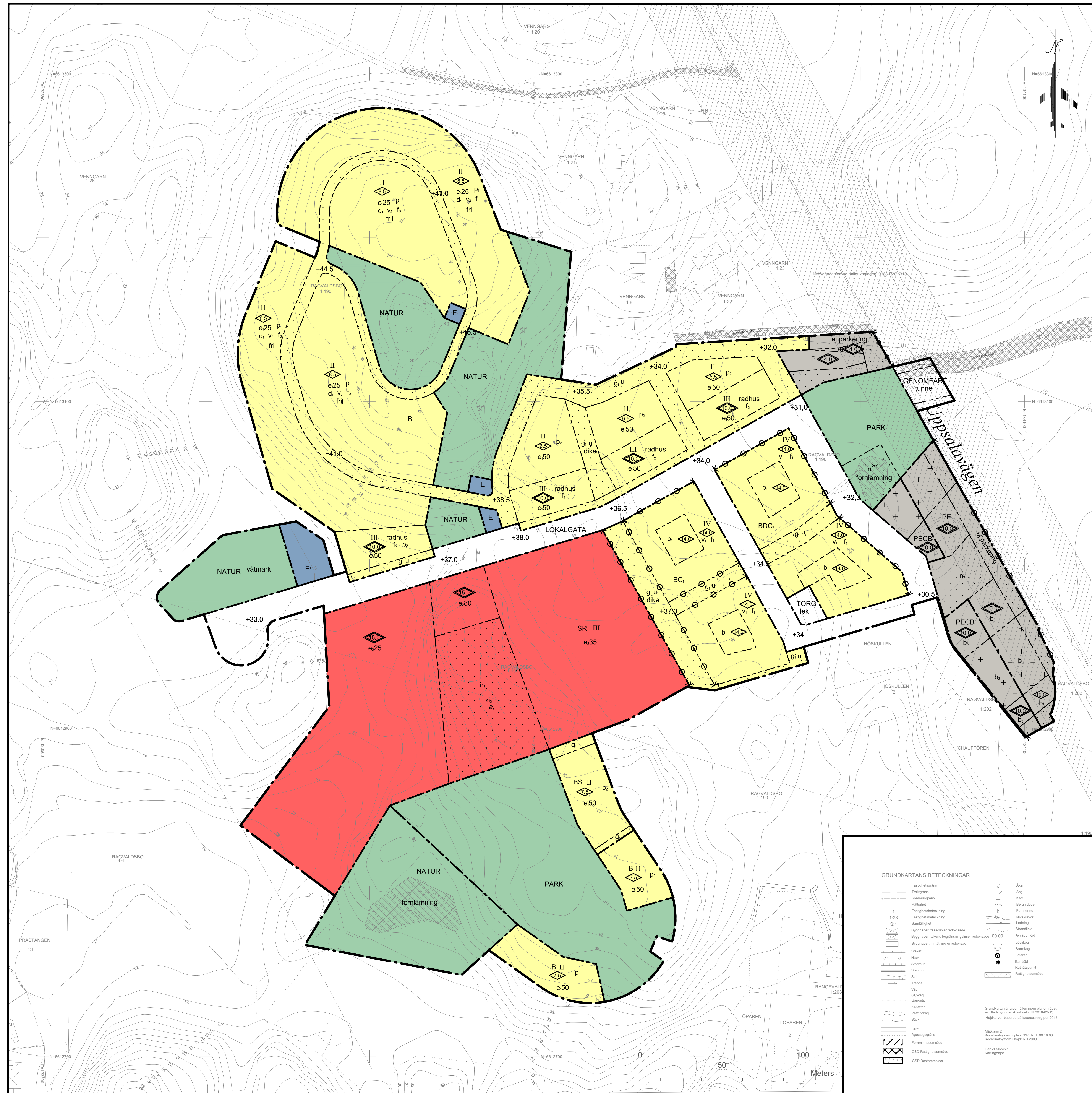


Plankarta



GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

Fastighetsgränser	Åker
Stränggränser	Ång
Kommungränser	Kan
Stadsgränser	Stygg län
Fastighetsbeteckning	Försvare
1 1:23	Körskör
2 1:23	Stenar
3 1:23	Stenar
4 1:23	Stenar
5 1:23	Stenar
6 1:23	Stenar
7 1:23	Stenar
8 1:23	Stenar
9 1:23	Stenar
10 1:23	Stenar
11 1:23	Stenar
12 1:23	Stenar
13 1:23	Stenar
14 1:23	Stenar
15 1:23	Stenar
16 1:23	Stenar
17 1:23	Stenar
18 1:23	Stenar
19 1:23	Stenar
20 1:23	Stenar
21 1:23	Stenar
22 1:23	Stenar
23 1:23	Stenar
24 1:23	Stenar
25 1:23	Stenar
26 1:23	Stenar
27 1:23	Stenar
28 1:23	Stenar
29 1:23	Stenar
30 1:23	Stenar
31 1:23	Stenar
32 1:23	Stenar
33 1:23	Stenar
34 1:23	Stenar
35 1:23	Stenar
36 1:23	Stenar
37 1:23	Stenar
38 1:23	Stenar
39 1:23	Stenar
40 1:23	Stenar
41 1:23	Stenar
42 1:23	Stenar
43 1:23	Stenar
44 1:23	Stenar
45 1:23	Stenar
46 1:23	Stenar
47 1:23	Stenar
48 1:23	Stenar
49 1:23	Stenar
50 1:23	Stenar

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåtet. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgränser
- Användningsgränser
- Egenskapsgränser

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- GENOMFART** Genomfartstrafik
- LOKALGATA** Lokaltrafik
- PARK** Anlagd park
- NATUR** Naturområde
- TORG** Torg

Kvartersmark

- B** Bostäder
- BC** Bostäder, centrumändamål är tillåtet i bv
- BDC** Bostäder, vård, centrumändamål är tillåtet i bv
- BS** Bostäder och skola
- E** Tekniska anläggningar
- E_v** Dagvattendamm
- P** Parkering
- PE** Parkering och tekniska anläggningar
- PECB** Parkering, tekniska anläggningar, centrumändamål och bostadskomplement
- SR** Skola, kultur och fritid

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS

BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- Marken får endast bebyggas med komplementbyggnader, skärmtak och tekniska anläggningar
- Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning
- Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0.0 Föreskriven höjd över nolliplanet
- Naturlig våtmark för rening av dagvatten
- lek Lekplats
- n Träd får endast fällas eller beskåras av biologiska eller säkerhetsmassiga skal.

UTFORMNING KVARTERSMARK

Utfart, stängsel

- Körbar utfart får inte anordnas

Mark och vegetation

- +0.0 Föreskriven höjd
- n₁ Träd med stamdiаметer på >25 centimeter får endast fällas eller beskåras av biologiska eller säkerhetsmassiga skal
- n₂ Markytan får inte härdgöras
- dike Dike med växtbädd för avledning och fördröjning av dagvatten
- ej parkering Parkeringsplats får inte finnas
- Större schaktningar och förändringar av den naturliga marknivån ska undvikas.

UTNYTTJANDEGRAD/FASTIGHETSINDELNING

- e.00 Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea
- e.00 Största byggnadsarea i procent
- d. Minsta fastighetsstorlek är 600 m²

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Placering

- p₁ Huvudbyggnad placeras mellan 2 och 6 meter från gata och minst 4 meter från fastighetsgräns mot granne. Garage/Carport placeras minst 6 meter från gata och minst 1 meter från fastighetsgräns mot granne.
- p₂ Friliggande hus placeras mellan 2 och 6 meter från gata och minst 4 meter från fastighetsgräns mot granne. Radhus/Kedjehus/parhus ska placeras minst 1,5 meter från fastighetsgräns mot gator.

Minst 40 % av flerbostadshusens och skolbyggnadens fasad ska placeras minst 0,75 meter från fastighetsgräns mot gator. Flerbostadshus entréer ska placeras minst 0,75 meter från fastighetsgräns mot gator. Skolbyggnadens entréer ska placeras minst 0,75 meter från fastighetsgräns. Radhus ska placeras minst 1,5 meter från fastighetsgräns mot gator och torg. Bebyggelse ska anpassas så långt som möjligt till de omkringliggande terrängförhållandena.

Utformning

- Högsta byggnadshöjd i meter
- Högsta totalhöjd i meter

- I-IV Högsta antal våningar
- fril Endast friliggande enbostadshus
- radhus Endast radhus
- v₁ Våningsantalet ska variera till 40 % av fasadlängden mot gata inom fastigheten.
- v₂ Sutturängvåning får anordnas utöver angivet högsta antal våningar

Vind får inredas. Takkupor och frontespis får uppföras till max 50 % av fasadlängden mot gata. Entréer ska placeras mot gata eller torg. Flerbostadshus ska i huvudsak följa kvartersstrukturen samt ha genomgående entréer.

Utseende

- f₁ Lägenheter mot lokalgata ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot ljuddämpad sida, undantaget lägenheter som är mindre än 35 kvm och inte överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.
- f₂ Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot ljuddämpad sida.
- f₃ Murar får inte överstiga 1,0 meter. Avståndet mellan murar får inte understiga 0,8 meter.

Fasader på flerbostadshus ska minst var 14:e meter utföras varierat i form, färg eller material.

Byggnadsteknik

- b₁ Gård får överglasas. Marken får byggas under (över) med planterbar eller körbart bjälklag. Balkonger får sträcka sig högst 1,5 meter över ytan. Högst 10 % av gårdsytan får bebyggas med komplementbyggnader och skärmtak med en högsta totalhöjd på 5 meter.
- b₂ Byggnad ska utföras så att naturligt översvämmande vatten upp till nivån +34,1 meter över nolliplan inte skadar byggnadens konstruktion.
- b₃ Byggnad eller byggnadsverk ska utföras så att naturligt översvämmande vatten upp till nivån +29,3 meter över nolliplan inte skadar byggnadens eller byggnadsverkets konstruktion.

Bebyggelse med stadigvarig vistelse inom 30-70 meter från väggkant, från väg där farligt gods transporteras, ska fasader utföras i obrännbart material alternativt brandteknisk klass EI30. Vid brännbart fasad ska eventuellt takfot utföras i EI30 samt fönster i EW30. Ventilationsystem ska förses med miljö-nödstopp. Till- och frånluftssaug ska riktas bort från väg som transporterar farligt gods.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Ändrad lovplikt, lov med villkor

- a₁ Marklov krävs för trädfällning
- a₂ Marklov krävs för trädfällning av träd med stamdiаметer på >25 centimeter
- a₃ Bygglov för byggnad får inte ges förrän befintlig etanläggning har flyttats.

Byggnader inom 15-30 meter från väg 263 tillåts förutsatt att byggnaden skyddas från påkörning genom väggkantsräcke alternativt skyddsvall eller liknande skyddsanordning som klarar kollision av tungt fordon. Stödremsa och väggkant utförs förstärkt. Utformning enligt föreskrif TRV 2012:179.

Huvudmannaskap

Sigtuna kommun är huvudman för allmän plats.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft

UPPLYSNING

fornlämning
Fornlämning inklusive fornlämningsområde är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950). Allt arbete som innebär ingrepp i ett fornlämningsområde kräver samråd med och tillstånd från Länsstyrelsen. Kontakt tas med Länsstyrelsen i god tid innan arbetena beräknas påbörjas.

Dagvatten ska fördröjas och infiltreras innan anslutning till det allmänna ledningsnätet.

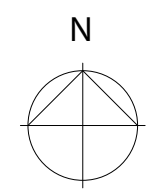


SIGTUNA KOMMUN STADSBYGGNADSKONTORET	Stadsgatan 20, 195 85 Märsta, Tel: 08-591 260 00
--	--

ANTAGANDEHANDLING
Detaljplan för
Sigtuna stadsängar, etapp 2
omfattande del av fastigheterna Ragvaldsdö 1:190 och Venngarn 1:1
Sigtuna kommun, Stockholms län

Märsta den 2018-10-29

Andreas Thoor PLANSÖKBYGGNADSEKSPERT	Beatrie Hedqvist PLANSÄKERHET
SKALA A0=1:1000 A2=1:2000	REDAV BEA ÖSK C181



0 10 20 30 40 50 100M
ILLUSTRATIONSPLAN ÖVER
SIGTUNA STADSÄNGAR ETAPP 1 OCH 2
SKALA 1:1500 - A1-FORMAT

Detaljplan för

Sigtuna stadsängar - etapp 2

omfattande del av fastigheterna Ragvaldsbo 1:190 och
Venngarn 1:1 i Sigtuna stad, Sigtuna kommun, Stockholms
län



Översiktskarta



Detaljplan för
Sigtuna stadsängar, etapp 2
omfattande del av fastigheterna Ragvaldsbo 1:190 och
Venngarn 1:1 i Sigtuna stad, Sigtuna kommun,
Stockholms län

Granskningshandling

PLANBESKRIVNING

Antagen av kommunfullmäktige
2019-01-31

TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR

Planhandlingar

Plankarta med bestämmelser och grundkarta	2018-10-29
Planbeskrivning med genomförandebeskrivning	2018-10-29
Granskningsutlåtande	2018-10-29

Övriga handlingar*

Fastighetsförteckning	2018-02-01
Behovsbedömning	2018-02-02
Planprogram	2013-09-19
Kapacitetsberäkning korsningspunkt väg 263, Sweco	2015-06-17
Riskutredning, ÅF	2015-05-20
Kompletterande Riskutredning, ÅF	2016-09-30
Trafikbullerutredning, ÅF	2015-02-03
Miljö- och gestaltningsprogram	2015-01-19
Dagvattenutredning, Bjerking	2015-01-09
Dagvattenutredning, Structor	2016-12-09
Dagvatten PM Avrinningsområde 1, Structor	2018-09-26
Dagvatten PM Avrinningsområde 2, Structor	2018-10-09
Arkeologisk utredning, Rapport, 2014:38, ArkeoLogistik	Januari 2015
Arkeologisk förundersökning	2016-03-23
Arkeologisk förundersökning	2016-12-15
Ekologistrategi, Ekologigruppen	2014-12-18
Analys av gatustruktur samt trafikallsträng, Sweco	2014-12-04
Kompletterande trafikallsträngsanalys, Sweco	2016-09-30
Vindkartering av Norra Sigtuna stad, SMHI	2014-11-28
Energistrategi Norra Sigtuna, NCC THU	2014-11-14
Förstudie Geoteknik, NCC Construction Sverige AB	2013-11-04
PM Geoteknik	2017-01-20
Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik	2017-01-20

Geotekniskt utlåtande	2016-12-21
Visionsrapport	December 2012
Kulturhistoriska miljöer Norra Sigtuna stad 2012, Meddelanden och rapporter från Sigtuna Museum nr 53	Augusti 2012
Analys av potential för handel i Norra Sigtuna, Evidens	2012-04-05
Trafikstudie, Ramböll	2012-03-21
Riktlinjer för parkeringstal i Sigtuna stadsängar etapp 1 och 2	2018-04-17
Bedömning av natur- och upplevelsevärden, Ekologigruppen	2009-12-09
* Finns att tillgå på Stadsbyggnadskontoret och på kommunens webb, undantaget fastighetsförteckning <i>I underliggande utredningar figureerar fiktiva namn på gator och torg.</i>	

BAKGRUND

NCC Boende AB inkom augusti 2011 med en begäran om planläggning av sin fastighet Vennngarn 1:28, norr om Sigtuna stad. Sigtuna kommun valde att inkludera kommunägd mark i föreliggande detaljplan. Avsikten är att området ska utgöra en ny stadsdel som med avseende på kommunikationer och gestaltning är väl integrerad i Sigtuna stad.

Bebyggelsen ska ges en småskalig stadskaraktär med en genomtänkt och attraktiv gestaltning som tar tillvara på platsens kvaliteter. Det sociala rummet ska stå i fokus med livfulla stadsstråk, torg och mötesplatser. Inriktningen är att stadsdelen ska inrymma 600-900 bostäder, förskola, skola, handel och service. Stadsdelens första etapp, detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1, vann laga kraft år 2016.

Under planprocessen sålde Sigtuna kommun mark för kvartersändamål till AB SigtunaHem. NCC:s bostadsutveckling har i juni 2016 knoppats av från NCC koncernen till ett eget bolag, Bonava AB. Bonava AB och AB Sigtunahem har bildat ett gemensamt exploateringsbolag, Sigtuna stadsängar exploaterings AB, för att arbeta med utvecklingen av den mark som ska exploateras inom planområdet.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av Sigtuna stad. Den nya stadsdelen utvecklas med Sigtuna stads centrala delar som förebild. Bebyggelsen ska uppföras med en blandning av hustyper, upplåtelseformer och arkitektonisk utformning.

Detaljplanen som utgör etapp 2 inom stadsdelen Sigtuna stadsängar möjliggör för cirka 250 nya bostäder med möjlighet till centrumfunktioner i bottenvåningen. Utöver detta inrymmer detaljplanen ett område för skolverksamhet och ett område för parkeringsändamål. Områden med park och natur säkerställs för rekreation.

FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAPITLEN I MILJÖBALKEN

Stadsbyggnadskontoret bedömer att bestämmelserna i 3 och 4 kapitlen i miljöbalken (MB) tillgodoses i planförslaget och att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kapitel MB iakttas.

Inom planområdet kommer all jordbruks- och en del av skogsbruksmarken tas i anspråk för byggnation. Planens genomförande bedöms lokalt medföra negativa konsekvenser för jordbruket då den föreslagna planen medför att ca 3 ha jordbruksmark inom planområdet tas i anspråk för bebyggelse.

På grund av Sigtunas riksintressen, skyddad natur och vatten samt bullerzon kring Arlanda flygplats återstår en begränsad del av kommunens yta till bebyggelse, varför avvägning mellan intressen behöver göras. I och med att detaljplaneområdet är del av ett större område som är utpekad för bebyggelseutveckling i Översiktsplan 2014 samt genom antagande av den angränsande detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1, har Sigtuna kommun redan tagit ställning att det allmänna intresset för fler bostäder väger tyngre än bevarandet av nuvarande markanvändning.

För Sigtuna stadsängar etapp 1 har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) genomförts som bedömer att nyttan att exploatera med nya bostäder och service överväger nackdelarna att ta jordbruksmark i anspråk. Eftersom arealerna som tas i anspråk är relativt små och svårbrukade med dagens moderna metoder då den är avskuren av trafikleder och endast utgör fragment av en tidigare sammanhållen jordbruksmark, anses planen medföra endast mindre negativa konsekvenser för jordbruket.

I och med planens genomförande avverkas delar av produktionsskogen inom planområdet. Samtidigt kan skog som planläggs som natur eller park bevaras. I angränsande detaljplan har stora naturområden planlagts som natur för att framförallt skydda den del som är utpekad som nyckelbiotop. Den minskning av produktionsskog som planen bidrar till anses endast få små lokala konsekvenser.

