 Sätuna

Bygg en mataffär, helst ICA, där Preem ligger så man slipper trängseln vid stationen – det behövs för Sätuna och Norrbacka. Bygg där Preem ligger, den är ful och anskrämlig.

Fastigheten där Preem ligger är i privat ägo och detaljplanelagd för nuvarande användning.

19.4.5 Övriga Märsta

En person önskar att en allmänt tillgänglig cykelverkstad uppförs i Sätuna eller Märsta. Det behövs fler platser för arbetsträning, kunskapsutveckling och verkstad.

Uppförande av en cykelverkstad samt platser för arbetsträning, kunskapsutveckling och verkstad är inte något som översiktsplanen i detalj hanterar. Däremot ska Sigtuna kommuns cykelplan från 2014 uppdateras. Yttrandet har skickats vidare till berörd enhet för kännedom.

Synpunkt framförs ingen utbyggnad bör ske på grönyrtorna mellan Aspvägen och Fasanvägen vid gamla fotbollsplanerna. Det finns ett tidigare beslut att freda området, på grund av sankmark, växt- och djurliv. Bygg på andra ytor i kommunen, till exempel vid Midgårdsbadet, mellan Arlanda gymnasium och Tingvalla.

Ny bebyggelse föreslås inte av översiktsplanen på grönområdet mellan Aspvägen och Fasanvägen. Däremot är området redan detaljplanelagt för bostäder och naturmark. Outnyttjade byggrätter finns utmed Hemmansvägen.

Riv istället flerfamiljshusen i Norrbacka, Tingvalla och Vänortsringen och bygg attraktiva hus blandat med enstaka flerfamiljshus. Det ökar rörligheten och ger bostäder för unga.

Rivning av hus inom kommunen hanteras inte av översiktsplanen.

19.4.6 Til

En person vill att planen för Til förändras så att avstyckning tillåts, det främjar förtätning och ytterligare småhus i området.

Inom området för Til finns tomtindelningar som reglerar kvarterens indelning i tomter (fastigheter). Dessa tomtindelningar gäller idag som detaljplanebestämmelser och innebär att fastighetsbildning inte får strida mot dem. För att ändra eller upphäva en tomtindelning krävs en ändring av detaljplan. Sådan ändring av detaljplan har kommunen i dagsläget inga planer på. Det är dock möjligt för en enskild sökande att begära om planbesked för en sådan åtgärd.

19.4.7 Övriga Sigtuna

En privatperson vill ta bort fågelskyddsområdet vid Garnsviken och menar att det är ointressant för fåglar. En annan person tycker att Fysingen är mer värt som fågelskydd än Garnsviken, som för närvarande har fågelskyddsområde.

Planförslaget hanterar inte frågan om fågelskydd. Fågel- och sälskyddsområden inrättas med stöd av kapitel 7 miljöbalken, i form av djurskyddsområde eller som en avgränsad del av annat områdesskydd, till exempel naturreservat. I detta fall finns ett fågelskydd vars södra delområde utgör en del av naturreservatet Askarehage i Sigtuna kommun. I området häckar flera skyddsvärda fåglar såsom rördrom, vattenrall, skägges och brun kärrhök. Mer information hittas på Länsstyrelsens hemsida.

19.4.8 Trafik och mobilitet – redogörelse över inkomna detaljerade förslag

En person anger i sitt yttrande att bilväg och gång- och cykelväg bör byggas mellan Steninge slottsby och Solurstorget i Steningehöjden.

Bilvägen mellan Steninge slottsby och Steningehöjden färdigställs och öppnas när sista etappen med bostäder inom Steninge slottsby påbörjas. Detta hanteras inom projektet för Steninge slottsby. En gång- och cykelväg mellan Steninge slottsby och Steningehöjden är redan idag utbyggd. Kartan som redovisar "Trafik och mobilitet" uppdateras till granskningen avseende redovisning av gång- och cykelväg mellan Steninge slottsby och Steningehöjden.

En annan person upplyser om att vägen från Steninge backe till Steningebadet utgör en stor fara för gående och cyklister och föreslår att vägen flyttas närmare mot naturreservatet. Ytterligare en åsikt är att spårvidshinder ska anläggas vid Steningebadets parkering, så att endast buss-passager kan ske mot slottet och trafiken från kommande etapper leds bort från Steninge allé.

Kommunens inriktning är att gång- och cykelnätet ska vara säkert, sammanhängande och ha god framkomlighet. Utformningen av gång- och cykelnätet ska ske med omsorg om trygghet och trivsel. Steninge allé mellan Steninge backe och Steningebadet har en separerad gång- och cykelväg med trafiksäkerhetsåtgärder som bidrar med sänkt hastighet för bilister. Vägen är utformad på ett säkert sätt. Kommunen delar därför inte beskrivningen att vägen utgör en stor fara för gående och cyklister.

För kommunen är det viktigt vid nyanläggning av nytt gatunät eller vid anläggningsåtgärder i befintligt gatunät, att åtgärder och utformning planeras och projekteras så att trafiksäkerheten och framkomligheten beaktas. Byggtrafiken från Steninge slottsby leds därför via Steninge allé till dess att området är helt utbyggt, då vägen via Steningehöjden innebär att tung trafik passerar två skolor och en idrottshall.

Flera personer lämnar detaljerade förslag på åtgärder som bör vidtas i samband med en ombyggnation av Märsta station: trafikljus och bom för bussar, en sydlig uppgång för att få till två uppgångar (gärna vid Märsta Centrum) och åtgärder för uppmuntrande av samåkning. En person poängterar att den gamla stationen byggdes som en kopia av äldre hus och att stilen bör bevaras. Genom en sydlig uppgång skulle behovet av bilparkering i Märsta centrum minska.

Kommunen tackar för förslagen. Den precisa utformningen av nya Märsta station hanteras inte inom översiktsplanen. En detaljplanprocess har inletts för Nya Märsta station som kommer behandla dessa frågor. Inom ramen för detaljplanarbetet kommer det finnas tillfälle för allmänheten att lämna sina synpunkter. Se vidare svar under 12.2.

Flera detaljerade förslag på förbättringar av Aspvägen framförs också: gör busshållplatsen mer säker, tydligare markering av infart till Kantarellvägen, tillföra vägen fler farthinder och hastighetsskyltar, förbud av tung trafik och fler övergångsställen. Det önskas även att polisen utför fler fartkontroller.

Kommunen tackar för förslagen. Den precisa utformningen av vägar eller hantering av fartkontroller inryms inte i översiktsplanarbetet. Se vidare svar under 12.3.

Likaså framförs av ett flertal personer detaljerade önskemål om åtgärder kopplat till väg 263. Bland annat önskas väg 263 grävas ner eller däckas över mellan Tullen och Ekillarondellen och österut till Valstarondellen. En utredning om väg 263 kan breddas mellan Sigtuna och Eurostop efterfrågas. En person föreslår att tung trafik från E18 ska hänvisas till Stäket och Rotebro istället för till väg 263. En annan person föreslår en omdragning av väg 263 genom Eneby och förbi Herresta och en ny väg mellan Husby-Ärlinghundra kyrka och väg 858. Två personer framför att en bro behöver byggas över väg 263 invid Midgårdsbadet samt att vägen behöver breddas.

