



## Översiktsplan 2014 - Sigtuna kommun

### *Yttrande från Naturskyddsföreningen i Sigtunabygden & Omställning Sigtuna*

- ÖP är det viktigaste dokumentet för att styra samhället i hållbar riktning och borde avspegla hur beslutade lokala, nationella och europeiska mål skall uppnås under planperioden (klimat, fossiloberoende, utsläppsneutral energiförsörjning, biologisk mångfald etc.).
- Tidshorisonten uppges vara till 2030 - markdispositioner och riktlinjer påverkar dock förutsättningarna för människor och natur mycket längre – ofta för alltid
- Det som byggs och planeras idag styr samhällets funktionalitet och hållbarhet i 100 år och framåt. Planen måste anpassas till vad som är hållbart i det perspektivet – inte vad som ger högst exploateringsvinster eller maximal befolkningsökning i dag.
- När klimatförändringar, ökad världsbefolkning, sviktande global livsmedelsförsörjning, peak oil, och tilltagande brist på naturresurser får genomslag är det ett resurssnålt, energieffektivt, närförsörjt och icke miljöförstörande samhälle som kan stå emot.
- Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har inte – som föreskrivet - gjorts parallellt med arbetet utan i efterhand.
- MKB borde väga alternativa marklösningar och utvecklingsscenarier mot varandra – ex Arlanda och flygets utveckling.
- NF/OS ser som sin uppgift att verka för att dagens problem inte löses på kommande generationers bekostnad.
- Vi har valt att koncentrera våra synpunkter på hållbarhetsaspekter inom några nyckelområden – 1) Bostäder/byggnader, 2) Jord- och skogsbruk, 3) Natur, 4) Vatten och vattenmiljö, 5) Arlanda och 6) Trafik.

# 1. Bostäder och byggande

## Var skall man bygga?

- Texterna framhåller hänsyn till natur, mångfald, åkermark, strandskydd, kultur, tillgång till kollektivtrafik mm. ÖP innehåller dock flera exploateringsområden som inkräktar på dessa värden. Dessa områden saknar i huvudsak dessutom förutsättningar på fullgod kollektivtrafik. Exempel på områden:
  - Odensala (åker, kultur)
  - Hova (åker, natur)
  - Charlottenberg (natur, åker, strandskydd)
  - Torsborg (natur, strandskydd)
  - Granby (åker, natur)
  - Va Sjudargården (stadsnära natur)
  - Steninge slottsskog (natur, strandskydd)
  - Norrsunda (åker, kultur)
  - Lunda/Trosta (åker, natur)
- Det krävs en kritisk prioritering där flera områden *helt skrinläggs* och andra skjuts på en lång framtid för vägning mot då förutsedda behov.
- Kvarvarande projekt tidsprioriteras för att undvika flera ”ofärdiga” områden med otillräcklig kollektivtrafik, service och infrastruktur.
- Avgörande fråga: *måste* vi ha 400 nya lägenheter per år (och platsreservation för 700/år)? En växande befolkning *är* inget egenintresse.
- Om inte lokala arbetstillfällena och kollektivtrafik växer i *minst* samma takt blir resultatet att allt fler reser allt längre – ofta med bil.
- Sigtuna som ytterkommun skall *inte* lösa Stor-Stockholms bostadsproblem (kollektivtrafikförsörjd och klok förtätning i Stockholm och närkommunerna är bättre – t.ex. Bromma flygplats!).
- Vid sidan av Arlanda ser vi kommunens långsiktiga roll i regionen som ”lunga”, rekreationsområde, mångfaldsbevarare och framtida livsmedelskälla.

## Hur skall man bygga?

- Ambitionen ”nollenergibyggnader” måste stärkas och säkras. Minst detta krav skall ingå i detaljplaner, entreprenörsavtal och/eller byggnadsstadga.
- Riktlinjer för hur även befintlig bebyggelse skall göras klimat/energinneutral krävs
- ÖP bör t.ex. anvisa hur utveckling av solceller på privata, kommersiella och offentliga byggnad skall ske.
- All byggnation skall kretsloppsanpassas. Sopsortering med organisk fraktion tillgänglig och obligatorisk för alla. Inga avfallskvarnar. Utveckla system för separationstoalletter.
- Med god kollektivtrafik kan antalet parkeringsplatser per boende minskas till förmån för odling, grönytor och fritidsverksamhet.
- Bostadsområden skall vara flerfunktionella, med boende, kommersiell och offentlig service samt ett utbud av arbetsplatser på nära håll. Varje resa som inte sker är en miljövinst och bidrar till ökad livskvalitet.