I Sigtuna stad minskar andelen tillgänglig allemansrättslig tätortsnära mark på grund av exploateringen. I detaljplanerna för Sigtuna stadsängar etapp 1 och 2 har därför kompensation gjorts genom att en stor del naturmark planlagts och ingår som värdefullt när- och strövområde. De bevarade områdena har höga naturvärden med en lång skoglig kontinuitet och är delvis utpekad som skoglig nyckelbiotop.

En fortsatt utveckling av Sigtuna stad med tät bostadsbebyggelse, en handelsfunktion placerad i ett strategiskt bra läge inom etapp 1 och en skolbyggnad med tillhörande idrottshall inom etapp 2 bidrar tillsammans till en god hushållning av markresurserna. Den sammanlagda nyttan bedöms överstiga värdet av att behålla skogs- och jordbruksmarken.

PLANDATA



Planområdets läge och areal

Planområdet omfattar cirka 14 hektar och ligger väster om väg 263 (Vassundavägen) direkt norr om Sigtuna stads tätort. I söder angränsar stadsdelens första etapp. I väst, norr och öster angränsar detaljplanen till mark som inte är detaljplanerad. De närmast belägna bostadsområdena är Ragvaldsbo, Hällsbo, Övre Prästängen, Brännbo och Pilsbo. I övrigt finns ett fåtal bostäder som gränsar till planområdet i norr.

Markägoförhållanden

Marken i området ägs av Sigtuna stadsängar exploaterings AB. Exploateringsbolaget är bildat mellan Bonava Sverige AB och AB SigtunaHem, för att arbeta med utvecklingen av den mark som ska exploateras inom planområdet.

Planförfarande

Kommunstyrelsen beslutade den 19 december 2011, § 243, att ge bygg- och trafiknämnden uppdrag att genom planläggning med normalt planförfarande, som inleds med ett planprogram, pröva förutsättningarna för en ny stadsdel. Samtidigt gavs stadsbyggnadskontoret uppdrag att utarbeta förslag till planprogram för den nya stadsdelen.

I det inledande beslutet från kommunstyrelsen ingick att de boende i Sigtuna stad skulle få påverka om stadsdelen skulle byggas samt hur visionen för stadsdelen skulle utformas. Ett förslag utarbetades genom en så kallad visionsstyrd planeringsprocess, där bland annat invånare har deltagit i medborgarforum för att beskriva behov och önskemål innan skisser tagits fram över området. Resultatet samlades i en visionsrapport och arbetet mynnade ut i en utställning som pågick inför och under rådslaget.

Genom rådslaget fick invånarna i Sigtuna stad, de som var fyllda 16 år och äldre, ta ställning till JA, området ska planeras vidare utifrån det framtagna förslaget eller NEJ området ska behållas oförändrat. Rådslaget genomfördes under perioden 27/5-3/6 2013. Majoriteten av de som röstade, 58 % röstade för en vidare planering av stadsdelen.

Kommunstyrelsen beslöt den 17 juni 2013, § 112, att ge bygg- och trafiknämnden uppdrag att påbörja planprocessen för den nya stadsdelen. Detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1 antogs av kommunfullmäktige 2016-02-2 och vann laga kraft 2016-08-10. Detaljplanen för etapp 2 genomförs med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen, PBL (2010:900).

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 2014

Sigtuna stadsängar ingår i *Sigtuna kommuns översiktsplan 2014* som ett område för ”Bebyggelseutveckling i anslutning till tätort” samt ”Bebyggelseutveckling kring kollektivtrafiknod”. ”Bebyggelseutveckling i anslutning till tätort” visar områden där det finns möjlighet för tätorterna att utvecklas framöver. Områdena anger nya markområden för tätorternas utveckling. Genom att bygga i anslutning till tätorterna kan befintlig infrastruktur och service nyttjas på bästa sätt och det skapar underlag för mer och bättre service i tätorterna.

Planområdet ligger i anslutning till Järvakilen som utgör ett stråk av sammanhängande natur från Solna till Sigtuna. Gröna kilar erbjuder tätortsnära möjligheter till rekreation och naturupplevelser.

Ekologiskt särskilt känsligt område

Planområdet är delvis beläget inom ett Ekologiskt särskilt känsligt område (ESKO-landmiljö). ESKO-områden skyddas enligt 3 kap. 3 § MB. ESKO-områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

Planområdet ligger inom helhetsområde för naturvärden för Garnsvikens vatten- och markmiljöer.

Riksintressen

Planområdet inryms inom MSA-ytan (Minimum Sector Altitude) och den hinderbegränsande ytan för riksintresset Arlanda flygplats.

Planområdet inryms inom riksintresse för totalförsvarets - Influensområde väderradar och luftrum.

På den östra sidan om väg 263 finns riksintresset för kulturmiljövård för Haga – Venngarn [AB 66]. Detta utgörs av ett herrgårdslandskap som speglar stormännens, kyrkans och kronans dominans sedan järnåldern i en slättbygd utmed de forntida vattenlederna från Mälaren in mot centrala Uppland.

Planområdet ligger i den norra utkanten av Sigtuna stad vars centrala delar utgjorde Sveriges äldsta stad med ett rikligt utbud av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer av sådan klass att det är ett riksintresse för kulturmiljövård [AB 65].

Detaljplaner

Merparten av det aktuella planområdet saknar tidigare detaljplan. I södra delen av området ersätts del av detaljplan för Sigtuna stadsängar etapp 1.

Detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1, som ligger direkt söder om etapp 2, antogs av kommunfullmäktige 2016-02-25 § 30. Detaljplanen för etapp 1 vann 2016-08-10 laga kraft. Genomförandetiden för etapp 1 är 5 år från det att planen vann laga kraft.

Program för planområdet

Ett planprogram för Norra Sigtuna stad, idag Sigtuna stadsängar, har varit utsänt på programsamråd 2013-09-19 till 2013-10-19. En programsamrådsredogörelse har upprättats.

Programsamrådsmöte hölls på Drakegården i Sigtuna stad den 10 oktober 2013. Under programsamrådsmötet framkom bland annat att skogen mellan planområdet och Prästängarna/Hällsbo bör skyddas och att den nya stadsdelen bör kopplas ihop med kringliggande områden via gång- och cykelvägar.

Samråd

Förslag till ny detaljplan för Sigtuna stadsängar etapp 2 har varit ute på samråd 2016-08-12 till 2016-09-09. Samrådsmöte anordnades i aulan på St. Pers skola den 2016-08-29. Under samrådsmötet framkom bland annat åsikter och frågor beträffande skolans placering, kollektivtrafiken och planbestämmelser. En samrådsredogörelse har upprättats.

Efter samrådsskedet har villaområdet i nordväst getts en ny utformning med en naturlig anpassning till terrängen och bevarar delar av den värdefulla hällmarkstallskogen. Parkeringsområdet har fått en ny utformning. Planen har kompletterats med en dagvattenanläggning. Gatustrukturen har setts över för att främja en rationell väghållning. Planen har kompletterats med en framtida planskild korsning under väg 263. Skolområdet och parkområdet har getts en ny utformning. Plankartan och planbeskrivning har kompletterats med bestämmelser och beskrivningar som ska främja en ändamålsenlig utbyggnad i området.

Granskning

Detaljplanen har varit utsänd för granskning 2018-03-07 till 2018-04-07. Ett granskningsutlåtande har upprättats.

Sammanfattningsvis innebär yttrandena bland annat att planbeskrivningen och plankartan skärpts beträffande skyfall. Planbeskrivningen har reviderats angående berörd vattenförekomst. Planbestämmelser har förtydligats för att uppfylla tydlighetskravet i PBL och villkor för bygglov har införts beträffande flytt av el-ledning. Plankartan och planbeskrivning har i övrigt kompletterats med bestämmelser och beskrivningar som ska främja en ändamålsenlig utbyggnad i området samt reviderats beträffande hanteringen av dagvatten.

Namnsättning

Kultur- och fritidsnämnden beslutade att stadsdelen skulle få namnet Sigtuna stadsängar efter programsamrådet. Inom stadsdelens första etapp är alla gator, torg och kvarter namnsatta. Kultur och fritidsnämnden har även beslutat merparten av namnen på gatorna i etapp 2.

Program för bostadsbyggande 2018-2022

I *Program för bostadsbyggande* som avser åren 2018-2022 ingår planområdet för Sigtuna stadsängar. Färdigställt beräknas området utgöra cirka 900 nya bostäder.

Den nya stadsdelen ges en stadsmässig bebyggelse av blandad karaktär med kvartersbebyggelse, radhus och enbostadshus med närhet till mötesplatser och motionsspår. Stadsdelen kommer förutom bostäder möjliggöra för handel, service, förskola, skola, vård-, omsorg-, och trygghetsboende i en flexibel lösning samt seniorboende.

MILJÖBEDÖMNING

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den föreslagna exploateringen, enligt kriterier till bilaga 2 och 4 i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) och enligt PBL (2010:900), inte utgör en betydande miljöpåverkan. Någon miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, enligt 6 kap. 11 § (1998:808) MB, kommer därför inte upprättas.

De konsekvenser som är kända ur miljösynpunkt och som kan påverka eller påverkas av denna exploatering redovisas i *Behovsbedömning för Sigtuna stadsängar etapp 2* samt i *Miljökonsekvensbeskrivningen för etapp 1*. Dessa är landskapsbild, värdefulla biotoper, ESKO-områden, naturvärden, gröna samband, kulturmiljövärden, rekreativa värden, miljö kvalitetsnormer för vatten, areella näringar samt hälsa och säkerhet.

Detaljplanen bygger vidare på strukturer och intentioner från den antagna detaljplanen för etapp 1. I samband med framtagandet av etapp 1 för Sigtuna stadsängar gjordes en miljökonsekvensbeskrivning med den samlade bedömningen att ianspråktagandet av jordbruk och skogsmark inom detta område är skäligt, även om jordbruksmark är av nationellt intresse enligt miljöbalkens bestämmelser. På grund av Sigtunas riksintressen, skyddad natur och vatten samt bullerzon kring Arlanda flygplats återstår endast en begränsad del av kommunens yta till bostadsbebyggelse. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och då bedömning för Sigtuna stadsängar etapp 1 var att ianspråktagandet av jordbruksmark och skogsmark inom detta område var skäligt är det rimligt att göra samma bedömning för etapp 2 eftersom förhållandena är snarlika. Planen överensstämmer också med översiktsplanens intentioner där området pekas ut för bebyggelseutveckling inom och i anslutning till tätort och i anslutning till kollektivtrafiknod. Planen bedöms således inte medföra en betydande påverkan på skogs- och jordbruksmarken i området.

Detaljplanen för etapp 1 omfattade även ett handelsområde som påverkade bedömningen och behovet av en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I etapp 2 finns ingen sådan handelsverksamhet. Detta utgör också skäl för att inte göra en miljöbedömning.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR



Illustrationsplan över etapp 1 och 2. Etapp 2 är rödmarkerat

Bebyggelseområden

Inom planområdet, finns vid framtagandet av detaljplanen, ingen bebyggelse. Området gränsar till några friliggande småhus i norr. I områdets närhet finns både upplevelsevården i form av utblickar, öppna landskap, variationsrikedom och kulturhistoria att ta tillvara och förhålla sig till. Platsen ligger i entrén till Sigtuna stad, som är Sveriges äldsta stad och riksintresse för kulturmiljövården [AB65]. Detta bidrar till att det är viktigt att byggnaderna får ett arkitektoniskt uttryck som passar in i landskaps- och stadsbilden.

Sigtuna stadsängar ska uppföras med tät bebyggelse i stadsmässig karaktär. I stadsdelen ska det finnas en varierad arkitektur med en utformning för människors skiftande behov och smak.

Bostäder

I andra etappen för Sigtuna stadsängar möjliggörs det för cirka 250 bostäder med blandade upplåtelseformer. I norra delen som angränsar mot befintlig småskalig bebyggelse planeras det för radhus och villabebyggelse. I södra delen domineras bebyggelsen av flerbostadshus.



Källa: FOJAB arkitekter



Källa: FOJAB arkitekter



Källa: FOJAB arkitekter

Skola, förskola och idrottshall

Planområdets västra del planläggs för skola och förskola. Skolan placeras nedanför en större skogbeklädd höjd och stora delar av höjden blir skolområde.

I den befintliga skogen finns goda förutsättningar för att skapa pedagogiska utomhusmiljöer. Placeringen mot den befintliga skogsdungen skapar förutsättningar för balans mellan sol och skugga på skolgården. Marknivån varierar vilket skapar ytor på terrasser som i sin tur kan skapa ett varierat och spännande uterum som uppmuntrar till lek. Den skyddade miljön mot naturen skapar en tyst skolgård avskild från buller och luftföroreningar från väg 263.

Skolområdet klarar ett eventuellt ökat kapacitetsbehov för skolan. Den avgränsade skolytan tillsammans med det intilliggande parkområdet möjliggör en tillräckligt stor friyta för skol- och förskoleeleverna.

Idrottshallen och fotbollsplanen placeras i direkt anslutning till varandra. Idrottshallen och fotbollsplanen ska både användas av skolan och för aktiviteter kvällstid.

Parkeringen till skolan anordnas i anslutning till idrottshall och fotbollsplan. Kantstensparkeringar i anslutning till skolan föreslås som korttidsparkeringar för att möjliggöra alternativa hämta- och lämnarparkeringar till skolan. Avlämning från skolbussen sker i nära anslutning till skolentrén. Avlastning sker också i anslutning till skolbyggnad.

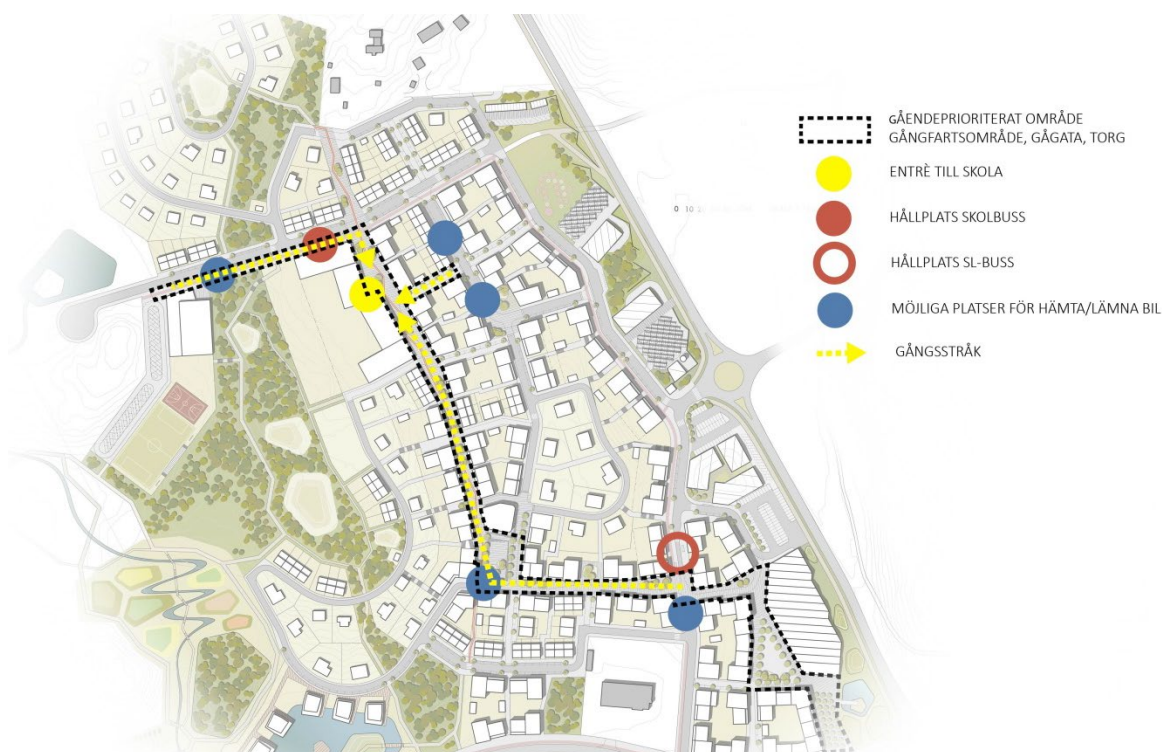


Illustration över möjliga hämta/lämna områden utöver angivna parkeringsplatser. Trafikflödena sprids ut genom att fördela trafiken till skolan och alla stråk till skolan prioriterar gående

Arbetsplatser

Inom planområdet skapas det möjligheter för skola, förskola och centrumfunktioner. Sammantaget kan detta ge nya arbetsplatser i kommunen. Angränsande planområde, etapp 1, innehar ett större handelsområde och ändamål för kultur.

Offentlig- och kommersiell service

Offentlig- och kommersiell service finns i Märsta samt Sigtuna stad. Sigtuna stad ligger drygt 1,5 kilometer från planområdet.

I detaljplan etapp 1 för Sigtuna stadsängar möjliggörs ett lokalt handelsområde, i anslutning till Pilsborondellen. Placeringen är strategiskt lokaliserad för de boende inom stadsdelen och för övriga som bor i eller passerar Sigtuna stad. Utmed de huvudsakliga gångstråken genom stadsdelen, utmed lokalgatan och torgen möjliggörs det för lokaler och butiker i bottenvåningarna.



Förslag till handelsbyggnad i etapp 1. Källa: LINK arkitektur

Tillgänglighet

Byggnader och tomtmark måste följa gällande byggregler avseende tillgänglighet.

Vägar ska anpassas till terrängen och helst ha en lutning som inte överskrider 5 %. Gator ska utformas så att tillgänglighet för funktionsnedsatta, äldre och barnvagnar tillgodoses. Skyltning ska bidra till att det blir enkelt att orientera sig i stadsdelen. Ett särskilt skyltprogram är under framtagande för att tydliggöra huvudprinciperna för skyltningen. Parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd ska ordnas inom 25 meter från entrén till skolbyggnad och idrottshall.

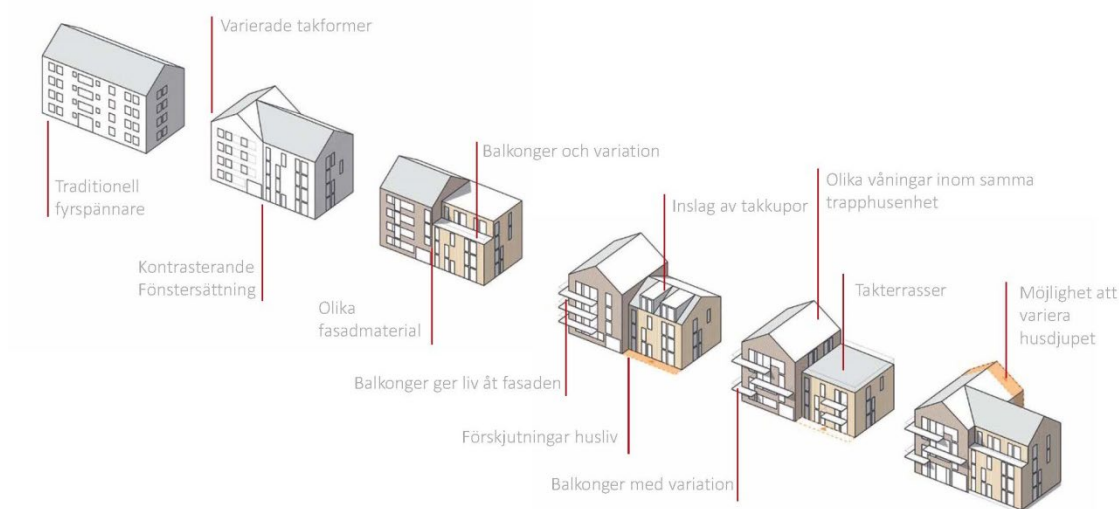
För att få närhet till naturen skapas tillgängliga passager inom stadsdelen och från stadsdelen till omgivande natur.

