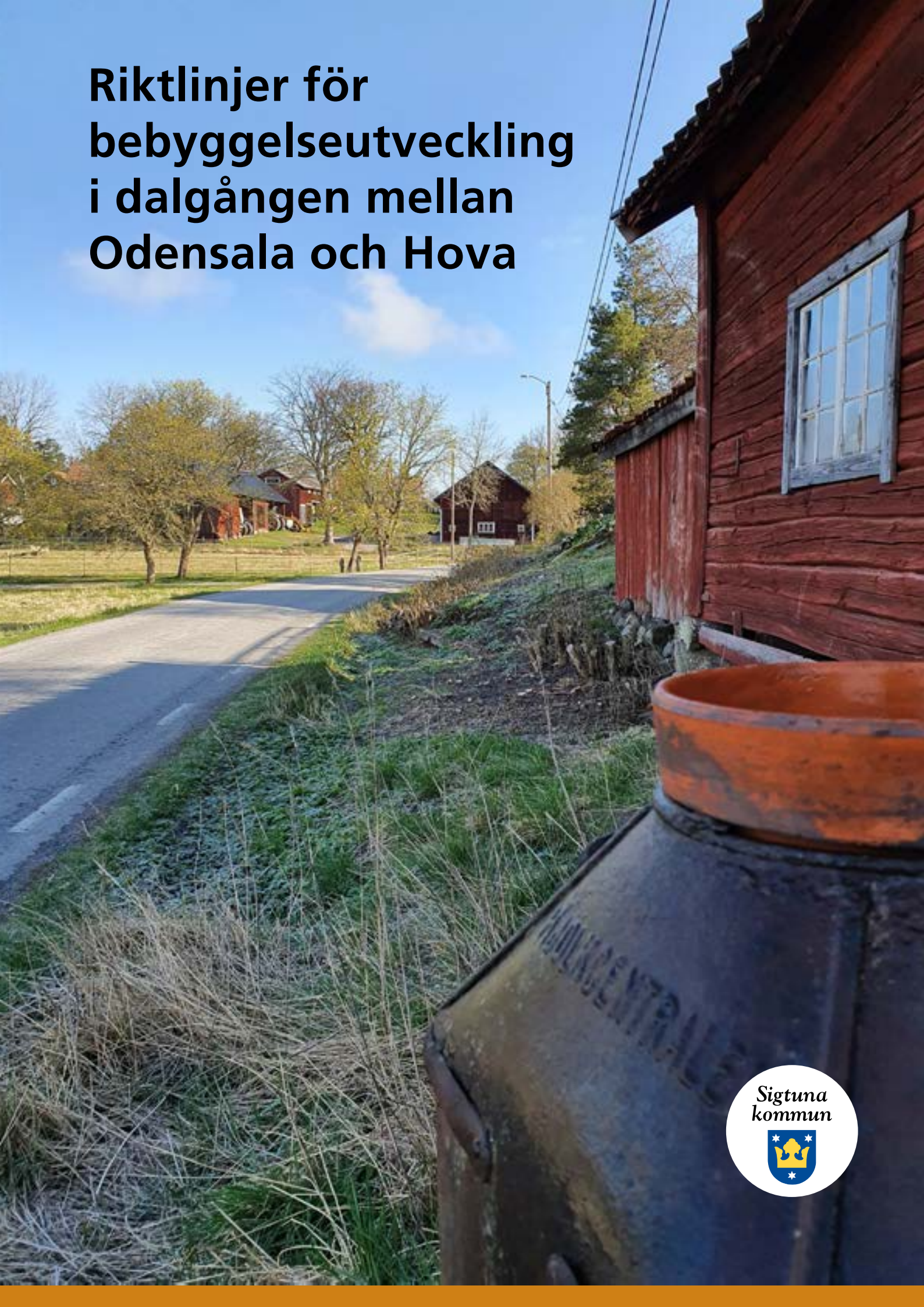


Riktlinjer för bebyggelseutveckling i dalgången mellan Odensala och Hova



Förord

Dalgången mellan Odensala och Hova har stora kulturhistoriska värden och här finns spår av mänsklig aktivitet i mer än 1500 år tillbaka. I syfte att ta tillvara och skydda dessa värden tog Sigtuna kommun 1992 fram en kulturmiljöstudie över Västra Odensala i samarbete med Stockholms läns museum.

Kommunens stadsbyggnadskontor i samarbete med Sigtuna museum tog 1994 fram ”Råd och anvisningar för byggande i Odensala-Hova området”.

Under lång tid har behov funnits att se över och uppdatera dessa skrifter varför bygg- och trafiknämnden i 2018 års Mål och Budget gavs i uppdrag att revidera och uppdatera, den så kallade, Hovautredningen som var samlingsnamnet för de ovan nämnda skrifterna.

Under hösten 2019 tillsattes en projektgrupp inom Stadsbyggnadskontoret som med stöd av Nyréns arkitektkontor ansvarat för och genomfört arbetet med uppdateringen. Föreliggande riktlinjer har utarbetats också med bistånd från Sigtuna museum.

Vi tackar alla som bidragit i arbetet med utarbetandet av de nya ”Riktlinjerna för bebyggelseutveckling i dalgången mellan Odensala och Hova” och hoppas att dessa ska bidra till bevarande och samtidigt ge riktlinjer vid förnyelse förutom att utgöra en viktig dokumentation av befintlig bebyggelse i dalgången.

Sigtuna i december 2020

Mats Weibull

Ordförande bygg- och trafiknämnden

Innehåll

Sammanfattning	4
Slutsatser	4
Huvudsakliga principer och riktlinjer	4
Inledning och syfte	7
Ålderdomligt landskap mitt i attraktiv region	7
Dokumentets syfte	8
Prövning av markens lämplighet	8
Nulägesbeskrivning	8
Ordlista	8
Läsanvisning	9
Kulturmiljö och landskapsbild	11
Högt kommunalt intresse för kulturmiljövården	11
Historisk utveckling	11
Kulturhistoriskt intressanta byar och gårdar	13
Värdekarta för kulturmiljö och landskapsbild	25
Tekniska förutsättningar	29
Trafik	29
Vattenfrågor	30
Buller	31
Värdekarta för tekniska förutsättningar	33
Grönstruktur och jordbruksmark	37
Grönstruktur	37
Jordbruksmark	38
Värdekarta för grönstruktur och jordbruksmark	40
Råd och riktlinjer för ny bebyggelse	43
Bebyggelsens placering	43
Tomternas utformning	45
Bostadshusens utformning	46
Bygga om och bygga till	50
Ekonomibyggnadernas utformning	51
Källor	52

Diarienummer: **Btn PLAN.2018.749**

Antagen: **2020-12-15 § 163**

Beslutsinstans: **Bygg- och trafiknämnden**

Projektägare: **Planchef**

Projektgrupp tjänstepersoner, Stadsbyggnadskontoret, Sigtuna kommun

Niklas Aldén, planarkitekt

Maria Nästesjö, planarkitekt

Mikael Mattsson, sakkunnig PBL

Timo Mähönen, GIS-ingenjör

Konsultstöd, Nyréns arkitektkontor

Mattias Eklund, byggnadsantikvarie, certifierad sakkunnig kulturvärden (KUL2)

Marta Wännman, landskapsarkitekt LAR/MSA

Foton, kartor och illustrationer

Samtliga drönbilder är tagna av Mattias Eklund. Spridningstillstånd för dessa bilder har erhållits av Lantmäteriet (ärende LM2020/009867). Övriga foton är tagna av Stadsbyggnadskontoret och Marta Wännman.

Kartor är producerade av Stadsbyggnadskontoret.

Illustrationer är delvis nyskapade av Stadsbyggnadskontoret och delvis hämtade från "Utredning av dalgången från järnvägen till Hova i Odensala socken".

Sammanfattning

Slutsatser

Dalgången mellan Odensala och Hova utgör ett bra exempel på en levande kulturmiljö. Här, mitt emellan de stora städerna Uppsala och Stockholm, finns möjlighet att leva och bo i lantlig idyll i ett historiskt landskap. Att inte tillåta någon ny bebyggelse alls, i ett försök att bevara allt som det är, skulle troligen resultera i förfall av de värden dalgången har. Däremot kan en helt fri utveckling av området också leda till att de värden som finns försvinner. Därför är det viktigt att tillåta viss försiktig utveckling i området, så att landsbygden här får leva och leva upp.

Det är möjligt med mer bebyggelse i den sydöstra jämfört med den nordvästra delen av dalgången, av hänsyn till faktorer som vägkapacitet och Garnsvikens skyddsområde. Gällande riksintresseprecisering för Arlanda flygplats innebär också en begränsning i norr. Detta kommer dock troligen att ändras, vilket kan öppna upp för något mer bebyggelse i nordväst, även om vägens kapacitet är som sämst här. Över hela dalgången finns det också ett antal värden att ta hänsyn till när det gäller var det är mer eller mindre lämpligt med bebyggelse. Dessa värden, som sammanfattas i värdekartorna, är exempelvis fornlämningar, jordbruksmark och rekreationsstråk.

Vid all ny- och ombyggnation bör det sista kapitlet *Råd och riktlinjer för ny bebyggelse* följas. Störst följsamhet till dessa riktlinjer ska krävas i närheten av de byar och gårdar med större kulturhistoriska värden, samt vid de platser som syns från Hovavägen. Det är dock inte alltid möjligt att ställa krav på att dessa ska följas då vissa åtgärder är bygglovsbefriade på landsbygden.

En större samlad exploatering av en dignitet som kräver detaljplan är inte en önskvärd utveckling i dalgången mellan Odensala och Hova. Detta framför allt av hänsyn till kulturmiljön, till exempel genom att inte behöva bredda vägen och att behålla upplevelsen av de byar som finns, men också med tanke på bland annat flygbuller och möjligheten att anordna vatten och avlopp. En försiktig utveckling med ett fåtal hus i taget är att föredra. Även hus som inte är rena bostadshus skulle kunna vara lämpligt, men exploateringen ska i så fall till sin storlek och utformning kunna förväxlas med ett enfamiljshus.

Huvudsakliga principer och riktlinjer

Kulturmiljö och landskapsbild

- Var aktsam om upplevelsen från kulturvägen Hovavägen (väg 900), då området främst upplevs genom färd på denna väg.
- Bevara upplevelsen av separata by- och gårdsbildningar; utveckla gärna byarna. Var extra varsam i närheten av kulturhistoriskt intressanta byar med äldre bebyggelse.
- Var medveten om de många fornlämningarna, bebyggelse bör undvikas här. Ingrepp i marken kräver tillstånd från länsstyrelsen.
- Småskalig utveckling i likhet med dalgångens 2000-åriga historia; inte för många nybyggda hus på samma ställe på en gång.
- Flerbostadshus ska inte tillåtas i dalgången då det inte är förenligt med landsbygdskaraktären. Parhus kan dock tillåtas.
- Främja det levande jordbruket och en attraktiv boendemiljö, tillsammans med varsam utveckling.
- Se till att ny bebyggelse anpassar sig till den äldre bebyggelsen vad gäller exempelvis husbredd, takvinkelspann m.m. Alltför stora bostadshus bör undvikas, bygg hellre flera mindre hus. Kritvita hus är främmande för kulturmiljön; bygg gärna vidare på rödfärgstraditionen. Se mer i *Råd och riktlinjer för ny bebyggelse*.
- Placera nya hus så att de passar på tomten, det vill säga med terrängstöd, bostadshus längs med höjdkurvorna och gärna gårdsbildning med räta vinklar mellan husen.
- Minsta tomstorlek bör vara 2000 m². Undantag från detta kan göras i besvärliga lägen.

Tekniska förutsättningar

- Hovavägen (väg 900) tål tillkommande bebyggelse, men har sämre kapacitet västerut. Vägen klarar högst en fördubbling av trafiken jämfört med år 2020. Där Hovavägen är som smalast, runt byn Hova, bör inte fler än ett bostadshus per år tillåtas. Där vägen är bredare kan fler hus tillåtas.
- Utan trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Hovavägen (väg 900) kan maximalt ungefär 130 nya enfamiljshus tillåtas, över ca 15-30 år, längs med denna väg.
- Trafikverket är restriktiva till nya direktanslutningar till Hovavägen (väg 900). Nya byggnader får koppla på sig via befintliga anslutande avfartsvägar.
- Säkerställ att vatten och avlopp går att ordna innan bygglov ges. I nordvästra delen av dalgången gäller strängare krav, se sidan 30.
- Inom 250 m från järnvägen bör bullerfrågan utredas särskilt.
- Byggnader får inte placeras närmare än 12 m från vägområdet (ca 17-20 m från vägmitt) längs vägarna 900 och 906. Bostadshus placeras med fördel längre in på tomten. Då hålls god marginal till gränsvärdena för buller och byggnaderna inverkar inte på trafiksäkerheten.
- Det i november 2020 gällande influensområdet för Arlandas beräknade framtida flygbuller, innebär att bostäder inte kan tillåtas i den norra delen av dalgången. Begränsningen kan komma att ändras om Trafikverket beslutar om ny riksintresseprecisering för Arlanda flygplats. Eventuellt influensområde för lågfartsflyg hindrar inte småskalig utveckling.
- Nya tätorter får inte skapas i dalgången. Fler än cirka 65-70 bostadshus bör därför inte finnas inom de områden som kan komma att bli tätorter. För att områdena ska räknas som en tätort får avstånden mellan de enskilda bostadshusen vara högst 200 m. Två särskilda områden markeras i värdekartan för tekniska förutsättningar på sidan 33, där nya bostadshus inte ska tillåtas.
- För Herresta by görs bygglovsprövning utifrån gällande detaljplaner.
- I sammanhållen bebyggelse krävs bygglov även för tillbyggnader och komplementbyggnader. En bedömning av vilken bebyggelse som utgör sammanhållen bebyggelse ska göras kontinuerligt.

Grönstruktur och jordbruksmark

- Ett område med många äldre ekar och en betesmark rymmer särskilt höga naturvärden. Bebyggelse kan tillåtas här men naturvärdena bör inte gå förlorade.
- Nuvarande och framtida potentiella stråk för friluftsliv bör hållas fria för passage.
- Beakta det generella biotopskyddet av nyckelbiotoper såsom alléer, odlingsrösen och åkerholmar samt stenmurar, källor, småvatten och våtmarker i jordbruksmark.
- Sträva efter att hålla ett avstånd på 200 m mellan hästhållning och bostäder. Avståndet bör i möjligaste mån inte vara mindre än ca 100 m.
- Odlingens utbredning, att stora delar av 1700- och 1800-talets jordbruksmark än idag hålls öppet, är ett viktigt kulturhistoriskt värde som ska bevaras. Stora delar av jordbruksmarken i dalgången fredas från bebyggelse med hänsyn till kulturmiljön, bland annat för att inte bygga samman byarna. I övrigt ska metodiken i *Jordbruksmark i den fysiska planeringen* följas, så att miljöbalkens krav på avvägning görs.

KOM IHÅG!

I ett bygglov ställs krav på att bebyggelse ska anpassas till kulturmiljön. Kraven på anpassning utgår från kapitlet *Råd och riktlinjer för ny bebyggelse*.



Inledning och syfte

Ålderdomligt landskap mitt i attraktiv region

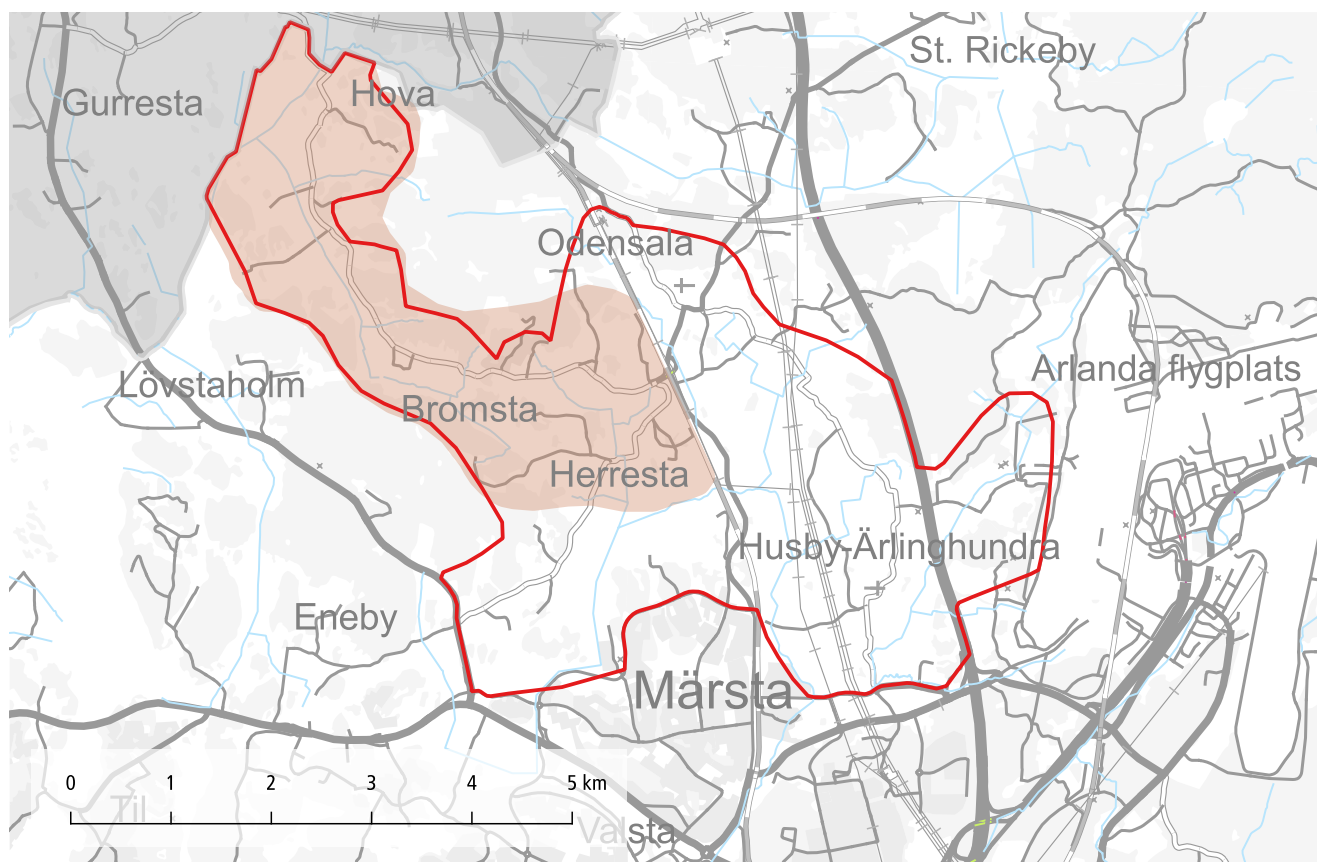
Från slättbygden i de centrala delarna av Odensala i Sigtuna kommun slingrar sig en smal dalgång vidare västerut och därefter upp norrut mot Knivsta kommun. Dalgången pekas ut i Sigtuna kommuns kulturminnesvårdsprogram som en "närmiljö". Närmiljö definieras i programmet som "ett område som särskilt ingående belyser viktiga delar av kommunens historia". Dalgången mellan Odensala och Hova utgjorde också fram till och med den 30 november 2020 en del av ett utpekad riksintresse för kulturmiljövård, se kartan nedan.