Kommunen tackar för förslagen. De åtgärder som prioriteras av kommunen finns beskrivna i planförslaget. Se vidare svar under 12.3. För kännedom så är Rotebroleden den primära förbindelsen mellan Arlanda och Bålsta för såväl tung som annan trafik.

Alternativa åtgärder ges också som förslag istället för en förlängning av Aspvägen: Breddning av väg 263, förbättring av Brobyvägens korsning och ledande av trafik dit, rondell mot Charlottenberg och Til, vägdragnings på åkrarna (eventuellt på pelare) mellan Odensala och Märsta, breddning av Västra Bangatan, överdäckning av väg 263 mellan Ekilla och Valstarondellen, byggnation av infart till Arlanda via Eurostop och säkrare gång- och cykelövergång vid Rolsta. Flera personer föreslår att en ny väg från Måby trafikplats över åkrarna norr om Märsta via underfarten på Västra Bangatan ska utredas.

Kommunen har startat en planprocess för förlängningen av Aspvägen och där konsekvenserna utreds, däribland trafik- och bullersituationen i området. Under detaljplanarbetet kommer det att finnas tillfälle för allmänheten att lämna sina synpunkter. Se vidare svar under 12.3.

- 20. Bilaga 1 – Länsstyrelsen i Stockholms samrådsyttrande, se följande 18 sidor.**



Översiktsplan 2022, Sigtuna kommun – Samrådsförslag

Sigtuna kommun har översänt ett förslag till översiktsplan till Länsstyrelsen för samråd enligt 3 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Nuvarande översiktsplan gäller tillsammans med en fördjupning av översiktsplanen:

- FÖP Arlandaområdet, antagen 2006

Fördjupningen föreslås upphöra att gälla när den nya översiktsplanen antas.

Länsstyrelsens uppdrag

Det är främst under samrådsskedet som länsstyrelsen särskilt ska ta tillvara och samordna statens intressen, tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska vidare särskilt verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses, att miljö- kvalitetsnormer enligt miljöbalken följs, att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt och att bebyggelse inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I rollen att samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från Försvarmakten, Luftfartsverket, Post- och telestyrelsen, Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut, Svenska kraftnät, och Trafikverket Region Stockholm. Inkomna yttranden bifogas.

Samrådsyttrandet är uppdelat i fem delar.

- Övergripande synpunkter
- Synpunkter på statliga och mellankommunala intressen
- Länsstyrelsens råd angående allmänna intressen
- Miljökonsekvensbeskrivningen
- Övrigt

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att planförslaget är väl genomarbetat med ett pedagogiskt upplägg. Beskrivningarna av och planeringsinriktningarna för den föreslagna bebyggelseutvecklingen och allmänna intressen kommer i huvudsak att utgöra ett bra stöd för efterföljande planering.

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Bebyggelseutveckling – övergripande

Kommunen föreslår att bebyggelseutvecklingen ska koncentreras till de befintliga huvudorterna Märsta, Rosersberg och Sigtuna samt Arlandaområdet. Även stråket mellan Märsta och Sigtuna identifieras för bostadsutveckling. Stort fokus ligger på utveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och dess omland, både genom tillskapande av bostäder, service och arbetsplatser och genom utvecklad kollektivtrafikförsörjning inom området. På landsbygden fokuseras service- och bebyggelseutveckling till utpekade servicenoder. Dessa inkluderar Granby, Venngarn, Odensala, Lunda och Skepptuna.

Kommunen beskriver att förutsättningar för minskad klimatpåverkan och god resurshushållning genom att lokalisera ny bebyggelse till lägen med god kollektivtrafikförsörjning, befintlig fysisk infrastruktur och offentlig och kommersiell service har varit utgångspunkt i arbetet med planförslaget. Länsstyrelsen anser att dessa bärande principer för bebyggelseutvecklingen är positiva och att planförslaget i stort bidrar till att skapa en hållbar bebyggelsestruktur i länet. Jämfört med den nu gällande översiktsplanen har kommunen i det här förslaget gjort tydligare prioriteringar gällande byggande på landsbygden, vilket ger förutsättningar för en mindre utspridd bebyggelseutveckling i landsbygdsområdena. Bebyggelseutveckling i vissa av de utpekade utbyggnadsområdena kommer dock att ställa stora krav på bland annat utformningen av bebyggelsen, på grund av befintliga värden och kvaliteter på platsen och risker att ta hänsyn till.

Rosersberg tätort – ”Mer Rosersberg”

Området väster om Ostkustbanan vid Rosersbergs pendeltågsstation är ett av de större utbyggnadsområden som föreslås i översiktsplanen. Området ligger i anslutning till den befintliga tätorten och här finns god kollektivtrafikförsörjning. Länsstyrelsen stödjer kommunens intention att skapa utrymme för fler bostäder i en sammanhängande struktur med hög tillgänglighet till kollektivtrafik, men vill framhålla att det i det här området finns flera andra intressen och risker som behöver beaktas och som kan komma att påverka möjligheten att utveckla området. Dessa inkluderar bland annat riksintressen för kommunikation, kulturmiljövården samt totalförsvarets militära del, fornlämningar, buller, jordbruksmark, risker kopplade till transporter av farligt gods, ras, skred och översvämning.

Kommunen har tagit fram ett planprogram för området som inkluderar upp emot 2500 bostäder, tre större parker och flera mindre parker, nya lokaler för handel och service, en F-9 skola och flera nya förskolor, område med fotbollsplan och idrottshallar och centrumstråk med ett större torg samt flera mindre torg. Länsstyrelsen hänvisar till yttrandet daterat den 26 maj 2020 för mer information om hur Länsstyrelsen ser på de intressekonflikter som riskerar att uppstå (Lst dnr 402-10636-2020).

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Regionala stadskärnan

Kommunen pekar i planförslaget ut ett antal områden för bebyggelseutveckling i Arlandas närområde. Tillsammans med utvecklingen i Märsta bidrar planförslaget till ett ökat transportbehov både inom området och till den här delen av kommunen.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för den regionala stadskärnan, eftersom behoven av trafiklösningar kan vara av sådan omfattning och karaktär att det blir svårt att lösa inom ramen för kommunens detaljplanering. Samplanering av bebyggelse och transportinfrastruktur ger bättre förutsättningar för att undvika att verksamheter, service med mera byggs ut innan en tillräckligt god tillgänglighet med kollektivtrafik har säkerställts.

Landsbygden

Kommunen pekar ut fem servicenoder dit landsbygdens bebyggelseutveckling ska fokuseras i första hand. Dessa är Granby, Venngarn, Odensala, Lunda och Skepptuna. Av planförslaget framgår det att kommunen avser en relativt begränsad bebyggelseutveckling i servicenoderna, förutom i Granby där ett större område för utveckling av småhusbebyggelse har pekats ut. I övriga delar av landsbygden konstaterar kommunen att en varsam, småskalig komplettering kan övervägas i lämpliga lägen. Länsstyrelsen är positiv till att kommunen på det här sättet avser att begränsa en utspridd bebyggelse på landsbygden. Det är också positivt att kommunen lyfter de höga kulturhistoriska-, natur- och rekreationsvärden som finns i landsbygdsområdena. En utveckling av servicenoderna, liksom ny bebyggelse utanför noderna, behöver förhålla sig till dessa värden. Det är även viktigt att förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning finns med i den fortsatta planeringen.