Gestaltungsprinciper

I dokumentet *Miljö- och gestaltungsprogram för Sigtuna Stadsängar* från 2015 har övergripande gestaltungsidéer tagits fram för hela programområdet Sigtuna stadsängar. Enligt detta ska bebyggelsestrukturen inspireras av centrala delarna av Sigtuna stad som har en tomt- och kvartersindelning med anor från medeltiden. I centrala staden är bebyggelse låg och gatorna smala. Där utgör bebyggelsen en sammanhållen fasad mot Stora gatan.

För att knyta an till det historiska arvet från centrala staden eftersträvas sammanhållna fasader inom Sigtuna stadsängar. Byggnadsstrukturen ska skapa upplevelsen av smala byggnader mot gatorna. Detta förstärkas av smala gränder som möter gatorna vinkelrätt. Bebyggelsen längs de smala gränder kan med fördel få en mer uppbruten karaktär. Bostadskomplement så som cykelförråd och trädgårdsskjul kan här placeras i gatuliv. Entréer till bostadshusen placeras mot gator och torg, vilket bidrar till ett levande stadsliv. Flerbostadshusens gårdar nås från trapphusen via genomgående trapphus. Lokaler för centrumändamål möjliggörs i de fyra flerbostadskvarterens bottenvåningar för att bidra till en levande stadsdel.

I Sigtuna stadsängar kan bebyggelsen uppföras i 2-4 våningar, vilket är något högre än i centrala Sigtuna stad. Genom en högre täthet i Sigtuna stadsängar uppnås bättre underlag för service och kollektivtrafik. Samtidigt blir markanvändningen mer effektiv ur samhällsekonomisk och ekologisk synpunkt.



Exempel på variation av byggnader



Exempel på kvarter med varierade former av variation

Variation i bebyggelsen görs genom ändring av fasaduttryck, färg eller material minst var 14:e meter. Arkitekturen ska vara småskalig och reflektera samtiden men gärna vara framåtblickande. Material som puts, tegel, natursten och trä kan gärna dominera. Materialval med låg miljöpåverkan utifrån en livscykelanalys är önskvärd. Balkonger, takfötter och fönster- och dörrpartier är detaljer i husets utformning vars gestaltning ska ges stor omsorg för att åstadkomma en attraktiv och varierad stadsbild.

Belysning

Gång- och cykelstråk ska prioriteras framför bilvägar vid placering av belysningsarmaturer. Armaturer ska inte utföras i omålad zink eller i kopparmaterial. För att undvika ljusstörningar ska belysning ej ske uppåt och höga ljusmaster begränsas.

Brottsförebyggande åtgärder, trygghet

Den nya stadsdelen ges många alternativa stråk och vägar att ta sig fram på. Målpunkter såsom skolan kan via en genomtänkt ljussättning bidra till att en trygghets- och säkerhetskänsla.

Bebyggelsestrukturen skapar tydliga skillnader mellan de privata och offentliga rummen. Entréer riktas mot de offentliga rummen och gatorna för att skapa en god överblickbarhet. Detaljplanen möjliggör för centrumfunktioner i bottenvåningarna för att skapa förutsättningar för en god överblickbarhet såväl dagtid som kvällstid.

Skolgården ska utformas med god överblickbarhet och genomtänkt belysning. Bostadsbebyggelse angränsar till skolområdet från sidorna för att rikta blickar mot platsen. Utomhusmiljön runt skolgården bör utformas och möjliggöra för friluftaktiviteter i området kvällstid, för att skapa rörelse och aktiviteter i området. En variation i aktiviteter och människor kan bidra brottsförebyggande och öka tryggheten i området.

Underhållet av offentliga rum, gator och parkeringsytor är av stor betydelse för att markera att platserna hålls efter och är trygga.

Parkeringsmiljöer bör ges extra omsorg och tanke för att inte upplevas ödsliga eller otrygga. Dess planteringar ska vara utformade på ett sätt som förskönar parkeringsplatsen utan att verka skymmande.

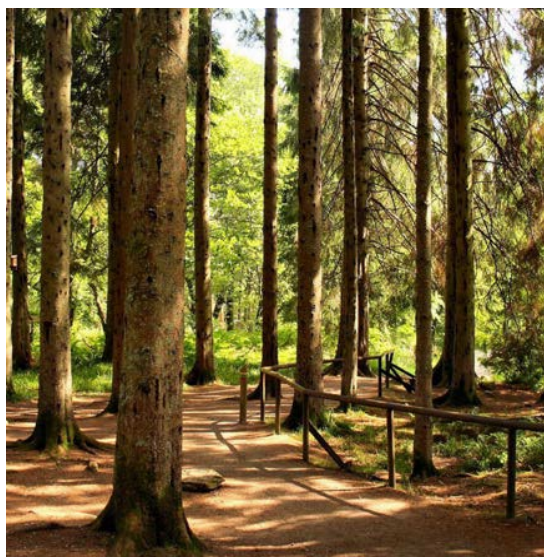
Parkeringshusen bör utformas på ett sådant sätt att endast de som ska ha tillgång till parkeringshuset kommer in. Uppdelade sektioner i parkeringshuset kan bland annat verka brottsförebyggande.

Friytor

Parker

Inom planområdet planeras ett mindre parkområde längs väg 263 i öster för att skydda fornlämningen RAÄ 216:1 och äppelträdet. Parkmiljön bör gestaltas med hänsyn till områdets kulturmiljö.

I anslutning till skolområdet planläggs det även för en park med naturkaraktär. Syftet är att parken ska fungera som en utveckling av skolområdet och utomhusmiljön för eleverna. Skogen skapar en naturlig skuggbildning och lämpar sig väl för barnens utomhusvistelse. Grillplatser, utomhusgym och lekplatser lämpar sig bra i parken så länge som naturkaraktären bevaras.



Naturparkens karaktär skapas till stor del utifrån platsens förutsättningar. Karaktären blir väldigt olik de övriga publika rum i stadsdelen genom den uppvuxna skogen som finns här. Ovan redovisas referensbilder

Sydväst om planområdet, inom detaljplanen för etapp 1, inryms ett parkområde som är tänkt att fungera både för fria aktiviteter och evenemang. Parken är tänkt som en anlagd parkmiljö med ett öppet fält som även ska inrymma dagvattenhantering.

Lek och rekreation

I västra delen av planområdet finns idag delar av motionsspår som ansluter mot Hällsbo naturreservat väster om planområdet. Motionsspåren föreslås få nya sträckningar i anslutning till och genom planområdet. Avsikten är att tillgängliggöra spåren för de boende i den nya stadsdelen och för allmänheten. Anläggandet av de nya spårsträckningarna bedöms ske tidigt i byggnationen av den nya stadsdelen.

I den centrala parken föreslås en lekplats. I parken ska det finnas aktiviteter för barn i olika åldrar. I området finns det förutom lekplatser på kvartersmark även möjligheter för en mindre lekplats på torget.



Lekplats (rödmarkerat)

Natur

Mark och vegetation

De högre partierna består av sandig morän och berg i dagen. De låglänta partierna är överlagrade av glacial lera. Uppe på höjderna består vegetationen av tallskog. Nedanför i kanten mot de öppna fälten är vegetationen mer blandad med i huvudsak planterad granskog med inslag av tall och löv. De låglänta områdena är obrukad jordbruksmark som är beväxt med gräs och olika örter. Inom planområdet finns ett mycket gammalt äppelträd.



Området nedanför höjden där skolbyggnaden är tänkt att placeras består av blandad barrskog



Höjden som blir en del av skolans område är beväxt med tallskog



Delar av planområdet består av gammal jordbruksmark



Det gamla äppelträdet i ett skogsbyn intill planterad granskog

Jordbruksmarken

Delar av planområdet består av obrukad jordbruksmark. Skydd av jordbruksmark regleras i de grundläggande hushållningsbestämmelserna i miljöbalken. Där anges att *”brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och att detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”*. I Sigtuna kommun bedöms all jordbruksmark vara brukningsvärd vilket innebär att en noggrann avvägning alltid måste göras när jordbruksmark blir aktuell för en förändrad markanvändning.

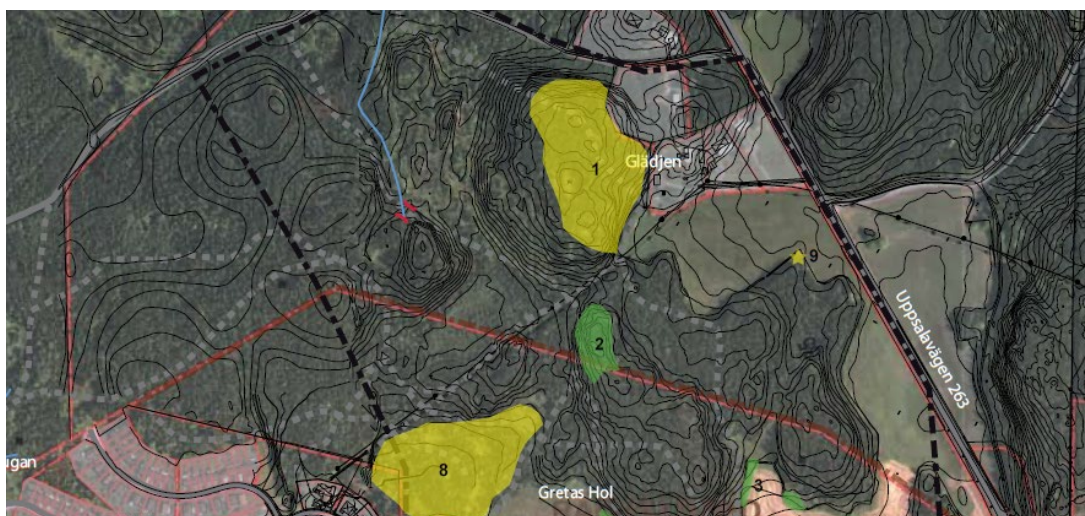
I Sigtuna kommun är jordbruket arealmässigt en stor och betydande näring. Arlanda flygplats placering mitt i kommunen tillsammans med andra riksintressen, skyddad mark och natur samt vattenanknutna skydd innebär att endast 14 procent av kommunens yta är tillgänglig för utbyggnad av bostäder och verksamheter. Konsekvensen av flygplatsens läge och av bullerzoner är att tätortsnära jordbruks- och skogsmark i stor utsträckning måste tas i anspråk om tätorterna ska kunna utvecklas och växa.

Den föreslagna planen medför att 3 ha jordbruksmark inom planområdet tas i anspråk. Jordbruksmarken är idag avskuren av trafikleder och är endast fragment av en tidigare sammanhållen jordbruksmark vilket gör att den är svårbrukad med moderna metoder (Se även resonemang under: Förenlighet med 3,4 och 5 kapitlen i miljöbalken).

Den sammanvägda bedömningen är således att samhällsintresset för bostäder bör gå före bevarandet av jordbruksmarken inom planområdet. Inom planområdet effektiviseras markanvändningen och värdefulla natur-, när och strövområden bevaras och utvecklas.

Naturvärden

Planområdet ligger inom helhetsområde för naturvärden för Garnsvikens vatten- och markmiljöer. Naturvärden som är identifierade i planområdet utgörs av äldre tallskogsmiljöer och torrbackar med hävdgynnad flora. Det finns ett stort inslag med högvuxen gammal tall i Sigtunaområdet vilket gör att naturvärden knutna till tall har goda förutsättningar att fortleva i området. Det är därför viktigt att ta hänsyn till dessa miljöer vid exploateringen.



Karta över naturvärden enligt Natur och friluftsinventeringen (2009)

I områdets norra del finns ett mindre hällmarksparti som domineras av olikåldrig tallskog där senvuxna gamla tallar förekommer. Området klassas som påtagligt naturvärde, naturvärdesklass 3 enligt kommunens ekodatabas. Stora block och mossbeklädda branter förekommer även rikligt i området. Genom området går välanvända stigsystem. Den östra delen utgör med sina naturvärden äldre hällmarkstallar, mossbeklädda branter och block ett upplevelsevärde som kan användas för både rekreation och pedagogiska aktiviteter. I området föreslås villabebyggelse.

Under detaljplaneprocessen har kommunen gjort en avvägning mellan intresset för genomförandet av bostäder kontra att bevara området för rekreation med upplevelsevärden och pedagogiska möjligheter i den östra delen av villabebyggelsen. Resultatet av bedömningen är att bevara delar av området som Natur där det bedöms finnas höga upplevelsevärden för rekreation och pedagogiska aktiviteter. Bland annat bevaras befintlig glänta med omgivande träd, delar av den värdefulla hällmarkstallskogen med regionalt värde mot branten samt viktiga stigar i området. Ett stråk av hällmarkstallskog sparas genom planområdena för att skapa spridningssamband för arter knutna till tallskog. I sin helhet kommer dock områdets naturvärden minska.



Gröna spridningssamband

I planområdets östra del finns ett gammalt äppelträd. Äppelträd med dessa dimensioner är ovanliga inslag i landskapet idag och kan vara av stor betydelse för en rad skyddsvärda arter. Området runt äppelträdet skyddas som parkmark. Trädet får endast fällas eller beskäras av biologiska eller säkerhetsmässiga skäl och detta måste prövas genom ett marklov.

Inom den planerade skolfastigheten finns ett område av lokalt intresse, klass 4, vilket motiveras av förekomsten av senvuxna träd samt äldre högvuxna tallar. Stora delar av området får inte bebyggas och träd med stamdiameter på >25 centimeter får endast fällas eller beskäras av biologiska eller säkerhetsmässiga skäl och detta måste prövas genom marklov enligt detaljplanen.

Inom planområdet finns en kungsfågel noterad i Artportalen. Kungsfågel är klassad som sårbar enligt rödlistan 2015. Kungsfågeln är kopplad till barrskog och förekommer allmänt i hela landet. Sedan 1990-talet har Kungsfågeln minskat kontinuerligt i landet vilket medfört till att arten blivit rödlistad. Orsaken till minskningen är inte fastställd men en minskning i artens levnadsmiljöer (barrskog) kan vara en bidragande orsak. Planområdet påverkar bara en liten del av det större barrskogsområde som finns i närområdet. Planområdet berör mindre delar av ett större skogsområde. Kungsfågeln som är noterad i närområdet kan påverkas negativt av att barrskog försvinner. Påverkan bedöms vara av mindre karaktär då endast mindre skogsområden av ett större skogsområde påverkas och arten har tillgång till andra lämpliga levnadsmiljöer.

Alla Sveriges vilda fågelarter är även fridlysta i hela landet. Fridlysningen innebär att det för vilt levande arter är det förbjudet att döda, skada, fanga eller på annat sätt samla in exemplar och ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon. Förbudet gäller alla levnadsstadier hos djuren. I genomförandeskedet av detaljplanen är det viktigt att ha fridlysningen i beaktande.

Inom planområdet har en lummerplanta noterats under ett fältbesök. Lummerväxter är fridlysta enligt 9 § artskyddsförordningen. Det innebär att det är förbjudet att gräva eller dra upp vilt levande exemplar av lummer med rötterna. Det är också förbjudet att plocka eller på annat sätt insamla exemplar av lummer för försäljning eller andra kommersiella ändamål. Lummerväxten finns lokaliserad inom ett markområde för skoländamål men det aktuella området saknar byggrätt dvs. får inte bebyggas. Genomförandet av detaljplanen avser således inte att avsiktligt gräva upp lummerväxten. Revlumner är vanligt förekommande på fuktig och mager mark och hittas främst i barrskogssänkor, skogskärr, buskmarker och ibland på hedartad mark. Nordväst om planområdet finns stora arealer med skogsmark som kan utgöra bra levnadsmiljö för revlumner. Bedömningen är att revlummerns bevarandestatus inte påverkas negativt av den föreslagna planen i och med den stora areal närliggande skogsområden finns i direkt angränsning till planområdet.

Planområdet ligger inom ett ekologiskt särskilt känsligt område och inom helhetsområde för talldominerad barrskog. Skyddsvärda arter som noterats är knutna till skogsmiljöer. Den del av planen som berör ESKO-området planläggs till stor del som park/naturmark. Planområdet ligger i anslutning till den regionala grönstrukturen Järvakilen, vars norra del karaktäriseras av ett kulturlandskap kring Sigtuna och Håtuna som är knutet till Sveriges äldsta historia. Järvakilen är betydelsefull som spridningssamband för ädellövskogarter, men även för gamla barrskogar. Järvakilen har också betydelse för luftomväxling och klimatutjämning för Stockholms innersta delar. Planens genomförande bedöms inte påverka Järvakilen.

Rekreativsvärden

Planområdet ligger inom 1,5 km från Sigtuna stads centrum och är del i ett större sammanhängande närströvsområde. Området används främst till promenader, löpning, orientering, skidåkning, svamp- och bärplockning av framförallt närboende. Området används dessutom som friluftsområde med utgångspunkt från Hällsbostugan varifrån det finns markerade skid- och motionsspår som underhålls av Sigtuna orienteringsklubb. Delar av spårerna passerar genom planområdet och kommer vid planens genomförande få nya sträckningar. Upplevelsevärden inom planområdet är skogskänsla, utblickar mot öppna landskap, variationsrikedom och naturpedagogik (se NCC Norra Sigtuna Bedömning av natur- och upplevelsevärden av Ekologigruppen 2009).

Angränsande natur områden har i Översiktsplan 2014 identifierats som område med höga värden för friluftsliv. Det är viktigt att skapa en naturlig övergång mellan de höga rekreativsvärdena och den nya stadsdelen för Sigtuna stadsängar. Detta beaktas i planen genom att stora delar av planen som angränsar mot områdena med höga värden för friluftsliv planläggs som Natur eller Park. Delar av friluftslivet leds även in i planområdet genom nya spårdragningar av skid- och motionsspår.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGUs Jordartskarta är översta lagret sandig morän alternativt berg i dagen uppe på höjderna. Dessa överlagras av glacial lera i lågområdena. Höjderna stäcker sig upp till nivåer kring +44 meter över nollplanet (RH2000) medan de lägsta nivåerna finns närmast väg 263 på cirka +30 meter över nollplanet.