Dalgången mellan Odensala och Hova bär spår av människors liv och aktivitet sedan mer än 1500 år tillbaka och fram till våra dagar. Området utgörs av en utpräglad landsbygd i en dalgång med åker och betesmark omgiven av skogsklädda höjder. Byarna och gårdarna ligger väl avskilda från varandra och är

ofta placerade på svaga höjder eller i kanten av slättens traditionella övergång till skog eller betesmark. Den hävdade marken är idag praktiskt taget densamma som på 1700- och 1800-talet, även om den tidigare ängsmarken numera ofta utgörs av åker eller betesmark för hästar.


Längs dalgången slingrar sig Hovavägen (väg 900) vars sträckning är bevarad sedan åtminstone 1700-talet, men har sannolikt rötter ned i järnålder. I området finns flera aktiva jordbruk och hästgårdar. Här finns idag ca 190 hushåll som utgörs av permanentboende och ca 40 fritidshushåll.

Dalgångens karaktär med sitt vackra ålderdomliga landskap och samtidiga närhet till Märstas service och utbud samt pendlingsavstånd till såväl Uppsala som Stockholm, gör området populärt att bo i. Mellan 2015 och 2020 hanterade bygg- och trafiknämnden i Sigtuna kommun i snitt tre bygglovsansökningar per år avseende nybyggnation av enbostadshus och tillbyggnader i området.



Dalgången mellan Odensala och Hova är ett delområde i det nu upphävda riksintresset för kulturmiljövård, AB 67.

 Dalgången mellan Odensala och Hova

 Tidigare riksintresse för kulturmiljö, AB 67, upphävt 2020-11-30

Dokumentets syfte

Denna utredning syftar till att ge kunskapsunderlag och riktlinjer vid nybyggnation i dalgången mellan Odensala och Hova. Riktlinjerna är främst ett planeringsstöd vid förhandsbesked och bygglov. Dokumentet är en intern produkt med syfte att bygg- och trafiknämnden och bygglovsenheten ska bedriva en konsekvent ärendehandläggning.

Prövning av markens lämplighet

Vid förfrågan om exploatering undersöker kommunen platsens lämplighet. I dalgången mellan Odensala och Hova handlar lämplighetsfaktorerna exempelvis om kulturmiljö, landskapsbild, jordbruksmark, vägkapacitet, flygplansbullen och möjlighet att ordna enskilt vatten och avlopp. Vid prövningen utgår nämnden bland annat från bestämmelserna om allmänna och enskilda intressen som beskrivs i 2 kap. PBL (plan- och bygglagen). Sådan markanvändning som ur allmän synpunkt medför god hushållning ska också ges företräde enligt 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken. Nämnden har också ett ansvar att upplysa den sökande om att tillstånd kan komma att krävas enligt annan lagstiftning, exempelvis kulturmiljölagen om det gäller fornlämningar.

Området kring dalgången är inte planlagt med detaljplan eller områdesbestämmelser, undantaget Herresta by där det finns en gällande detaljplan från 2011 och en från 2013. När mark inte är planlagd föregås bygglov vanligen av förhandsbesked, där markens lämplighet för byggnation prövas. Styrande för prövningen är miljöbalken och PBL tillsammans med kommunala riktlinjer och dokument.

I förhandsbesked prövas inte detaljfrågor om till exempel byggnadens utformning eller exakta placering. Det görs senare vid ansökan om bygglov. Det är dock viktigt att det i beslutet om förhandsbesked ställs tydliga villkor, bland annat för utformning av huset så att det passar in i kulturmiljön och andra mer tekniska krav såsom vatten och avlopp och var infarten bör ligga.

Denna utredning fokuserar i huvudsak på kulturmiljöaspekterna och landskapsbild och innebär en uppdatering av tidigare utredningar och kartläggningar gjorda för området under 1990-talet, vilka gått under samlingsnamnet ”Hovautredningen”. Dokumentet utgår från aktuella planeringsföresättningar år 2020 och vid tillfället gällande översiktsplan 2014, och är avsett att hållas så pass generellt att det ska kunna användas som kunskapsunderlag under lång tid.

Nulägesbeskrivning

Nutiden har satt sina tydliga spår i det ålderdomliga landskapet, främst genom den påtagliga barriären i form av Norra stambanans (Ostkustbanans) dubbel-spår som skär av dalgången från de östra delarna av Odensala. Arlandas närhet i öster gör sig också påmind genom flygplansbullen. I byn Ista har en trävaruhandel tillkommit. Ny bostadsbebyggelse har ofta traditionella drag såsom sadeltak och rektangulär byggnadsform, men sticker ut genom vita fasadkulörer och mörka tak med solpaneler.

Den traditionella bybebyggelsen ligger på mindre höjder i landskapet, vanligen i grupper på den gamla bytomten, men ensamgårdar förekommer också. Både sekelskiftesvillor och mer sentida bostadshus förekommer längs hela dalgången. De senare bostadshusen ligger mestadels på höjder men också på mer plan mark. Huvudsakligen har gamla boplatser i form av byar eller ensamgårdar byggts till i modern tid. Upplevelsen av separata byar är stark när man passerar längs Hovavägen (väg 900).

Trots de påtagliga inslagen av det moderna samhällets expansion har området fortfarande en agrar prägel, med stark Falu rödfärgstradition och småskalig, traditionell bostadsbebyggelse. Dalgången med sina långa siktlinjer är tydlig tack vare den brukade åkermarken. Betesmarker bidrar på sina håll till bilden av det traditionella odlingslandskapet. Idag medverkar den förortsnära hästhållningen starkt till detta. Det levande jordbruket och dess långa historia är visuellt tydligt genom att storskaliga moderna ekonomibyggnader existerar sida vid sida med ålderdomliga små uthus från månghussystemets tid.

Ordlista

Bytomt = Hela den plats där en by är belägen, det vill säga ett större område än en enda tomt.

Gårdshus = ett samlingsnamn för uthus, ekonomibyggnader och komplementbyggnader som tillhör en gård.

Götisk gårdstyp = En av fem olika svenska gårdstyper enligt klassificering av Sigurd Erixon (1888-1968). En götisk gårdsbildning känns igen på att den hade stängsel eller mur mellan man- och fågård. Mangården på en götisk gård är ofta mer öppen och fågård mer slutet.

Mangårdsbyggnad = Det hus som människor bor i på en gård eller ett lantbruk. Ett annat ord för detta är boningshus. Utgör huvudbyggnaden. Huvudbyggnader på sentida tomter utan gårdsbildning benämns bostadshus.

Sekelskiftesvilla = bostadshus som är uppfört kring år 1900.

Sentida = När det gäller byggnader och tillbyggnader: tillkomna efter cirka år 1950. I den historiska kartstudien används ekonomiska kartan från 1952 som kunskapsunderlag för att bestämma vilka hus som är sentida, alltså de som inte finns med på den kartan men som finns idag.

Småort = koncentrerad bebyggelse med 50-199 folkbokförda invånare, där avståndet mellan de enskilda bostadshusen är mindre än eller lika med 150 m.

Solskiftad by = En by som är indelad i tomter under det medeltida solskiftet, vilket innebar att gårdstomternas storlek stod i relation till respektive gårds jordinnehav i byn. På samma sätt var åkrarna indelade i smala åkertegar, proportionellt efter gårdens storlek och i en bestämd ordningsföljd: den södra gården hade den södra tege i varje åker etc.

Stensträng = rester av stenhägnader som byggdes för att hålla djuren borta från åker- och ängsmark. Många av dessa stenhägnader byggdes i samband med att man övergick från ett mer nomadiserat liv under bronsåldern till att bedriva jordbruk av mer permanent karaktär under järnåldern.

Tätort = Tät bebyggelse med 200 eller fler folkbokförda invånare, där avståndet mellan de enskilda bostadshusen är mindre än eller lika med 200 m.

Uppvuxna lövträd = ca 100 år gamla eller ännu äldre

Uppvuxna fruktträd = ca 50 år gamla eller ännu äldre.

Utflyttad gård = gård som flyttades ut från en by i samband med laga skifte, när smala åkertegar omfördelades och samlades i större enheter. Gårdar flyttades ut för att ligga närmare sin egen jordbruksmark. Man monterade ner sina korsvirkeshus och monterade upp dem på den nya platsen.

Ålderdomlig = från tiden innan laga skifte (som i denna dalgång genomfördes 1845-49).

Äldre = tillkommen från mitten av 1800-talet eller andra halvan av 1800-talet, det vill säga tillkomna i samband med eller strax efter laga skifte. Äldre används dock i detta dokument även i delvis andra betydelser, till exempel när äldre järnålder nämns.



Läsanvisning

På sidorna 4-5 finns en sammanfattning som kan användas som en ”kom ihåg”-lista vid bedömning av ansökan om förhandsbesked.

Tre olika temaområden presenteras i varsitt kapitel: *Kulturmiljö och landskapsbild*, *Tekniska förutsättningar* samt *Grönstruktur och jordbruksmark*.

Det första temat belyser först dalgångens historia, hur landskapet har utvecklats och kulturhistoriska värden i dagens landskap. Därefter följer en genomgång av kulturhistoriskt intressanta byar och gårdar, som exemplifierar de värden hos den traditionella bebyggelsen man har att förhålla sig till. Tre gårdar har identifierats som särskilt värdefulla. I slutet av kapitlet presenteras en värdekarta, som sammanfattar de hänsyn som bör tas till var bebyggelsen bör lokaliseras.

I kapitlet *Tekniska förutsättningar* behandlas de tekniska förutsättningarna för bebyggelse, såsom trafik, vattenfrågor och buller. Det tredje temat berör förhållningssätt till friluftsliv, naturvärden och jordbruksmark. Även dessa två kapitel sammanfattas i varsin värdekarta.

För att bedöma förhandsbesked kan de tre värdekartorna på sidorna 25, 32 och 40 användas. Värdekartorna finns även upplagda i kommunens interna GIS-system, SIGGIS.

Det avslutande kapitlet *Råd och riktlinjer för ny bebyggelse* bör användas som vägledning vid bygglov. Detta avsnitt sammanfattar värdebärande karaktärsdrag hos den traditionella bebyggelsen samt vägleder hur ny bebyggelse bör utformas. Informationen i det avslutande kapitlet bör sändas ut till sökande av förhandsbesked så att de vet vad som gäller för bygglov. Värdekartan för kulturmiljö på sidan 25 specificerar var extra stor hänsyn bör tas till dessa råd och riktlinjer.



Kulturmiljö och landskapsbild

Högt kommunalt intresse för kulturmiljövården

I januari 2020 gavs ett regeringsuppdrag åt berörda myndigheter som ansvarar för att peka ut riksintresseanspråk, att se över kriterierna för och anspråken på områden av riksintresse. Översynen skulle leda till en kraftig minskning av såväl antalet anspråk på områden av riksintresse som dessa områdens samlade areella utbredning.

Riksantikvarieämbetet beslutade den 30 november 2020 att inte göra anspråk på det tidigare riksintresset för kulturmiljövården *Odensala - Husby Ärlinghundra (AB 67)*, där dalgången mellan Odensala och Hova ingår. Även om detta landskaps kulturmiljövården inte längre anses vara av intresse för hela landet, omfattar dalgången fortfarande samma höga kulturmiljövården som tidigare och utgör därför ett högt kommunalt intresse.

Dalgången utgör ett område som särskilt ingående belyser viktiga delar av kommunens historia. De kommunala intressena innefattar: bygravfält, gårdslägen och lämningar från järnålderns täta bygd, omfattande stensträngssystem, det öppna odlingslandskapet med äldre vägnät, runstenar samt bymiljöer och utskiftade gårdar.

Historisk utveckling

Spåren från järnåldern

Området är en del av det för Mälardalen så typiska sprickdalslandskapet. Här finns öppen mark på lerjordarna i dalgången och skog på morän- och urberghöjderna.

Västra Odensala socken har en lång bebyggelsehistoria. Omfattande stensträngssystem visar att stora delar av denna trakt var bebyggd redan under äldre järnålder. Jämfört med övriga delar av kommunen finns betydligt fler stensträngar just här. Söder om Suckunge och norr om Bromsta finns husgrundsterrasser som troligen också kan knytas till äldre järnålder. Även en del gravar av äldre järnålderstyp kan hittas.

Stensträngssystemen återfinns främst i kanten på den idag brukade marken. I övergången mellan äldre och yngre järnålder skedde troligen stora förändringar inom jordbruket. En följd av detta blev att nya bebyggelselägen etablerades, främst i områdets sydöstra del. Gravfält från yngre järnålder finns vid i stort sett alla byar inom området.

1700- och 1800-talets kulturlandskap

Storskifteskartor från 1700- och 1800-talet visar ett landskap som redan tidigt hade en hög uppodlingsgrad. I Odensalas centrala slättområden, men även i dalgången, fanns det stora arealer åker och inte så mycket ängsmark.

Ängsmarken låg ofta ner mot vattendrag där jorden var sank och svår att odla upp. Kring både åker och äng löpte kilometerlånga gärdesgårdar för att hålla djuren borta. Skogen betades av djuren som genom detta var betydligt öppnare än idag. Stora delar av 1700-talets landskap går att återfinna även idag. Bytomter, större åkerholmar, vägsträckningar och odlingsmarkens utbredning är alla landskapselement som huvudsakligen är de samma som på 1700-talet.

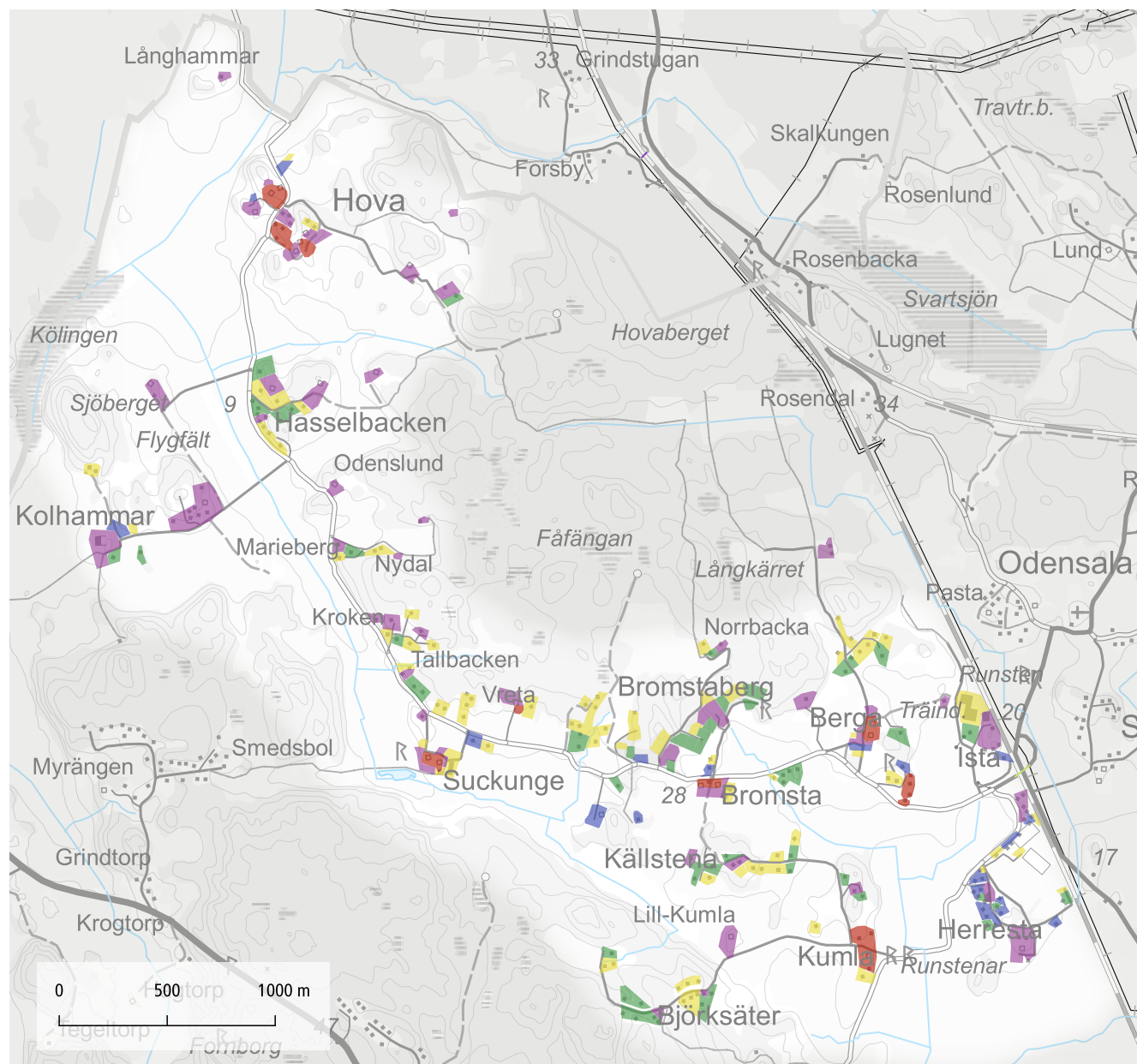
Hovavägen (väg 900) som slingrar sig fram i skogskanten på dalgångens norra sida finns utritad på 1700-talets skifteskartor, men har sannolikt rötter ned i järnålder.