Granby ligger inom riksintresset för Mälaren med öar och stränder enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken. Kommunen konstaterar i planförslaget att de anser att riksintresset tillgodoses eftersom ingen ny bebyggelse föreslås inom det utvidgade strandskyddet på 300 meter. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva närmare varför detta kan anses vara tillräckligt för att tillgodose riksintresset. Det är också relevant att beskriva hur den föreslagna utvecklingen i Granby påverkar den regionala grönstrukturen.

Länsstyrelsens synpunkter på statliga och mellankommunala intressen

Synpunkterna i detta avsnitt kopplar till de frågor som Länsstyrelsen även har att bevaka i granskningskedet enligt 3 kap. 16 § PBL.

Riksintressen

Planförslaget redovisar de befintliga riksintressena i både text och kartbilaga på ett tydligt och överblickbart vis. Kommunen redogör också för de förändringar

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

som förväntas ske inom riksintressena vilket är bra. För att ytterligare klargöra hur kommunen avser att tillgodose riksintressena kan planen med fördel kompletteras med åtgärder för att undvika skada på riksintressena i de fall det är relevant. Vad gäller riksintressen för kulturmiljövården kan Riksantikvarieämbetets handbok användas för att tydligare anknyta till de principer som finns kring att tillvarata och använda riksintressena som en resurs i planeringen.

[Handbok för kulturmiljövårdens riksintressen.](#)

Riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken

Fysingen

Riksantikvarieämbetet har nyligen beslutat om revidering av riksintresset Skålhamravägen. Beslutet innebär att den del av riksintresset som omfattar Sigtuna kommun har brutits ut till ett nytt riksintresse kallat Fysingen. Den geografiska avgränsningen har ändrats på så sätt att den del av riksintresset som tidigare låg väster om Ostkustbanan i anslutning till Krogsta by har utgått från avgränsningen. Riksantikvarieämbetets beslut finns i bilaga 1.

Kommunen lyfter behovet av en planskild korsning vid Slottsvägen. Länsstyrelsen har tidigare konstaterat att en bro vid järnvägen Ostkustbanan kommer att medföra påtaglig skada på riksintresset Skålhamravägen. Detta har framförts i yttrandet över Trafikverkets samrådsremiss gällande den planskilda korsningen vid Slottsvägen (Länsstyrelsens dnr 343-12065-2019) samt i yttrandet till Trafikverket om den förväntade miljöpåverkan av bron (Länsstyrelsens dnr 343-27529-2019). Trafikverket har sedan dess meddelat att de valt att inte gå vidare med planen. Till grund för Trafikverkets beslut fanns även andra planeringsförutsättningar, däribland fornlämningsfrågan. Mot bakgrund av detta anser Länsstyrelsen att förslaget om en planskild korsning vid Slottsvägen bör utgå ur planförslaget.

Sigtuna stad

Inom riksintresset Sigtuna stad kan även mindre förändringar få stor påverkan på helheten. Kommunen uppmärksammar att befintliga byggrätter behöver ses över, vilket är positivt. Länsstyrelsen önskar att kommunen till granskningsskedet inkluderar ytterligare åtgärder för att stävja negativa effekter inom riksintresset för att planen ska ge en närmare vägledning kring hur riksintresset ska tillgodoses. Den aktuella bevarande- och förnyelseplanen är ett kvalitativt dokument med bra redogörelse på såväl övergripande nivå som objektsnivå. Dokumentet är dock endast ett vägledande kunskapsunderlag och därför är det bra om översiktsplanen kan ge ytterligare stöd i den efterföljande planeringen.

Haga – Venngarn

Länsstyrelsen anser att den föreslagna förtätningen vid Venngarns slott behöver beskrivas närmare. En eventuell framtida utveckling av området behöver ta

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

hänsyn till riksintresset beträffande bland annat den visuella läsbarheten av kulturmiljön. Kommunen konstaterar att förändringar ska ske varsamt men eftersom området kring Venngarns slott redan i hög grad har kompletterats med modern bebyggelse anser Länsstyrelsen att planen behöver ge tydligare vägledning kring hur ytterligare bebyggelse kan placeras i slottsområdets närhet.

Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken

Tillämpningen av riksintresseanspråk i den kommunala planeringen

Trafikverket genomför en översyn av riksintressena för kommunikationer och beslut om eventuella revideringar väntas tas under hösten 2021. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma kommunen på att Boverket i sitt remissyttrande av översynen riktat kritik mot Trafikverkets tolkning av hur riksintresset ska beaktas och tillämpas i den kommunala planeringen. Boverket skriver bland annat följande:

Bebyggelseutveckling och annan verksamhet kommunerna ansvarar för påverkar transportsystemet och kan ge upphov till både ökad och minskad belastning på detta. Denna typ av aspekter är en del av den allmänna samhällsutvecklingen och ökad belastning på transportsystemet är inte något som generellt sett kan hanteras inom ramen för riksintressesystemet. Att begränsa eller hindra bebyggelseutveckling genom att hävda att riksintresse för kommunikation påtagligt försvåras till följd av ökade trafikmängder som uppstår då ny bebyggelse kommer till stånd, står inte i överensstämmelse med lagens syfte (Boverkets yttrande daterat 2021-04-22, dnr 337/2021).

Trängselproblematik på väg till följd av kommunens exploatering behöver därför hanteras i en annan ordning, lämpligen inom ramen för den regionala planeringen för Stockholm (RUFSS) och den ekonomiska planeringen för infrastrukturåtgärder (nationell plan och länstransportplan. Se vidare synpunkter under rubriken ”mellankommunal samordning”).

Flyg

Det bör framgå av översiktsplanen att även Uppsala, Västerås och Bromma flygplatser är av riksintresse eftersom kommunen berörs av influensområdet för hinderytor för dessa flygplatser. Det bör också framgå av översiktsplanen att lokalisering av höga byggnader/föremål (till exempel vindkraft) inom influensområdet bör samrådas med respektive flygplats inom influensområdet. Utöver flygplatserna av riksintresse gäller detta även Eskilstuna flygplats. Trafikverket är dock formellt den myndighet som ska lämna uppgifter i frågan om områden av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken där flyget ingår.

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Arlanda flygplats

Det är positivt att kommunen har utgått från den nya riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats som beslutades i mars 2021.

Länsstyrelsen anser att teckenförklaringen till ”Riksintressen – karta 2” behöver förtydligas så att det framgår vad beteckningarna för flygbuller står för med hänvisning till riksintressepreciseringen och trafikbullerförordningen, 6 – 7 §§.