Grundläggning

Grundläggning inom fastmarkspartier (morän och berg) kan inriktas på metoden platta på mark. Inom områden med lera kan plattgrundläggning ske om det rör sig om begränsad belastningsökning (storleksordningen småhus 1-2 våningar och ingen uppfyllnad), husen grundläggs med väl lastspridande konstruktion och att inga ojämna lerlager förekommer under delar av byggnaden. Om ovanstående förutsättningar inte kan uppfyllas kan det bli aktuellt med utskiftning av lera (för att säkerställa att all jord under konstruktionen klarar att sprida lasten ordentligt), förbelastning (utförs med överlast för att ta ut sättningarna innan grundläggning av husen påbörjas), lastkompensation (för att minska belastningsökning från byggnader/uppfyllnad) och stödpålning (för att föra ner all last till fasta jordlager).

Vid grundläggning inom partier med högt grundvatten bör en förankring göras i berget så att inte förändrat grundvattentryck orsakar problem med sättningar. Vid djupa schakter eller schakt i anslutning till upplag av massor eller annan markbelastning, ska separat utredning ske och arbetsberedning upprättas.

Mer information om de geotekniska förhållandena finns i de framtagna dokumenten *Förstudie Geoteknik, PM Geoteknik och Markteknisk undersökningsrapport*.

En särskild geotekniskt utlåtande har tagits fram för att säkerställa gångtunneln under väg 263 (Vassundavägen). I denna framkommer att grundvattensituationen kan komma att påverka kostnaderna vid anläggningen. Kostnaderna varierar beroende på utformningen av den tunnel som anläggs.

Geohydrologiska förhållanden

I dokumentet *PM Geoteknik* redovisas att de låglänta områdena i anslutning till väg 263 ligger uppmätta grundvattenytor i eller strax under markytan. Längre västerut där terrängen stiger har lägre stående grundvattenytor registrerats, mellan 1 och 2 m under markytan. Grundvattenytor har mätts under en kort period och varierar normalt över tid. Andra grundvattennivåer kan vara aktuella vid tillfället för arbetenas utförande.

Radon

Risken för markradon är låg till normal inom planområdet.

Miljö kvalitetsnormer

Planområdet avvattnas idag till vattenförekomsten Mälaren-Skarven (SE661108-160736) som har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status på grund av ämnena polybromerade difenyletrar (PBDE), PFOS samt dioxinlika PCB:er och dioxiner exklusive de överallt överskridande ämnena kvicksilver och kvicksilverföreningar samt polybromerad difenyleter.

Risk bedöms föreligga för att Mälaren - Skarven inte upprätthåller/uppnår såväl god ekologisk som kemisk status.

En dagvattenutredning och två kompletterande dagvatten PM har genomförts för hela området för Sigtuna stadsängar där vattenfrågor har utretts närmare.

Planens utformning och föreslagna dagvattenhantering innebär att exploateringen av området inte medför ökade mängder av föroreningar från området jämfört med idag. Ställs motsvarande krav i bygglovskedet är uppfattningen att planförslaget inte försvårar förutsättningarna för Mälaren-Skarven att uppnå MKN.

MKN enligt förordningen för fisk- och musselvatten (2001:544) gäller för Mälaren. Detaljplanens genomförande bedöms inte försvåra uppfyllandet av MKN för fiskvatten.

Planförslaget medför inte någon risk att MKN för luft överskrids.

Fornlämningar

I planområdet och dess närmaste omgivning finns idag få tydliga kulturhistoriska lämningar och avtryck. Området karaktäriseras av sentida uppodling genom de tre torpen Gretas håll, Sorgen och Glädjen (se rapport Kulturhistoriska miljöer Norra Sigtuna stad av Anders Wikström 2012).

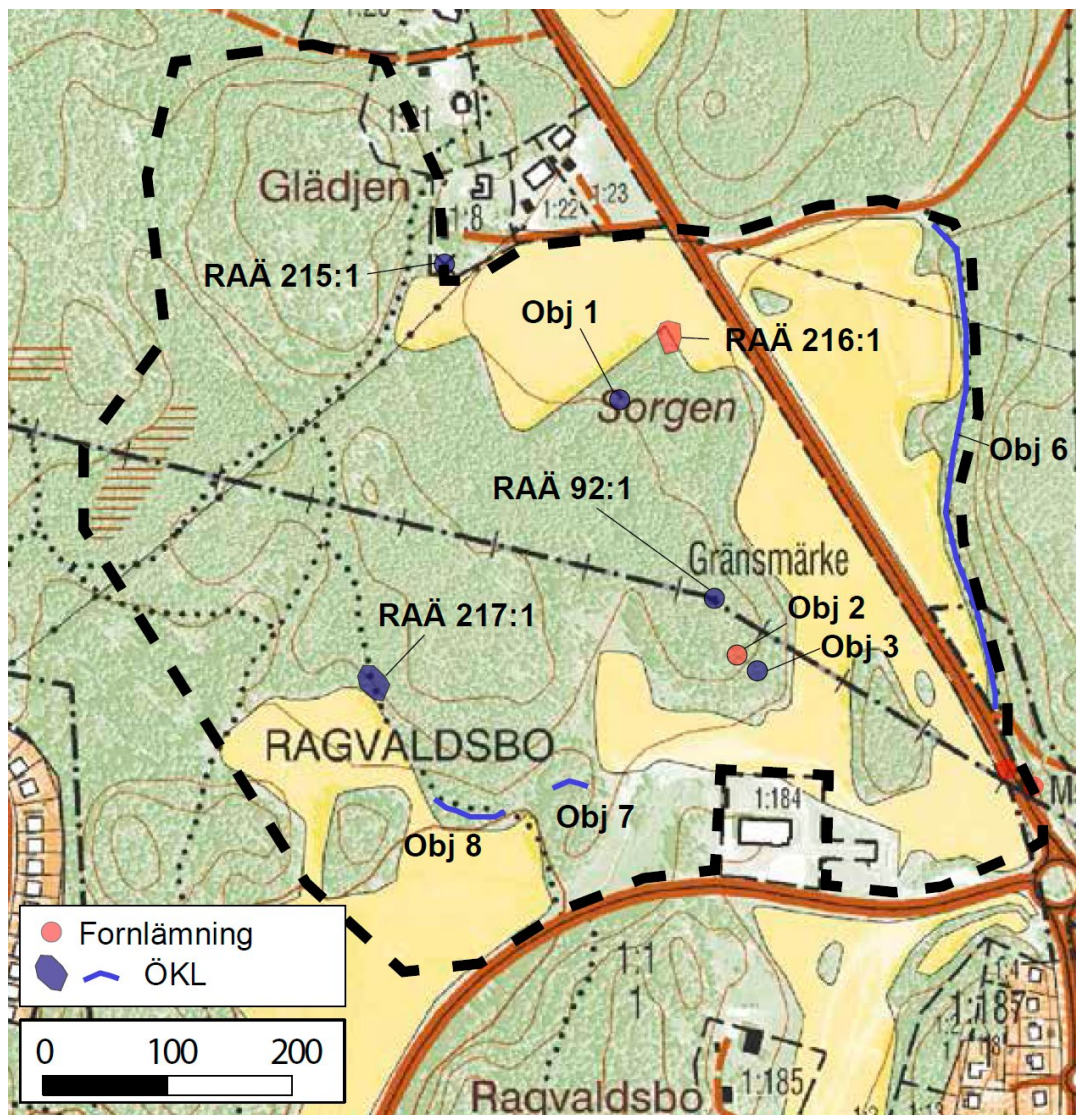
Inom planområdet finns en fornlämning (RAÄ 216:1) vilket utgörs av lämningarna efter torpet Sorgen en övrig kulturhistorisk lämning Gretas håll (RAÄ 217:1). I anslutning till planområdet finns även den övriga kulturhistoriska lämningen Glädjen (RAÄ215:1).

Sorgen, Gretas håll och Glädjen utgörs huvudsakligen av husgrunder men även andra element såsom exempelvis ett mycket gammalt äppelträd vid torplämningen Sorgen (se *Bedömning av natur- och upplevelsevärden av Ekologigruppen 2009*), vilket kan betraktas som ett biologiskt kulturarv. Immateriella företeelser (torpnamn eller platsanknutna berättelser) finns inom planområdet, exempelvis hittades en stor vikingaskatt i närheten av torpet Glädjen år 1789.

För att även i den nya stadsbebyggelsen kunna relatera till platsens kulturhistoriska arv, läggs torpet Sorgens husgrund och gamla äppelträd på parkmark för att undvika exploatering. En avgränsande förundersökning är genomförd för att säkerställa

fornlämningens utbredning. Förundersökningen har visat på att exploateringen inte påverkar fornlämningen.

Gretas hål och området runt omkring planläggs som naturområde och bedöms inte påverkas av planens genomförande. Glädjen ligger utanför planområdet på en privat tomt. Marken närmast lämningen planläggs som natur. Detta för att bevara fornlämningen i befintligt skick.



Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet för den arkeologiska utredningen

Kulturlandskap och kulturmiljövård

Karaktärsdrag i landskap och bebyggelse inom området är att landskapet historiskt, liksom idag, har haft en lantlig karaktär med stort inslag av jordbruksmark. Rester efter mänskliga aktiviteter har hittas främst på eller vid uppodlade åkerarealer, medan skogsmarkerna har använts som utmarker och inte för bebyggelse.

Planområdet ligger i anslutning till riksintresse för kulturmiljövården, Haga-Venngan [AB 66]. Riksintresset omfattar ett herrgårdslandskap som speglar stormännens kyrkan och kronans dominans sedan järnåldern i en slättbygd utmed de forntida vattenlederna från Mälaren in mot centrala Uppland. Kommunen bedömer att de uttryck och områden som legat grund till riksintresset är tydligt avgränsade av bland annat väg 263.

I och med att detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1 har vunnit laga kraft kommer området väster om väg 263 få en ny karaktär. Det kvarvarande odlingslandskapet mellan befintlig och planerad bebyggelse har således inte samma kvalitéer som innan. Denna utveckling är i enlighet med Sigtuna kommuns Översiktsplan 2014.

En ytterligare utbyggnad i enlighet med planförslaget kan komma att påverka landskapsbilden, kulturlandskapet och riksintresset. Kommunen bedömer att det inte kommer ske någon påtaglig skada på kulturlandskapet eller riksintresset Haga-Vennarn.

Om föreslagen bebyggelse inte kommer till stånd finns risk att den öppna odlingsmarken och skogsbrynen växer igen, vilket också kan försvåra läsningen av det kulturhistoriska landskapet och de kulturhistoriska objekten.

Planområdet ligger även i den norra utkanten av Sigtuna stad vars centrala delar utgör Sveriges äldsta stad med ett rikligt utbud av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer av sådan klass att det är ett riksintresse för kulturmiljövård [AB 65].

Bebyggelsen i Sigtuna stadsängar bedöms inte påverka kulturmiljön på grund av den tydliga avgränsningen mellan områdena som berörs. Bebyggelsen i planområdet har däremot inspirerats av den kulturhistoriska bebyggelsen i Sigtuna stad. Området har fått en småskalig karaktär med smala gränder och variation i utformningen.

Gator och trafik

Kollektivtrafik

I den första etappen för Sigtuna stadsängar är en busshållplats planerad utmed lokalgatan i höjd med gångfarts- och handelsområdet. Befintlig busstrafik mellan Uppsala och Sigtuna stad får en ny sträckning genom planområdet via denna hållplats. Befintlig linje mellan Bålsta och Arlanda via Sigtuna stad, Til och Märsta föreslås också få ny sträckning genom planområdet.

Kollektivtrafikförsörjningen till Sigtuna stadsängar kan förbättras i framtiden. I takt med att stadsdelen uppförs och befolkningsunderlaget ökar, skapas förutsättningar för utökad kollektivtrafikförsörjning i området. Busshållplatser bör placeras centralt och i närheten till gångstråk och handel men också inom gångavstånd till parkeringsplats för att möjliggöra byte mellan bil och buss.

Gång- och cykeltrafik

Idag finns ett rikt förgrenat stigsystem som tillsammans med en utveckling av motionsspår kommer underlätta för boende i Sigtuna stadsängar att ta sig ut i skog och mark.

Stadsdelen binds samman med övriga Sigtuna stad genom gång- och cykelnät, kollektivtrafikstråk, gator och visuella kopplingar.

Områdets gata för buss- och biltrafik ska i lokalgatunätet vara försedd med gångbana och cykelbana. I övrigt ska cykling ske i blandtrafik.

Det är viktigt att området ges goda kopplingar med gång- och cykelvägar till Sigtuna stad och till Märsta. En gång- och cykelövergång i plan är möjlig i höjd med den nya infarten mot Ragvaldsbovägen i planområdets södra del.

I denna detaljplan ges möjlighet till en planskild gång- och cykelpassage under väg 263 i nordöstra delen av planområdet. Förutsättningarna för att ansluta stadsdelen med en gång- och cykelväg mot Hällsbo ses över. Direkt utanför planområdet i öster lämnas utrymme för en eventuell framtida gång- och cykelväg längs väg 263.

För att skapa trygga vägar till skolan föreslås gatan öster om skolan utformas som en gågata.

Gatunät

Trafikmatning till planområdet kommer ske via första etappens planområde där ny infart från Ragvaldsbovägen anordnas och dels kommer det ske från en ny korsningspunkt med cirkulationsplats på väg 263. Genom planområdet för etapp 1 föreslås dessa infarter förbindas genom en lokalgata för buss- och biltrafik.

I trafikflödesanalyser för området går det att utläsa att de uppskattade trafikflödena på de centrala gatorna är höga, samtidigt som det finns många anslutande vägar. En viktig målpunkt längs med gatorna är skolan. De aktuella gatorna ska utformas på ett sådant sätt att den är allmänt tillgänglig och avsedd för ett gemensamt behov och regleras därför som Allmänplats- Lokalgata.

I övrigt består gatorna av så kallade gemensamhetsanläggningar för gata. De anläggningarna syftar till att lösa flera fastigheters enskilda men gemensamma behov. Beteckningen (g) i detaljplan ger planstöd för ett inrättande av en gemensamhetsanläggning. För att bestämmelsen ska bli verklighet och en gemensamhetsanläggning ska bildas, krävs en förrättning enligt anläggningslagen. Anläggningsförrättningen handläggs av lantmäterimyndigheten. Allmänhetens tillträde till naturområdet i planområdets nordvästra del kan säkras genom bildande/upprättande av avtals servitut, officialservitut eller deltagande i gemensamhetsanläggningen för kommunens allmänplatsfastighet.

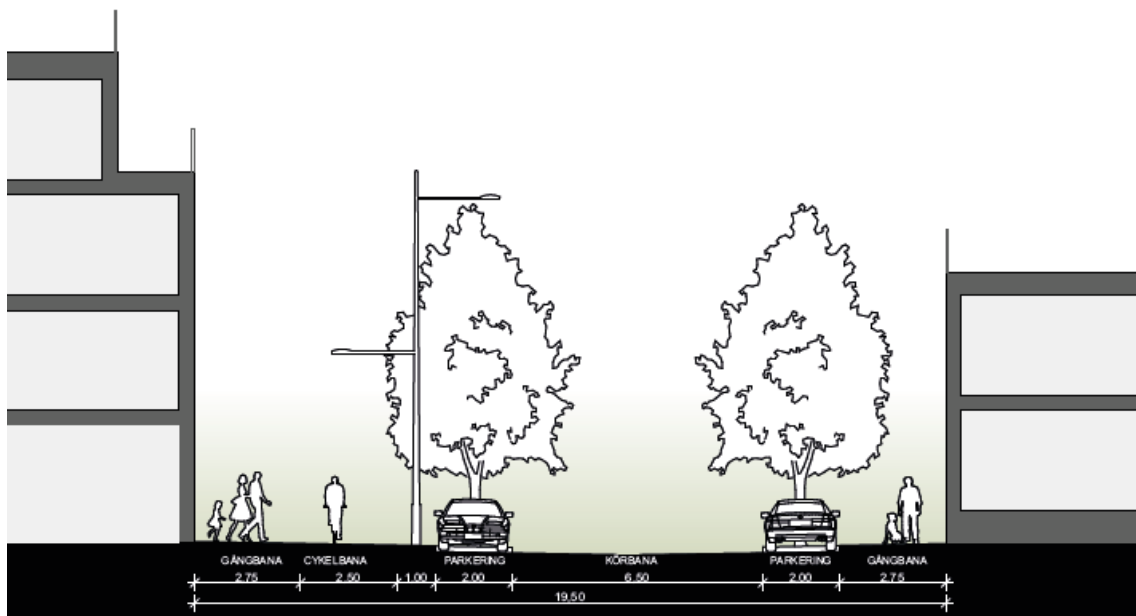
I denna detaljplaneetapp kommer befintligt bostäder vid Glädjen, norr om detaljplaneområdet, att anslutas till planområdets lokalgata för att samordna utfarten till väg 263. Befintlig utfart mot väg 263 tas bort.

Gatunätet i den nya stadsdelen utformas som ett rutnätssystem med inspiration från centrala stadens gatustruktur, där återvändsgränder undviks. Gatusträckningarna föreslås följa topografin så långt som möjligt för att skapa en rikare upplevelse av gaturummet och för att undvika stora schaktningsbehov.

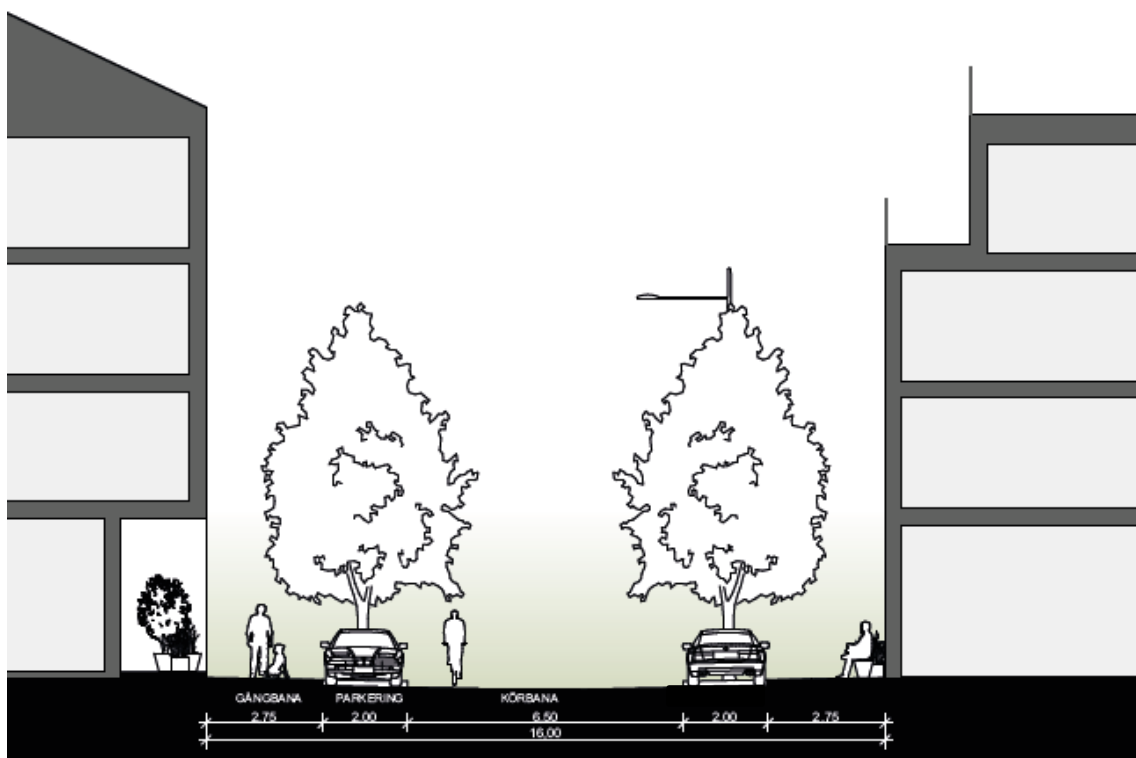
Inom området föreslås en generell hastighetsbegränsning om 30 km/h för att skapa en lugn trafikmiljö där oskyddade trafikanter prioriteras. För att prioritera gångtrafiken planeras ett gångstråk genom området där cykling kan ske på de gåendes villkor.