Under 1800-talet genomgick jordbruket en snabb utveckling. Laga skifte medförde att gårdarnas jord samlades i större enheter och därmed kunde driften rationaliseras. Genom att gårdar flyttades ut från byarna byggdes det också en rad nya byggnader både på de utflyttade gårdarna och på de som låg kvar i den gamla byn.

Det laga skifte som genomfördes i Odensala i mitten av 1800-talet medförde bland annat att två gårdar flyttades ut från Hova och en från Kolhammar, och blev så kallade ensamgårdar. Andra förändringar som framgår av häradskartan från tiden runt 1860 är att flertal torp och bostadshus tillkommit. Denna del av socknen har dock inte stått för någon omfattande torpbebyggelse. Laga skifte genomfördes inte fullt ut i dalgången, vilket gör att ålderdomliga bybildningar med järnålders- och medeltidshävd finns kvar än idag.

Före jordbrukets rationalisering och industrialisering på 1800 och 1900-talet präglades gårdar på landet av ett stort antal små byggnader, ofta rektangulärt placerade på gårdsplanen och vinkelrätt i förhållande till mangårdsbyggnaden. Detta så kallade månghussystem innebar att det fanns ett hus för varje funktion på gården (hönshus, vedbod, fåbod m.m.). På 1800- och 1900-talet började månghussystemet ersättas av större mångfunktionella ekonomibygnader med något friare placering i landskapet.

Tomtlägens etablering i dalgången



Kartan visar när tomtlägen etablerades i dalgången. Senare ny-, om- och tillbyggnader på en tomt som redan är etablerad visas inte.

Utveckling under 1900-talet och tidigt 2000-tal

Kartan ovan indikerar att det byggdes ut relativt sparsamt i dalgången under perioden 1860 – 1952. Detta trots närliggande expansion såsom att Ostkust-

banan byggdes under denna tid och att Arlanda flygplats började anläggas vid Halmsjön. Effekterna av tidens rådande industrialisering och urbanism är tydlig och endast ett fåtal villor byggdes i området, främst i Herresta.

Från 1950-talet till 1980-talet byggdes det desto mer i dalgången, vilket den så kallade gröna vågen kan ha bidragit till. Tomtlägeskartan visar hur det anlades nya boplatser. Befintliga byar och ensamgårdslägen kompletterades. Ett fåtal helt nya bybildningar tog form, exempelvis norr om Berga och öster om Bromsta.

En liknande utveckling kan skönjas från 1979 och fram till idag på 2020-talet. Som vi redan konstaterat är denna dalgång ett populärt område att bosätta sig i.

KULTURHISTORISKA VÄRDEN I DAGENS LANDSKAP

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att dalgången bär spår från järnåldern fram till våra dagar. Flera av dagens bylägen har hävd sedan järnåldern. Byarna har inte växt samman till en sammanhållen randbebyggelse längs Hovavägen, utan i stor grad behållit sin uppdelning i mindre enheter. Detta är en stark bidragande faktor till att ålderdomlig landsbygd snarare än förstad präglar upplevelsen av dalgången. Värden som bidrar till detta är:

- Bebyggelselägenas långa kontinuitet, vilket gravfälten från yngre järnålder intill byarna tyder på.
- De omfattande stensträngssystemen, som är lämningar efter järnålderns jordbruk.
- Vägnätet och den slingrande Hovavägen (väg 900).
- Odlingsmarkens utbredning, att stora delar av 1700- och 1800-talets jordbruksmark än idag brukas
- De många odlingsrösena. Dessa visar på nya brukningsmetoder under 1800-talet då årder byttes mot järnplog.

Kulturhistoriskt intressanta byar och gårdar

I följande delkapitel beskrivs byar och gårdar i dalgången som bedöms som kulturhistoriskt intressanta. De som tas upp här pekas ut i Hovautredningen från 1994, som delvis baseras på inventeringar från 1960- och 70-talet. Uppdaterade bedömningar av de kulturhistoriska värdena har genomförts av Sigtuna kommun i samarbete med Nyréns arkitektkontor.

Alla *byar* som har bedömts vara av kulturhistoriskt intresse beskrivs nedan, men det finns även andra kulturhistoriskt intressanta *gårdar och enskilda fastigheter* i området. Värdebärande karaktärsdrag är ofta gemensamma, vilket gör att de särskilt utpekade gårdarna kan ses som exempel även för andra gårdar med liknande struktur. De värdebärande karaktärsdragen som beskrivs för husen gäller även ekonomibyggnaderna om inte mangårdsbyggnaden pekas ut särskilt.

Bygglov för om- och tillbyggnader behöver inte sökas i områden som ligger utanför detaljplan eller ligger utanför sammanhållen bebyggelse. Bygglov krävs inte heller för byggnader för lantbrukets behov. I de fall kommunen har möjlighet att ställa krav kopplade till de värdebärande karaktärsdragen som beskrivs nedan, ska det göras. I annat fall är följande beskrivningar endast rådgivande för den enskilda fastighetsägaren.

Kulturhistoriskt intressanta byar

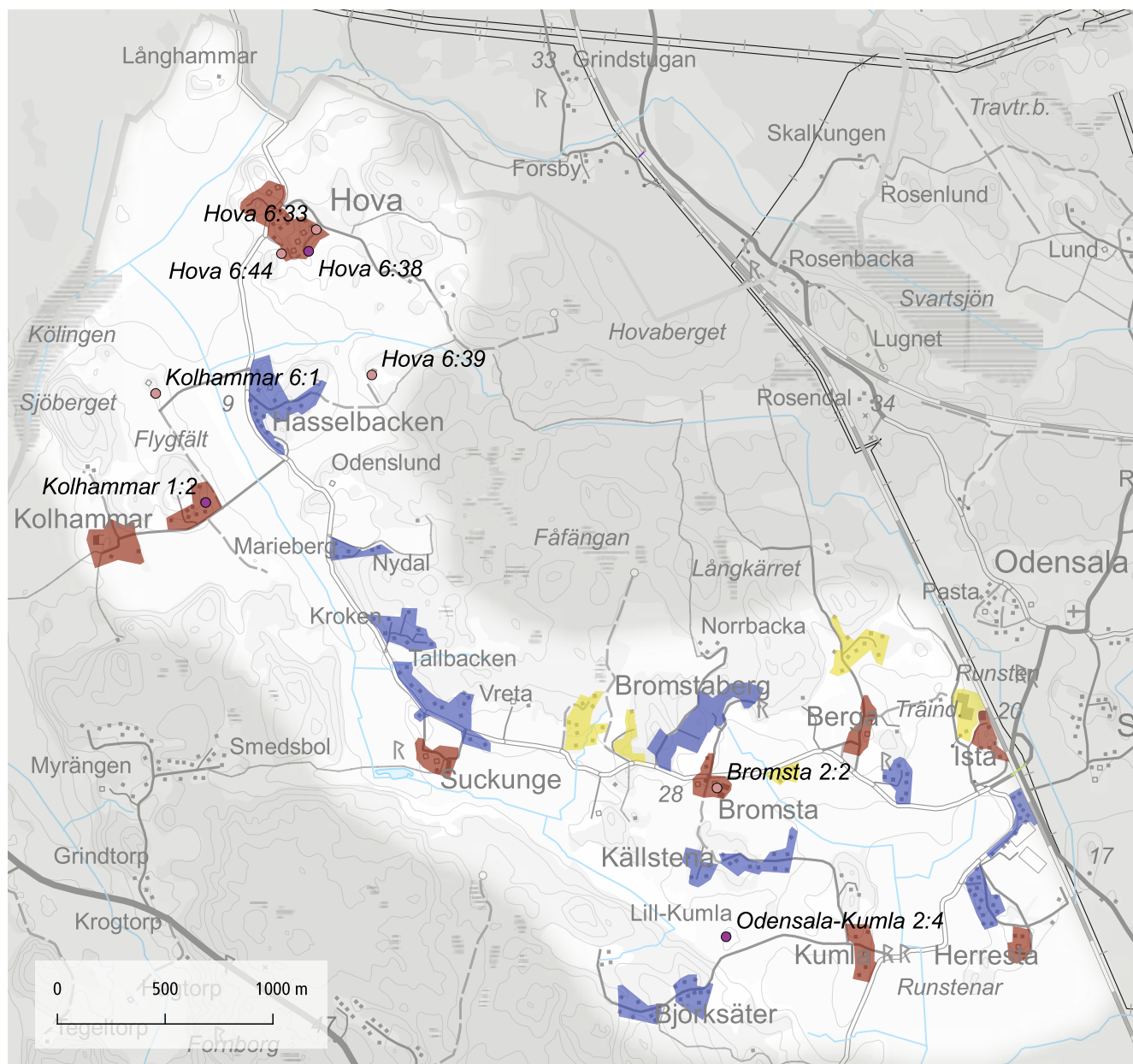
Hova

Byn Hova ligger invid gravfält från yngre järnåldern vilket visar att bebyggelseläget har kontinuitet från den tiden eller ännu längre tillbaka. Hova är delad i två bytomter, en östlig med tre gårdar och en västlig även den med tre gårdar. De båda delarna av byn ligger på var sin delvis skogklädd höjd och mellan dessa leder Hovavägen. Mellan de två bytomterna ligger några äldre bostadshus. Fyra sentida villor har uppförts i byns nordöstra del. Till Hova hör också två gårdar som ligger utanför bykärnan, bland annat Hova 6:39. Dessa flyttades ut från byn i och med laga skifte 1845-49.

Intressanta gårdar i och utanför Hova:

- Hova 6:33
- Hova 6:38 (särskilt värdefull)
- Hova 6:44
- Hova 6:39, utflyttad gård

Översiktskarta för kulturhistoriskt intressanta byar och gårdar



- Bybildning från laga skifte (ca 1850) eller tidigare
- By med blandad ålderdomlig och sentida karaktär
- Sentida bybildning
- Kulturhistoriskt intressant bebyggelse
- Kulturhistoriskt särskilt värdefull bebyggelse



Kolhammar

Kolhammars by ligger invid gravfält från yngre järn-åldern vilket visar att bebyggelseområdet har kontinuitet

från den tiden eller ännu längre tillbaka. Byn ligger på en höjd omgiven av odlingsmark och är delad i en östlig och en västlig del med ca 200 meter mellan delarna.

Väster-Kolhammar består av en gård med huvudbyggnad och två flyglar som ligger på en liten höjd. Omkring mangården ligger flera ekonomibygnader och även två före detta arbetarbostäder.

I Öster-Kolhammar finns ålderdomliga boningshus, några timrade uthus och en större ekonomibygnad vid vägen. Kolhammar 6:1 som ligger norr om byn flyttades troligen ut i samband med laga skifte i mitten av 1800-talet.

Intressanta gårdar i och utanför Kolhammar

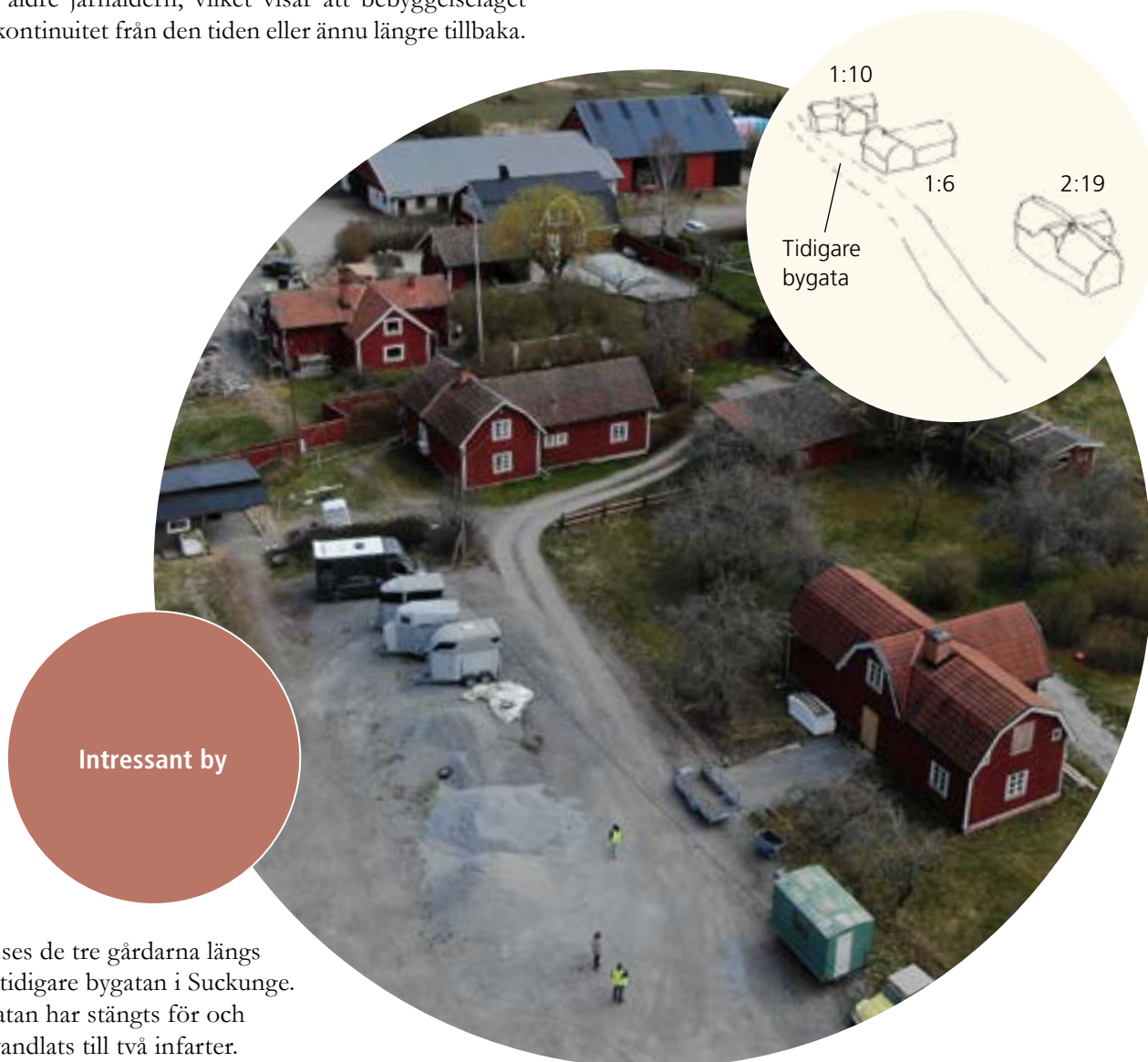
- Kolhammar 1:2 (särskilt värdefull)
- Kolhammar 6:1, utflyttad gård

Suckunge

Byn Suckunge ligger invid husgrundsterrasser, troligtvis från äldre järnåldern, vilket visar att bebyggelseläget har kontinuitet från den tiden eller ännu längre tillbaka.

Suckunge med tre gårdar är en radby reglerad genom det medeltida så kallade solskiftet. Gårdarna ligger bredvid varandra längs byvägen. Ursprungligen var tomterna regelbundna och lika i storlek. Söder om mangårdsbyggnaderna låg de ålderdomliga ekonomibygnaderna. Denna struktur är dock delvis uppluckrad, dels genom att den gamla byvägen är avstängd på mitten och istället har omformats till två infartsvägar och dels genom att nya bostads- och gårdsbyggnader har byggts även norr, väster och öster om mangårdsbyggnaderna.

Det finns få bevarade solskiftade radbyar med medeltida hävd i Sverige. Därför är läsbarheten av radbystrukturen värdebärande; det rumsliga sambandet mellan de tre ålderdomliga mangårdsbyggnaderna på rak linje längs bygatan.



Intressant by

Här ses de tre gårdarna längs den tidigare bygatan i Suckunge. Bygatan har stängts för och omvandlats till två infarter.

Bromsta

Byn Bromsta ligger invid husgrundsterrasser troligtvis från äldre järnåldern, vilket visar att bebyggelse har kontinuitet från den tiden eller ännu längre tillbaka. Av det äldre kartmaterialet kan man se att Bromsta by var delad i två bytomter och att dagens bebyggelse ligger på samma platser. Hovavägen som går genom byn i öst-västlig riktning var förr inhägnad av gärdsgårdar och troligen nyttjad som fågata. Sentida förändringar har skett, inte minst har många villor byggts i den norra skogskanten (Bromstaberg).

Intressant gård i Bromsta:

- Bromsta 2:2



Berga

Gravfält från yngre järnålder ligger alldeles invid backen som utgör Bergas bytomt. Bergas två gårdar ligger på en delvis skogsklädd höjd omgivna av odlingsmark. Högst ligger boningshusen och i slutningarna ligger ekonomibyggnaderna. Genom byn leder flera vägar som skiljer bostadshusen från ekonomibyggnaderna. De äldre husen finns kvar men har kompletterats med framför allt mer sentida ekonomibyggnader både norr och sydväst om mangårdsbyggnaderna.

Kumla

Kumla består idag av en gård och flera andra bostadshus. Bebyggelsen ligger längs en höjdsträckning i det öppna odlingslandskapet. Gården ligger på samma plats som en av de gårdar som redovisas på kartan från 1763-64. Huvudbyggnaden ligger längs med höjden och den stora ekonomibyggnaden ligger tvärs över höjden. Vägar från söder och öster liksom väg mot Bromsta har samma sträckning som på 1760-talet. Det senaste

tillskottet i Kumla är byggnation av en ny silo på den tidigare åkermarken väster om den ursprungliga bytomten.

Lill-Kumla flyttade ut från byn i samband med laga skifte omkring 1850. Några av byggnaderna är troligen flyttade från Kumla i samband med skiftet.

Intressant gård utanför Kumla:

- Lill-Kumla, Odensala-Kumla 2:4 (särskilt värdefull + byggnadsminne)

Ista

Den plats, strax sydost om Berga, som idag kallas Istalund bar tidigare namnet Ista. Troligen var byn etablerad under yngre järnålder. På den gamla bytomten ligger idag bostadshus från andra halvan av 1900-talet. Troligen flyttades delar av bebyggelsen i nuvarande Istalund till järnvägen i samband med att den anlades. Denna nya by fick då namnet Ista. Järnvägen mellan Stockholm och Uppsala öppnades år 1866. Vid det nuvarande Ista finns en stor såg. Även en kvarn har funnits på platsen; kvarnhuset står kvar idag.