## 2. Jord- och skogsbruk

- Sverige förlorar successivt jordbruksmark genom bl.a. infrastrukturutveckling - ofta på bättre jordbruksmark. I miljö kvalitetsmålet ”Ett rikt odlingslandskap” slås det fast att det är avgörande att vår jordbruksmark bevaras och inte exploateras i samband med byggande av bostäder och vägar, samt att åkermark som exploateras är mycket svårt att återställa till ursprungligt skick.
- Food and Agricultural Organization (del av FN) spår 50 % ökning av livsmedelskonsumtionen inom ett par decennier. Dock minskar förutsättningarna för produktion i Sverige och globalt genom minskad jordbruksareal, markpackning, erosion, dyrare bränsle, vattenbrist, sämre tillgång till gödsel och större hänsyn till bl a vatten- och luftkvalitet. Det är därför helt avgörande att värna om jordbruksmarken i den fysiska planeringen – i varje ÖP!
- Jordbruksarealen i kommunen är ung. 9200 ha eller 0,22 ha per invånare. Detta är lägre än riksgenomsnittet som uppgår till 0,28 ha och bara hälften av vad vår livsmedelskonsumtion kräver, d.v.s. 0,4 ha. Viktigt att bevara värdefull jordbruksmark i vår kommun och regionen.
- Skyddet för åkermark är för svagt formulerat. ”Då lämplig alternativ lokalisering saknas” är symptomatisk. Vad är lämplig och vem avgör? Hittills har bebyggelse och tillväxt prioriteras på jordbruksmarkens bekostnad
- ”Värdefulla jordbruksmarker skall identifieras”. Vad menas med värdefull jordbruksmark, och hur skall den identifieras? Marken har värden för många - ibland konflikterande – ekosystemtjänster. En värdering blir lätt kontroversiell. En tydligare formulering krävs i ÖP.
- Strävan mot ekologiskt jordbruk bör utvecklas. Lokalt och landskapsmässigt är diversifiering och småskalighet viktiga för biologisk mångfald och allmänhetens uppfattande av jordbrukslandskapet. ÖP bör slå fast att kommunen verkar för småskalighet och underlättar för småskaliga brukare .
- Småskalig och diversifierad produktion skall uppmuntras även på större gårdar
- Kommunen måste arbeta aktivt för att naturbetesarealen hålls i hävd och väsentligen utökas. Viktigt för livsmedelsproduktion, biologisk mångfald och landskap.
- Röttslam från reningsverk är i dag så kontaminerat med miljögifter att det måste undanhållas det biologiska kretsloppet. Den mest värdefulla skogen ska bevaras för dess biologiska roll och värde som rekreationsmark. Det krävs en värdering av all mark i kommunen. Nyttja kommunens naturinventering .Mål för det produktiva skogsbruket måste förtydligas. Planen bör säkra biologisk mångfald. Det krävs prioritering av produktivt skogsbruk med olikåldriga och artdiversa bestånd, s.k. kontinuitetsskogsbruk, framförallt på kommunens egen mark
- Kommunen bör verka för att begränsa markskador, särskilt i skogar med höga biologiska och/eller rekreativa värden.
- Förvaltningen skall hålla kontakt med alla skogsägargrupper inom kommunen och genom samråd undvika stora föröyringsavverkningen intill varandra på olika ägares marker. Man kan också samarbeta mot olovlig motortrafik i kommunens skogar.
- Planen för skötseln av kommunens skogar, som varit under utarbetande en längre tid, måste blir färdigställd och tillgänglig.

### 3. Natur

Under senaste 40 åren har åker-, ängs-, hag- och skogsområden i kommunen förändrats kraftigt i negativ riktning till förfång för rekreation, mångfald, naturvärden och hållbar livsmedelsproduktion. En ÖP som sträcker sig från nu till 2030 och med sikte bortom måste bryta denna trend och säkra bevarandet av omistliga värden.