Stadsdelens utbyggnad kommer att öka trafiken utmed väg 263, främst mot Märsta. Kommunen för en kontinuerlig dialog med trafikverket angående kapacitetshöjande åtgärder på väg 263.

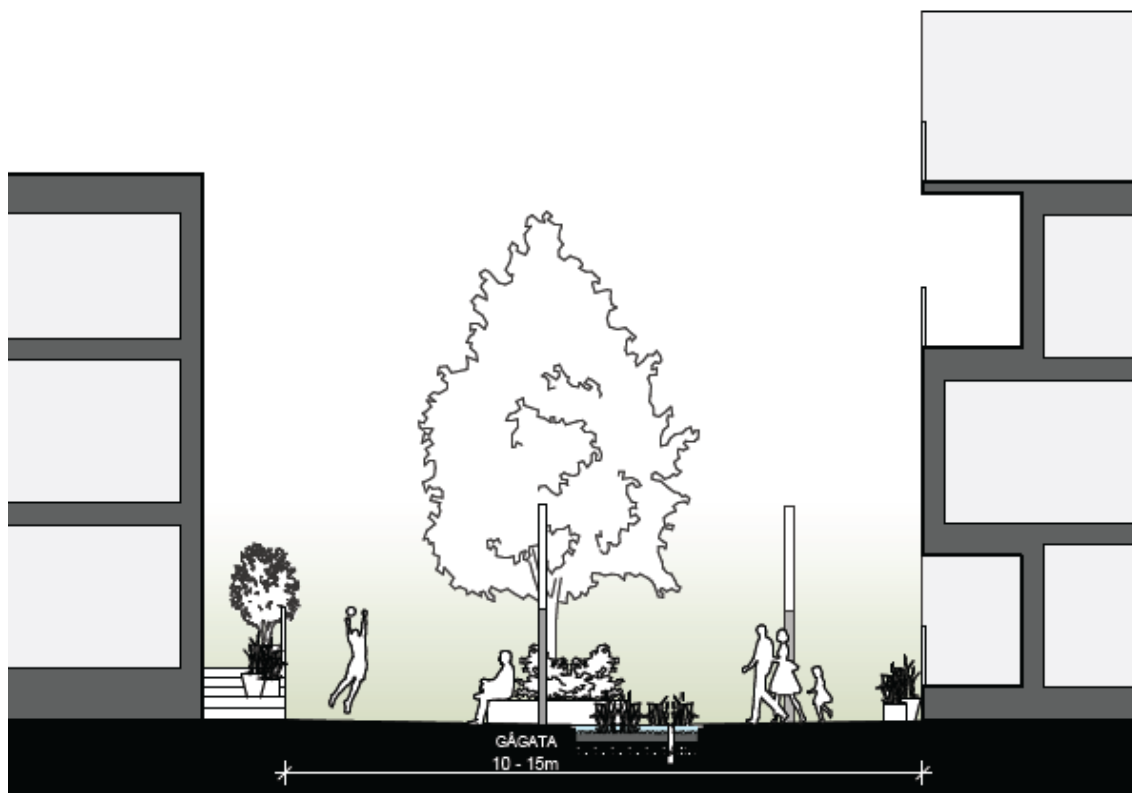
Genom att skapa förutsättningar för ett utökat befolkningsunderlag och plats för kollektivtrafik i den fysiska planeringen tror kommunen att det finns möjligheter att utveckla kollektivtrafiken i Sigtuna. En utvecklad kollektivtrafik kan skapa förutsättningar för ett ändrat resebeteende, alltså att bilresorna minskar och resorna med kollektivtrafik ökar.



Gatusektion, lokalgata även trafikerad av buss



Gatusektion, gata även trafikerad av buss



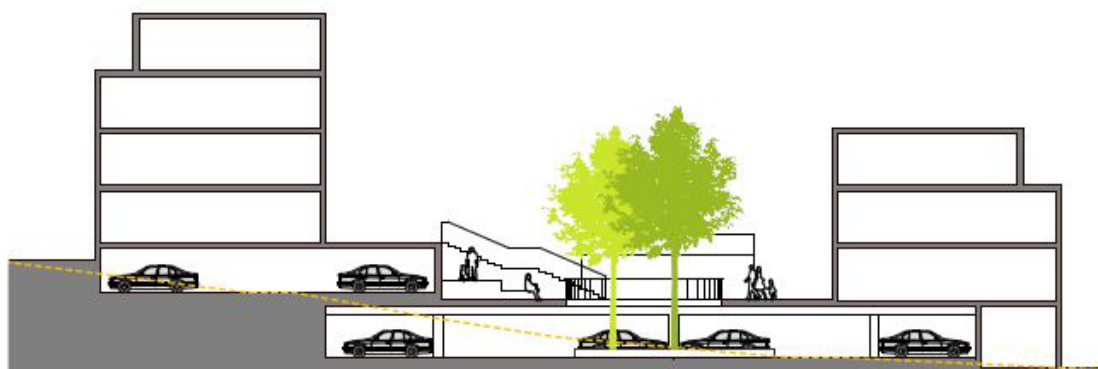
Gatusektion, gågata

Cykelparkering

I anslutning till bostäder, vid busshållplatser, skolor och förskolor skapas utrymmen för cykelparkering. Cykelparkeringar bör inte anläggas längre än 25 meter från de avsedda målpunkterna. Vid val av cykelställ är det viktigt att cykeln kan låsas fast i cykelstället. För cykelparkeringar vid bostäder och busshållplatser ska väderskydd anläggas.

För flerbostadshus bedöms behovet uppgå till 1 cykelplatser per sovrum. För handel bedöms behovet uppgå till 20 platser per 1 000 kvm handelsyta.

Bilparkering



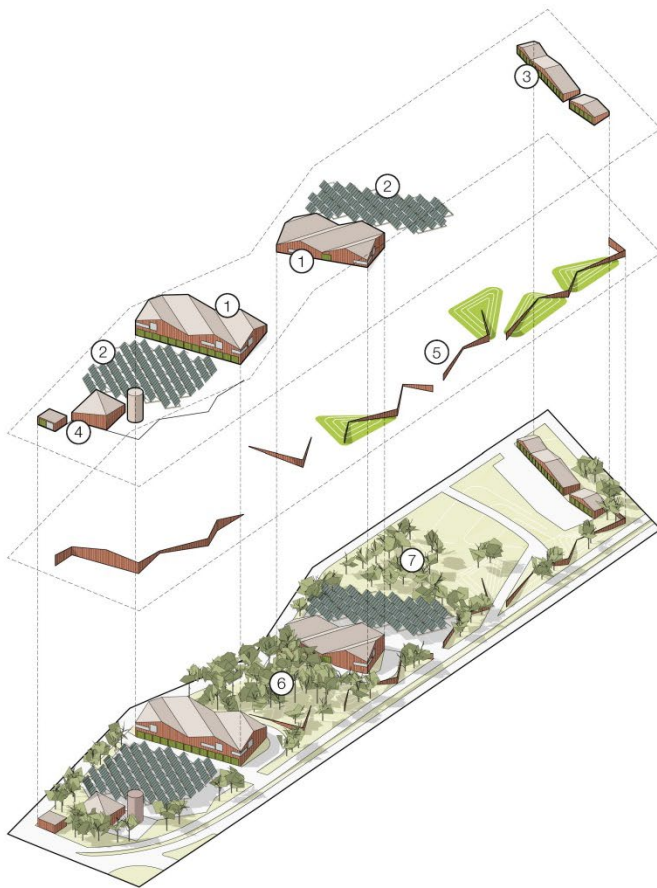
Sektion – parkeringsgarage överbyggt med bjälklag. Befintlig marknivå med gul, streckad linje

Utmed gator, inom kvartersmark och allmän platsmark, finns utrymme för att anlägga kantstensparkeringar. I övrigt kommer parkering ske i parkeringsgarage. Alternativt kan parkering ske genom gemensamma lösningar i parkeringsgarage eller som markförlagda parkeringar.

Inom ramen för detaljplanarbetet har kommunen valt att använda sig av flexibla parkeringstal för att ge byggherren möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som ska byggas i samband med exploateringen. Ett parkeringstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med nybyggnation. Ett flexibelt parkeringstal innebär att antalet parkeringsplatser som ska anläggas kan variera beroende på de mobilitetstjänster som genomförs. Kommunen kan således ge en ”rabatt” på parkeringstalet om byggherren väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster. Kommunen har tagit fram dokument *Riktlinjer för parkeringstal i Sigtuna stadsängar etapp 1 och 2* som anger vilket parkeringstal som gäller för Sigtuna stadsängar. Dokumentet redogör även för den eventuella ”rabatten” vid införandet av mobilitetstjänster.

Denna detaljplan ger utrymme för en flexibilitet i användningen, vilket innebär att kvarteren kan ges olika ändamål och innehåll. Det gör att behovet av parkeringsplatser är svårbedömt. Kommunen kan därför komma att kräva särskilda parkeringsutredningar i bygglovskedet om aktuell bebyggelse får ett ändamål som kräver att parkeringstalet ses över.

I första hand ska parkeringen lösas inom fastigheten men det ska finnas möjlighet för parkering i en gemensam parkeringslösning i utrymmet längs väg 263. Parkeringshusen föreslås gestaltas med inspiration från fristående ekonomibygnader. ”Höskullen”, är en mindre lada med höskullens karaktäristiska ramp till övervåning. ”Visthusboden”, liten garagelänga. Markparkering med snedparkering i mitten av sidogata, inspirerade av holländska parkeringsgator. Markparkeringar planeras även under solfångare för att effektivisera markanvändningen. Ett böljande staketlandskap föreslås placeras mot väg 263 som en rumslig avskiljare. Staketlandskapet växlar mellan högt och lågt, öppet och slutet och skapar på så vis en variation av situationer och platser samtidigt som dess övergripande form håller ihop området.



PROGRAM

Förslagets huvudsakliga element består av:
 1. Två parkeringsgarage av typen "hösकुlle"
 2. Två parkeringspergoler med integrerad solfångaranläggning
 3. En mindre parkeringsyta i norra delen
 4. Teknikbyggnad för solfångaranläggning

5. De olika delarna är sammanlänkade med ett sick-sackande och böljande, staketlandskap i trä samt med topografi.

Befintliga landskapselement som bevaras och utvecklas:
 6. Åkerholmen
 7. Appellunden

Förslag parkering



Fasad mot väg 263.



Sektion mot väg 263.

Störningar

Buller



Ekvivalent ljudnivå för dygn, i dBA



Maximal ljudnivå i dBA

Byggnaderna utsätts för buller från vägtrafik främst på väg 263 och Ragvaldsbovägen. Planområdet ligger utanför flygbullerkurvan FBN 55 dB(A) från Arlanda flygplats men är beläget inom zon 90-95 dB(C) för kortvariga ljud från Kungsängens skjutfält. Detta kan motivera extra ljudisolering av fönster i utsatta lägen.

Vissa kvarter riskerar att överskrida beräknat riktvärde om högst 55 dBA vid alla fasader. I områden där gällande riktvärden inte uppnås måste lägenheterna utföras med genomgående planlösning där minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot luddämpad sida om 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Bostäder om högst 35 kvadratmeter tillåts förutsatt att bullret inte överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Med lämpligt val av yttervägg, och fönster med hög ljudreduktion kan gällande riktvärden inomhus innehållas. Tillgång till uteplatser med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå finns på gårdarna.

För att säkerställa boendemiljön ska bostadshus, som exponeras för ljudnivåer över 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad, utföras enligt ljudklass B. Högsta totala ljudnivå från installationer i bostäder ska vara ljudklass B. I rum sammanbyggt med kök utan avskiljande vägg accepteras ljudklass C.

Bussar kan generera bullerstörningar. Främst är det maximalnivåerna som genererar klagomål. Framförallt är det lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start som upplevs störande. Dessa problem kan t ex uppkomma vid korsningar och busshållplatser. Med genomgående lägenheter och sovrum placerade mot bullerdämpad sida kan dock en god ljudnivå erhållas inomhus.

Bullernivå utomhus för förskola får inte överskrida 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå för utifrån kommande bullerkällor.

Vibrationer

Rådande riktvärde på 0,4 mm/s för vibrationer ska beaktas. Riktvärdet avser vibrationsnivåer nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.

Vindkomfort

Vindstatistik från Arlanda flygplats visar att vindar från syd till väst samt nord är vanligast under året. Allra vanligast är västlig vind, totalt cirka 13 % av tiden. I samband med nederbörd dominerar dock vindar från nord till syd över ost. Vid de tillfällena då det blåser över 8 m/s dominerar vindar från syd (30 %) och nord (19 %).

Beräkningarna visar att medianvindhastigheten i den planerade bebyggelsen i Sigtuna stadsängar mestadels ligger under 1,5 m/s som är gränsvärdet för tolerabla förhållanden vid långvarigt stillasittande.

Planområdets utkanter blir utsatta för ostörd vind utifrån som tar sig över och mellan byggnaderna. Gågata i nord/sydlig riktning ligger väl inom komfortkriterierna för långvarigt stillasittande.

Riskfrågor

En riskutredning är genomförd i syfte att utreda och analysera risknivån för nyetableringen inom planområdet. Utredningen kvantifierar risknivån i form av måtten individrisk och samhällsrisk till följd av transporter av farligt gods på angränsande väg 263 som utgör en sekundär transportled för farligt gods.

Den beräknade risknivån i den del av planområdet som angränsar till väg 263 är hög och särskilda åtgärder ska därför utföras i denna del för att minska risknivån.

Inom 0-15 meter från väggkant ska utföras som en bebyggelsefri zon.

Inom 15-30 meter tillåts inte bebyggelse med stadigvarande vistelse i detaljplanen. De riskreducerande åtgärderna redovisade i utredningen behöver därmed inte vidtas.

Inom 30-70 meter från väggkant tillåts bebyggelse med stadigvarande vistelse förutsatt att följande riskreducerande åtgärder vidtas:

- Fasad ska utföras av obrännbart material alternativt brandteknisk klass EI30.
- Vid brännbar fasad ska eventuell takfot utföras i EI30 samt fönster i EW30.
- Ventilationssystem utrustas med miljö-/nödstopp, det vill säga med en manuell avstängning med brytare, för att minska sannolikheten att höga koncentrationer av farlig gas samt brandgaser tar sig in i byggnaden vid utsläpp.
- Till- och frånluftsintag till ventilation ska placeras så högt och långt ifrån väg 263 som möjligt för att minska sannolikheten för att höga koncentrationer av giftig gas samt brandgaser byggs upp inomhus vid ett utsläpp.

Bebyggelse med stadigvarande vistelse från 70 meter från väg, som transporterar farligt gods, tillåts utan att några vidare riskreducerande åtgärder vidtas.

Stadigvarande vistelse omfattar exempelvis bostäder.

Skydd

Riskanalysen visade att påkörningsskydd krävs vid byggnader inom 15-30 m från väggkant från väg 263. Detta för att minska risk för direkta skador på byggnader samt ge ett bättre skydd mot olyckor med brandfarliga vätskor eller gas. Räcket ska vara högkapacitetsräcke och dimensioneras för avkörning av tungt fordon, 30 ton. Stödremsa och väggkant ska utföras förstärkt.

I plankartan villkoras byggnader 15-30 meter från väg 263 förutsatt att ovanstående åtgärder vidtagits.

Ras och skred

I områden med lera och/eller sankmark kan det finnas risk för ras och skred. I den geotekniska utredningen som tagits fram under planarbetet redovisas ett flertal alternativ och åtgärder för grundläggning i dessa områden som kan antas vara tillfredsställande.

I projekteringskedet ska ytterligare geotekniska undersökningar göras för att undersöka lerans sättningsegenskaper och där hänsyn tas till förväntade framtida nederbördsmängder. Tillkommande bebyggelse ska uppföras på erforderligt sätt utifrån markens förhållande och hänsyn ska tas till eventuell uppfyllnad och schakter. Se även under rubrik 'Geotekniska förhållanden'.

Flyg

Planområdet inryms inom MSA-ytan (Minimum Sector Altitude) och den hinderbegränsande ytan för riksintresset Arlanda flygplats. MSA-ytan beräknas som en cirkel om 55 km räknat från landningsbanans mittpunkt eller bantröskel. Inom MSA-ytan krävs en flyghinderanalys vid uppförandet av objekt/byggnader som är högre än 20 meter. Bebyggelsen inom planområdet regleras både med totalhöjd och byggnadshöjd, och bebyggelsen kan inte antas bli högre än 20 meter.

Planområdet inryms inom riksintresse för totalförsvaret- Influensområde väderradar och luftrum. Influensområden är områden som berörs av omgivningspåverkan från den militära verksamheten. Inom influensområden kan åtgärder som bostadsbebyggelse påverka eller påverkas av verksamheten inom riksintresseområdet. Inom influensområden måste försvarsmakten kunna säkerställa att ny bebyggelse eller andra åtgärder inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset. Försvarsmakten har i sitt samrådsyttrande angett att de inte har något att erinra i ärendet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp (VA)

Planområdet ligger inom verksamhetsområdet för vatten och avlopp. Den nya bebyggelsen ansluts till allmänt VA-nätet. Beslut finns att området har särtaxa på anläggningsavgiften (se vid alla tillfällen gällande VA-taxa).