Herresta

I den arkeologiska utredningen som gjordes i samband med detaljplaneringen av Herresta by hittades en boplats av järnålderskaraktär och ett gravläge. I Herresta bys södra del ligger Herresta gård och i den norra låg i början av 2010-talet Odensala bygdegård. Verksamheten har nu flyttats till den nya bygdegården som har byggts i byn Odensala, öster om järnvägen. Herresta var den plats där flest villor byggdes vid den tid då järnvägen kom. Troligtvis bidrog närheten till järnvägen att man valde att förlägga bebyggelse just här.

Kulturhistoriskt intressanta och särskilt värdefulla gårdar

Hova 6:33

1. Mangårdsbyggnad från 1800-talet uppförd i knuttimmer, klädd med locklistpanel. Sentida tillbyggnader (i sydost inglasad veranda), och renoveringar.
- 2-3. Ålderdomliga gårdshus
4. Jordkällare med plåttak
5. Sentida garage

Värdebärande karaktärsdrag

Huvudbyggnad ligger parallellt med höjdkurvorna, mindre byggnader vinkelrätt i slutningen, terränganpassning med socklar.

Allmänt tillgänglig byväg över tomt. Bevarade uthus som minner om månghussystemet.

Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor, i huvudsak gröna markytor och stora uppvuxna lönnar i tomtgräns. Tomtgräns markeras även delvis med ålderdomlig stenmur.

Bevarad Falu rödfärgstradition, rött lertaktegel, sadeltak. Knuttimring på uthus.



Intressant

Hova 6:38

1. Mangårdsbyggnad från omkring 1800, uppförd i knuttimmer klädd med locklistpanel. Mindre tillbyggnader från olika tider, till exempel entré.

2-6. Flera ålderdomliga mindre gårdshus.

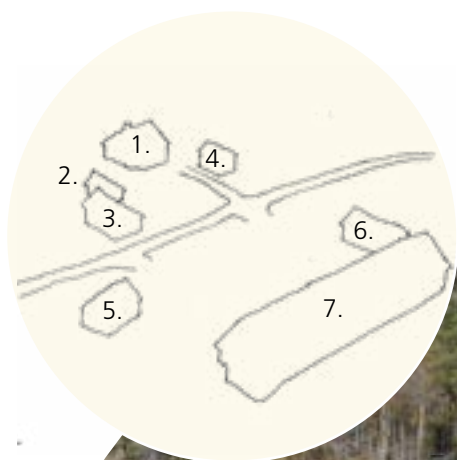
7. Större äldre ekonomibygnad.

Värdebärande karaktärsdrag

Gården är ett tydligt exempel på månghussystemet med ett stort antal gårdshus med välbevarad karaktär, flera med synlig knuttimring. Välbevarad gårdsbildning. Trots mindre tillbyggnader har mangårdsbyggnaden en välbevarad 1800-talskaraktär. Allmänt tillgänglig byväg över tomt. Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor och i huvudsak gröna markytor.

Huvudbyggnad ligger parallellt med höjdkurvorna, mindre byggnader vinkelrät i sluttningen, terränganpassning med socklar. Bevarad Falu rödfärgstradition, rött lertaktegell, sadeltak.

Stenmur, kallmur. Stensatt kant på väg upp mot huvudbyggnad. Uppvuxna fruktträd. Hamlade askar på gårdsplan. Ekonomibygnad (5) ligger inpassad mellan synliga berghällar.



Särskilt värdefull

Hova 6:44

Denna gård har två bostadsbyggnader (1 och 2).

1. Den gamla mangårdsbyggnaden brann ner och ersattes av nuvarande byggnad på samma plats 1945.
2. Den före detta drängstugan, tillbyggd och upprustad.
3. Läder och lada
4. 1800-talsladugård sentida tillbyggd.
5. Ålderdomlig smedja/bryggstuga.

Värdebärande karaktärsdrag

Allmänt tillgänglig byväg över tomt. Bevarade uthus som minner om månghussystemet. Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor. Terränganpassning med socklar. Synliga stenblock i sockeln till ladugården.

Bevarad Falu rödfärgstradition och rött lertaktegel.

Tomtens kontakt med odlingsmarken. Uppvuxna lövträd. Uppvuxna fruktträd.



Hova 6:39

Gård utflyttad från Hova by vid laga skifte.

1. Mangårdsbyggnad från ca 1860-1870 uppförd i knuttimmer klädd med locklistpanel, tillbyggd i omgångar.
- 2, 4. Gårdshus ombyggda/tillbyggda vid olika tider.
3. Jordkällare.
5. Sentida gårdshus.

Värdebärande karaktärsdrag

Större byggnader ligger parallellt med höjdkurvorna, mindre gårdshus vinkelrätt i slutningen. Terränganpassning med socklar.

Bevarad Falu rödfärgstradition, mansardtak på mangårdsbyggnaden, sadeltak på övriga hus.

Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor. Gröna markytor. Uppvuxna fruktträd. Stora uppvuxna lövträd av lönn. Uppvuxen tall i skogsdungen.



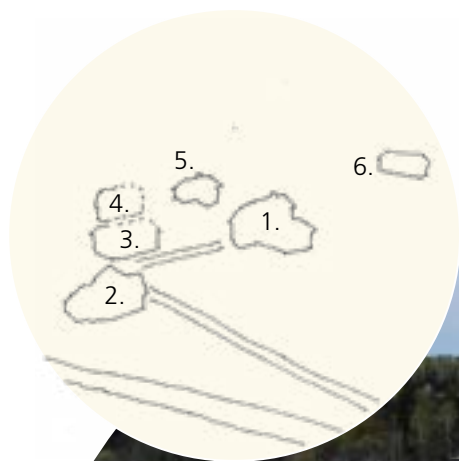
Intressant

Kolhammar 1:2

Att gården har gamla anor bekräftas av det förhistoriska gravfältet nordväst om gårdstomten.

1. Mangårdsbyggnadens äldsta del är från 1700-talet men har senare tillbyggt i flera etapper. Den norra delen av mangårdsbyggnaden tillkom sannolikt på 1850-talet; byggherren var en kronofogde som levde här då. Renoveringar under 1900-talet har gjorts varsamt så att de ursprungliga karaktären bibehållits.

2-6. Flertalet rödmålade uthus, där flera fungerar som bostadshus idag.



Värdebärande karaktärsdrag

Mangårdsbyggnad tillbyggd vid olika tider, dock med bibehållen ålderdomlig karaktär. Bevarade uthus som minner om månghussystemet. Sadeltak eller mansardtak med släta takfall. Byggnadernas nätta volymer.

Bevarad Falu rödfärgstradition på uthusen och avvikande fasadkulör (oljefärgsmålning på hyvlad panel) på mangårdsbyggnad. Överlag vita knutar, vindskivor och fönsterfoder Rött lertaktegel. Gårds- och uthus placerade vinkelrätt mot huvudbyggnad.

Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor. Terränganpassning med socklar. Bebyggelsens placering på en skogsklädd höjd omgiven av odlingsmark. Tomtens kontakt med odlingsmarken. Uppvuxna lövträd, lönn, ek, lind kring byggnader och i backen mot skogsmarken. Synlig berghäll vid mangårdsbyggnad. Uppvuxna fruktträd.

Särskilt värdefull

Kolhammar 6:1

Ensamgård, sannolikt utflyttad från Kolhammars by under laga skifte.

1. Mangårdsbyggnad i knuttimmer med locklistpanel. Sentida inslag såsom moderna fönster.

2, 3. Flygelbyggnader i knuttimmer, 1800-tal.

4-6. Större ekonomibygnader från tidigt 1900-tal.

Värdebärande karaktärsdrag

Karaktären av ensamgård, gårdens solitära placering i landskapet. Välbevarad gårdsbildning. Större byggnader ligger parallellt med höjdkurvorna. Terränganpassning med socklar. Gårds- och uthus placerade vinkelrätt mot huvudbyggnad.

Bevarad Falu rödfärgstradition. Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor.

Uppvuxna fruktträd. Stora uppvuxna lövträd, huvudbyggnad i lövträdsdunge, ask och lönn. Granen har troligtvis tagit över under senare tid.

Bebyggelsens placering på en höjd, troligtvis tidigare åkerholme. Tomtens kontakt med odlingsmarken.



Intressant

Bromsta 2:2

1. Mangårdsbyggnad troligtvis från början av 1700-talet.
- 2, 3. Flygelbyggnader till mangårdsbyggnaden, med tillbyggnader.
4. Sentida byggnad.

Flera av husen, som tidigare var rödmålade, är idag svarta. Vita byggnadsdetaljer. Sentida tillägg till helhetsbilden i form av mindre hus och tillbyggd lada (ej i bild).

Värdebärande karaktärsdrag

Mangårdsbyggnadens nätta form och storlek. Bevarad gårdsbildning framför mangårdsbyggnaden. Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor. Brutet tak med lertaktegel. Gårds- och uthus placerade vinkelrätt mot mangårdsbyggnad. Spröjsade fyrluftsfönster.

Uppvuxna fruktträd. Uppvuxna ekar kring huvudbyggnad längs vägen.



Intressant

Odensala-Kumla 2:4

Utflyttad från Kumla by i och med laga skifte 1848. Lill-Kumla har en så kallade götisk gårdsbildning. De gamla staketstolparna mellan mangården (1-3) och fägården (4-7) finns kvar idag. Fägården är tresidigt kringbyggd med ekonomibygnader. Alla byggnader utom mangårdsbyggnaden (1) och den sentida ekonomi-byggnaden (8) utgör enskilt byggnadsminne, vilket bland annat innebär att byggnaderna inte får rivras, byggas om eller låta förfallas. Mangårdsbyggnaden från 1880 är ombyggd och renoverad i omgångar, senast kring 2012. En ålderdomlig smedja (9) ligger strax norr om gården.

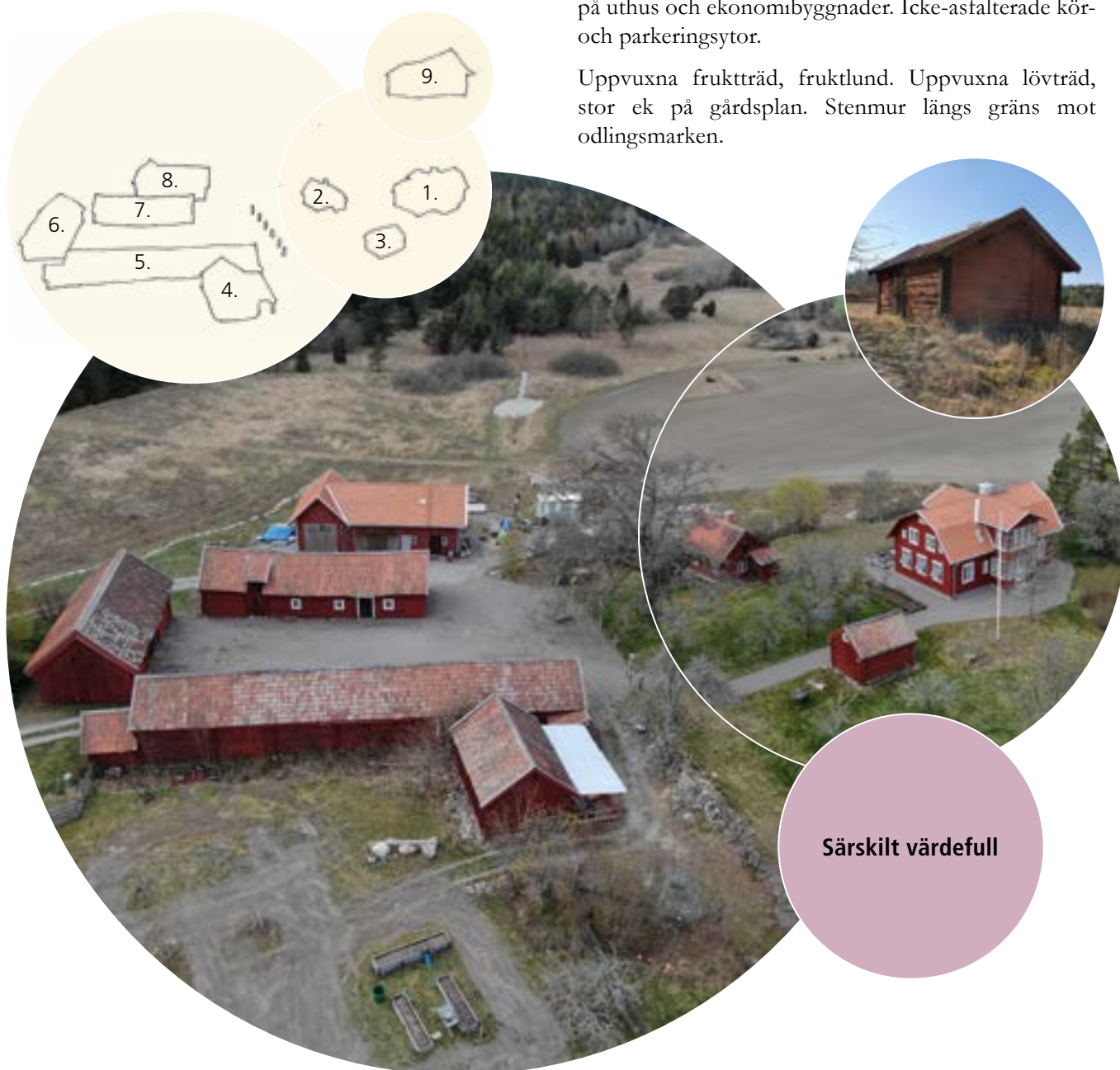
Värdebärande karaktärsdrag

Lill-Kumla uppvisar merparten av dragen hos en mindre uppländsk bondgård från tiden före andra världskriget.

Knuttimrade uthus från andra halvan av 1800-talet, välbevarade. Fägårdens välbevarade gårdsfyrcant tillsammans med stolpfundamenten mellan mangård och fägård är en tydlig götisk gårdsbildning. Spären av månghussystemet.

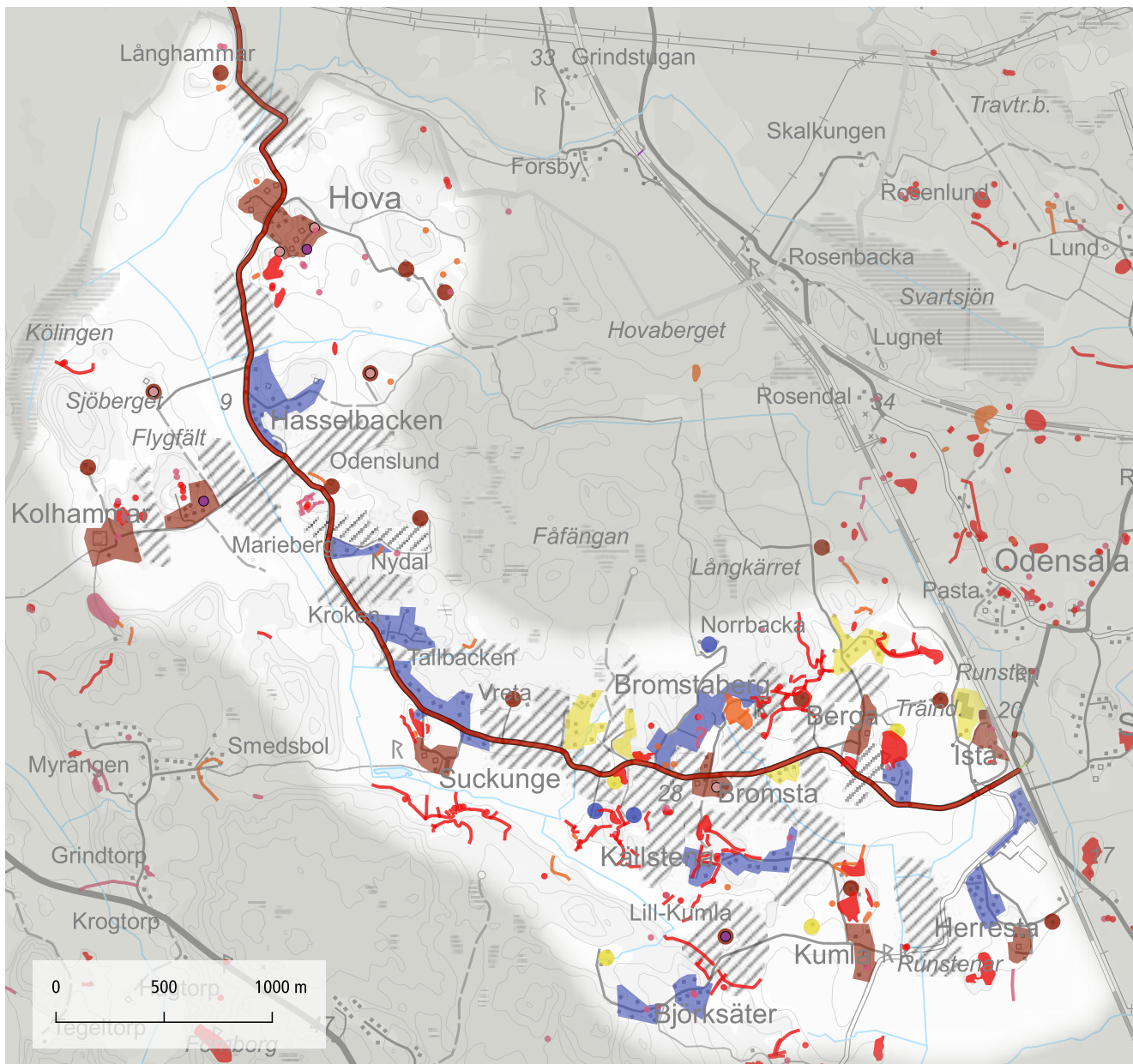
Karaktären av ensamgård, gårdens solitära placering i landskapet. Gårds- och uthus placerade vinkelrätt mot huvudbyggnad. Bevarad Falu rödfärgstradition på uthus och ekonomibygnader. Icke-asfalterade kör- och parkeringsytor.

Uppvuxna fruktträd, fruktlund. Uppvuxna lövträd, stor ek på gårdsplan. Stenmur längs gräns mot odlingsmarken.









Särskilt värdefull








Värdekarta för kulturmiljö och landskapsbild



Värdekartan för kulturmiljö och landskapsbild presenterar de geografiska hänsyn som bör tas vid placering av ny bebyggelse.