Arlandabanan

Utredningsområdet för två nya spår på sträckan Skavstaby-Arlanda (UA2) bör redovisas i översiktsplanen. Länsstyrelsen noterar att kommunen i översiktsplanen framför att de inte anser att de nya spåren bör förläggas på den västra sidan om nuvarande spår. Trafikverket har i nuläget inget uppdrag att utreda linjedragning inom utredningsområdet. Därför behöver tillsvidare hela utredningsområdet redovisas och beaktas som riksintresseanspråk för Arlandabanan. Av Trafikverkets yttrande framgår också att det inte är möjligt att anlägga ytterligare stationer på Arlandabanan, utan att också öka kapaciteten genom de två ytterligare spåren på sträckan Skavstaby – Arlanda. Trafikverket kan inte utifrån det befintliga underlaget bedöma genomförbarheten i de nya stationerna. Men de konstaterar att det är sträckan söder om Blackvretens tågserviceanläggning som vid en preliminär bedömning anses ha förutsättningar för en lokalisering av en station. Detta med hänsyn till bland annat lämpligt avstånd till närmaste station och tillräckligt lång sträcka utan kurvor.

Riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § miljöbalken

Till granskningsskedet bör vissa redaktionella ändringar genomföras för att benämningen av riksintressen för totalförsvarets militära del ska stämma med de benämningar Försvarsmakten använder sig av. Dessa ändringar framgår av Försvarsmaktens yttrande.

Försvarsmakten framför att störningskänslig verksamhet inte ska inrättas inom, eller i närheten av områden av riksintresse där myndigheten bedriver tillståndsprövad verksamhet som ger upphov till störande buller. Det gäller även områdes-skydd med begränsande föreskrifter och förbud så som naturreservat till exempel.

I planförslaget redovisas Rosersbergs övningsfält delvis som ett område för friluftsliv. Försvarsmakten anser att det av översiktsplanen behöver framgå att Rosersbergs övningsfält i första hand är ett militärt övningsområde. Antalet incidenter med intrång på skjutfälten har ökat och det är därför viktigt att allmänheten är medveten om att området är ett militärt övningsområde eftersom intrång innebär en säkerhetsrisk.

Utifrån dagens förutsättningar och detaljeringsgraden av planförslaget i det här skedet bedömer Försvarsmakten att den föreslagna utvecklingen i Rosersberg inte riskerar påtagligt skada på riksintresset för totalförsvarets militära del.

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Försvarsmakten framhåller dock att det i och med Försvarsmaktens tillväxt finns risk för att bostadsutveckling närmast Rosersbergs övningsfält i framtiden kan komma att innebära konflikt med Försvarsmaktens verksamhet och riksintresset.

Riksintresse Mälaren med öar och stränder enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken

Länsstyrelsen önskar att kommunen till granskningsskedet kompletterar texten om riksintresset med en redovisning av de samlade natur- och kulturvärden som ligger till grund för den del av riksintresset som ligger inom Sigtuna kommun. Som stöd i efterföljande planering är det också användbart med en redovisning av vad som utgör befintliga tätorter inom riksintresset.

Kommunen föreslår exploatering inom riksintresset vid Granby och Västra Sjudargården i anslutning till Sigtuna stad. Utifrån det befintliga underlaget bedömer Länsstyrelsen att den föreslagna utvecklingen i Västra Sjudargården kan anses utgöra ett sådant undantag som avses i 4 kap. 1 § andra stycket miljöbalken, som bland annat innebär att bestämmelserna om riksintresset inte utgör hinder för utvecklingen av befintliga tätorter.

Vad gäller utbyggnadsområdet Granby anser Länsstyrelsen att kommunen behöver utveckla resonemanget om planerad utbyggnads påverkan på riksintresset. Kommunen anger att riksintresset tillgodoses eftersom ingen ny bebyggelse föreslås inom det utvidgade strandskyddet på 300 meter. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva närmare varför detta kan anses vara tillräckligt för att tillgodose riksintresset.

Mellankommunal samordning

Transportinfrastruktur

Länets regionala utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050) är av betydelse för den mellankommunala samordningen i vårt län. RUFS ska ge vägledning för beslut om bland annat översiktsplaner (7 kap. 2 § PBL). Av den regionala planen framgår hur hänsyn har tagits till och hur planen har samordnats med den regionala utvecklingsstrategin, länsplanen för regional transportinfrastruktur, trafikförsörjningsprogram och kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning samt nationella och andra regionala och kommunala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling i länet (7 kap. 3 § PBL). Den regionala utvecklingsplanen samspelar med Trafikverkets basprognos för 2040.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att klarlägga om den föreslagna exploateringsgraden motsvarar markanvändningen i Trafikverkets basprognos 2040, samt om behoven av investeringar i vägnätet motsvarar beslutade investeringar i nationell plan och länstransportplan. Detta skulle ge bättre förutsättningar att bedöma risken för försämring av funktionen av det

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

omkringliggande nationella och regionala vägnätet. Det skulle även bidra till en förståelse för hur planförslaget skiljer sig från de förutsättningar/antaganden som bebyggelsestrukturen i RUFSS 2050 baseras på och beslut i länstransportplanen och den nationella infrastrukturplanen. Det är en fördel om det av översiktsplanen framgår hur områden kan utvecklas med befintliga och beslutade trafikåtgärder och vad som eventuellt genererar behov av nya investeringar. Det gäller i synnerhet områdena inom den regionala stadskärnan, Det är också önskvärt att det framgår vilka infrastrukturåtgärder som är beslutade, planerade respektive önskade.

Länsstyrelsen vill särskilt poängtera vikten av att kommande detaljplanering föregås av nödvändiga infrastrukturåtgärder, för att undvika att exploateringen orsakar bristande tillgänglighet, kapacitetsbrist och framkomlighetsproblem på det befintliga vägnätet.

Regional grönstruktur och grön infrastruktur

Flera av de föreslagna utvecklingsområdena ligger inom den i RUFSS 2050 utpekade regionala grönstrukturen. Länsstyrelsen anser att planförslaget bör förtydligas kring hur markanvändningen kommer att påverka den regionala grönstrukturens värden och funktioner. Särskilt den föreslagna utvecklingen i Granby, Eneby och områden norr om Aspvägen bör belysas ur det hänseendet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att kommunen bör utveckla resonemanget i översiktsplanen om hur kommunen avser att beakta miljö kvalitetsnormer för vatten med ett tydligt recipientperspektiv.

En redovisning i text och karta av samtliga vattenförekomster, deras status och vattenkvalitet är relevant att inkludera i översiktsplanen. Utöver detta behöver planen också kompletteras med information om vilka yt- och grundvattenförekomster som berörs av den föreslagna utvecklingen, vilka risker kommunen ser för dessa vattenförekomster och vilka åtgärder kommunen bedömer behöver vidtas för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna kan följas. Det bör också framgå vilka vattenförekomster som av olika anledning måste beaktas särskilt vid planering och byggande. För de vattenförekomster som inte har uppnått god status bör de miljöproblem som är aktuella både anges och riskbedömas.

Kommunen beskriver att lokala åtgärdsprogram ska förbättra möjligheten att nå miljö kvalitetsnormerna. Resonemanget får gärna inkludera vilken typ av åtgärder som inbegrips i dessa åtgärdsprogram. Det är särskilt relevant att identifiera platsspecifika åtgärder i den mån det är möjligt.

Åtgärder för att hantera övergödning från enskilda avlopp behöver redovisas i översiktsplanen, liksom eventuella planer på anslutning till kommunalt VA.