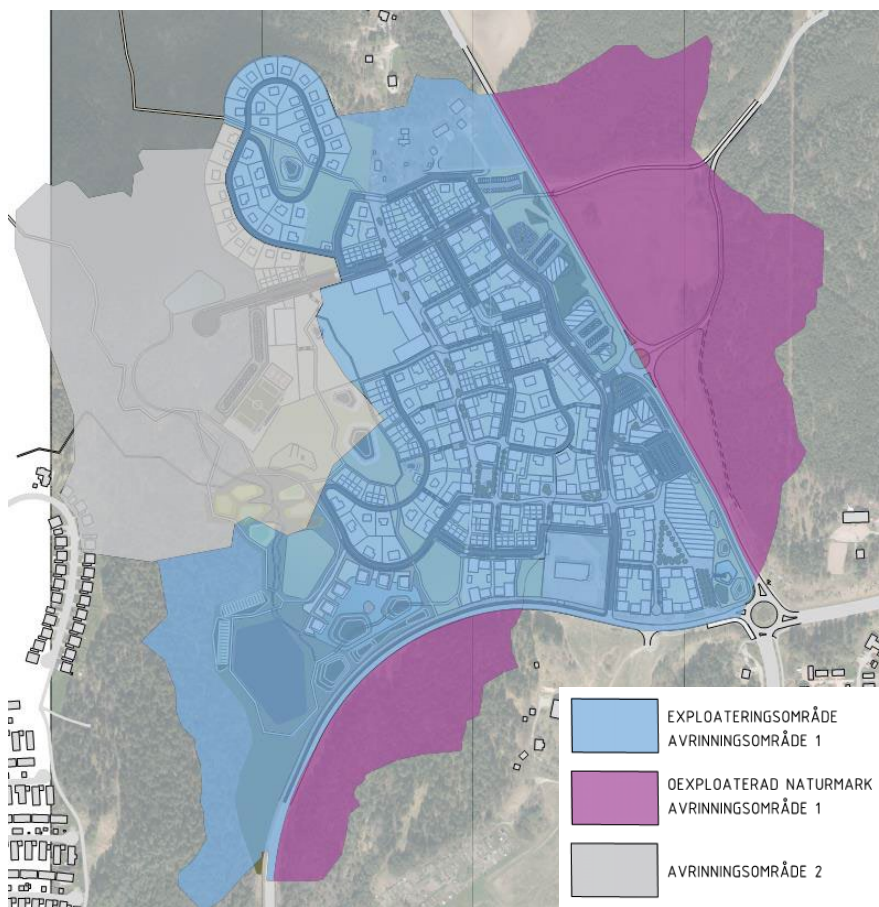
Några fastigheter belägna på hög markhöjd kommer att behöva ha intern tryckstegring. ”Villakullen” kommer troligen att ha en gemensam tryckstegringsstation så att tillräckligt vattentryck erhålls. I detaljplanen finns yta reserverad för en tryckstegringsstation genom användningsbestämmelsen E – område.

Förbindelsepunkter till det allmänna VA-nätet kan byggas ut till de tre fastigheterna som gränsar till den norra detaljplanegränsen.

Dagvatten

Utgångspunkten för dagvattenhanteringen är att varken dagvattenflödet eller mängden föroreningar från området ska öka efter exploateringen. Området ska klara kraftiga skyfall och planeras utifrån 100-års regn. Dagvattnet ska, så långt det är möjligt, avledas med öppna dagvattenlösningar. Utifrån dessa förutsättningar finns ytor avsatta, i föreliggande detaljplan samt på kvartermark och allmän platsmark i angränsande detaljplanen för etapp 1, för dagvattenhanteringen. Dagvatten ska fördröjas eller infiltreras och förorenat dagvatten ska renas innan anslutning till det allmänna dagvattensystemet.

Dagvattnet inom området avrinner till två olika avrinningsområden.



Schematisk redovisning av avrinningsområdena

Avrinningsområde 1

Principen för dagvattenhanteringen inom avrinningsområde 1 är att dagvatten från avrinningsområdet leds i sin helhet, efter olika reningsfunktioner på kvartersmark, till den föreslagna gemensamhetsanläggningen för dagvattendammen i detaljplanen för etapp 1. Dagvattendammen har delvis en renande och fördröjande funktion samt bidrar till en rekreativ och estetiskt tilltalande miljö i området.

Dagvattnet i dammen leds därefter vidare till våtmarken belägen i etapp 1 genom en översilningsyta. Därefter leds dagvattnet från Sigtuna stadsängar i befintliga diken och ledningssystem vidare genom Aluddens dikningsföretag som mynnar ut i Mälaren.

Inom avrinningsområdet finns inga dikesföretag. Det som begränsar utflödet är en befintlig utloppstrumma i betong, med maxkapacitet på 75 l/s. I utredningen har det utgått från att befintlig ledning (300-ledning) behålls vilket innebär att dagvattenflödet ut från området efter exploatering inte ökar. En skötselplan för dagvattenanläggningarna kommer att tas fram avseende skötsel och ansvarsfördelning för att på sikt upprätthålla anläggningarnas fördröjnings- och reningsfunktion.

Avrinningsområde 2

Principen för dagvattenhanteringen inom avrinningsområde 2 är att dagvattnet från avrinningsområdet leds i sin helhet, efter olika reningsfunktioner på kvartersmark, till den föreslagna dagvattendammen i föreliggande detaljplan. Dagvattendammen dimensioneras med en permanent vattenyta för ökad reningseffekt.

Dagvattendammen föreslås placeras i den övre delen av myrmarken. Utloppet från dagvattendammen föreslås leda vattnet vidare mot befintlig myrmark/våtmark för rening. Efter våtmarken rinner vattnet vidare i befintliga diken vidare mot en kupolsil och befintlig dagvattenledning.

I dokumentet *Dagvatten PM – norra dammen 2018-10-09* går det att läsa mer om dagvattendammen och våtmarkens utformning.

Rening- och fördröjning i området

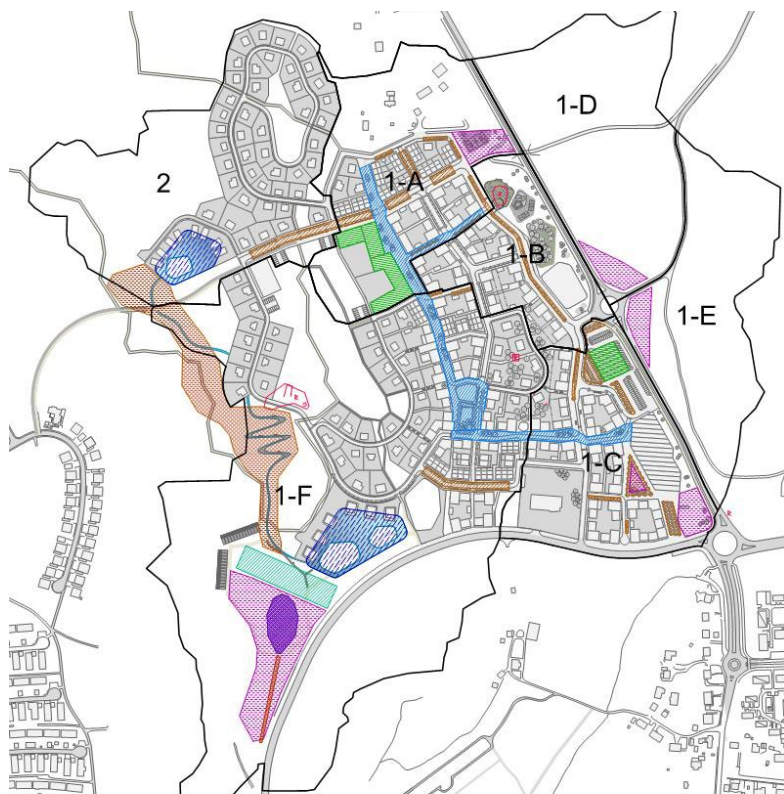
Dagvatten från gator och parkeringar är det mest förorenade vattnet och förslås renas i makadammagasin som anläggs under samtliga gator/parkeringar. I botten av magasinerna placeras dräneringsledningar som transporterar överskottsvatten ner till dammarna. Där det är möjligt sker även infiltration. För att möjliggöra ytterligare rening föreslås att även dagvatten från kvarter och bostadsgårdar renas och fördröjas genom LOD lösningar, exempelvis i form av underjordiska makadammagasin inom kvartersmark. I gågatan föreslås att biofilter, så kallade Rain Gardens, anläggs med lämpliga mellanrum. Yta för dessa anläggningar finns avsatta i planen. Dessa anläggningar ska vara utformade med god funktion och vara estetiskt tilltalande.

Hårdgjorda ytor inom och mellan tomtmark leds ut mot lågpunktslinje i gräsyta mellan tomtmark alternativt mot dike längs gator. Om dagvattnet leds mellan tomtmark ska det finnas en dräneringsledning för omhändertagande av överskottsvatten som inte infiltreras.

Takvatten och hårdgjorda ytor inom kvartersmark leds genom stuprörsutkastare mot makadammagasin (stenkista) på innergårdar för fördröjning och rening. Då takvatten är förhållandevis rent tillåts det infiltreras i jorden, där det är möjligt. Marken i området

består av berg i dagen, morän och lera. I moränmarkerna finns goda möjligheter för infiltration.

I så stor utsträckning som möjligt bör naturliga metoder utnyttjas för omhändertagande och rening av dagvatten. Öppna system för fördröjning och avledning ska prioriteras. Tekniska lösningar som till exempel oljeavskiljare och brunnfilter kan behövas vid höga föroreningshalter, som exempelvis vid parkeringsplatser.



Förslag till lokal dagvattenhantering med växtbäddar, trädplantering i skelettjord, gröna tak, dammar, översilningsyta, våtmark och krandike samt lokalisering av översvämningssytor avsedda att fördröja dagvatten i samband med extrema regn

Skyfall

Inför detaljprojektering av planområdet är det mycket viktigt att även planera för hantering och avledning av extrema regn. Flödesberäkningar för extremregn med återkomsttid på 50- och 100 år har utförts och redovisas i Tabell 13 för hela planområdet. När extrema regn eller skyfall inträffar är det viktigt att kontrollerade översvämningar kan ske då ledningsnätet går fullt. En kontrollerad översvämning innebär att vatten samlas i en lågpunkt där det inte orsakar skador på byggnader eller infrastruktur. I dagsläget finns naturliga lågpunkter inom exploateringsområdet där byggnader och anläggningar riskerar att översvämmas i samband med extrema regn. I detaljplanen har bestämmelser införts, i anslutning till lågpunktsområden med risk för översvämningar, som reglerar att naturligt översvämmande vatten till angiven nivå inte ska skada byggnadens konstruktion.

För att minimera risken för skador på byggnader är det viktigt att höjdsättning av hus och gator sker på ett eftertänksamt sätt och att primära (ledningsnät) och sekundära avrinningsvägar skapas. Byggnader bör höjdsättas så att de ligger högst och att avledning av dagvatten kan ske bort från hus och avledas via gator mot översvämningssytor eller diken.

Genomförandet av de föreslagna anläggningarna beskrivs utförligare i genomförandebeskrivningen. Dagvattenanläggningar är anmälningspliktiga till berörd myndighet.

Energiförsörjning

En energiplan för området har utförts. Denna utreder fyra olika energiförsörjningssystem och beskriver systemens energianvändning, deras respektive CO₂-utsläpp samt investeringskostnader och livscykelkostnader.

De allmänna rekommendationerna för områdets energiförsörjning är att området bör förses med förnyelsebar el, den värme som tillförs området bör komma från hållbara biobränslen och att byggnaderna inom området bör ha så låg energianvändning som möjligt.

Energiplanen rekommenderar två systemlösningar för Sigtuna stadsängar. Det första alternativet är att förnyelsebar energi produceras inom området till så stor utsträckning som möjligt via solceller och solfångare. Resterande behov av energi tillgodoses i detta alternativ genom ett nytt biobränsleeldat kraftvärmeverk. Det andra alternativet är att förnyelsebar energi produceras inom området till så stor utsträckning som möjligt via solceller och solfångare. I detta alternativ måste investeringar göras i nya förnyelsebara energikällor för el, sol- eller vindkraft, som producerar lika mycket eller mer värme och varmvatten än områdets energibehov sett över året.



Förslag till energilösning

Den lösning som nu planeras i området innebär att Sigtuna stadsängar får ett eget uppvärmningssystem som baserar sig till nästan 80 % på passiv och aktiv solenergi. Genom att ett lågtempererat närvärmsystemet byggs med energi från ca 1000 kvm solfångare i kombination med geoenergi värmepumpar nås en mycket hög effektivitet i kombination med låg CO² belastning. Systemet medger även att överskottsenergin från fastighetsproducerad värme kan tillföras nätet, t.ex. när takmonterade solfångare i ett kvarter ger mer värme än byggnaden behöver kan värmen användas i stadsdelens egna nät. Värmsystemet kompletteras med en ca 150 kubikmeter stort magasin av varmvatten för att kunna fungera som energilager under kortare perioder. När överskott råder i hela systemet återladdas geoenergilagret med värme från solfångarna. Pelletsbrännare fungerar bra som kompletterande värmekälla till solfångare när de råder i brist på solljus.

El

Ett ledningsnät för eldistribution kommer att anläggas och anslutas till befintligt huvudnät i närområdet. Planförslaget inrymmer ytor för transformatorstationer.

Inom planområdet finns en befintlig luft- och markbunden ledning. Den luftburna ledningen har ett säkerhetsavstånd på 5 meter. Det innebär att bygglov för en del av parkeringsgaraget som planeras i områdets nordöstra del är villkorat med en flytt av befintlig ledning.

Internet

Kommunstyrelsen har beslutat att alla boende och företag i Sigtuna kommun senast år 2020 ska ha möjlighet att ansluta sin fastighet till bredband om minst 100 Mbit/s. I samband med utbyggnad av området ska det finnas möjlighet att ansluta till öppet fiber där fastighetsägarna sedan kan välja leverantör för tjänster.

Avfall

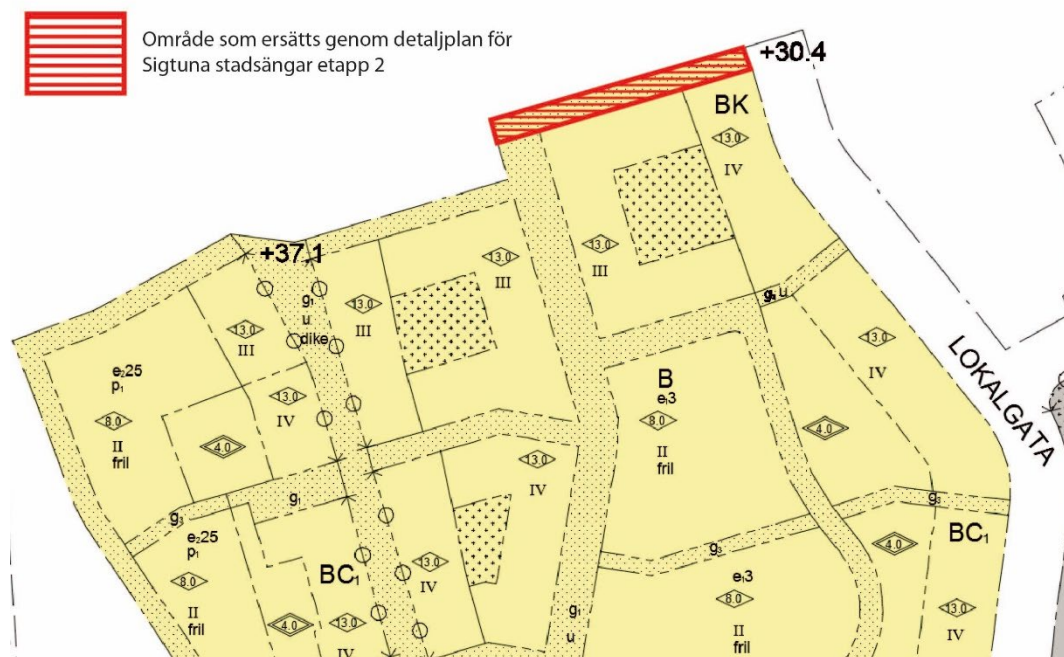
I Sigtuna kommun erbjuds alla hushåll att sortera ur matavfall från sitt brännbara hushållsavfall.

Det är viktigt att bostäder och lokaler utformas för att främja avfallssortering. Hantering av matavfall och brännbart hushållsavfall föreslås ske via nedgrävda kärl, så kallade underjordsbehållare, inom respektive kvarter. Genom detta kommer det att finnas möjlighet till avfallssortering inom 50 meter från bostad. Kärlen ska placeras tillgängligt inom kvarteren för sopbilens åtkomst. Vägarna inom stadsdelen är dimensionerade för sopbilens framkomlighet. Vid projektering av allmänna och privata gator ska detta samordnas så lämpliga ytor för lastning skapas.

Genom beslut om nya nationella förordningar så skärps producenters ansvar avseende borttransport av förpackningsavfall och returpapper från bostadsfastigheter fr.o.m. 2019. Huvudregeln är att insamlingen ska ske från bostadsfastigheten, så kallade fastighetsnära insamling, eller från en plats i nära anslutning till fastigheten, så kallad kvartersnära insamling.

Detaljplan

Del av detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1 föreslås ersättas genom föreliggande detaljplan. Det aktuella området är i detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1 ett område för *Gemensamhetsanläggning för väg*. Vid planläggningen av etapp 2 har ett behov visat sig av att det finns ett behov av att planlägga området som *Allmän plats – Lokalgata*.



Del av detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1 som ersätts av föreliggande detaljplan.

BREEAM COMMUNITIES

Styrgruppen för Sigtuna stadsängar har beslutat att projektet ska arbeta enligt metodiken i BREEAM Communities. I projektet finns höga ambitioner inom hållbarhetsområdet. Genom att använda metodiken så får medverkande ett gemensamt verktyg för att arbeta strukturerat och målinriktat med hållbarhetsfrågorna.

BREEAM Communities är ett brittiskt system för hållbarhetscertifiering av stadsdelar, som omfattar medborgarinvolvering, ekonomi och socialt välbefinnande, naturtillgångar och energi, markanvändning och ekologi samt transport och resvanor.

BARNKONSEKVENSER

Föreslagen bebyggelse innebär skola och bostadsmiljöer med närhet till natur. Naturmarken i väster mot Hällsbo är särskilt betydelsefull ur ett barnperspektiv och kan nyttjas för både fritidsaktiviteter och skolverksamheten.

En skola planeras inom planområdet. Skoltomten är placerad i en befintlig skogsmiljö ned goda förutsättningar för att skapa pedagogiska utomhusmiljöer. Placeringen mot den befintliga skogsdungen skapar förutsättningar för balans mellan sol och skugga på skolgården. Marknivån varierar vilket skapar ytor på terrasser som i sin tur kan skapa ett varierat och spännande uterum som uppmuntrar till lek. Den skyddade miljön mot naturen skapar en tyst skolgård avskild från buller och luftföroreningar från väg 263.

En stadsdelslekplats planeras i området. Lekplatsen ska utformas och anpassas till barn i olika åldrar och med varierade behov.

Viktigt är att gång- och cykelvägar görs gena och med fri sikt för både barn och bilister vid passager över vägar. Gatorna i stadsdelen föreslås få låg hastighet. Gående och cyklisterna prioriteras i gaturummet.