Teckenförklaring

-  Fornlämning
-  Möjlig fornlämning
-  Övrig kulturhistorisk lämning
-  Kulturhistoriskt intressant bebyggelse
-  Kulturhistoriskt särskilt värdefull bebyggelse
-  Hovavägen.

-  Bybildning från laga skifte (ca 1850) eller tidigare
-  By med blandad ålderdomlig och sentida karaktär
-  Sentida bybildning
-  Ensamgård tillkommen vid laga skifte (ca 1850) eller tidigare
-  Ensamgård tillkommen före 1952
-  Sentida tillkommen ensamgård
-  Områden olämpliga för ny bebyggelse för att byarna inte ska växa ihop.

Kända fornminnen (RAÄ)

Värdekartan för kulturmiljö och landskapsbild på sidan 25 visar riksantikvarieämbetets kända fornminnen i Forsök 2020-02-01.

-   • Fornlämning
-   • Möjlig fornlämning
-   • Övrig kulturhistorisk lämning

- Bebyggelse bör undvikas på eller i nära anslutning till forn lämningar. Dispens kan i vissa fall dock ges av länsstyrelsen. Även bidrag för skötsel kan i vissa fall ges av länsstyrelsen. För mer information, se faktaruta.

FORN LÄMNINGAR

Alla forn lämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen och får inte skadas. Forn lämningsskyddet är en viktig utgångspunkt vid planering och byggande. Den som avser att bygga måste ta reda på om åtgärderna berör någon forn lämning. Om ett ingrepp i marken ska göras i anslutning till en forn lämning, av privata intressenter eller som ett led i offentlig verksamhet, måste först tillstånd inhämtas från länsstyrelsen. Att gräva inom forn lämningens område är tillståndspliktigt och föranleder alltid en arkeologisk undersökning.

Kostnaderna för arkeologiska undersökningar belastar generellt uppdragsgivaren, det vill säga i praktiken fastighetsägaren. Vid bostadsbyggande eller mindre arbetsföretag kan dock privata fastighetsägare söka medel för arkeologiska kostnader enligt Förordning (2010:1121) om bidrag till förvaltning av värdefulla kulturmiljöer. Även dessa ärenden handläggs av länsstyrelsen.

De forn lämningens gränser som avgränsar forn lämningar i Forsök och som redovisas i värdekartan för kulturmiljö är inte geografiskt exakta. Även vid önskat ingrepp i omedelbar anslutning till en forn lämning ska en dialog med länsstyrelsen föras. Om en tidigare okänd forn lämning påträffas vid grävning utanför området ska arbetet stoppas och länsstyrelsens enhet för kulturmiljö underrättas.

Kulturhistoriskt intressant och särskilt värdefull bebyggelse

De inventeringar av kulturhistoriskt intressant bebyggelse som gjordes 1968 och 1976 har setts över och reviderats. En uppdelning har gjorts mellan ”intressant” respektive ”särskilt värdefull” bebyggelse. Dessa gårdar och fastigheter presenteras på s. 17-24.

- Kulturhistoriskt intressant bebyggelse
- Kulturhistoriskt särskilt värdefull bebyggelse
- De särskilt värdefulla byggnaderna får inte förvanskas enligt PBL (plan- och bygglagen). För dessa samt för de utpekade intressanta byarna och gårdarna bör särskild hänsyn tas till de värden som beskrivs i delkapitlet ”Kulturhistoriskt intressanta byar och gårdar” på s. 13-24.

Hovavägen ur kulturmiljösynpunkt

Huvudvägen väg 900, i folkmun kallad Hovavägen, utgör en ryggrad längs dalgångens norra sida och förbinder Odensala med Knivsta. Bygatorna som ansluter till Hovavägen är ofta belagda med grus och på sina håll flankerade av lövträdsalléer. Själva Hovavägen är asfalterad och körbanan varierar mellan 3,5 m – 7,5 m i bredd. Vägsträckningen är densamma sedan 1700-talet men har sannolikt rötter ned i järnålder. Trots att den är asfalterad ger den ett ålderdomligt intryck med sin slingrande, smala körbana och hur den kopplar ihop de gamla byarna med varandra.

Den statliga vägen Hovavägen klassas av väghållaren Trafikverket som en kulturväg, vilket de förklarar på följande sätt:

”En kulturväg innebär att Trafikverket har pekat ut vägen som en gammal väg med ursprunglig karaktär. Hovavägen är troligtvis från järnåldersbygd med ursprunglig sträckning och utbredning. Längs med sträckan kan förväntas att det finns forn lämningar och kulturarv som ska beaktas vid eventuella åtgärder. För väg 900 gäller att vägens ursprungliga anpassning till landskapet både i höjd- och sidled skall bibehållas och att vägens byggnadssätt och material ska väljas medvetet. Vägens ursprung är att förbinda byarna som är belägna på moränhöjder i odlingslandskapet. Byarna och strukturen kan härledas till 1800-talet.”


Dalgången upplevs främst genom färd på Hovavägen (väg 900). Därför bör stor hänsyn tas till kulturvärden på de platser som syns från Hovavägen.

— Hovavägen.


- Var aktsam om upplevelsen av det som syns från Hovavägen. På dessa platser bör stor vikt läggas vid att anpassa bebyggelsen till kulturmiljön (se *Råd och riktlinjer för ny bebyggelse*).




Byars och ensamgårdars kulturhistoriska karaktär

Här redovisas de byar som klassats som kulturhistoriskt intressanta. Utöver detta har dels en klassning tagits fram som visar byar av blandad karaktär (ofta en äldre gård eller ett äldre torp som kompletterats med mer sentida bebyggelse), och dels en klassningsgrad som visar byar med endast sentida bebyggelse. Även ensamgårdar har klassats baserat på när tomtplatsen har tillkommit.

 Bybildning från laga skifte (ca 1850) eller tidigare


 By med blandad ålderdomlig och sentida karaktär

 Sentida bybildning

-  Ensamgård tillkommen vid laga skifte (ca 1850) eller tidigare
-  Ensamgård tillkommen före 1952
-  Sentida tillkommen ensamgård
- Vid tillskott av ny bebyggelse i närheten av de byar eller gårdar med större kulturhistoriskt värde (markerade med brunt i kartan) bör extra stor vikt läggas på att bebyggelse ska anpassas till kulturmiljön, och detta bör tydliggöras i beslutet om förhandsbesked. I byarna med blandad karaktär finns det enskilda fastigheter med större kulturhistoriskt värde. Större hänsyn bör tas även i anslutning till dessa. Mindre vikt på anpassning kan läggas vid sentida byar (om nytillskottet inte syns från Hovavägen, se ovan).

Byarnas bevarande och utveckling

För att inte bygga bort landsbygdskänslan och med hänsyn till kulturmiljön, är det viktigt att bevara upplevelsen av separata byar. Därför kan inte sammanhängande bebyggelse längs med hela Hovavägen tillåtas. I kartan markeras ungefärliga områden där ny bebyggelse är olämplig med anledning av att byarna inte ska växa ihop. Utbredningen av dessa områden ska ses som just ungefärlig. Störst hänsyn bör tas till detta på de områden som syns från Hovavägen.

 Områden olämpliga för ny bebyggelse för att byarna inte ska växa ihop.

- Ny bebyggelse ska inte placeras inom denna typ av område. Bebyggelse kan, efter bedömning av lämpligheten i det enskilda fallet, läggas i kanten av denna typ av område.

KOM IHÅG!

I ett bygglov ställs krav på att bebyggelse ska anpassas till kulturmiljön. Kraven på anpassning utgår från kapitlet *Råd och riktlinjer för ny bebyggelse*.



Tekniska förutsättningar

Trafik

Detta delkapitel är utarbetat av Sigtuna kommun i samarbete med Trafikverket. Kulturvärden kopplade till vägen beskrivs i föregående kapitel, sidan 27.

Kollektivtrafik och cykel

Kollektivtrafik med begränsad turtäthet samt skolskjuts finns längs hela Hovavägen, från byn Hova till Odensala IP. Gång- och cykelvägar saknas. Såväl de allmänna vägarna som de enskilda vägarna som ansluter mot det allmänna vägnätet har dålig standard.

Hastighetsanspråk och trafiksäkerhet

Trafikverket har satt maxhastigheten till 70 km/h, vilket är en vanlig bashastighet på landsbygden i Stockholms län. På flera platser där det är skydd sikt och smal vägbana behöver förare hålla påtagligt lägre hastigheter ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Sedan år 2000 till och med april 2020, finns tre olyckor inrapporterade från polis och sjukvård (hämtat från STRADA informationssystem) längs aktuell delsträcka av Hovavägen. Skadorna varierade mellan lindriga och svåra. Två av olyckorna var motorcykelolyckor. Utifrån denna statistik kan man konstatera att Hovavägen inte är särskilt olycksdrabbad.

Trafikverket har, utöver underhåll såsom beläggningsarbeten, inga planer på att bygga om eller förbättra framkomligheten på vägen. Vägen bör framöver behålla den ursprungliga sträckningen för att värna om kulturmiljön. Möjligen skulle fler mötesplatser kunna komma i fråga längs vägen.

Av trafiksäkerhetsskäl är Trafikverket restriktiva till nya direktanslutningar till Hovavägen, utan nya byggnader får koppla på sig via befintliga anslutande byvägar.

Enligt väglagen 47 § (1987:459) får byggnader och andra anläggningar ”som kan inverka menligt på trafiksäkerheten” inte uppföras inom 12 m från vägområdet utan länsstyrelsens tillstånd. I ett vägområde ingår förutom körbanan även vägens dike och ibland en kantremsa om högst 2 m. För åtgärder inom 12 m från vägområdet då bygglov ej krävs, som exempelvis att uppföra exempelvis ett plank utanför sammanhållen bebyggelse, ska ansökan skickas till länsstyrelsen. Då bygglov krävs avgör kommunen om byggnationen inverkar på trafiksäkerheten eller inte. Byggnader i dalgången ska placeras mer än 12 m från vägområdet (ca 17-20 m från vägmitt) längs vägarna 900 och 906 för att inte inverka på trafiksäkerheten.

Vägens bredd varierar

Hovavägens körbana varierar i bredd mellan 3,5 m och 7,5 m. Generellt är körbanan bredare ju närmare järnvägen man kommer, och betydligt smalare runt byn Hova. I värdekartan för tekniska förutsättningar på sidan 33 visas medelvärde för vägens bredd, men vägen varierar mer än så i faktiskt bredd. För att kunna mötas krävs ofta att den ena bilen stannar eller kör sakta där det är lite bredare.

Vad tål Hovavägen i fråga om tillkommande exploatering?

Mätning av trafik på sträckan gjordes 2017 och uppmättes till 620 ÅDT (årsdygnstrafik, det under ett år genomsnittliga trafikflödet mätt som fordon per dygn), och under maxtimme mindre än 100 fordon. Trafikverkets bedömning är att Hovavägen är tvåfilig mellan Ista och Bromstaberget. Deras schablonvärden för tvåfiliga 70-vägar är en maxkapacitet på cirka 1500 fordon per timme. Trafikverket har inga beräkningar som gäller för enfiliga vägar, varför diskussioner har förts med Trafikverket om detta.

Eftersom Hovavägen är så smal att två fordon inte kan mötas på delar av sträckan uppskattar Trafikverket att vägen klarar högst en dubblering av trafiken jämfört med nuvarande läge. En dubblering av nuvarande läge innebär cirka 1200 ÅDT. Varje ny villa beräknas innebära en trafiksträng på cirka 4,5 ÅDT, beräknat utifrån Trafikverkets trafiksträngsverktyg. Totalt i hela dalgången kan alltså maximalt cirka 130 nya villor tillåtas utan att vägstandarden förbättras, en åtgärd som inte bedöms genomföras inom de närmaste 10-20 åren. Där Hovavägen är som smalast, runt byn Hova, bör inte fler än ett bostadshus per år tillåtas. Där vägen är bredare kan fler hus tillåtas.

Vattenfrågor

Vatten, avlopp och dagvatten

Det finns inget verksamhetsområde för vatten och avlopp (VA) i dalgången mellan Odensala och Hova. Ett kommunalt sådant är inte heller aktuellt inom detta område. För de enskilda VA-anläggningarna är miljö- och hälsoskyddsnämnden tillsynsmyndighet.

För att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas behöver kommunen bland annat säkerställa minskade utsläpp från enskilda avlopp. Enligt kommunens VA-plan ska det vara klarlagt att en godkänd VA-lösning (inklusive dagvatten) är möjlig när bygglov ges. Ett sätt att se till att dagvattenfrågan löses kan vara att använda grusade infarter och parkeringsplatser istället för asfalterade. Om husen ligger alltför tätt kan det vara svårt att få till både dricksvattenbrunn och avlopp för alla fastigheter. Om rekommendationerna om tomtstorlek följs bör detta kunna lösas tillfredsställande.

Vattendelaren i värdekartan visar på åt vilket håll dag- och avloppsvatten avvattnas. Väster om denna avvattnas det mot Lövstaån och vidare ut i Garnsviken. Öster om vattendelaren rinner vattnet mot Märstaån. Både Garnsviken och Märstaån ansluter vidare till Mälaren. Eftersom Stockholms dricksvatten hämtas från Mälaren är det viktigt att Mälarens vatten har god kvalitet. Lämpliga VA-lösningar är alltså viktigt på båda sidor om vattendelaren.

Den igenväxta sjön Kölingen samt Lövstaån nedanför denna pekas ut som ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) i översiktsplan 2014. Denna typ av områden ska enligt miljöbalken 3 kap 3 § så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Lövstaån samt Garnsviken pekas av Sigtuna kommun ut som skyddsvärda helhetsområden för vatten i översiktsplan 2014. Arbete pågår med att ta fram en lokal åtgärdsplan för Garnsviken och nedre delen av Lövstaån. Resultatet av detta arbete behöver beaktas vid myndighetsutövning i området.

Med anledning av det utpekade skyddsvärda helhetsområdet är det minsta lagkrav som ska ställas i detta område att avloppsanordningar ska förväntas uppnå minst 90% reduktion av organiska ämnen (BOD 90%), minst 90% reduktion av fosfor (P 90%) samt minst 50% reduktion av kväve (N 50%). Detta enligt havs- och vattenmyndighetens allmänna råd om små avloppsanordningar för hushållspillvatten. I övriga

delar av dalgången ställs mindre höga krav. Här ska den förväntade reningen av avloppsvattnet nå följande nivåer: BOD 90 % och P 70%. Ingen reduktion av kväve (N) krävs.

Vid varje ansökan görs en bedömning utifrån de förutsättningar som finns för varje fastighet, där inräknat hälsoskydd. Vid krav på högre hälsoskydd behöver avloppsanläggningen göras mer robust, det vill säga mer tillförlitligt, driftsäkert och stabilt.

KOM IHÅG!

Säkerställ att vatten, avlopp och dagvatten kan lösas. Detta görs i prövningen om förhandsbesked.

Strandskydd

Strandskydd finns i området 100 m ut från Lövstaån, men också 100 m ut från vattendraget som går mellan Lövstaån och Suckunge. Med tanke på att detta vattendrag är mer av ett dike än en å, har det enligt rättspraxis inte lika stort skydd som strandskydd vid en å. Dispens kan ges vid byggnation inom detta strandskyddsområde, men strandskydd inom ”skyddsvärt helhetsområde vatten” bör respekteras. Detta strandskydd bedöms inte heller spela stor roll för friluftslivet, se nästkommande kapitel, sidan 37.

Buller

Flygbuller

Gällande influensområde för flygbuller från Arlanda flygplats baseras på ett framtida 4-banesystem med två olika möjliga lägen för den fjärde banan. För detta finns två typer av influensområden för buller, dels ekvivalent ljudnivå på 55 dB(A) och dels max-nivå på 70 dB(A). Här får inte bostäder tillkomma då de kan försvåra nyttjandet av Arlanda som är ett riksintresse för kommunikation. Dessutom bör inte bostäder tillåtas här enligt bullerförordningen. Byn Hova och norr-ut ligger inom det område där båda dessa ljudnivåer överskrids. Området runt Hasselbacken berörs av max-nivå-regleringen på 70 dB(A). Trafikverkets pågående arbete med att uppdatera preciseringen av riksintresset kommer dock troligen att ändra på dessa utbredningar.

Trafikverket har i september 2020 skickat en remiss till Sigtuna kommun gällande den nya riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats. I denna anges det förväntade beslutet om nytt influensområde för flygbuller. Om beslut tas som det anges i remissen kommer detta utbredningsområde inte att påverka dalgången mellan Odensala och Hova. I remissen föreslås också ett nytt influensområde för lågfartsflyg som omöjliggör nya tätorter. Det preliminära underlaget för detta redovisas i värdekartan, och berör i princip hela dalgången.

Järnvägsbuller

Järnvägen innebär en viss begränsning med anledning av buller. Ett ungefärligt område för järnvägens bullerutbredning där bullret förväntas överstiga 60 dB(A) har tagits fram. Detta gjordes genom att jämföra avståndet för 60 dB(A) från järnvägen i bullerkartor över Märsta tätort och applicera avståndet på aktuellt område. Området sträcker sig ca 250 m ut från järnvägen.

Vägbuller

De större vägarna i dalen (väg 900 och 906) beräknas inte ge upphov till så mycket buller att åtgärder krävs, så länge bostadshusets fasad placeras minst 10 m från vägens mitt. Med dagens trafiknivå bullrar det 10 m från vägens mitt cirka 58 dB(A). Vid en fördubbling av trafiknivån enligt vägens maxkapacitet skulle det bullra 60 dB(A) på detta avstånd. Med tanke på de stora tomtorna som rekommenderas bedöms att bostadshusen kan placeras långt in på tomten för att hålla god marginal till gränsvärdena för buller.

FÖRORDNING OM TRAFIKBULLER VID BOSTADSBYGGNADER

En förordning är juridisk bindande bestämmelse som utges av en myndighet eller stat. Förordningar är underordnade lagar. I förordning (2015:216) finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus vid spårvägar, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Generellt gäller att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och att buller från flygplatser inte bör överskrida 55 dB(A) flygbullernivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Delvis andra ljudnivåer gäller för uteplatser.

Sammanhållen bebyggelse och småorter

Sammanhållen bebyggelse

I översiktplanen från 2014 pekas följande byar ut som sammanhållen bebyggelse: Hova, Hasselbacken, Bromstaberg och Herresta. I dessa byar krävs bygglov även för tillbyggnader och komplementbyggnader, vilket inte krävs utanför den sammanhållna bebyggelsen. Här kan alltså fler krav ställas på anpassning till kulturmiljön även på tillbyggnader.