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Miljökvalitetsnormer för luft

Länsstyrelsen delar bedömningen i hållbarhetskonsekvensbedömningen att kommunen bör tydliggöra hur de ser på risken för ökade luftföroreningshalter och eventuellt överskridande av miljökvalitetsnormer för luft, samt hur detta har beaktats i framtagandet av planförslaget.

Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor, översvämning eller erosion

Buller

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen behöver utvecklas för att ge en mer ingående beskrivning av bullersituationen i kommunen och hur kommunen avser att hantera bullerproblematik i efterföljande detaljplanering och tillståndsprövning. Exempelvis kan beskrivningen av bullersituationen i avsnitt ”Hälsa och säkerhet” kompletteras med en karta där de områden som idag är bullerutsatta redovisas i förhållande till bebyggelseförslaget. Det är särskilt viktigt att uppmärksamma områden med bullerstörningar från flera olika källor samt områden där bebyggelseutveckling föreslås och som ligger inom, eller angränsar till, påverkansområde för flygbuller. De angivna planeringsinriktningarna kan också behöva kompletteras för att ge ytterligare stöd i detaljplanering, förhandsbesked och bygglov för bostäder och andra störningskänsliga verksamheter inom just dessa områden vad gäller till exempel utformning och lokalisering. Detta gäller både för kompletteringsbebyggelse i befintliga bebyggelseområden och nya bebyggelseområden.

Planförslaget inkluderar en riktlinje som anger att ”rådande bullerförordning ska eftersträvas vid nybyggnation”. Länsstyrelsen vill påminna om att förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenheter för människors hälsa i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen är uppfyllt. Kommunen bör även överväga att hänvisa till Boverkets allmänna råd BFS 2020:2 och Boverkets vägledning om omgivningsbuller från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär, rapport 2020:8.

Länsstyrelsen anser vidare att planeringsinriktningen i avsnitt ”Befolkning och bostäder” som berör bostadsgårdar bör kompletteras för att även inkludera god ljudmiljö.

Det är en fördel om det av planförslaget kan framgå att kommunen i sitt arbete med bullerutredningar vid tillkommande bebyggelse bör ta höjd för Trafikverkets Basprognos 2040.

I beskrivningen av Skepptuna konstaterar kommunen att nuvarande flygbullerrestriktioner innebär att en ny tätort inte får tillkomma i Skepptuna. Länsstyrelsen önskar att texten kompletteras för att klargöra att flygbullerrestriktionerna även kan påverka utbyggnad av befintliga tätorter enligt riksintressepreciseringen för Arlanda.

Kommunen konstaterar att de inte har utpekade tysta områden men att områden som är mindre bullerutsatta ingår i det som identifieras som ”helhetsområden för

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

natur”. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att peka ut tysta områden och ta fram planeringsinriktningar för att det ska vara lättare att värna dessa kvaliteter i framtida planering.

Förorenad mark

Det är positivt att det framgår av planförslaget att misstänkta förorenade områden ska undersökas i ett tidigt skede i planeringen och nödvändiga åtgärder vidtas för att undanröja risker för människors hälsa och för miljön. Länsstyrelsen anser att detta ställningstagande bör kompletteras med en beskrivning av föroreningar som berörs av förändringar av mark- och vattenanvändningen och, på en översiktlig nivå, i vilka av dessa områden som mer kunskap krävs avseende förorenings-situationen. Detta kan med fördel visualiseras i en karta. I det fall kommunen bedömer att förorenings-situationen kan antas innebära en risk för att den föreslagna bebyggelseutvecklingen blir olämplig, bör kommunens syn på detta framgå. I bedömningen bör kommunen ta hänsyn till att barn är känsligare för föroreningssexponering än vuxna.

Beskrivningen av förorenings-situationen bör också inkludera hur ett förändrat klimat kan påverka spridning av och exponering för föroreningar samt om förorenade områden kan komma att påverka dricksvattenförsörjning i områden utan kommunalt VA.

Planen bör även inkludera en hänvisning till var uppdaterad information om förorenade områden finns tillgänglig (exempelvis EBH-stödet hos Länsstyrelsen).

Farligt gods och farlig verksamhet

I översiktsplanen redovisar kommunen att risksituationen ska bedömas inom 100 meter vid exploatering intill väg och järnväg där transporter där farligt gods går. Länsstyrelsen anser att kommunen bör utgå från de riktlinjer för planläggning intill farligt gods leder som myndigheten publicerade 2016: [Riktlinjer planläggning intill farligt gods leder Faktablad 2016 4.pdf](#). Här redovisas Länsstyrelsens rekommendationer om hur riskhänsyn lämpligen hanteras och vilka skyddsavstånd kommunen bör förhålla sig till vid ny bebyggelse. Till exempel framgår det av riktlinjerna att en riskbedömning ska göras vid ny bebyggelse inom 150 meter från farligt gods leder. Olika skyddsavstånd rekommenderas beroende av vilken typ av markanvändning som föreslås. De olika skyddsavstånden kan med fördel inkluderas som planeringsinriktning i kapitel ”Hälsa och säkerhet”. Planeringsinriktningarna kan också inkludera hur risker kopplat till farligt gods och verksamheter kan hanteras vid ny bebyggelse.

Det bör också framgå av översiktsplanen att riskbedömningar och skyddsavstånd krävs vid planering av ny bebyggelse i närheten av de farliga verksamheter som går under Sevesolagstiftningen, samt lagen om skydd mot olyckor (LSO 2:4). Detta gäller även vid uppförande av bebyggelse intill drivmedelstationer.

Geotekniska risker inklusive översvänningsrisk

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Sedan bestämmelser om klimatrelaterade risker infördes i PBL år 2018 (3 kap. 5 §) finns krav på att kommunen i översiktsplanen ska redovisa sin syn på risken för skador på den byggda miljön till följd av klimatrelaterade olyckor som till exempel översvämning, ras, skred och erosion samt hur sådana risker kan minska eller upphöra. Det här betyder att kommunerna behöver identifiera byggda miljöer som riskerar att drabbas av klimatrelaterade risker samt ta ställning till hur kommunen avser att hantera dessa risker. Hur kommunen har hanterat detta ska framgå i översiktsplanen. Planförslaget behöver utvecklas för att fullt ut uppfylla kravet i 3 kap. 5 § PBL. I Länsstyrelsens [metodstöd för klimatrisker i översiktsplaneringen](#) redovisas exempel på åtgärdsförslag och strategier.

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen överlag utgör ett bra strategiskt underlag gällande översvänningsrisker, särskilt med de tydliga planeringsinriktningar som redovisas i kapitel ”Anpassning till ett förändrat klimat”. Det är också positivt att kommunen avser att redovisa områden med översvänningsrisk vid skyfall med flöden, avrinning och maximala flöden till granskningsskedet. Utöver översvänningsrisker vid skyfall och stigande vattennivåer i Mälaren bör kommunen också redovisa att hänsyn ska tas till stigande nivåer i vattendrag.

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör kompletteras med en redovisning i kartform över eventuella geotekniska riskområden samt med ställningstaganden om hur dessa risker ska utredas i samband med detaljplanering och bygglovs-hantering. Detta inkluderar områden med förutsättningar för påverkan av stranderosion, både naturstränder och utfyllnadsområden.