Exempel:

- I en förtätad bostadsmiljö bör finnas parker med träd, buskar, nyttoväxter och blomsterprakt. Även vilda arter skall få plats
- Bostadsområden måste ha tillgång till ett grönt *närområde* för rekreation och lek. Områdena får ej vara så små att vegetationen inte klarar många människors vistelse.
- Alla måste få tillgång till större sammanhängande naturområden för rikare naturupplevelser, promenader, svamp- och bärplock, orientering, skidåkning.
- Skolor ska ha tillgång till ett naturområde för studier, lek och idrott och odling
- Ovanstående behov är mest eftersatta i Märsta och Rosersberg.
- I områden med stora naturvärden skapas naturreservat, naturvårdsavtal eller ev. andra skyddsformer. Omnämmande i ÖP räcker inte! Tydliga förvaltningsplaner krävs!
- Planer behövs för både ökad tillgänglighet och lämplig kanalisering i känsliga områden.
- Några exempel på skyddsvärda områden är: Skog vid Verka och Oxundasjön, skog runt räddningsskolan och Rosersbergs industriområden, Rosersbergs engelska park med naturmarker, skog S om Vallstanäs, skog utmed Mälaren S Steningebadet, skog mellan f.d. lervarufabriken och Flottviken, Vitberget, delar av Tilskogen, Billbyskogen, skog N Sigtuna mot Venngarn, skog vid Torsborg – Pilsbo, Killingeön och skogsslutningar vid Killinge, hagmarker vid Lövestaholm, skog N Arlanda med natur- och gammelskog vid Horssjön och Dalen, skog, hagmark, sjö och våtmark vid Norrbysjöarna.
- Högsta prioritet har skogarna som ingår i Järvakilen och Rösjökillen där ansvaret är mer än lokalt.
- Förutom nämnda värdekärnor behövs i vår kommun en ekologisk landskapsplanering för hela stråket för att eliminera barriäreffekter och skapa spridningskorridorer för arter.
- Ängs- och hagmarker som behöver hävdas/återskapas är Snedbacken, Lejden, Garnsviken, Fysingen samt områden i Lunda och Skeppstuna socknar.
- Två sammanhängande områden som sträcker sig in i grannkommunerna är Fysingeområdet och Garnsvikenområdet. De är av riksintresse och bör utvecklas hållbart enligt principerna för den Europeiska landskapskonventionen.

## 4. Vatten och vattenmiljö.

- Attraktiva, tillgängliga och ekologiskt väl fungerande vattenmiljöer är en förutsättning för en hållbar samhällsutveckling.
- Sigtuna kommuns vattenresursutnyttjande är ej långsiktigt hållbart med dagens mark och vattenanvändning.
- Målsättningen skall vara att de nationella miljökvalitetsnormerna för vatten och grundvatten måste uppfyllas. Arbetet måste intensifieras eftersom ingen av kommunens sjöar och vattendrag har nått godtagbar status.
- Särskilda program för hela avrinningsområdena för Märstaån, Verkaån och Garnsviken – Lövstaån måste genomföras. De bör klassas som ekologiskt särskilt känsliga områden och skyddas enligt miljöbalkens bestämmelser med särskilda åtgärder.
- Rosersbergsviken är allvarligt förorenad med PFOS vilket borde åtgärdas snarast. Förhållandet är så allvarligt att allmänheten borde informeras
- Steningevikens reningsåtgärder är otillräckliga och riskerar att bidra till att ytterligare försämra de redan förhöjda kvicksilvervärdena i Mälaren. Extra hög vaksamhet kring utsläppen från nya Bristaverket krävs.
- Dessa båda Mälärvikar bör särskilt markeras på ÖP-kartan som krisområden
- På flera håll i kommunen finns starkt förorenade områden som påverkar både mark- och vatten. Inventera och precisera dessa i ÖP, så påverkan på vattenkvaliteten framgår och vilken markanvändning som är möjlig.
- Stränderna vid sjöar och vattendrag är avgörande för fauna och flora som betingas av naturliga vattenståndsfluktuationer. Översvämningar under vår och höst gynnar artmångfalden.
- Mälaren har en utjämnad vattennivå, men Garnsvikens naturligare vattenregim kan återskapas genom reglering vid utflödet .
- Strandskyddet som i kommunen är normalt 300 meter bör därför inte minskas utan kompletteras med ytterliga skyddad natur.
- Även grunda delar av sjöarna har stora och viktiga biologiska funktioner med stor artmångfald och betydelse för bl.a. fiskfaunan i hela Mälaren.
- Obebyggda stränder måste göras mer tillgängliga för det rörliga friluftslivet. Alla måste få uppleva närkontakt med vatten. Bebyggelse får inte inkräkta på strandskyddet eller blockera åtkomsten till bad eller utsiktsplatser. Med stigar och spänger kanaliseras besökare förbi för faunans mer känsliga avsnitt. Vi välkomnar intentionen att stärka naturskyddet intill Mälaren inkl. Garnsviken.
- Stockholmsåsen som genomlöper hela kommunen är en viktig grundvattenresurs och borde särskilt markeras som sådan i ÖP.
- Inom de nya bebyggelseområdena Arlandastad och Rosersbergs logistikområde måste större hänsyn tas till att grund-och dagvattenhanteringen bör tas om hand lokalt genom mycket mer sparad natur inom och nära områdena.
- Övergödningsproblematiken i odlingslandskapet måste hanteras med lokala kretsloppsanpassade metoder.