Betydligt fler byar kan räknas som denna typ av sammanhållna bebyggelse än de som anges i detta dokument. Detta inte minst med tanke på att dokumentet förespråkar att bygga vidare på byarna. Därför bör en ny prövning av vilka byar som utgör sammanhållen bebyggelse göras regelbundet.

Gällande detaljplaner

För Herresta by finns gällande detaljplaner från 2011 och 2013. All bedömning av bygglov inom det området sker utifrån dessa detaljplaner.

Småorter men inga tätorter

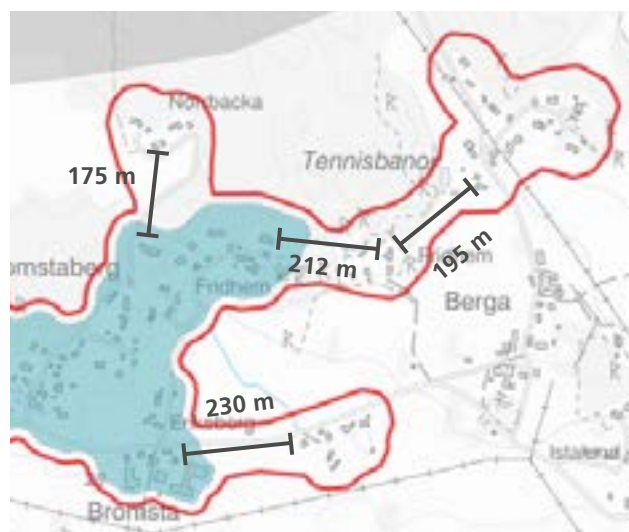
I riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats som Trafikverket förväntas besluta om, ingår ett influensområde för lågfartsflyg som täcker i princip hela dalgången mellan Odensala och Hova. Eftersom lågfartsflygen bullrar så mycket att de inte får flyga över tätorter är det viktigt att se till så att inga tätorter bildas i dalgången.

Det finns ett antal småorter i dalgången idag. För definitioner av småort respektive tätort, se ordlistan på s. 7. År 2015 fanns tre småorter i dalgången. Detta uppdateras nästa gång av SCB med referenstidpunkt 2020-12-31, men denna statistik förväntas inte publiceras förrän under 2022. Inga större förändringar bedöms dock ha skett mellan 2015 och 2020.

De småorter som fanns år 2015 var Suckunge-Kroken (S0158), Herresta med omnejd (S0353) och Bromsta, Bromstaberget m.m. (S0145). Dessa statistiska småorter hade då 59, 94 respektive 116 invånare. Enligt SCB bor det i snitt 2,7 personer i varje ägt småhus i Sverige. Varje område som riskerar att bli en tätort bör därför inte innehålla fler än cirka 65-70 bostadshus, för att det inte ska riskera att skapa en tätort.

Inom 200 m från bostadshusen (och ännu längre bort om husen skapar en "kedja" med högst 200 m mellan respektive hus) kan därför, jämfört med 2015 års siffror, maximalt cirka 40-45 nya bostadshus tillåtas i och runt småorten Suckunge-Kroken (S0158), maximalt cirka 30 hus i och runt Herresta med omnejd (S0353) och maximalt cirka 20-25 nya hus i och runt Bromsta, Bromstaberget m.m. (S0145).

Den mindre kartan till höger visar tre olika exempel på områden runt Bromsta som riskerar att ingå i en tätort. För att småorter inte ska riskera att växa ihop till tätorter finns två särskilt viktiga områden markerade på värdekartan där nya bostadshus inte ska tillåtas. Ekonomibygnader och uthus kan dock byggas här. En bedömning om huruvida en småort riskerar att växa till en tätort bör göras i varje prövning av nya bostadshus i närheten av de befintliga småorterna.



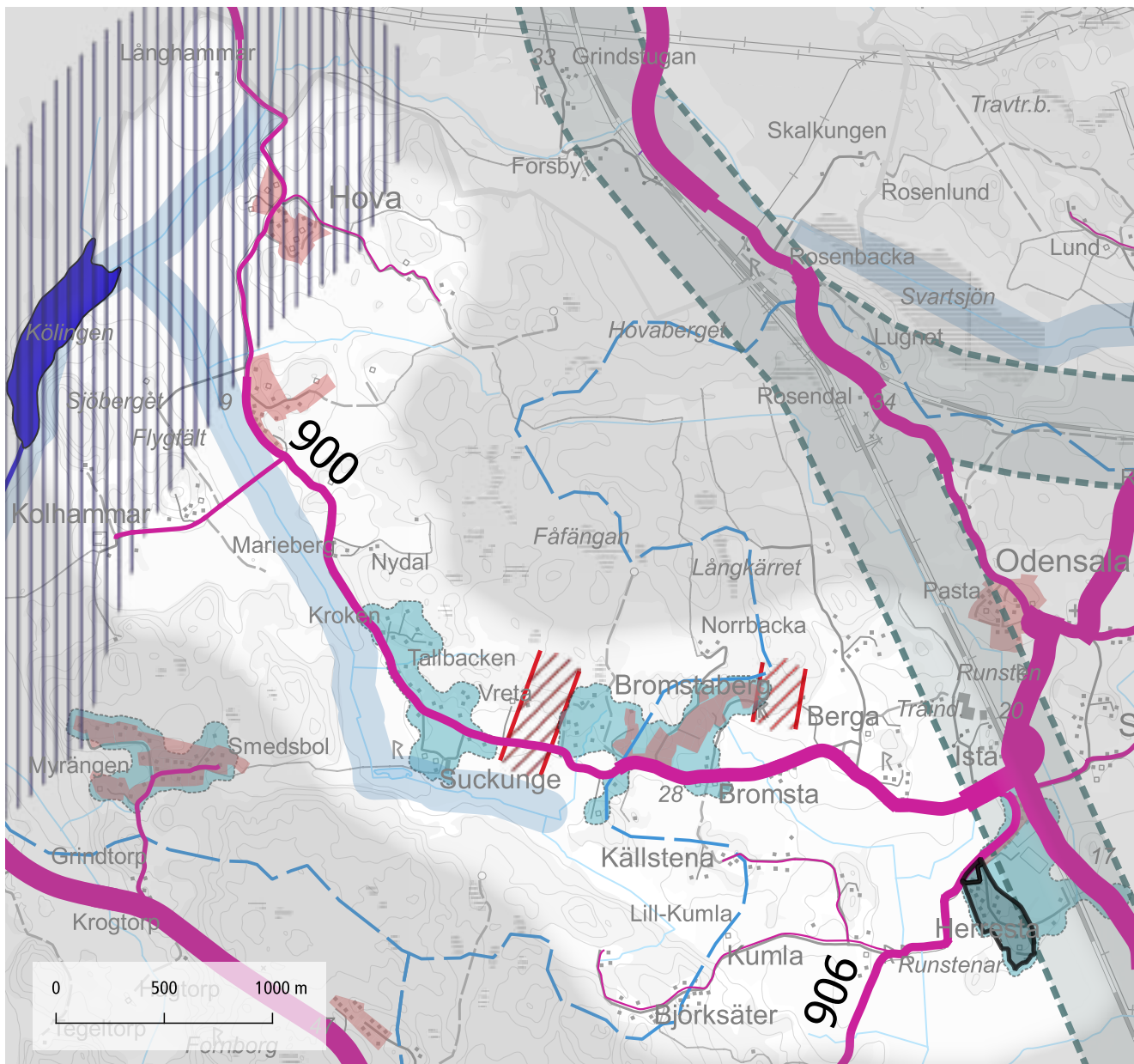
 Småort  Område som riskerar att bli en tätort

Det minsta avståndet mellan ett bostadshus i småorten S0145 och det närmaste bostadshuset i Norrbacka är 175 m. Eftersom avståndet är större än 150 m ingår Norrbacka inte i småorten. Avståndet är dock mindre än 200 m vilket innebär att området skulle räknas in i en eventuell tätort, om invånarantalet skulle bli 200 personer eller fler.

I södra delen av kartan visas avståndet 230 m mellan Bromsta och klustret av hus öster om Bromsta. Om ett nytt bostadshus skulle byggas mellan dessa områden skulle troligen hela klustret av hus räknas in i en eventuell tätort runt Bromsta.

I nordöstra delen av kartan, strax under texten "Tennisbanor", finns ett specialfall som snabbt skulle kunna göra att bebyggelsen klassas som en tätort. Mellan bostadshusen i småorten och ensamgården Fridhem är det 212 m, vilket är för långt för att Fridhem skulle ingå i en tätort med dagens bebyggelse. Om ett bostadshus byggs mellan småorten och Fridhem skulle inte bara Fridhem utan även bebyggelsen öster om texten "Tennisbanor" ingå i området med ett högsta avstånd på 200 m mellan bostadshusen. Om de folkbokförda invånarna i hela detta område är 200 eller fler klassas det då som en tätort.

Värdekarta för tekniska förutsättningar



Värdekartan för tekniska förutsättningar presenterar de geografiska hänsyn som bör tas vid placering av ny bebyggelse. **Observera att påverkansområden för flygbuller presenteras separat på sidan 35.**

Teckenförklaring

- Vägmedelbredd <3,0 m
- Vägmedelbredd 3,0-3,6 m
- Vägmedelbredd 3,7-4,3 m
- Vägmedelbredd 4,4-5,0 m
- Vägmedelbredd >5,1 m

Väg **900** och väg **906** innebär en viss bullerpåverkan

- Järnvägsbuller: 60 dB(A) ungefärlig utbredning

- Vattendelare
- ||| Skyddsvärt helhetsområde vatten (ÖP 2014)
- ESKO ytor (ÖP 2014)
- ESKO vattendrag (ÖP 2014)
- Strandskydd
- Gällande detaljplan
- Sammanhållen bebyggelse
- Statistisk småort enligt SCB
- ▨ Område som inte får byggas med bostadshus

Trafik

I värdekartan visas medelvärden på vägars bredd, i intervall. Datan är hämtad från Trafikverket, men har kontrollerats i fält.

-  Vägmedelbredd <3,0 m
-  Vägmedelbredd 3,0-3,6 m
-  Vägmedelbredd 3,7-4,3 m
-  Vägmedelbredd 4,4-5,0 m
-  Vägmedelbredd >5,1 m

- Där Hovavägen är som smalast, runt byn Hova, bör inte fler än ett bostadshus per år tillåtas. Där vägen är bredare kan fler hus tillåtas.

Vattenfrågor

Här visas planeringsunderlag och riktlinjer för vattenfrågor.

Vattendelare

- Lämpliga VA-lösningar krävs på båda sidor om vattendelaren. Över hela dalgången ska rening av vatten nå följande nivåer: BOD 90%, P 70%.

Skyddsvärt helhetsområde vatten (ÖP 2014)

- Extra höga krav ska ställas på avloppsanläggningar inom detta område. Här ska rening av avloppsvatten nå följande nivåer: BOD 90%, P 90%, N 50%.

ESKO ytor (ÖP 2014)

ESKO vattendrag (ÖP 2014)

- ESKO (Ekologiskt särskilt känsliga områden) ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön

Strandskydd

- Dispens kan ges vid byggnation inom strandskyddsområdet. Strandskydd inom ”skyddsvärt helhetsområde vatten” bör respekteras.

Sammanhållen bebyggelse och småorter

Här presenteras tekniska förutsättningar för olika typer av sammanhållen bebyggelse. För Herresta by finns två antagna gällande detaljplaner.

Gällande detaljplan

- Bygglov här prövas utifrån detaljplanerna

Sammanhållen bebyggelse

- Bygglov krävs även för tillbyggnader och komplementbyggnader här. **Observera att betydligt fler byar kan räknas som denna typ av sammanhållna bebyggelse!**

Statistisk småort enligt SCB

- Nya tätorter får inte skapas i dalgången. Fler än cirka 65-70 bostadshus bör därför inte finnas inom de områden som kan komma att bli tätorter. Dessa områden utgörs av småorter och delar av omgivande bebyggelse, se resonemang på sidan 32. För att områdena ska räknas som en tätort får avstånden mellan de enskilda bostadshusen vara högst 200 m.

Område som inte får bebyggas med bostadshus

- Inom dessa områden ska inte nya bostadshus tillåtas, för att inte skapa en tätort. Ekonomibygnader och uthus kan dock byggas här.

Buller

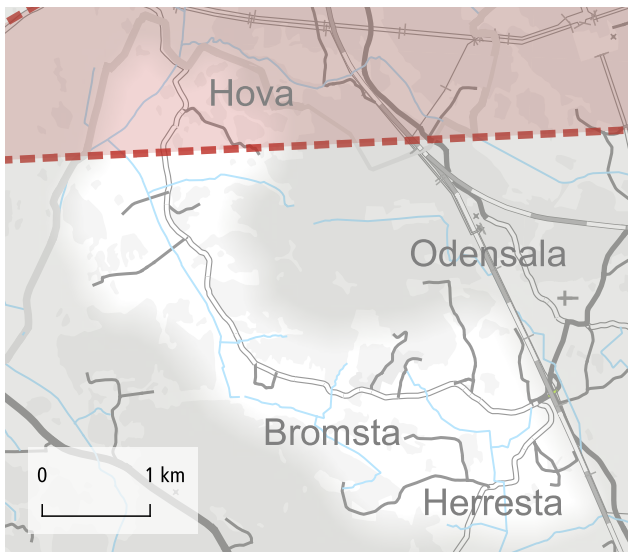
Här visas planeringsunderlag för buller. Tänk på att kartlagret som visar järnvägens buller endast är en grov uppskattning. Observera också att flygbullerkartorna på sidan 35 redovisar riksintressepreciseringen för Arlanda, och att arbete pågår under 2020 hos Trafikverket med att uppdatera detta.


Väg **900** och väg **906** innebär en viss bullerpåverkan

- Byggnader får inte placeras närmare än 12 m från vägområdet (ca 17-20 m från vägmitt) längs vägarna 900 och 906. Bostadshus placeras med fördel längre in på tomten.

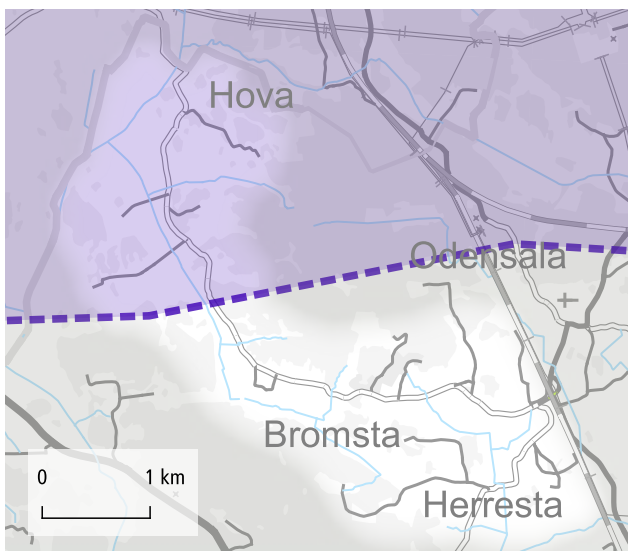
Järnvägsbuller: 60 dB(A) ungefärlig utbredning


- Inom detta område (250 m från järnvägen) kan det vara aktuellt att utreda bullerfrågan ytterligare vid ansökan om förhandsbesked och bygglov, då det inte bör bullra mer än 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå från spårtrafik vid bostadsbyggnads fasad.



 Flygbuller: 55 dB(A) framtida ekvivalent ljudnivå, i nuvarande influensområde


- Innan Trafikverket fattat beslut om riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats får inte bostäder tillkomma här då de kan försvåra nyttjandet av riksintresset. **Efter beslutet kan bostäder tillåtas här, men det förutsätter att beslutet fattas så som det beskrivs i Trafikverkets remiss i september 2020.**



 Flygbuller: områden där bullernivå överstigande 70 dB(A) maximal ljudnivå fler än tre gånger per årsmedeldygn kan förväntas i framtiden, enligt nuvarande influensområde

- Innan Trafikverket fattat beslut om den nya riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats får inte bostäder tillkomma här då de kan försvåra nyttjandet av riksintresset. **Efter beslutet kan bostäder tillåtas här, men det förutsätter att beslutet fattas så som det beskrivs i Trafikverkets remiss i september 2020.**



 Flygbuller: troligt framtida influensområde för lågfartsflyg

- Inget hinder för småskalig utveckling, men inga nya tätorter, enligt SCB:s definition, tillåts. **OBS! Detta är endast ett utkast på ett troligt framtida beslut och har november 2020 inte beslutats.**

KOM IHÅG!

Utbredningsområdena för buller kan komma att ändras om Trafikverket beslutar om ny riksintresseprecisering för Arlanda flygplats.



Grönstruktur och jordbruksmark

Grönstruktur

Friluftsliv

På grund av närheten till Märsta tätort utgör det lantliga landskapet i dalgången en tillgång för rekreation och friluftsliv för fler än de som bor i området. Dalgången pekas också ut som grönstruktur i Sigtunas översiktsplan (2014). Genom att studera sammanställd data från GPS-spår, kombinerat med besök på plats i området, har viktiga stråk för friluftslivet identifierats. En analys över var det finns behov och potential för nya stråk har också gjorts. Dessa stråk bör inte byggas för, speciellt inte de som korsar jordbruksmark.

Strandskydd

I dalgången finns strandskydd utpekade enligt länsstyrelsens beslutskartor, dels runt Lövstaån i nordvästra kanten av området och dels runt ett vattendrag inom dalgången. Dispens kan ges för byggnation på strandskyddat område utanför det skyddsvärda helhetsområdet för vatten, om det finns särskilda skäl enligt miljöbalken.

Höga naturvärden

Ett område med äldre uppvuxna ekar har identifierats som särskilt värdefullt och anges i värdekartan på sidan 40. Den utpekade ekhagen är en naturtyp som formats genom det historiska brukandet av marken, så kallat biologiskt kulturarv. Ett annat exempel på detta är florran som är kopplad till ängs- och betesmarker. I värdekartan visas den betesmark som Jordbruksverket bedömt som värdefull. Utöver ovanstående gäller också det generella biotopskyddet för småbiotoper, se faktarutan till höger. Beskrivningen av de kulturhistoriskt intressanta gårdarna ger fler exempel på naturvärden kopplade till kulturmiljön, så som uppvuxna lövträd. Hänsyn bör tas till naturvärdena i dalgången.