Kommunen hänvisar till myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) översiktliga skredriskkartering för Sigtuna kommun från 1997. SGI framhåller i sitt yttrande att det bör förtydligas i planen att MSBs kartering är begränsad till vid utredningstillfället bebyggda områden och att det därför kan finnas ytterligare områden med förutsättningar för skred.

I planförslaget finns en översiktlig beskrivning av konsekvenser av klimatförändringar, med bland annat ökad nederbörd och stigande nivå i Mälaren, vilket kommer att innebära ökade risker för ras, skred, erosion och översvämningar. Statens geotekniska institut (SGI) påpekar i sitt yttrande att det är viktigt att också beakta dessa risker på kort sikt eftersom det är risker som kan finnas även för dagens förhållanden och inte bara i ett framtida klimat. Kommunen bör i den fortsatta detaljplaneringen också beakta risken med att ökad nederbörd leder till förhöjda grundvattennivåer och porttryck i marken, vilket försämrar jordens hållfasthetsegenskaper. Skredrisker kan därmed finnas och uppstå i områden som inte ligger i anslutning till vattendrag.

Konsekvenserna av klimatförändringarna innebär att risken för stranderosion behöver beaktas.

För att identifiera riskområden även där geotekniska utredningar inte har utförts, kan kommunen använda sig av det kartunderlag för ras, skred och erosion som SGI, Sveriges geologiska undersökning (SGU), MSB, SMHI och Lantmäteriet

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

gemensamt har tagit fram. En vägledning till kartunderlaget har också tagits fram och finns tillgänglig på SGIs webbplats – [Vägledning ras, skred och erosion](#).

Länsstyrelsens synpunkter gällande allmänna intressen

I det följande framförs synpunkter och information som är att betrakta som råd i fråga om allmänna intressen enligt 3 kap. 10 § punkt 2 PBL.

Bostadsförsörjning

Länets befolkning har ökat med 180 000 personer de fem senaste åren. Att länet växer är ett uttryck för att Stockholm är en attraktiv region att leva i. Trots en något mindre befolkningsökning förra året väntas ökningen fortsätta och 2030 kan länet ha 2,6 miljoner invånare. För att klara tillväxten för så många nya människor behöver länet ha en välplanerad bostadsförsörjning som tillgodoser alla inkomstgruppers bostadsbehov.

Kommunens bostadstillskott är satt till 450 nya bostäder om året. Det demografiska bostadsmålet i RUF5 2050 är något lägre, 400 per år. Länsstyrelsens beräkningar visar att det i Sigtuna kommun under perioden 2015–2019 tillkom i snitt drygt 300 bostäder per år, merparten hyresrätter. I planförslaget beskriver kommunen att det ”finns en obalans i utbudet av upplåtelseformer, med en övervikt åt hyresrätter i flerbostadshusbeståndet. Då bostadsbyggandet under senare år i huvudsak präglats av nybyggnation av hyresrätter har obalansen byggts på. För att uppnå en balans i bostadsbeståndet behöver nybyggnation av småhus och bostadsrätter prioriteras.” Länsstyrelsen instämmer i detta, men påminner också om att det finns ett fortsatt stort behov av hyresrätter både i kommunen och i länet som helhet.

Det är viktigt att kommunen i sitt arbete analyserar vilka bostadsstorlekar som kommunen saknar, inte bara upplåtelseformer. Detta görs med fördel i arbetet med riktlinjer för bostadsförsörjningen som beräknas inledas inom kort. Utöver detta så är beskrivningen av kommunens bostadsutbud bra och tydlig och planeringsinriktningarna som redovisas är rimliga. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma kommunen på att forskningen inte stödjer teorin om flyttkedjor. Svaga grupper deltar sällan i flyttkedjor vid nyproduktion. Det är viktig ny kunskap då den gängse uppfattningen länge varit att nyproducerade bostäder bidrar till att det längre ner i kedjan tillgängliggörs billiga bostäder lämpliga för låginkomsttagare.

En jämn takt i bostadsbyggandet är kommunens främsta verktyg för att skapa en sammanhållen kommun. Det är viktigt att ha en hög, jämn takt i bostadsbyggandet, men Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att nyproducerade bostäder är dyra – oavsett om det är småhus, bostadsrätter eller hyresrätter. Regionen har studerat hushållens möjligheter att efterfråga nya bostäder. Studien visar att hushållen kan och vill efterfråga cirka 15 000 nybyggda bostäder varje år av de 20 000 som behövs i länet. Det finns således hushåll som saknar ekonomiska förutsättningar att flytta in i de övriga 5 000 bostäderna med

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

dagens villkor. Regionens studie visar att 70 procent av hushållen saknar möjligheter att köpa en nybyggd bostadsrätt, 60 procent har inte råd med en ny hyresrätt och 90 procent har inte råd med ett nytt småhus.

Mot denna bakgrund menar Länsstyrelsen att den fortsatta planeringen även bör inkludera de hushåll vilkas bostadsbehov inte tillgodoses på bostadsmarknaden i kommunen. Den kunskapen är viktig eftersom ekonomiskt svaga hushålls bostadssituation sällan kan lösas genom nyproduktion. I det fortsatta arbetet är det även bra om kommunen pekar ut områden där kommunen tror sig se att det kan ske förändringar i beståndet som påverkar de boende såsom renoveringar, utförsäljningar och bostadsrättsomvandlingar.

Strandskydd

Det är bra att markanvändningskartan innefattar ”områden nära tätorterna med en god tillgänglighet till strandzonen.” Länsstyrelsen anser dock att översiktsplanen skulle ge bättre vägledning för efterföljande planering och andra avvägnings-situationer om innebörden av denna redovisning tydligare framgår i text för att klargöra hur kommunen avser att värna strandskyddet i dessa områden vid framtida detaljplanläggning.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen uttryckligen framhåller att ingen ny bebyggelse föreslås inom det utvidgade strandskyddsområdet på 300 meter från Mälarens strandkant. Länsstyrelsen ser gärna att planförslaget förtydligas avseende hur kommunen ser på utvecklingen av andra strandområden som berörs av ett utvidgat strandskydd på 300 meter. Det är också användbart om kommunen kan tydliggöra var strandskyddet i övrigt eventuellt kan komma att stå i konflikt med bebyggelseutveckling.

I hållbarhetskonsekvensbeskrivningen anges att Länsstyrelsen fattade beslut om utvidgat strandskydd 2012. Beslutet fattades dock 2014.

Jordbruksmark

Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk för stadsutveckling med en blandning av funktioner öster om Märsta station och väster om Rosersbergs station, samt för bostadsbebyggelse i form av småhus i Eneby längs väg 263, norr om Aspvägen vid Norrbacka och i Västra Sjudargården i anslutning till Sigtuna stad. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken ska en bedömning av alternativ lokalisering genomföras innan kommunen går vidare med att planera för bebyggelse eller anläggningar på jordbruksmark. Kommunen menar att den jordbruksmark som föreslås bebyggas är lämplig att ta i anspråk på grund av tillgång till befintlig kollektivtrafikförsörjning, service och god regional tillgänglighet. De konstaterar att flyg- och skottbullenrestriktioner också innebär att bostadsutveckling inte är möjlig inom stora delar av kommunen vilket gör att det blir nödvändigt att ta jordbruksmark i anspråk.