- Trafikens påverkan på vattenkvaliteten måste beaktas i planeringen.
- Klimatförändringarna kommer att påverka vår region med större regnmängder och större vattenflöden i åar och längre översvänningsperioder i sjöar. Områden som kan beröras bör utredas och markeras på kartan.

## 5. Arlanda – inkl. trafikfrågor

- Arlanda flygplats och den regionala kärnan Arlanda/Märsta är ett nationellt och regionalt intresse och dess utveckling är av största vikt för vår kommun.
- Området bör utvecklas också vid sidan av den flygberoende verksamheten (service, handel, hotell/konferens och – framför allt – en central järnvägsknut).
- ÖP bör beakta att flygbranschens prognoser för flygets utveckling ev. inte är sannolika eller önskvärda. Rättvisa klimat-pålagor, ”peak oil”, bättre järnvägssystem och ändrad inställning till flygtrafik kan leda till stagnation eller minskning av trafiken – både person och frakt.
- Reservat för ytterligare banor är därför överflödiga.
- Oavsett detta är en signifikant förstärkning av kollektivtrafiken inom regionkärnan avgörande för en hållbar utveckling.
- Arlandaområdet kännetecknas av stor yta, många start/målpunkter, många rörelser under hela dygnet och hög användning av bil.
- En stor och ökande andel av transportbehovet gäller inte flygresenärer utan arbetstagare och användare av områdets övriga utbud.
- En hållbar kollektivtrafiklösning kring Arlanda måste bygga på en *helhetsyn* där kombinationen av olika transportsätt möter olika vanor/behov på ett med biltrafiken konkurrenskraftigt sätt.
- En så stor andel som möjligt av resorna till/från punkter *utanför* kommunen bör ske på spår.
- Avgiften för på/avstigande på Arlanda C motverkar detta. Kommunen bör verka för dess avskaffande
- Den nya SL-pendeln och ökande fjärrtågtrafiken är bra liksom en satsning på Roslagsbanans förlängning till Arlanda. Det bör dock noteras att en stor andel av de resenärerna *inte* har Sky City/ Airport City eller flygterminalerna som målpunkt.
- För dessa, liksom för invånare i Sigtuna kommun är en väloljad kollektivtrafikservice *inom* den regionala kärnan avgörande. Dagens busstrafik fyller *inte* behovet och det är tveksamt om bussar alls kan göra det.
- Ett *spårbilsystem* kan möta utmaningen. Kommunen bör vara väsentligen mer proaktiv för att konstruktivt pröva denna möjlighet.
- Ett kollektivtrafikreservat mellan Märsta och Arlanda är *inte* en förberedelse för spårbil – tvärtom. Både sträckning och typ av markanvändning är helt olika.
- En ny station mellan Arlanda och EuroStop där nya SL-pendeln, Roslagsbanan och spårbilsystemet möts bör eftersträvas. Det möjliggör omstigning mellan järnvägslinjerna och tillgång till direkt, snabb spårbilstransport till/från ett stort antal punkter inom regionkärnan.

