

Översiktsplan 2014 Sigtuna kommun – Utställningsversion

- Synpunkter från *Omställning Sigtuna* – ideell förening

1. Övergripande synpunkter

I samrådsredogörelsen och den nya versionen framgår att man tagit till sig en del av våra och andras synpunkter, dock huvudsakligen genom principiella uttalanden och mindre i de konkreta förslagen/aspekterna.

Det finns i ÖP-förslaget en vision för 2030 som innehåller många positiva drag, men som fortfarande bygger på en mycket kraftig befolknings- och bebyggelsestillväxt i kommunen. Vi anser att en väsentligen mer återhållsam utveckling skulle ge möjligheter till bevarande av natur-, kultur- och odlingsresurser som kommer att vara bristvaror i den framtida Stockholms-/Mälardalsregionen. Stor-Stockholms bostadsbrist bör inte lösas i ytterkommunerna utan genom förtätning närmare regionens kärna. Även inom vår kommun bör utvecklingen styras till förtätning inom redan ianspråktaga områden.

Nedan framgår de synpunkter vi har på ÖP-ns konkreta förslag till markdisposition och andra åtgärder. Först dock några överordnade kommentarer:

- Skyddet för åker-, betes- och naturmark är fortfarande inte tillräckligt tydligt. Flera av bebyggelseplanerna innebär för stora ingrepp.
- Planen verkar ha bundit sig för en utbyggnad av "Norra Böjen" vilket för med sig följdverkningar för placering av tågterminal, och kollektiv- och godstrafik samt miljöpåverkan. Frågan behöver utredas mycket mer omsorgsfullt och alternativ prövas. Det krävs en övergripande utredning om alla trafikfrågor i kommunen i allmänhet och Arlanda i synnerhet.
- Planer för kollektivtrafik antyder att *spårbil* inte ses som ett alternativ. De markdispositioner som föreslås bygger på traditionella transportslag. Det är olyckligt eftersom spårbil kräver andra (och mindre omfattande) ingrepp och ger helt andra förutsättningar för övrig kollektivtrafik. Spårbil behöver alltså vara med som ett levande alternativ i planeringen inte minst i ljuset av Upplands Väsby's avancerade planer för vilka man söker aktivt samarbete i utvecklingsarbetet.

2. Synpunkter på bebyggelseplaner

Bebyggelseutveckling i anslutning till tätort (B)

B3 – Rosendal. Ny idé. Inte ens med i senaste KBP. Skog- och jordbruksmark, strandnära, långt från kollektivtrafik. – *Avrådes!*

B4 – Södertil/Rävsta. – *Stor tveksamhet! Kollektivtrafik? Skog? Strandskydd?*

B5- Eneby-Ölsta. Jord- och skogsbruk, känslig kulturmiljö, långt till kollektivtrafik. – *Avrådes!*

Utveckling utanför tätort – Förändringsområden (F)

F2 – Odensala. Stor försiktighet och lyhördhet tillrådes med hänsyn till kultur-, natur- och jordbruksfaktorer.

F3 – Skeppstuna – Området ligger så långt från tätort och service som möjlig inom kommunen. – *Avrådes!*

F4 – Erikssund mm – Perifert, natur/kulturläkligt, jord- och skogsbruk. – *Utvecklas med stor försiktighet, överväg förbättrade förutsättningar för grönsaksodling.*

F5 – Charlottenberg – Onödig utbredning i sidled. Stora bevarandevärden. – *Avrådes!*

Utveckling utanför tätort – Utredningsområden (U)

U1 – Västra Sjudargården – Onödig utbredning av tätorten Sigtuna stad i västlig riktning. Försvårar god kollektivtrafikservice. Innebär stor störning av tätortsnära natur med betydande rekreations-, mångfalds- och strandskyddspåverkan. – *Avrådes!*

U2 – Torsborg – Extremt perifert och svårförsörjt. Olämpligt för utökat permanentboende. – *Avrådes!*

U3 – Odensala-Hova – Tämligen orört skogsområde. Områdets karaktär bör bevaras. Olämpligt för utökat permanentboende – *Avrådes!*

Verksamhetsområden (V och Fs)

V1 – Odensala tågdepå – Stor påverkan på känslig natur/kulturomgivning. Förutsätter flera andra otillräckligt utredda aspekter (t.ex. "Norra Böjen"). Bör prövas i helhetsperspektiv där olika alternativ ställs mot varandra. – *Avvakta och utred!*

Fs1 – Norrsunda-Krogsta – Här anges "tåganknutna verksamheter", bl.a. tågdepå – alltså ett tydligt alternativ till V1 som inte förutsätter "Norra Böjen". I sammanhanget bör utredas i vilken utsträckning de mycket stora mängderna hushållsavfall, flis mm, som kommer till Brista 1 och 2, skulle kunna gå på järnväg. Ev. med bilfri matning upp till förbränningspannorna. – *Utred!*

Fs 2,3,4 – Skånela, Trosta/Odenslund, Sursta – I samtliga fall mycket externa lägen utan anknäring till annan verksamhet och ofta i känslig omgivning. – *Ifrågasätts!*

För samtliga V- och Fs-planer bör eftersträvas god kollektivtrafik. Arbetsplatser som kräver egen bil är inte hållbara!

3. Grönstruktur

Vi ansluter oss helt till Naturskyddsföreningens synpunkter på skydd för naturmiljöer.

4. Vatten

Det finns nu ett avsnitt om vatten som till del tar hänsyn till MKB'n från WSP. Avsnittet andas insikt och förutseende, som dock inte återspeglas i övriga ÖP, utan hänger fritt. Sammantaget tas lätt på vattenfrågorna. Det hänvisas till grova kartor och att beslut tas i detalj- och byggplaner. Särskilt anmärkningsvärt är påståendet på sid. 57, "Kompensationsåtgärder ska användas inom ett avrinningsområde där andra verktyg saknas för att uppfylla MKBn." Lagstiftningen ger dock inget utrymme för en kommun att genom kompensation underlåta att följa en gällande miljökvalitetsnorm"

5. Jordbruk, livsmedel

Texten i ÖP framhåller att jordbruksmarken skall klassificeras så att de bästa jordarna inte tas i anspråk för bebyggelse. Detta är en otillräcklig begränsning. I ett längre perspektiv kommer även "mindre bra" jordar att behövas. Detta gäller också nuvarande och potentiella betesmarker.

När det gäller jordarnas kvalitet och framtida värde bör kommunen inom sitt område förbjuda all dumpning av slam från reningsverk så länge det saknas kvaliteter som inte bidrar till ackumulering av kadmium och andra tungmetaller i jorden.

6. Infrastruktur

Några kommentarer:

- 3-filigt från Upplands Väsby till Arlanda. Behövs det om tillräcklig satsning på kollektivtrafiken sker? I varje fall inte längre än till avgreningen från E4 till Arlanda
- 263-an bör överäckas på lämplig sträcka mellan Märsta och Valsta – både för smidig trafik och för en sammanhållen ort
- För kollektivtrafiken bör alternativa helhetsplaner tas fram där konsekvenserna och samvariationen mellan olika trafikslag tydliggörs. I analysen bör spårbil ingå som ett levande alternativ.
- Tankarna på "Norra Böjen" bör granskas kritiskt med hänsyn till nytta, tillgängliga alternativ, kostnad och påverkan på andra möjligheter

2014 02 27