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att utveckla beskrivningen med information om vilka alternativa lokaliseringstuderingar som har genomförts. Kriteriet för att en alternativ lokalisering ska anses vara möjlig är, enligt prop.

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

1985/86:3 (sid. 158), att exploateringsföretaget ska vara fullt godtagbart från samhällsbyggnadssynpunkt, tekniskt och funktionellt lämpligt samt ekonomiskt rimligt. Kommunen ska också i översiktsplanen belysa konsekvenserna från allmän synpunkt av de olika alternativen.

Lokala kulturmiljövärden och fornlämningar

Länsstyrelsens ser det som positivt att de kulturhistoriska värdena lyfts fram som betydande för Sigtuna kommun. Det är också positivt att det framgår av planförslaget att de kulturhistoriska värdena ska förvaltas och ses som en resurs vid utveckling, men en närmare vägledning för hur och på vilket sätt kulturmiljön och befintliga kulturvärden ska beaktas saknas. Planförslaget bör utvecklas för att ge mer ingående vägledning för hur hänsynskraven i PBL ska uppfyllas utifrån de ställningstaganden och förutsättningar som beskrivs.

För Sigtuna kommun finns ett kulturminnesvårdsprogram från 1985. I hållbarhetskonsekvensbeskrivningen lyfts behovet av revidering av programmet fram. Länsstyrelsen instämmer i detta och gör bedömningen att det är angeläget att revidera kulturminnesvårdsprogrammet avseende all kulturmiljö – fornlämningar, landskap och bebyggelse. Ansatsen om att komplettera kulturminnesvårdsprogrammet med nutida bebyggelser och bebyggelsemiljöer är enligt Länsstyrelsen inte tillräckligt. Det är möjligt att söka bidrag från Länsstyrelsen för att ta fram kulturmiljöprogram.

Planeringsinriktningen för Märsta kan med fördel kompletteras för att lyfta det landskapsantikvariska perspektivet. Utöver att identifiera kulturhistoriskt värdefull bebyggelse är det även viktigt att uppmärksamma det omgivande landskapet och bebyggelsens samspel med det.

Det föreslagna utbyggnadsområdet vid Skepptuna ligger inom ett område för landskapsbildsskydd. Det bör framgå av översiktsplanen hur detta har beaktats.

Länsstyrelsen efterfrågar en övergripande redogörelse för kommunens fornlämningar och hur dessa ska hanteras. Sigtuna medeltida stadslager lyfts fram, men en översikt över fornlämningsbilden med till exempel fornlämningsfrekvens inom olika kommundelar saknas. Med anledning av Sigtuna kommuns anmärkningsvärda fornlämningsrikedom ser Länsstyrelsen gärna att detta förtydligas. Fornlämningsmiljöerna kan med fördel redovisas på en karta. I detta sammanhang är det även av vikt att lyfta fram särskilt värdefulla fornlämningar. Även känsliga fornlämningsområden bör identifieras och lyftas fram tydligare. Planförslaget bör också kompletteras med ett ställningstagande gällande de fornlämningsmiljöer som kommer att påverkas av tänkta förtätningar och exploateringar.

Redaktionella synpunkter

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Länsstyrelsen anser att ett antal punkter under rubriken *Andra värden* med beröring på kulturmiljövårdens lagstiftning behöver åtgärdas. Synpunkterna framgår nedan.

Under rubriken *Fastställt fornlämningsområde* lyfts Nordians hög och Grindstugan som har fastställda fornlämningsområden. Informationen är relevant, men bör med fördel ligga under en rubrik om fornlämningar och återge relevant lagstiftning i sin helhet. Det bör även mer tydligt framgå att alla arbeten som berör fornlämning är tillståndspliktigt enligt kulturmiljölagen (1988:950) och ska samrådaskas med Länsstyrelsen. Till en fornlämning hör även ett markområde runt lämningen som har samma lagskydd. Detta område kallas fornlämningsområde och syftar till att skydda lämningen mot en alltför närgående exploatering. Om okända fornlämningar påträffas i samband med framtida markgrepp ska arbetet avbrytas och anmälas till Länsstyrelsen.

Innehållet under rubriken *Landskapsbildsskydd och skydd av kyrkor* behöver korrigeras så att det tydligt framgår att det rör sig om olika och åtskilda skyddsformer. Landskapsbildsskydd i Sigtuna kommun råkar omfatta områden kring några av de medeltida kyrkorna, men skyddsformen hör egentligen inte samman med kyrkor. Av 9 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken och förarbetena till denna (prop. 1997/98:45 s 386) framgår att landskapsbildsskyddet ska anses meddelat med stöd av motsvarande bestämmelser i miljöbalken, i detta fall naturreservat. Förordnandena om landskapsbildsskydd gäller således fortfarande. Det bör framgå att landskapsbildsskyddet omfattar större områden än bara den närmaste omgivningen kring kyrkorna. Skyddet av kyrkliga kulturminnen är otydligt återgivet. Länsstyrelsen bedömer att det är mest relevant att framhålla den tillståndsplikt som finns för vissa kyrkobyggnader, kyrkotomter och begravningsplatser genom 4 kap. kulturmiljölagen, och inte vård- och underhållskravet. Det kan även med fördel framgå, i likhet med texten om byggnadsminnen, vilka kyrkobyggnader som omfattas av tillståndsplikten. I texten anges även att gravfält skyddas enligt 2 kap. kulturmiljölagen. Detta saknar koppling till både landskapsbildsskydd och kyrkliga kulturminnen och ska därför tas bort.

Innehållet under rubriken *Byggnadsminnen* behöver revideras så att det framgår att skyddsbestämmelserna för byggnadsminnen anger på vilket sätt ett byggnadsminne inte får ändras och hur de ska vårdas och underhållas. Meningen om att bestämmelserna finns till för att byggnadsminnenas karaktär och utseende ska bevaras bör utgå eftersom detta inte anknyter till lagstiftningen i 3 kap. kulturmiljölagen eller förordningen om statliga byggnadsminne.

Naturvård

Djurhållning och betesmarker

En stor del av naturvärdena i kommunen är knutna till odlingslandskapet och betesmarker. Områden med tätare förekomster av naturbetesmarker ligger inom de på markanvändningskartan markerade natur- och friluftsområdena. Det finns också en tydlig koppling mellan områden med hävdade naturbetesmarker och den

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

regionala grönstrukturen i kommunen. En jämförelse med de två statliga inventeringarna som gjordes för ca 15 respektive 35 år sedan visar att beteshävderna mest har bevarats i kommunens nordöstra hörn, i Skepptuna, Lunda och Vidbo.

Närmre tätorterna har beteshävderna i större utsträckning upphört. Det innebär också en försvagning av den regionala grönstrukturen, delvis utan att områdena tagits i anspråk för annan markanvändning. Särskilt påtagligt är detta vid utvecklingsområdet Eneby. Kommunens ambition att områdets fortsatta bebyggelseutveckling ska kunna ske utan att försvaga grönstrukturen behöver här fokusera på betesmarkernas naturvärden och alternativa sätt att upprätthålla hävd av dessa gräsmarker.