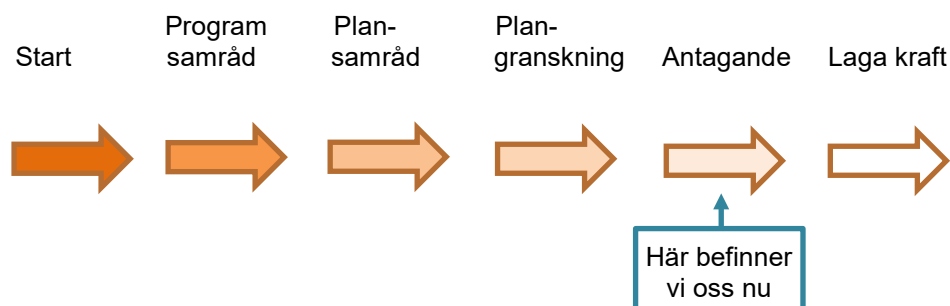
En planskild passage möjliggörs under väg 263 för att skapa trygga överfarter till och från planområdet.

Barns deltagande i planprocessen möjliggjordes genom en aktivitetsdag. Under dagen fick barn och ungdomar tillfälle att lära sig mer om projektet och möjlighet att ge synpunkter. I samband med detta anordnades bland annat en Minecraft-tävling för att involvera barn i planeringsprocessen och för att skapa intresse för planeringsfrågor.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska frågor

Tidplan



Planprocessen – beräknade tider:

- Beslut om samråd, bygg- och trafiknämndens arbetsutskott, augusti 2016 (Delegeringsbeslut)
- Samråd, augusti – september 2016
- Beslut om granskning, bygg- och trafiknämnden, februari 2018
- Granskning, februari-mars 2018
- Godkännande, bygg- och trafiknämnden, oktober 2018
- Antagande, kommunfullmäktige, december 2018

Planprocessen har föregåtts av ett omfattande visionsarbete där invånarna i Sigtuna stad har varit delaktiga i att forma den nya stadsdelen. Detta har lett fram till ett visionsdokument för Norra Sigtuna stad, numera Sigtuna stadsängar. Det är av stor vikt att byggherrar som ska förvärva mark inom exploateringsområdet tidigt får ta del av de riktlinjer som visionen och gestaltungsprogrammet anger för området.

Ansvarsfördelning/Huvudmannaskap

Sigtuna kommun är huvudman för allmän plats.

Sigtuna Vatten och Renhållning AB (SIVAB), ett bolag helägt av Sigtuna kommun, blir huvudman för allmänna VA- och dagvattenanläggningar inom området.

Sigtuna kommun har ansvar för den kommunala avfallshanteringen. Detta är i ägardirektivet reglerat så att SIVAB ansvarar för insamling och omhändertagande av allt hushållsavfall.

Exploatör utför och bekostar exploateringsförberedande arbeten och svarar för sanering av eventuella markföroreningar.

Exploatör ansvarar för utförande av bebyggelse och anläggningar på kvartersmark. Till dess gemensamhetsanläggningar bildats och samfällighetsföreningar inrättas ansvarar exploatör för drift och underhåll av gator inom kvartersmark.

Kommunen ansvarar för utförande av anläggningar på allmän platsmark. Sigtuna kommuns anläggningsarbeten ska samordnas med exploatören.

Sigtuna kommun för en dialog med SLL och Trafikverket angående anslutning till det statliga vägnätet och förutsättningar för det lokala och regionala busslinjenätets försörjning av området.

Den som initierar flytt av ledningar bär ansvar och kostnader för detta.

Vid åtgärder i anslutning till äppleträdet måste markförhållandena studeras så att äppleträdet inte torkas ut. En kraftig beskärning krävs i anslutning till anläggning av omkringliggande ytor.

Avtal

Ett exploateringsavtal som reglerar Sigtuna kommuns, SIVAB och exploatörens åtaganden ska träffas i anslutning till detaljplanens antagande. Exploateringsavtalet ska reglera markåtkomst för allmänna anläggningar och allmän plats, ansvars- och kostnadsfrågor för fastighetsbildningsåtgärder, anläggande och bekostande av allmänna anläggningar, ansvar för ombyggnationer av befintliga anläggningar samt övriga åtaganden som berör planens genomförande.

Ett plankostnadsavtal som reglerar kostnaderna för kommunens planarbete har tecknats mellan Sigtuna kommun och exploatör.

Ett högkapacitetsräcke ska uppföras mellan väg 263 och planområdet som är dimensionerat för avkörning av tungt fordon, 30 ton. Placering och ritningar ska godkännas av Trafikverket. Kommunen tillser att finansiering av åtgärden sker. Kommunen avser att kontakta Trafikverket för tecknande av avtal innan detaljplanen vinner laga kraft.

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

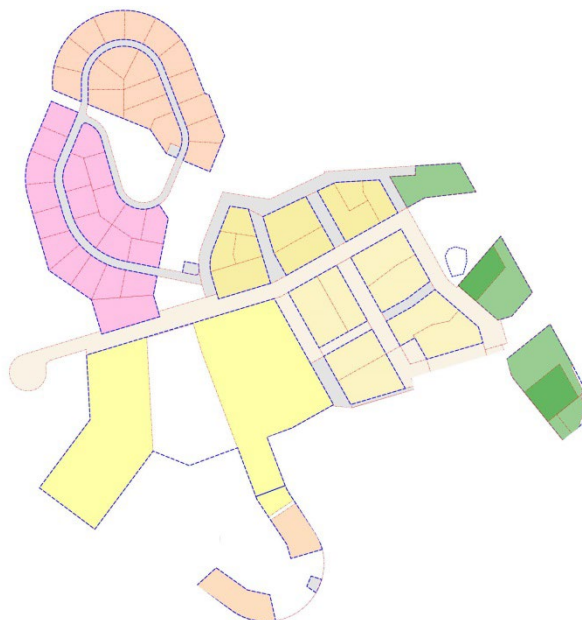
Marken i området ägs av Sigtuna stadsägar exploaterings AB. Exploateringsbolaget är bildat mellan Bonava Sverige AB och AB SigtunaHem, för att arbeta med utvecklingen av den mark som ska exploateras inom planområdet.

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för detaljplanens genomförande.

Den mark som är allmän platsmark enligt detaljplanen kommer genom fastighetsreglering att utan ersättning överlåtas till Sigtuna kommun som är huvudman för allmän plats. Denna åtgärd initieras av Sigtuna kommun och bekostas av exploatör.

Allmänna VA-ledningar inom kvartersmark ska säkerställas SIVAB med ledningsrätt eller annan lämplig fastighetsbildningsåtgärd utförd av lantmäteriet. Ledningarna



säkerställs i detaljplanen genom u-områden. Detta gäller också värme- och elledningar. SIVAB bekostar och ansöker om ledningsrätter eller motsvarande för vatten- och avlopp, exploatören kräver ingen ersättning för ledningsrätt.

Alla övriga fastighetsbildningsåtgärder som krävs för planens genomförande, exempelvis avstyckningar och inrättande av gemensamhetsanläggningar, bekostas och initieras av exploatör. Åtgärderna och kostnaderna regleras i exploateringsavtalet. Ansökan ska ställas till Lantmäteriet.

Inom detaljplanelagt område kommer kvartersmarken att styckas av och bebyggas etappvis. Kvarteren kommer att säljas vidare från Sigtuna stadsängar exploaterings AB till andra byggherrar. Exploatören ansöker om erforderliga förrättningar hos Lantmäteriet. En fastighetsrättslig konsekvens är med andra ord att exploatörens markinnehav kommer att minska successivt varefter att området bebyggs och avyttras.

Det ska bildas gemensamhetsanläggningar som innefattar exempelvis dagvattenhantering, gator, gångpassage, parkeringsytor och renhållning. Skötselansvar för gemensamhetsanläggningar åvilar de samfällighetsföreningar som bildas. De fastigheter som berörs ska anslutas till gemensamhetsanläggningarna, detta prövas i enlighet med anläggningslagen.

SIVAB ansöker till Lantmäteriet om ledningsrätter och servitut för sina ledningar, kostnader regleras enligt exploateringsavtal.

Detaljplanen möjliggör för nya utfartsvägar, för angränsande fastighetsägare i norr. Fastigheterna bör således ingå i gemensamhetsanläggningen.

Ekonomiska frågor

Ekonomi

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Exploatören ska stå för kostnaderna vid framtagandet av detaljplanen. Detta regleras i planavtal som tecknats mellan parterna.

Exploatören ska stå för kostnader för alla anläggningar, såväl på kvartersmark som på allmän platsmark, till följd av exploateringen. Detta inkluderar kostnader för gator, GC-tunnel, torg och parker med mera. Detta regleras genom exploateringsavtal som tecknas mellan kommunen och exploatören innan detaljplanens antagande. SIVAB står för kostnaden av alla allmänna Va-anläggningar.

Sigtuna kommun kommer att bli huvudman för allmänna anläggningar, så som gator och parker inom området. Detta innebär att kommunen ansvarar att dessa allmänna anläggningar byggs ut till kommunal standard. Huvudmannaskapet kommer även att påverka kommunens driftbudget. En driftkalkyl ska upprättas som närmare belyser kostnader för skötsel av parkområden och snöröjning.

Kostnader för anslutning till det kommunala vatten- och avloppsnätet regleras enligt vid alla tillfällen gällande VA-taxa.

Inlösen, ersättning

Väg 263 är belägen på fastigheten Venngarn 1:1. Överenskommelse ska träffas med Trafikverket och kommunen angående föreslagen GC-tunnel. Kommunen kommer att

lösa rätt till marken och kommer även vara ansvarig för anläggningens utbyggnad, underhåll och drift.

Mark för allmän plats kommer att överlåtas från exploatören till kommunen. Ingen ersättning ska utgå för detta. Detta kommer närmare att regleras i exploateringsavtal.

Inrättande av gemensamhetsanläggning kan aktualisera frågan om ersättning för upplåtet utrymme, i exploateringsavtalet tydliggörs att exploatören ansvarar för inrättandet av gemensamhetsanläggningarna. I förrättningarna hanteras frågor som är av betydelse för gemensamhetsanläggningen, till exempel intrångsersättning.

Före genomförandetidens utgång, det vill säga både innan genomförande tiden börjar gälla och under genomförandetiden, får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Om en detaljplan ändras eller upphävs under genomförandetiden ska ersättning betalas av kommunen för de ekonomiska skador som uppkommer för fastighetsägarna inom planområdet. Del av detaljplan för Sigtuna stadsängar etapp 1 föreslås ersättas genom föreliggande detaljplan innan genomförandetiden har gått ut. Kommunen anser att ändringen behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, som inte har kunnat förutses vid planläggningen. Kommunen är överens med berörd fastighetsägare beträffande ändringen.

Tekniska frågor

Med hänsyn till att anläggningar/byggnader föreslås nära väg 263 ska samråd ske med Trafikverket, med avseende på bland annat geoteknik och dagvattenhantering, i samband med detaljprojektering och genomförande.

Tekniska utredningar

De tekniska utredningar som har genomförts under planprocessen är beskrivna inledningsvis i planbeskrivningen under övriga handlingar.

Ytterligare geotekniska undersökningar ska göras i projekteringsskedet för att undersöka lerans sättningsegenskaper inför grundläggning av byggnader på lerområden eller i randzoner mellan lerområden och fastmark.

Skyddsåtgärder för risk

Exploator bekostar och ansvarar för att skyddsåtgärder för risk längs väg 263 i enlighet med planbestämmelserna vidtas. Vägghållaren ansvarar för drift och underhåll av vägutrustning. Avtal avseende dessa skyddsåtgärder ska tecknas med Trafikverket.

Dagvattenanläggningar

Dagvattenanläggningar ska utföras enligt den dagvattenutredning som tagits fram för planområdet. VA-huvudmannen avleder dagvatten i den allmänna VA-anläggningen. Fastighetsägaren (både på allmän plats och kvartersmark) ansvarar för avvattningen av dagvatten.

Exploator ska tillse att utbyggnad och inrättande av nödvändiga gemensamhetsanläggningar sker. Exploator bekostar drift och underhåll av dessa områden till dess att gemensamhetsanläggningar har inrättats genom beslut som har vunnit laga kraft och samfällighetsföreningar har bildats.

Ansvar för det dike med växtbädd, raingarden, som planeras på kvartersmark kommer att åvila den samfällighet som får ansvar för den aktuella gatan.

Kostnadsfördelningen och ansvarsfrågor mellan SIVAB och exploatör vad gäller utförandet av anläggningar ska regleras i exploateringsavtal. Bland annat ska följande utföras:

- Magasin för fördröjning inom kvartersmark, på parkeringsytor och tomtmark samt på allmän platsmark för avvattning av gator.
- Öppna dagvattenlösningar och kulverteringar i utpekade gaturum.
- Dike med växtbädd för avledning och fördröjning av dagvatten, Rain garden eller motsvarande anläggning med samma funktion för rening och samma estetiska kvalitet.
- Dagvattenanläggning i områdets nordvästra del.
- Skötselplan för dagvattenanläggningarna ska tas fram

Länshållningsvatten under byggtiden

Dagvatten från byggarbetsplatser innehåller vanligen föroreningar. För att minska riskerna på ytvattnet från Länshållningsvatten/byggdagvatten ska rening ske vid respektive byggområde för att sedan avledas till närmaste dagvattenrecipient. Byggföretagen är skyldiga att följa miljöbalken och måste ta hand om länshållningsvattnet så att inte närliggande diken och grundvatten påverkas negativt.

Exploatören ansvarar i enlighet med avtal att ”Käppalaförbundets riktlinjer för länshållningsvatten” tillämpas.

Belysning

Armaturer ska inte utföras i omålad zink eller i kopparmaterial.

Dokumentation och kontroll

Dagvattenanläggningar är anmälningspliktiga och Miljö- och hälsoskyddskontoret svarar för tillsyn.

Administrativa frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden är den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Som huvudregel får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under genomförandetiden. Om planen ersätts med en ny, ändras eller upphävs under genomförandetiden har fastighetsägarna rätt till ersättning av kommunen för den skada de lider. Om kommunen inte ändrar eller upphäver planen fortsätter den att gälla. Genomförandetiden för denna detaljplan är 10 år och startar då detaljplanen vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen är upprättad av Stadsbyggnadskontoret i samverkan med Sigtuna stadsängar Exploaterings AB och Fojab arkitekter.

Märsta 2018-10-29

Andreas Thoor
Planchef

Beatrice Hedquist
Planarkitekt

Johan Sandström
Mark- och exploateringsingenjör



Detaljplan för

Sigtuna stadsängar etapp 2

omfattande del av fastigheterna Ragvaldsbo
1:190 och Venngarn 1:1 i Sigtuna stad, Sigtuna
kommun, Stockholms län

Antagandehandling

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

GRANSKNINGSFÖRFARANDE

Detaljplanen har varit utsänd för granskning enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (2010:900) under remisstiden 7 mars till och med 7 april 2018. Handlingarna har under denna tid funnits uppsatta i kommunhusets entréhall Södergatan 20 i Märsta, samt på Märsta bibliotek under ordinarie öppettider. Planhandlingarna visas även på www.sigtuna.se/detaljplanering.

INKOMNA YTTRANDEN

Skriftliga yttranden har t under granskningstiden inkommit enligt nedan:

	Yttrande utan erinran	Yttrande med synpunkter	Sakägare enligt fastighetsägarförteckning	Synpunkter som ej tillgodosetts
1. Länsstyrelsen		X		
2. Naturskyddsföreningen Sigtunabygden – Sent inkommen		X		
3. Hyresgästföreningen i Sigtuna	X			
4. Brandkåren Attunda		X	X	
5. Trafikförvaltningen SLL		X		X
6. AB Fortum Värme (Exergi)	X			
7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden		X		X
8. Sigtuna vatten och renhållning		X		
9. Norrvatten	X			
10. Lantmäterimyndigheten		X		X
11. FTI		X		X
12. Trafikverket		X		
13. Luftfartsverket	X			
14. Försvarsmakten	X			
15. E.ON		X		
16. Trafikgruppen		X		X
17. Privatperson H306		X		X
18. Privatperson H308, Privatperson H309 och Privatperson H314		X	X	

SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDE MED SYNPUNKTER

Inkomna yttranden kan läsas i sin helhet på Stadsbyggnadskontoret.

1. Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen, med stöd av 11 kap. 11 § PBL, under förutsättning att nedanstående synpunkter avseende översvämning beaktas.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Översvämning

- 1.1 Kommunen har i planbeskrivningen tagit upp att höjdsättning av byggnader och gator är viktigt för att undvika översvämningar, dessa regleringar saknas i plankartan. Länsstyrelsen gör bedömningen att kommunen ska ta fram plushöjder för byggnadernas grundläggningsnivå i plankartan. Kommunen ska höjdsätta marken i plankartan, så att byggnader och anläggningar inte riskeras att översvämmas eller att vatten ansamlas vid extrem nederbörds mängd som exempelvis 50 – 100 års regn.

Övrigt

- 1.2 Berörd ytvattenförekomst anges vara Mälaren-Skarven. Uppgifterna i dagvattenutredningarna och planbeskrivningen om Skarven stämmer inte längre med uppgifterna i VISS, beroende på att Skarven numera är en egen vattenförekomst med beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN), sedan december 2016. Det är bra att även fisk- och musselvattenförordningen nämns.

Kommentar

- 1.1 *I anslutning till lågpunktsområdena redovisade i dagvattenutredningen har kommunen reglerat byggnadstekniken genom bestämmelsen: Byggnad ska utföras så att naturligt översvämmande vatten upp till nivån +X,X meter över nollplanet inte skadar byggnadens konstruktion.*

Enligt framtagna dagvattenutredning riskerar inte övrig byggnation översvämmas vid kraftig nederbörd om föreslagen höjdsättning av gata i detaljplanen efterföljs.

- 1.2 *Planbeskrivningen revideras angående berörd vattenförekomst. Framtagna dagvattenutredningar har tagit ändringen av berörd vattenförekomst i beaktande.*

2. Naturskyddsföreningen

Utöver vad som framförts i en tidigare fas i ärendet har Naturskyddsföreningen i Sigtunabygden inga synpunkter på rubr. detaljplan.

- 2.1** Den stora hotbilden i sammanhanget är - som tidigare påtalats - de effekter på kollektivtrafik och trafik tillskottet av bostäder får för Sigtuna stad och väg 263. Vi förutsätter att detta arbete i samverkan mellan berörda parter redan påbörjats

Kommentar

- 2.1 Kommunen har en kontinuerlig dialog med berörda parter beträffande väg 263. Synpunkterna noteras.*

3. Hyresgästföreningen Sigtunabygden

Yttrande utan erinran.

4. Brandkåren Attunda

Yttrandet behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser. Olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsats ska beaktas i planprocessen för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900).

Slutsats

De synpunkter som Brandkåren Attunda lyfte i tidigare remissvar har nu tagits hänsyn till i aktuell planutformning.

- 4.1** De påkörningsskydd som nämns i planbeskrivningen står inte med som planbestämmelser. Brandkåren Attunda undrar om krav på påkörningsskydd är något som kan införas i planbestämmelserna.

Kommentar

- 4.1 I plankartan finns bestämmelsen om påkörningsskydd under rubriken `Ändrad lovplikt, lov med villkor`.*

5. Trafikförvaltningen SLL

Trafikförvaltningens synpunkter Området ligger enligt RUFSS 2010 inom övrig regional stadsbygd. I planförslaget till RUFSS 2050, som väntas tas i landstingsfullmäktige i juni 2018, ligger det aktuella området inom område markerat som primärt bebyggelseområde. Där är förhållningssättet för utveckling bl.a. att komplettera, omvandla och förtäta bebyggelsen i dessa områden, prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet samt nyttja de relativt sett bästa kollektivtrafiklägena i varje kommun för en tät bebyggelseutveckling.