Avstånd till hästar

På grund av allergirisken rekommenderar Folkhälsomyndigheten att man strävar efter att hålla 200 m mellan hästhållning och bostadshus. Boverket konstaterar dock att allergenerna främst sprids inom 50-100 meter från platsen där hästarna vistas, och att vegetation och kullar bromsar spridningen. I praxis har ofta risken för allergenspridning underkänts som motiv för ett större skyddsavstånd. Ett visst avstånd bör alltså hållas mellan stall och bostäder, omkring 100 m, med hänsyn till förutsättningar på platsen.

GENERELLA BIOTOPSKYDDET

I 7 kap. 11 § miljöbalken finns bestämmelser som reglerar biotopskyddsområden. Utöver geografiskt bestämda områden finns även ett generellt biotopskydd för mindre områden av särskilda biotoper. Här får biotopens funktion inte förstöras. Nedan listas de biotoper som har detta skydd, samt definition enligt bilaga 1 till förordning (1998:1252).

Allé - Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd.

Källa med omgivande våtmark i jordbruksmark - Ett område i terräng där grundvatten koncentrerat strömmar ut och där den våtmark som uppkommer till följd av det utströmmande vattnet uppgår till högst ett hektar.

Odlingsröse i jordbruksmark - På eller i anslutning till jordbruksmark upplagd ansamling av stenar med ursprung i jordbruksdriften.

Pilevall - *Bedöms inte som relevant för dalgången mellan Odensala och Hova. För exakt definition, se förordning (1998:1252), bilaga 1.*

Småvatten och våtmark i jordbruksmark - Ett småvatten eller en våtmark med en areal av högst ett hektar i jordbruksmark som ständigt eller under en stor del av året håller ytvatten eller en fuktig markyta såsom kärr, gölar, våtar, översilningsmarker, kalkkällor, mägergravar, öppna diken, dammar och högst två meter breda naturliga bäckfåror.

Arealbegränsningen avser inte linjära element som öppna diken eller högst två meter breda naturliga bäckfåror. Dammar anlagda för bevattningsändamål innefattas inte i denna biotop.

Stenmur i jordbruksmark - En uppbyggnad av på varandra lagda stenar som har en tydlig, långsträckt utformning i naturen och som har eller har haft hägnadsfunktion eller som funktion att avgränsa jordbruksskiften eller någon annan funktion.

Åkerholme - En holme av natur- eller kulturmark med en areal av högst 0,5 hektar som omges av åkermark eller kultiverad betesmark.

Jordbruksmark

Kulturmiljövärden

Enligt Sigtuna kommuns planeringsunderlag och vägledning *Jordbruksmark i den fysiska planeringen*, antagen 2018-06-11 § 114 av kommunstyrelsen, är jordbrukslandskapet i dalgången mellan Odensala och Hova särskilt värdefullt, framför allt med tanke på kulturmiljövärdena. Odlingsmarkens utbredning, att stora delar av 1700- och 1800-talets jordbruksmark än idag hålls öppet, är ett viktigt kulturhistoriskt värde. Genom att bevara de områden som pekats ut som olämpliga för bebyggelse i värdekartan för kulturmiljö på sidan 25 kan kulturmiljövärden kopplade till jordbruksmark säkerställas.

Produktionsvärden

Produktionsvärdena i dalgången bedöms vara höga, även om den bästa källan på detta fortfarande är åkermarksgraderingen från 1976. Denna visar att de klassade jordbruksmarkerna i dalgången har klass 3-5, det vill säga marker med skördar lika med eller högre än genomsnittet för jordbruksmarker i länet. Även oklassad och potentiell jordbruksmark finns i dalgången.

Naturvärden

För de flesta jordbruksmarker i dalgången har inga naturvärden identifierats i *Jordbruksmark i den fysiska planeringen*, men åkermarker med högt naturvärde finns i närheten av Hova. Åkermarker med mycket höga naturvärden ligger runt det utpekade området med ekar i värdekartan på sidan 40. För stora delar av betesmarkerna är möjligheten till exploatering begränsad med hänsyn till kulturmiljövärdena. Bedömningen är att den bebyggelseutveckling som detta dokument medger inte äventyrar jordbruksmarkernas naturvärden.

Värden för rekreation och friluftsliv

Hela dalgången mellan Odensala och Hova är också betydelsefull för *rekreation och friluftsliv*, och pekats bland annat ut i Sigtuna kommuns översiktsplan (2014). Här spelar jordbruksmarken stor roll för den rekreativa upplevelsen. Genom att bevara de områden som pekats ut som olämpliga för bebyggelse i värdekartan för kulturmiljö på sidan 25 kan jordbruksmarkens värden för friluftsliv säkerställas.

JORDBRUKSMARK (MB)

Genom hushållningsbestämmelserna i miljöbalken (3 kap.) ska långsiktiga och för landet väsentliga värden ges större tyngd i samband med olika avvägningar. Miljöbalken anger exempelvis att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse och att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. (MB 3 kap. 4 §).



Planeringsmetodik

Vid exploateringstryck ska planeringsmetodiken som sammanfattas på sidorna 27-28 i *Jordbruksmark i den fysiska planeringen* följas, så att kraven på avvägning enligt miljöbalken görs. En samlad bedömning av jordbruksmarkens olika värden i dalgången anges på föregående sida. Utöver detta ska ett resonemang föras kring om den aktuella jordbruksmarken är brukningsvärd, om den tänkta exploateringen utgörs av ett väsentligt samhällsintresse och om den kan genomföras på en annan plats.

Är jordbruksmarken brukningsvärd?

Om jordbruksmarken är brukningsvärd eller inte är en bedömningsfråga där markens läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar också ur ett framtidsperspektiv, vägs samman. Dessa faktorer handlar till exempel om produktionsförmåga och jordbruksmarkens arrondering, det vill säga hur pass samlad eller uppdelad jordbruksmarken är.

Ställningstagandet kring om jordbruksmarken är brukningsvärd eller inte, görs i perspektivet av att kunna försörja en framtida växande befolkning med mat, vilket gör att även den mark som en bonde inte brukar idag ofta kan bedömas som brukningsvärd.

Detta innebär att oavsett vilken klassning marken har i åkermarksgraderingen från 1976 kan den bedömas som brukningsvärd eller inte brukningsvärd. Med tanke på tiden som gått sedan åkermarksgraderingen togs fram och dess övergripande detaljeringsgrad bör alltid en kompletterande undersökning om jordbruksmarkens beskaffenhet göras, för att enklare kunna bedöma om marken är brukningsvärd eller inte.

Även jordbruksmarkens arrondering bör vägas in i bedömningen om marken är brukningsvärd, så att jordbruksmarker inte fragmenteras. Ett flertal av de mindre skiften av både åker- och betesmark som finns i dalgången pekas ut som olämpliga att bebygga av kulturmiljöskäl, vilket gör att exploatering av jordbruksmark, även i små enheter, begränsas starkt i dalgången.

Ett väsentligt samhällsintresse?

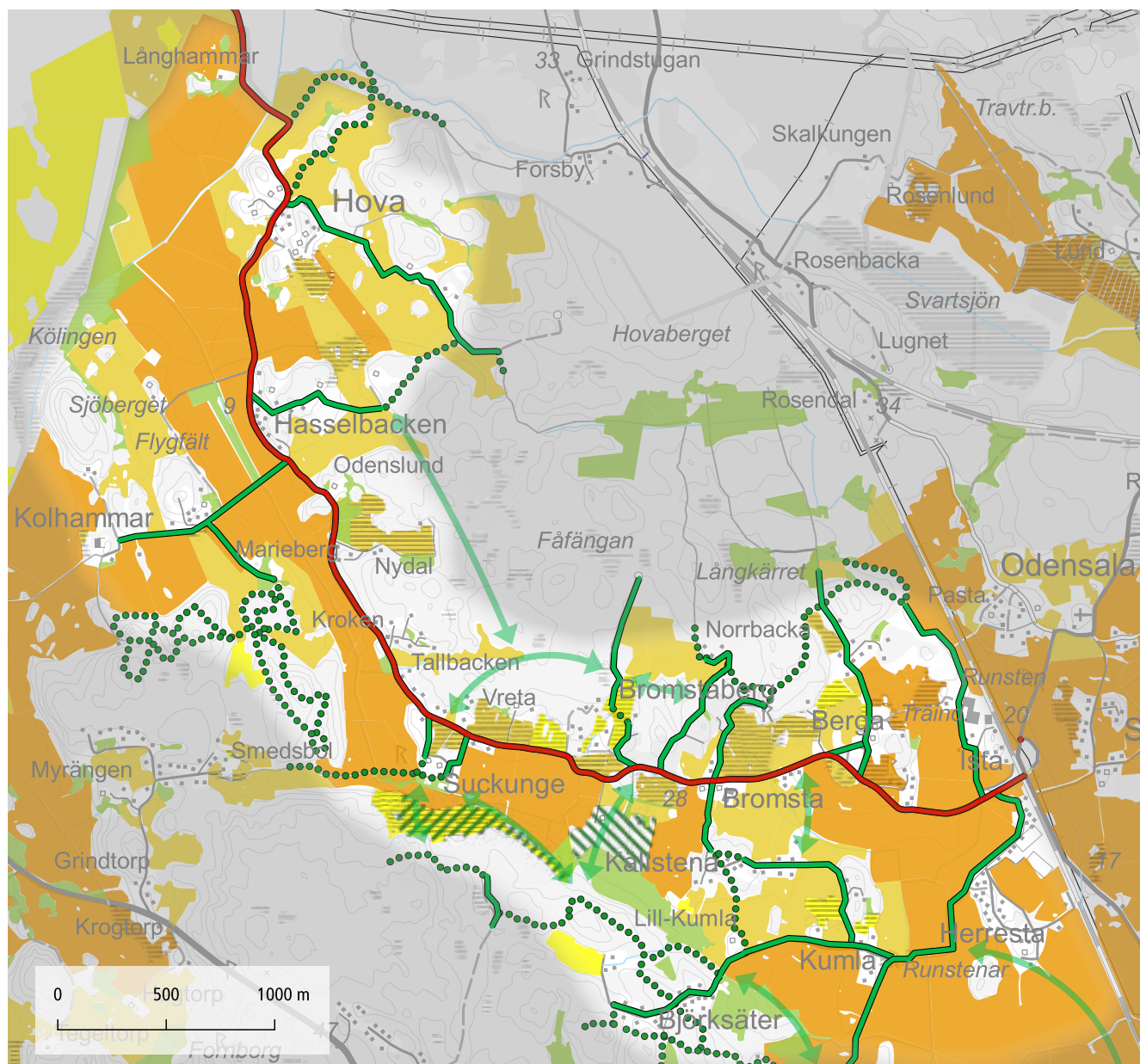
Om jordbruksmarken inte bedöms som brukningsvärd, kan ny bebyggelse tillåtas utan att den utgör ett väsentligt samhällsintresse. Om jordbruksmarken däremot bedöms som brukningsvärd kan den endast exploateras om det innebär att ett väsentligt samhällsintresse säkerställs. Nybyggnation av enstaka en- och tvåfamiljshus bedöms inte kunna tolkas som väsentligt samhällsintresse utifrån bostadsförsörjningsbehovet, i enlighet med rättspraxis.

Att utveckla och bevara den värdefulla kulturmiljön i området kan kommunen se som ett väsentligt samhällsintresse. Vid tillkomst av bebyggelse kan även en- och tvåfamiljshus, som placeras i lucktomter inom befintliga byar, ses som stärkande för den värdefulla kulturmiljön och för upplevelsen av separata byar.

Kan exploateringen ske på annan plats?

Även om exploateringen bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse kan bygglov inte ges om man inte har påvisat att bebyggelsen inte är möjlig eller praktiskt eller ekonomiskt rimlig att förlägga någon annanstans. Kommunen gör denna avvägning, och här tas ingen hänsyn till fastighetsgränser.

Värdekarta för grönstruktur och jordbruksmark



Teckenförklaring

- Hovavägen, huvudstråk för friluftsliv
- Stråk för friluftsliv (väg)
- Stråk för friluftsliv (stig)
- ↔ Potentiella stråk för friluftsliv
- ▨ Höga naturvärden (ekar)
- ▨ Värdefull betesmark enligt Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering
- ▨ Jordbruksmark klass 4 eller 5 (høga skördar)
- ▨ Jordbruksmark klass 3 (medelhøga skördar)
- ▨ Oklassad jordbruksmark
- ▨ Betesmark (klassad enligt ovan)
- ▨ Potentiell jordbruksmark

Grönstruktur

Hela dalgången är ett viktigt område för friluftsliv och rekreation och rymmer höga naturvärden. I översiktsplan 2014 pekas området ut som just grönstruktur.

— Hovavägen, huvudstråk för friluftsliv

— Stråk för friluftsliv (väg)

•••• Stråk för friluftsliv (stig)

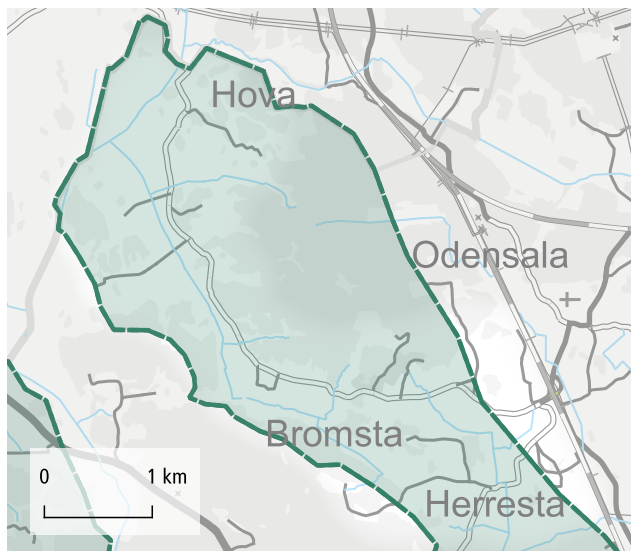
↪ Potentiella stråk för friluftsliv

- Nuvarande och framtida potentiella stråk för friluftsliv bör hållas fria för passage.

/// Höga naturvärden (ekar)

/// Värdefull betesmark enligt Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering

- Naturvärdena bör bevaras vid eventuell exploatering.



Grönstruktur (ÖP 2014)

Jordbruksmark

I värdekartan redovisas jordbruksmarkens klassning enligt åkermarksgraderingen från 1976, som visar på jordbruksmarkens produktivitet. Åkermarksgraderingens sämre klassningar 1 och 2 saknas helt i området. Viss mark har inte klassats alls.

Dessutom visas potentiell jordbruksmark med reversibel markanvändning. Denna har identifierats under 2010-talet.

▮ Jordbruksmark klass 3 (medelhöga skördar)

Klass 3 innebär skördar som motsvarar genomsnittet i Stockholms län.

▮ Jordbruksmark klass 4 eller 5 (höga skördar)

Klass 4 och 5 motsvarar 10 % respektive 20 % högre skördar än genomsnittet i Stockholms län.

▮ Oklassad jordbruksmark

Oklassad jordbruksmark kan exempelvis vara mark utanför kommungränsen, åkermark på industrifastighet och viss betesmark.

▮ Betesmark (klassad enligt ovan)

Betesmark visas med svart linjeraster. Ibland är den klassad i klass 3-5 och ibland är den oklassad.

▮ Potentiell jordbruksmark

Detta är jordbruksmark med annan användning som identifierats som möjlig att bruka.

- Eventuellt ianspråktagande av jordbruksmark ska bedömas i enlighet med miljöbalken, *Jordbruksmark i den fysiska planeringen* och riktlinjerna i detta dokument på sidorna 38-39.



Råd och riktlinjer för ny bebyggelse

I detta kapitel sammanfattas viktiga värdebärande karaktärsdrag hos den traditionella bebyggelsen. Ny bebyggelse bör efterlikna dessa karaktärsdrag hos den äldre bebyggelsen vad gäller placering av bebyggelsen, tomters utformning med mera. Hur detta bör göras sammanfattas i råden och riktlinjerna, som presenteras med illustrationer.



Bebyggelsens placering

Den äldre bostadsbebyggelsens placering

- Bebyggelsen ligger i södersluttningar eller på höjder.
- Husen är varsamt inplacerade i terrängen utan sprängningar eller utfyllnader.
- Bostadshusen ligger högre än ekonomibyggnaderna.
- Bostadshusen och de stora ekonomibyggnaderna är ofta åtskilda av en väg.
- Större byggnader ligger parallellt med höjdkurvorna.
- Husen ligger vinkelrätt mot varandra.

Råd och riktlinjer för bostadsbebyggelsens placering



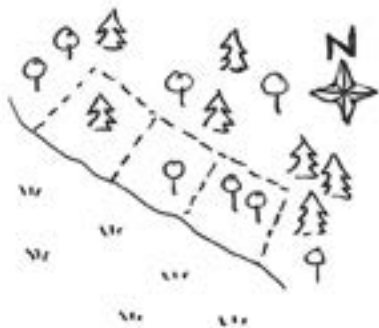
Välj lägen som liknar de traditionella tomtplatserna. Placera ny bebyggelse endast i yttersta undantagsfall på åkermark.



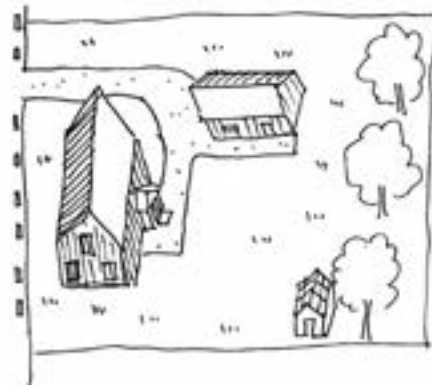
Smyg in huset i skogsbrynet eller mot en trädunge. Undvik alltför öppna lägen.



Lägg stora hus parallellt med höjdkurvorna.



Nya bostadstomter bör läggas i söder-västerläge, endast undantagsvis mot öster-norr. Tomter i norrläge blir mörka, skuggiga och kalla.