Bevarandet av odlingslandskapets naturvärden förutsätter fortsatt jordbruk och betesdrift. Från naturvårdssynpunkt är därför möjligheterna att fortsätta med djurhållning av stor betydelse. Kommunen föreslår en utbyggnad av småhus i anslutning till Skepptunas bygdegård, skola och förskola. Detta kan innebära negativa konsekvenser för naturvärden i ett betydligt större område än de markområden som direkt tas i anspråk. Genom domstolspraxis har boende i planlagd tät bebyggelse större möjligheter än landsortsbefolkning att via miljölagstiftning begränsa olägenheter från till exempel lukt vid spridning av stallgödsel, flugor och råmande kor tidiga morgnar. Planlagd tät bebyggelse kan därmed i längden försvåra en djurintensiv inriktning i områdets jordbruk.

Venngarn

Vid Venngarn finns stora naturvärden knutna till den stora mängden äldre ädellövträd. Naturvärdena har förhållandevis goda framtidsutsikter genom det stora antalet träd. Det finns också medelålders efterträdare i området. En helt övervägande del av träden finns inom detaljplanlagt område. De flesta lindarna finns inom byggnadsminne, ca hälften av askarna likaså, medan ekar i huvudsak finns längre bort från bebyggelsen. Vid utveckling av området är det från naturvårdssynpunkt viktigt att så mycket som möjligt av äldre och medelålders ädellövträd kan sparas i öppna och halvöppna lägen.

Uppgifter om miljövärden i skogen

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, till exempel nyckelbiotoper och skyddade skogsområden finns i Skogsstyrelsens karttjänst [Skogens pärlor](#). Planen kan gärna inkludera en hänvisning till denna.

VA

Lagen om allmänna vattentjänster (2006:412), vattentjänstlagen, anger att om det för en samlad bebyggelse krävs, antingen av hälso- eller av miljöskäl, att en vattentjänst ordnas samlat så är det kommunens ansvar att bestämma verksamhetsområde och tillhandahålla vattentjänsten genom en allmän va-anläggning. Detta kan med fördel redovisas i översiktsplanen.

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Om det i arbetet med översiktsplanen har visat sig att utbyggnadsförslaget innebär att det finns behov av att revidera eller uppdatera kommunens VA-plan från 2016 är det en fördel om detta kan göras parallellt med det fortsatta arbetet med översiktsplanen. På så sätt kan översiktsplanen och VA-planen bli samspelade.

Vattenförsörjning

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör kompletteras med en hänvisning till mål och strategier i den regionala vattenförsörjningsplanen. Vattenförsörjningsplanen är ett viktigt planeringsunderlag som ska beaktas både i kommunens översikts- och detaljplanering.

Sjön Fysingen är utpekad som reservvattentäkt för försörjning av bland annat Sigtuna kommun med dricksvatten. Vattnet i sjön har idag teknisk anmärkning vad gäller svavel och det finns farhågor att sulfidleror eller sulfidförande berg i områden där sprängning sker påverkar dricksvattentäkten. Betydelsen av sjön som reservvattentäkt innebär att det är särskilt viktigt att det framgår av översiktsplanen att åtgärder i tillrinningsområdet bör studeras utifrån om de förbättrar eller försämrar vattenkvaliteten i sjön. Länsstyrelsen rekommenderar också att eventuell påverkan på Fysingen inkluderas i hållbarhetskonsekvensbedömningen.

Transmissionsnätet för el

I och med en förändring i ellagens nomenklatur benämns stamnätet för el numera för transmissionsnätet.

I Sigtuna kommun har Svenska kraftnät sex 400 kV-ledningar, tre 220 kV-ledningar och två stationer tillhörande transmissionsnätet för el. Dessa kan med fördel redovisas i kartform. I norra delen av Sigtuna kommun berörs kommunen av Svenska kraftnäts framtagna utredningskorridorer för ny 400 kV-ledning mellan Hovgården (i Uppsala kommun) och station Odensala (i Sigtuna kommun). Svenska kraftnät anger att en huvudkorridor kommer att föreslås i början av 2022. Huvudkorridoren bör redovisas i översiktsplanen. Även den planerade spänningshöjningen av de befintliga ledningarna mellan station Odensala och station Överby (i Sollentuna kommun) från 220 kV till 400 kV bör redovisas i översiktsplanen.

Området Måby är utpekad som utbyggnadsområde för bebyggelseutveckling. Detta område ligger i närheten av Svenska kraftnäts anläggningar. Skyddsavstånd till anläggningarna behöver säkerställas vid planering av ny bebyggelse i närområdet.

Svenska kraftnät framför i sitt yttrande att texten i planförslaget om elektromagnetiska fält bör revideras. Se deras yttrande för mer information.

Datum
2021-06-21

Beteckning
4011-24897-2021

Hållbarhetskonnekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen anser att kommunen till granskningskedet bör inkludera fler av de rekommendationer och åtgärdsförslag som identifieras i hållbarhetskonnekvensbeskrivningen i översiktsplanen. Hållbarhetskonnekvensbeskrivningen kommer inte vara en del av den antagna översiktsplanen och därför behöver kommunen säkerställa att viktiga åtgärder som föreslås i hållbarhetskonnekvensbeskrivningen också lyfts in i översiktsplanen. Det skulle innebära att hållbarhetsbedömningen får en mer reell påverkan på utformningen av planförslaget.

I kapitel 5.3 ”Vatten” bör konsekvenser av sänkta vattennivåer som ger oxidation av sulfidlorer eller bergsprängning beaktas. Beskrivningen av grundvatten bör också kompletteras med konsekvenser av eventuell sprängning eller sänkning av grundvattennivåer, samt påverkan från förorenat dagvatten. Både negativ påverkan på kvaliteten genom att förorenat vatten infiltreras och negativ påverkan på kvantiteten genom att dagvatten leds bort.

Länsstyrelsen anser att kapitel 5.5 ”Mark och förorenade områden” bör inkludera en beskrivning av sulfidlorer.

Beslut i detta ärende har fattats och godkänts digitalt av t.f. avdelningschef Tatjana Joksimović med översiktsplanerare Anna Knight som föredragande. I den slutliga handläggningen av ärendet har även deltagit miljödirektör Johanna Lindgren, avdelningschefen för rättsliga frågor Mathias Wahlsten och landsbygdsdirektör Ulrika Lundberg.

Bilagor:

1. Karta avgränsning av riksintresse för kulturmiljövården - Skålhamra
2. Försvarsmakten/HK, yttrande
3. Luftfartsverket, yttrande
4. Post- och telestyrelsen, yttrande
5. Skogsstyrelsen, yttrande
6. Statens geotekniska institut, yttrande
7. Svenska kraftnät, yttrande
8. Trafikverket region Stockholm, yttrande

Kopia för kännedom via e-post (utan bilagor):

Försvarsmakten/HK
Luftfartsverket
Post- och telestyrelsen
Skogsstyrelsen
Statens geotekniska institut
Svenska kraftnät
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm
Trafikverket region Stockholm