- Tanken på ”Norra böjen” måste vägas i ett helhetsperspektiv. Vilka skulle ha nytta, hur påverkas övrig SL-pendeltrafik till/från Märsta och finns det bättre lösningar?
- Flera av ovanstående lösningar skulle stärkas – och delfinansieras - av biltullar/trängselskatt för personbilar till Arlandaområdet. Kommunen bör verka för det.

## 6. Trafik

- I MKB nämns att målet ”ökad kollektivtransportandel” inte är tillräckligt. Sant. Målet – och åtgärderna – måste ge minskat bilberoende och minskad biltrafik, även med ökad befolkning. Annan tillväxt är icke hållbar.
- Kräver väsentligen ökade insatser för kollektivtrafik som leder till att ytterligare resurser till vägtrafik – utöver miljöföranledda – inte behövs.
- Åtgärder skall riktas inte bara till nuvarande kollektivresenärer utan i hög grad till bilburna.
- Kommunen råder inte ensam över kollektivtrafiken, men bör verka och planera för ett hållbart trafiksystem.
- Bra kollektivtrafik skall finnas *från början* i nya bostads- eller verksamhetsområden för att svårförändrade resvanor inte etableras.
- Sådan trafik ”bär sig inte” i SLs kalkyler, men kan lösas genom stödfinansiering i samband med kommunens/ exploatörens planering och kalkylering. Det ger lägre exploateringsvinster, men ett hållbart samhälle.
- Pendeltågssystemet är ”ryggraden” för hållbar kollektivtrafik *till/från* kommunen. De längre bilresorna t.ex. till/från Stockholm medför flest personkilometer, högst energiförbrukning och mest växthusgasutsläpp.
- Då Märsta station inte ligger vid kommunens centrum bör kontakt mellan station och centrum skapas genom en sydlig utgång från stationen.
- Bra kollektivtrafikmatning till Märsta S skall prioriteras- då minskar trycket på pendlarparkeringarna.
- En huvudprincip skall vara att varje större kommundel (Sigtuna stad, Valsta, Steningehöjden) har en *snabb* förbindelse till/från Märsta station med säker anknytning till/från *varje* pendeltåg.
- *Exempelvis* bör en busslinje gå från 2-3 knutpunkter i Sigtuna stad direkt till Märsta station via 263-an, Märsta- rondellen och Märsta centrum. Linjen kompletteras med lokalbuss (samma bussar eller separata) som angör alla platser i Sigtuna som 570 och 575 i dag.
- En liknande princip bör gälla inom Märsta och Valsta/Steningehöjden och ev. på flera håll.
- Eventuella tankar på en järnvägsstation vid Odensala avvisas. En sådan kräver – eller leder till – ett mycket stort resandeunderlag och omfattande exploatering.
- Med spårbil inom ”kärnan” Arlanda, Arlanda stad och Märsta station/centrum är en successiv vidareutbyggnad enkel. Områden med spårbilsservice får en tillgänglighet, restid, bekvämlighet för resa till kommunens centralpunkter, trafiknoder och arbetsplatser inget annat kollektivtrafiksystem kan uppfylla.

- Förbindelser till landets fjärde stad – Uppsala – med sjukhus, arbetsplatser och serviceutbud är dåliga och bilberoende. Ett samarbete med SL/UL som leder till att tåglinjen från Uppsala till Knivsta utsträcks till Märsta är en möjlighet
- Sigtuna stad bör ha en direkt bussförbindelse med Uppsala.
- 263-an är ett djupt sår genom kommunens huvudort. Den bör överäckas från Märstarondellen och utefter ”Märsta ports” hela längd.
- Satsningen på gång- och cykeltrafik är välkommen och hållbar. Det är dock inte ett alternativ till utbyggd kollektivtrafik, utan ett komplement.

Sigtuna 2013-09-12

Omställning Sigtuna

genom

Mats Olsson  
ordförande

Naturskyddsföreningen i Sigtunabygden

genom

Lars-Gunnar Bråvander  
ordförande