Bygg garage och uthus fristående så det blir lämpliga gårdsbildningar. Lägg mangårdsbyggnad/ bostadsbyggnad och gårdshus vinkelrätt mot varandra. Garage sammanbyggda med huset är främmande på landsbygden.



Bygg vidare på befintliga byar och intill befintliga tomtlägen. Separata byar ska inte byggas ihop.



Placera husen så att det behövs så lite markarbeten som möjligt, exempelvis markuppfyllnad eller trädgård. Placera och anpassa byggnaderna efter de naturliga marknivåerna. En hög sockel är bättre än markuppfyllnad.



Orientera husen i samma riktning som tidigare bebyggelse. Lägg gärna husen högre än omgivande åkermark.



Småvägar och tillfartsvägar bör vara grusade och om möjligt följa befintliga element i landskapet.

Tomternas utformning

De äldre tomternas utformning

Förr fanns inga tekniska möjligheter till stora schaktarbeten. Kuperad mark kunde få till följd att till exempel sockeln på ett hus blev högre på den ena sidan än på den andra. Uthusen betydde mycket för gårdsrummet.

- Tomterna är vanligtvis stora, generellt överstigande 2000 m².
- Bebyggelsen är omgiven av stora lövträd, fruktträd och klassiska trädgårdsväxter.
- Markytorna är i huvudsak gröna.
- Gränsen mellan tomter är inte alltid markerad.
- Byvägar upplevs allmänt tillgängliga även om de går över en privat fastighet.



För att behålla en lantlig karaktär, kunna inrymma de gårdshus som kan krävas för ett boende på landsbygden samt bevara växtlighet på tomten, är minsta lämpliga tomtstorlek 2000 m². Undantag från detta kan göras i i besvärliga lägen. Försök att välja naturliga gränser för tomten till exempel en stig eller ett dike.

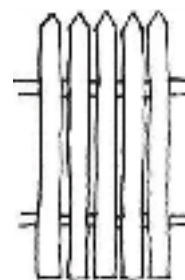
Råd och riktlinjer för tomters utformning



Asfalt på gårdsplaner utgör ett främmande inslag. Använd hellre grus.



Ta tillvara så mycket som möjligt av den naturliga vegetationen. Barrskog kan glesas ut. Förr, när skogen användes för bete, var den glesare. Behåll den naturliga gränsen mellan skog och öppen mark.



Tomten behöver inte inhägnas. Ofta ligger huset och trädgården vackrast i landskapet utan att ramas in av ett staket. Vill man ändå ha ett staket är ett enkelt utformat rödfärgat trästaket lämpligt. Höjden är viktig. Allt för låga staket är främmande på landsbygden. Trä- eller stengärdesgård kan ibland passa bra. Barrväxter såsom exempelvis tujahäckar är främmande för kulturmiljön.

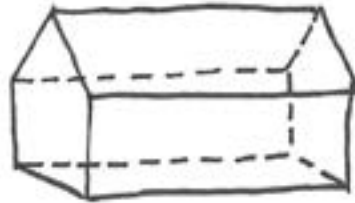


Undvik omfattande markarbeten. Använd inte schaktmassor till att bygga upp en terrass kring huset. Låt en kuperad tomt få ha sin naturliga form.

Bostadshusens utformning

De äldre bostadshusens utformning

- Mangårdsbyggnaderna är antingen en parstuga eller en större villabyggnad från slutet av 1800-talet.
- Parstugor har en långsmal planlösning och i byarna i dalgången är de byggda i en våning med inredd vind.
- Parstugorna har fasader av rödfärgad locklistpanel, vitmålade snickerier och sadeltak, brutna eller obrutna, täckta med lertegel.
- Sekelskiftesvillorna (uppförda runt år 1900) har en kvadratisk planlösning och är uppförda i en våning med inredd vind. Mittpartiet är markerat med en frontespis och ibland finns en glasveranda.
- Sekelskiftesvillorna har fasader av locklistpanel eller spontad panel. De är rödfärgade eller i enstaka fall målade med ljus oljefärg som vitt, grått eller gult. Obs! Den vita kulören är bruten och på nära håll ser man att den faktiskt är ljus grå, grön eller gul, även om den upplevs vit på avstånd.
- Sekelskiftesvillorna har lertegeltäckta sadeltak som ibland är brutna (mansardtak).
- Till gårdarna hör ofta även något mindre bostadshus. Dessa ligger i de flesta fall som en flygel till huvudbyggnaden. Stugorna har rödfärgad fasad, vita snickerier och sadeltak täckt med lertegel.
-



Välj en enkelt hus med rektangulär planform. Vinkelhus är inte förenligt med kulturmiljön och bör inte väljas.



Traditionellt sadeltak rekommenderas starkt. En traditionell takvinkel om cirka 30°-40° bör användas. Brutet sadeltak (mansardtak) kan vara lämpligt i vissa fall. Valmat sadeltak ska inte användas.

Råd och riktlinjer för bostadshusens utformning

Husets form

Moderna hus har ofta helt andra proportioner än äldre hus. En del kataloghus med mer urban utformning kan därför vara svåra att anpassa till äldre bebyggelsemiljöer. De är ofta bredare och kan ha en takvinkel som antingen är för liten eller för brant i förhållande till traditionella takvinklar.



Proportionen på huset är viktig. Undvik alltför breda hus och hus där takytan dominerar över väggytan. Istället för en villa med stort tak i 45° lutning kan man göra ett enplanshus med vindsvåning genom att höja ytterväggarna (så kallade förhöjt väggliv). Detta förutsätter dock att takvinkeln inte är för flack eftersom huset då upplevs mer som en låda än ett hus.

Fasad

Det som i högsta grad bidrar till att ge ett hus dess karaktär är material och färgval på fasaden. Fasadmaterialet på landsbygden har nästan uteslutande varit trä. Gårdshus är ofta målade i Falu rödfärg. Även mangårdsbyggnaden är ofta rödmålade, men det förekommer också oljefärger i andra kulörer.



Välj stående träpanel, locklistpanel, lockpanel eller spontad panel.



Välj ljusa målade snickerier framför de mörklaserade.



Kritvita hus är främmande ur kulturmiljösynpunkt och upplevs "lysa" på håll. I vissa fall kan huvudbyggnader (bostadshus) målas ljusa, men då i bruten kulör. Komplement- och gårdsbyggnader bör inte målas vita.



Gavelspetsar eller andra byggnadsdelar till exempel mellan fönstren bör inte utföras i avvikande material eller färg. Fasaden ska uppfattas som en enhet.



För att efterlikna den traditionella bebyggelsen bör husens fasadfärg vara matt och inte blank. Måla därför gärna huset med slamfärg, som till exempel äkta falufärg, eller andra liknande färger.

Fönster

Fönster är en viktig detalj i fasaden. De har efterhand utvecklats från små ljushål via de handblåsta glasrutorna ofta 45 gånger 45 cm, till stora perspektivfönster. Tyvärr uppfyller inte alltid snickerifabrikerna det krav på traditionell anpassning som vore önskvärt.



Fönster bör ha stående proportioner, dvs. högre än bredden.



Placera fönstren symmetriskt i fasaden med ett ordentligt stycke vägg omkring, även ovan fönstret och vid husknuten.



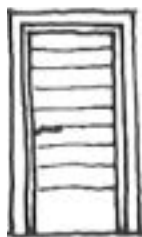
Välj så få fönstertyper och -storlekar som möjligt. Om de är spröjsade bör alla ha lika stora rutor.



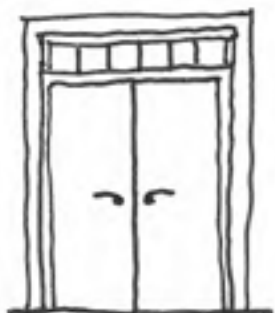
Undvik ”falsk spröjs”; lösa ribbor som sätts in i ett helt fönster. Det ska helst vara profilerad spröjs och riktig mittpost. Fönster med endast mittpost kan vara en bra kompromiss.

Ytterdörrar

De ålderdomliga dörrarna var ofta dubbeldörrar. Dörrarna målades med gul ockra eller brun umbra, mera sällan mörkgröna. Under 1800-talet blev överljus – fönster ovanför dörren – en ofta förekommande detalj.



Välj en enkel dörr som kan målas utan onödiga och överdrivna detaljer. Undvik ädelträ.



Överljus är ett bra sätt att ordna ljusinsläppet i hallen. Undvik långsmala sidofönster med färgat, knaggligt glas.

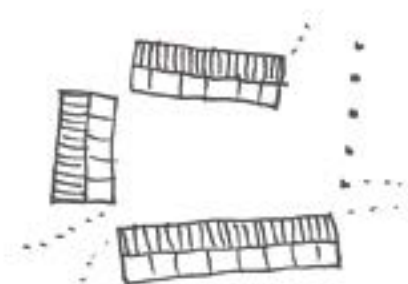
Bygga om och bygga till

Råd och riktlinjer vid om- och tillbyggnation

Många av landsbygdens hus från tiden vid laga skifte (cirka 1850) och tidigare för vidare en mycket gammal byggnadstradition. Därför är det en god regel att förändra så lite som möjligt när man bygger om ett sådant ålderdomligt hus. Dagens byggmarknad har ett stort utbud av nya material, till exempel plåt och plast. Dessa konstmaterial är många gånger oförenliga med äldre naturmaterial.



Låt trähus förbli trähus! Plåt och andra modematerial står sig inte i tiden, är svårt att få fint runt fönster och dörrar, blir lätt repat och buckligt, är svårt att byta ut eller komplettera.



Behåll de gamla gårdshusen och försök finna användning för dem.



Bygg till ett hus på längden. På det viset kan man behålla de gamla gavelproportionerna, takvinkeln och förhållandet takyta - fasadyta blir det samma. Går det inte att lösa tillbyggnaden på detta sätt eller om huset redan är långt, låt då den gamla huskroppen framstå tydligt.

Ekonomibyggnadernas utformning

De äldre ekonomibyggnadernas utformning

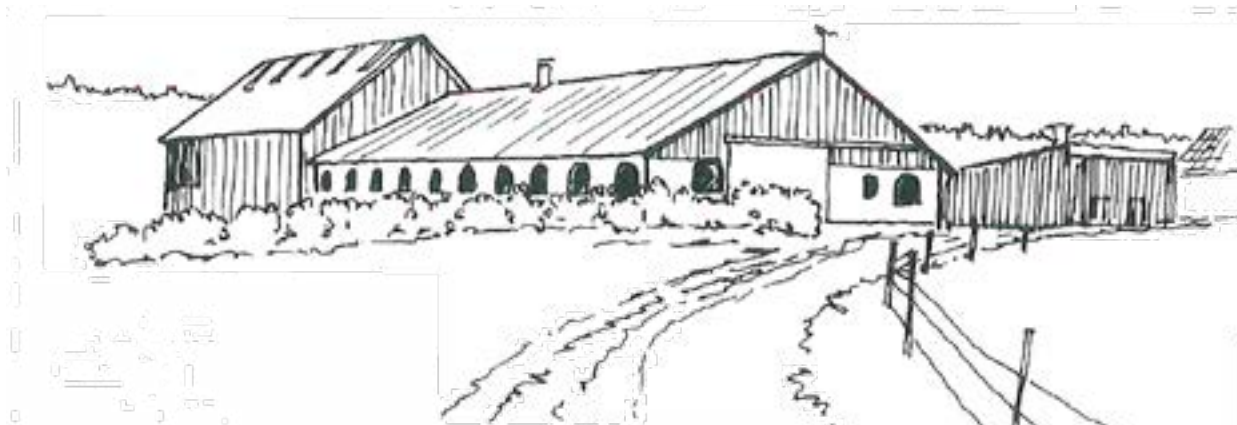
- De äldsta ekonomibyggnaderna är timrade och rödfärgade och med sadeltak.
- De större ekonomibyggnaderna har ofta en vitputsad ladugårdsdel, fasaderna i övrigt är av rödfärgad träpanel. Byggnaderna har sadeltak täckta med tegel eller korrugerad plåt.

Riktlinjer och råd för tillkommande ekonomibyggnaders utformning

Byggnader för lantbrukets behov är bygglovsbefriade. Med tanke på detta kan bygglovsprocessen inte användas för att ställa krav på anpassning till kulturmiljön för lador och liknande byggnader. Rekommendationen till lantbrukaren är dock att följa nedan angivna riktlinjer, i den mån det är möjligt med hänsyn till lantbrukets behov.

Hästverksamhet och ridning räknas som fritidsverksamhet, vilket innebär att bygglov krävs för stall för hästar. Då finns också möjlighet att ställa krav på anpassning via bygglovet. Kraven som ställs på dessa och andra större byggnader för fritidsändamål är:

- Kulören på minst hälften av ytan av husets fasad ska vara jordnära, med en valör som inte är ljusare än Falu rödfärg. Röd kulör bedöms fungera i alla lägen. Färgtoner som också kan fungera, efter bedömning i det enskilda fallet, är exempelvis svart och brunt. Om vit eller ljus kulör används på en mindre del, bör denna del av fasaden vara putsad.
- Väggfärgen bör vara matt, speciellt om väggen är beklädd med plåt och inte av trä eller puts.
- Huset ska ha sadeltak. Takvinkeln bör vara tydlig och inte vara lägre än ca 30°.
- Takbeläggningen bör vara lertegel. Om plåt istället används ska denna upplevas matt på avstånd. Svart kulör är då ofta bättre än en klar orange ton.



Källor

Tryckta källor

Bratt, Peter & Källman, Rolf (1988).

Kulturminnesvårdsprogram för Sigtuna kommun, kulturhistoriskt värdefulla områden. Sigtuna kommun: stadsarkitektkontoret.

Länsstyrelsen i Stockholms län (1996).

Byggnadsminnesförklaring av ekonomibyggnaderna vid Lill-Kumla, Odensala-Kumla 2:4, Odensala socken, Sigtuna kommun. Beslutsdatum 18.9.1996. Beteckning: 221-1996-4492.

Länsstyrelsen i Stockholms län (1968) *Inventering av kulturhistoriskt intressant bebyggelse i Sigtuna kommun.* Finns att tillgå i Sigtuna museums arkiv.

Länsstyrelsen i Stockholms län (1975-76) *Kompletterande inventering av kulturhistoriskt intressant bebyggelse i Sigtuna kommun.* Finns att tillgå i Sigtuna museums arkiv.

Stadsbyggnadskontoret, Sigtuna kommun (1994) *Utredning av dalgången från järnvägen till Hova i Odensala socken, Sigtuna kommun, Stockholms län, med råd och anvisningar för byggande* (inklusive bilagor).

Digitala källor

Boverket (2019-2020)

- *Bygglov.* Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/byggande/bygga-nytt-om-eller-till/bygglov/> [2019-12-30]
- *Detaljplanering.* Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/kommunal-planering/detaljplanering/> [2019-12-30]
- *Förhandsbesked för bygglov* Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/byggande/bygga-nytt-om-eller-till/forhandsbesked-for-bygglov/> [2019-12-30]
- *Hur mycket bullrar vägtrafiken?* Hämtat från: https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/hur-mycket-bullrar-vagtrafiken_low.pdf [2020-04-20]
- *Kommunal planering.* Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/kommunal-planering/> [2019-12-30]

Havs- och vattenmyndigheten (2016). *Havs- och vattenmyndighetens allmänna råd om små avloppsanordningar för hushållsspillvatten.* Hämtat från <https://www.havochvatten.se/download/18.1d58828a15f50337fd4466c4/1509021275331/HVMFS-2016-17-ev.pdf> [2020-10-14]

Lantmäteriet (2020). *Historiska kartor.* Hämtat från <https://historiskakartor.lantmateriet.se/historiskakartor> [2020-04-20] Följande kartor hämtades:

- *Knivsta J112-84-18, Häradseconomiska kartan, 1859-63*
- *Sigtuna J112-84-23, Häradseconomiska kartan, okänt årtal*
- *Kolhammar J133-11I3c54, Ekonomiska kartan, 1952*
- *Kolhammar J133-11I3c81, Ekonomiska kartan, 1979*
- *Knivsta J133-11I4c54, Ekonomiska kartan, 1952*
- *Knivsta J133-11I4c81, Ekonomiska kartan, 1979*

Länsstyrelsen Stockholm (2020) *Riksintressen för kulturmiljövården.* Hämtat från: <https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/samhalle/kulturmiljo/riksintressen-for-kulturmiljovarden.html> [2020-09-10]

Regeringen (2020). *Uppdrag att se över kriterierna för och anspråken på områden av riksintresse.* Hämtat från: <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2020/01/uppdrag-att-se-over-kriterierna-for-och-anspraken-pa-omraden-av-riksintresse/> [2020-12-14]

Riksantikvarietämbetet (2014) *Biologiskt kulturarv - växande historia.* Hämtat från: <http://raa.diva-portal.org/smash/get/diva2:1234832/FULLTEXT01.pdf> [2020-09-15]

Riksantikvarietämbetet (2020) *Riksintressen för kulturmiljövården - Stockholms län (AB).* Hämtat från: https://www.raa.se/app/uploads/2020/12/AB_riksintressen.pdf [2020-12-14]

Riksdagen (2019-2020).

- *Förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.* Hämtat från: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-19981252-om-omradesskydd-enligt_sfs-1998-1252 [2020-05-10]

- *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Hämtat från: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015216-om-trafikbuller-vid_sfs-2015-216 [2020-04-20]
- *Miljöbalk (1998:808)*. Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808 [2020-05-11]
- *Plan- och bygglag (2010:900)*. Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900 [2019-12-30]
- *Väglag (1971:948)*. Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vaglag-1971948_sfs-1971-948 [2020-10-26]

SIGGIS (2020a) *Anslutning till wfs-tjänst*. Hämtat från <https://siggis.sigtuna.se/geoserver/ows> Namn: SIGGIS_wfs [2020-07-29]

SIGGIS (2020b) *Anslutning till wms-tjänst*. Hämtat från <https://siggis.sigtuna.se/geoserver/ows>. Namn: SIGGIS_wms [2020-07-29]

Stadsbyggnadskontoret, Sigtuna kommun (2018)
Jordbruksmark i den fysiska planeringen.

Statistiska centralbyrån (2020) *Öppna geodata för småorter*. Hämtat från: <https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/smaorter/> [2020-05-22]

Trafikverket (2020). *Nationell vägdatabas, NVDB*. Hämtat från: <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/data/Nationell-vagdatabas/> [2020-05-24]