- 5.1** För den infrastruktur som planeras att trafikeras med buss utgår trafikförvaltningen från att kommunen utformar gator, cirkulationsplatser m.m. enligt trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss). Detta för att möjliggöra en god framkomlighet och kunna utforma en attraktiv, effektiv och framtidssäkrad kollektivtrafik med god turtäthet. Detaljplaneförslagets 6,5 meters körbredd är för smalt och kan påverka hur området kan komma att kollektivtrafikförsörjas
- 5.2** Vidare ser trafikförvaltningen att genomgående gata finns på plats i tidigt skede då det är en förutsättning för busstrafiken samt att kontakt med trafikförvaltningen tas för att diskutera trafikeringen i området, bl.a. möjligheten att trafikera norra delen av området. Trafikförvaltningen ser fram emot att i samarbete med Sigtuna kommun arbeta för att vidareutveckla kollektivtrafiken i samverkan med kommunens bebyggelseplaner.

Kommentar

- 5.1 Gatubreddens 6,5 meter har medvetet valts för att få en mer områdesanpassad trafikstruktur. 6,5 meter anges som "mindre god standard" i RIBUS och måttet har valts, då vi tolkar det som godtagbart. Givetvis sker utrymmes Anpassning i kurvor.*
- 5.2 Utbyggnaden av allmän plats regleras i exploateringsavtalet som tecknats mellan kommunen och exploatören. I avtalet redogörs för en preliminär etapp- och skedesplan för genomförandet av detaljplanen. Den genomgående gatan ska i enlighet med avtalet genomföras i en första etapp. Sigtuna kommun avser att ha en fortsatt dialog med trafikförvaltningen angående områdets kollektivtrafikförsörjning.*

6. AB Fortum Värme (Exergi)

Yttrande utan erinran.

7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Sigtuna kommun beslutar att tillstyrka föreslagen detaljplan för Sigtuna Stadsängar etapp 2 med följande synpunkt:

- 7.1** Bestämmelse behöver införas som tillgodoser att bygglov inte ges förrän byggdagvattnet renas i dagvattendammarna i etapp 1.

Dagvatten från byggarbetsplatser innehåller vanligen föroreningar och detta kommer vara ett stort bygge som pågår en längre tid. För att minska riskerna för påverkan på ytvatten från bygget så behöver dagvatten från bygget ledas till dammarna i etapp 1. För att minimera påverkan från bygget ska inte bygglov i etapp 2 medges innan det är fysiskt möjligt att leda byggvatten till dammarna.

Kommentar

- 7.1 Det är inte förenligt i enlighet med plan- och bygglagen att införa bestämmelser om länshållningsvatten. Planbeskrivningen kompletteras beträffande hanteringen av länshållningsvatten/Byggdagvatten.*

8. Sigtuna vatten och renhållning

Generellt

- 8.1** Går det på något sätt att reglera så att infrastruktur kan anläggas innan för många byggherrar är på plats och det blir väldigt rörigt? Just nu är det så i Etapp 1 (mycket rörigt och problem med nya ledningar som tunga fordon kör över mm)

100-års regn

- 8.2** Enligt tidigare samrådsyttrande.

Vatten & avlopp

Dagvatten

- 8.3** Dagvattendammen i detaljplanen är markerad med G, d.v.s. en gemensamhetsanläggning. Det finns inga allmänna dagvattendammar.
Se även tidigare samrådsyttrande
- 8.4** Vi har inte fått ta del av någon uppdaterad dagvattenutredning. Den version av dagvattenutredning vi har är Structors dagvattenutredning daterad 2016-12-09.

Detaljplan/Planbeskrivning: Under rubriken Teknisk försörjning/Dagvatten:

- 8.5** Sista meningen under "Dagvatten": För att minska riskerna för påverkan på ytvattnet från bygget så föreslås dagvattnet från bygget ledas till dammarna i etapp 1. Lägg till: efter att rening av byggdagvatten genomgått vid respektive byggområde.
- 8.6** I genomförandebeskrivningens text om dagvattenanläggningar:

Första stycket: Förtydliga att "dagvattenanläggningen som står för den slutliga reningen nedströms, i planområdets sydvästra del ligger i etapp 1's sydvästra del inom detaljplanen för etapp 1.

Fjärde stycket bör delas upp enligt nedan så att det blir ett stycke fyra och fem. Fem med efterföljande punkter:

Stycke fyra: Kostnadsfördelningen och ansvarsfrågor mellan SIVAB och exploatör vad det gäller utförandet av anläggningar ska regleras i exploateringsavtal.

Stycke fem: Bland annat ska följande dagvattenanläggningar utföras: Därefter kommer fem punkter.

Dagvattenanläggningar

- 8.7** Sid 42. Lägg till: på allmän platsmark ansvarar inte SIVAB för rännstensbrunnar eller eventuella diken och raingardens.
- 8.8** Sid 42 de två sista meningarna behöver omformuleras på något sätt. Exploatören står för utbyggnad, samfällighet står för drift och skötsel.

Vatten- spillvatten- och dagvattensystemet

- 8.9** Det behövs en uppdatering av översiktlig projektering
Se även tidigare samrådsyttrande

Området med friliggande villor – VA

- 8.10** Blir allmänt VA i detta område. Troligen behövs en tryckstegring för dricksvatten. Behöver förprojekteras. Även avledning av spillvatten behöver förprojekteras.

Kommentar

- 8.1 *Byggsamordning, byggstyrning och en genomtänkt etapp- och skedesplanering är av stor vikt för ett lyckat genomförande. En preliminär etapp- och skedesplan biläggs exploateringsavtalet som förankras mellan berörda parter. En samordnad byggprojektledning ska ske där parterna gemensamt tillser att rätt saker sker vid rätt tidpunkt.*
- 8.2 *Höjdsättningen är utformad så att en översvämning pga. 100-års regn inte påverkar fastigheter i denna detaljplan eller i lägre belägna områden utanför detaljplanen.*
- 8.3 *Plankartan har reviderats och planområdet omfattas numera av allmänna dagvattenanläggningar. Planbeskrivningen kompletteras beträffande ansvarsfördelningen.*
- 8.4 *I samrådsskedet önskades en uppdatering av underliggande dagvattenutredningen daterad 2015-01-09. Nu gällande dagvattenutredningen är daterat 2016-12-09.*
- 8.5 *Planbeskrivningen revideras utifrån inkommen synpunkt.*
- 8.6 *Planbeskrivningen revideras utifrån inkommen synpunkt.*
- 8.7 *Planbeskrivningen revideras utifrån inkommen synpunkt.*
- 8.8 *Planbeskrivningen revideras med ett förtydligande beträffande ansvarsfördelningen.*
- 8.9 *Kommunen och det kommunala VA-bolaget har efter dialog kommit överens om att vidare projektering inte är nödvändigt i detta skede.*
- 8.10 *Kommunen och det kommunala VA-bolaget har efter dialog kommit överens om att vidare projektering inte är nödvändigt i detta skede.*

9. Norrvatten

Yttrande utan erinran.

10. Lantmäterimyndigheten

Planfrågor som berör Lantmäteriets kommande arbete

Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att planen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen bilda och ändra fastigheter och inrätta ev gemensamhetsanläggningar, skapa servitut, ledningsrätter mm.

Delar av planen som måste förbättras

Grundkarta

- 10.1** Gatubeteckningen för Uppsalavägen finns inte på grundkartan.

Plankarta och bestämmelser

- 10.2** I den norra delen av planförslagets område har ett relativt stort område lagts ut som g_1 , d.v.s. mark som ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för väg. Området som reserverats för gemensamhetsanläggning för väg betjänar inte enbart ett fåtal fastigheter, utan utgör en väg som leder bl.a. till detaljplanens naturområden. Åtminstone ett av detaljplanens naturområden kommer inte att kunna nås av de som inte är fastighetsägare i området med mindre än att gemensamhetsanläggningens väg används. I ett sådant fall

kan det övervägas om vägen inte bör utgöra allmän plats. I vart fall bör det motiveras tydligt i planhandlingarna varför vägen ska vara enskild (gemensamhetsanläggning) istället för allmän (allmän platsgata).

- 10.3** Bestämmelserna u som anger reservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, g_1 och g_2 som anger reservat för gemensamhetsanläggningar för väg respektive dagvatten, samt a_1 och a_2 som reglerar plikten för marklov utgör s.k. administrativa bestämmelser. Administrativa bestämmelser avgränsas av plangräns, användningsgräns eller administrativ gräns. Egenskapsgräns avgränsar således inte administrativa bestämmelser.
- 10.4** Under rubriken ”Placering, utformning och utförande”, underrubrik ”Placering”, regleras avstånd mellan byggnad och fastighetsgräns mot gator. I vissa fall anges att avståndet mellan bebyggelsen och fastighetsgräns mot gatan ska vara ”i huvudsak [...] 0,75 m” respektive ”i huvudsak [...] minst 1,5 meter” respektive ”i huvudsak [...] 1,5 meter”. Dessa planbestämmelser är inte tydliga, eftersom det inte entydigt framgår vad som avses med ”i huvudsak” (jfr 4 kap. 32 § PBL som föreskriver att detaljplanebestämmelserna ska vara tydliga).
- 10.5** Bestämmelsen v_1 anger att ”våningsantalet ska variera till 40 % av fasadlängden mot gata inom fastigheten.” Det är inte helt tydligt vad som krävs för att bestämmelsen ska vara uppfylld.

Plan- och genomförandebeskrivning

- 10.6** Inrättande av gemensamhetsanläggning kan aktualisera frågan om ersättning för upplåtet utrymme, vilket inte beskrivs närmare i planbeskrivningen.

Delar av planen som bör förbättras

Grundkarta

Inga synpunkter.

Plankarta och bestämmelser

Inga synpunkter.

Plan- och genomförandebeskrivning

- 10.7** Enligt planbeskrivningen, s. 41, ska ”Alla berörda fastigheter [...] ingå i de gemensamhetsanläggningar som krävs för exempelvis dagvattenhantering, gator, gångpassage, parkeringsytor och renhållning”. Eftersom det inte finns några bindande bestämmelser om vilka gemensamhetsanläggningar som ska bildas enligt 4 kap. 18 § *andra stycket* PBL, måste samtliga villkor i anläggningslagen prövas när gemensamhetsanläggningar ska bildas. För att en fastighet ska kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning mot fastighetsägarens vilja krävs att det är av väsentlig betydelse för fastigheten (5 § anläggningslagen). Detta villkor, och övriga villkor i anläggningslagen, måste prövas för att kunna avgöra vilka fastigheter som kan anslutas till de olika gemensamhetsanläggningarna om berörda fastighetsägare inte är överens.
- 10.8** Med anledning av att fastighetsägarna ska ingå i gemensamhetsanläggningarna för gator m.m. bör det förtydligas att kostnaderna för drift av anläggningarna kommer att belasta fastighetsägarna inom planområdet.

Övrigt

10.9 Lantmäteriet har inte tagit ställning till innehållet i fastighetsförteckningen.

Kommentar

10.1 Grundkartan har kompletteras med gatubeteckning för Uppsalavägen.

10.2 Planbeskrivningen kompletteras med en motivering till valet av enskild gata istället för allmän gata.

10.3 Det nu gällande allmänna rådet beträffande gränshierarki är ett förtydligande av förhållandet mellan de olika gränserna och de planbestämmelser som de avgränsar. Det allmänna rådet anger att egenskapsgränser och administrativa gränser är oberoende av varandra och kan korsas utan att det får någon inverkan på de bestämmelser de reglerar. Tidigare har egenskapsgränsen i stor utsträckning brukats även för administrativa bestämmelser.

Vid framtagandet av detaljplaner ska lagen och de allmänna råden som gäller när planen påbörjas tillämpas. Föreliggande detaljplan har således utgått från tidigare lagstiftning och allmänna råd.

10.4 Planbestämmelsen har reviderats utifrån tydlighetskravet.

10.5 Kommunen anser att föreslagen formulering uppfyller tydlighetskravet och är förenlig med detaljplanens syfte.

10.6 Kommunen kompletterar planbeskrivningen angående ersättning för upplåtet utrymme.

10.7 Kommunen har reviderat planbeskrivningen angående inrättande av gemensamhetsanläggningar.

10.8 Planbeskrivningen kompletteras med texten: 'Skötselansvar och kostnader för drift av gemensamhetsanläggningar åvilar de samfällighetsföreningar som bildas'.

11.FTI

11.1 FTI föreslår att man i detaljplanen tar med ytor för publik källsortering av förpackningar och tidningar. I detaljplanen som skickats på remiss nämns att avfallshantering ska ske utomhus, via underjordsbehållare för rest- och matavfall. Det innebär att fastighetsägare med största sannolikhet inte tar höjd för källsortering i fastigheterna och det ökar behovet av publik källsortering. Miljö kvalitetsmålet i Sverige för God bebyggd miljö omfattar bl a bra avfallshantering – inkl källsortering av förpackningar och tidningar m.m. Genom att ta med sådan yta i detaljplanen säkras möjligheten att få tillgänglig och god service till många invånare.

Kommentar

11.1 Kommunen har tillsammans med det kommunala VA-bolaget gjort bedömningen att den återvinningsstation som planeras i detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1 kan försörja hela områdets behov av publik källsortering.

12. Trafikverket

Trafikverket Region Stockholm har mottagit ovanstående detaljplan i samrådskede och yttrar sig i egenskap som ansvarig för trafikövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet i regionen.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för stadsutveckling inom Sigtuna Stadsängar, där etapp 2 innefattar ca 250 nya bostäder, skolverksamhet och parkering.

Området påverkas av riksintresse Arlanda flygplats inom hinderstegen start- och landningsbana 2 samt påverkar väg 263.

Trafikverkets synpunkter

Väg 263

Väg 263 är primär transportled för farligt gods och en riskutredning för detaljplanen har tagits fram för närliggande byggnader. Planerade parkeringshus placeras som närmast

- 12.1 15 m till vägen utanför vägområdet. Riskanalysen visar på att 0-30 m från vägkant behövs ett påkörningsskydd mellan väg 263 och byggnad uppföras. Detta för att minska risk för direkta skador på byggnader samt ge ett bättre skydd mot olyckor med brandfarliga vätskor eller gas. Räcket ska vara högkapacitetsräcke och dimensioneras för avkörning av tungt fordon, 30 ton, placering och ritningar ska godkännas av Trafikverket. Det är kommunens ansvar att bekosta räcke. Eftersom räcke och andra anläggningar i närhet till vägen kan påverka grundläggning av väg 263 krävs avtal för bevakning från Trafikverket. Kommunen ansvarar för att kontakta Trafikverket för tecknande av avtal innan detaljplanen vinner laga kraft.
- 12.2 Det finns inga planer på en sänkning av hastighet på väg 263, 70 km/h är det som gäller vid detta planområde.
- 12.3 Gång- och cykeltunnel är planlagd som genomfart tunnel. Ett pågående bevakningsärende (diarienummer TRV 2018/452) kring anläggning av tunneln pågår mellan Trafikverket och Kommunen. Väg 263 får inte påverkas av anläggningen och vid eventuella störningar för trafiken under byggtid ska detta samordnas med Trafikverket.

Buller

- 12.4 Trafikprognos utgår från basprognos 2040 och bullerutredning är baserad på angivna trafiksiffror. Om överskridanden av gränsvärden och eventuella krav på åtgärder uppstår på den statliga anläggningen, kan Trafikverket kräva full ersättning för de kostnader som kan uppkomma för Trafikverket. Överskridanden av gränsvärden för buller och vibrationer kan leda till en allmänt försämrad tillgänglighet både regionalt och lokalt, i form av restriktioner såsom nedsatt hastighet och begränsningar för tung trafik.

Kommentar

- 12.1 *Trafikverket och kommunen har träffat avtal för bevakning omfattande åtgärder i anslutning till väg 263 som följer av detaljplanen (inkl. räcke). Kommunen har noterat att befintligt bevakningsuppdrag endast täcker del av räcke och avser därför att*

kontakta Trafikverket innan detaljplanen vinner laga kraft för kompletterande av bevakningsuppdraget. Planbeskrivningen kompletteras.

12.2 Informationen noteras.

12.3 Kommunen för en kontinuerlig dialog med trafikverket angående denna anläggning. Det är en förutsättning för genomförandet av planen att väg 263 inte påverkas och att kommunen samråder med trafikverket angående eventuell påverkan på trafiken i genomförandeskedet.

12.4 Synpunkterna noteras.

13. Luftfartsverket

Yttrande utan erinran.

14. Försvarsmakten

Yttrande utan erinran.

15. E.ON

Yttrande utan erinran.

16. Trafikgruppen

Synpunkter på Förslag till detaljplan för Sigtuna stadsängar-etapp 2

Trafikgruppen består av ett antal resenärer som är intresserade av att förbättra trafiksituationen i Sigtuna kommun. När gruppen bildades för sju år sedan kallade vi den Kollektivtrafikgruppen. Nu intresserar vi oss för all trafik i kommunen fränsett flyg och båttrafik. Vi har under åren genomfört medborgarmöten, uppvaktat kommunen, yttrat oss över detaljplaneförslag, varit inbjudna till två möten med ansvariga inom SL och lämnat ett antal förslag till förbättringar av trafiksituationen i kommunen. Vi har också haft möjlighet att delta i flera Workshops gällande framtida ombyggnad av väg 273 ordnad av Vägverket och lämnat ett antal förslag till förbättringar. Vi har alltid blivit lyssnade på, men endast i detaljer nått resultat.

Sigtuna stadsängar har vi följt från det att planprogrammet presenterades och genom att lämna synpunkter vid möten som ordnats på detta liksom på detaljplaneförslaget till etapp 1 försökt påverka trafiksituationen. De kritiska synpunkter vi lämnat tidigare kommer till en del att upprepas här, men vi vill också lämna -delvis nya- kreativa förslag, som vi hoppas ska välkomnas av er ansvariga.

En detaljerad trafikplan bör alltid arbetas fram som en integrerad del av varje större byggprojekt. Detta är standardförfarande i många andra kommuner men tyvärr inte i Sigtuna kommun. Med dess geografiska läge blir detta extra noga, när det gäller just Sigtuna stadsängar. Här möts ett traditionellt trafiksystem och ett behov av helt nya lösningar. Vi tycker att kommunen och SL här ligger på efterkälken och att det gäller att komma ifatt byggandet så fort som möjligt.

Busslinje 579 mellan Bålsta och Arlanda verkar betraktas som en tänkbar lösning på resandet mellan Sigtuna stadsängar och Märsta. Men den bussen angör inte Märsta station, som de flesta arbetspendlare har som mål för sin bussresa. Dessutom har det ansetts ta för lång tid att trafikera Venngarn med dess ökade bebyggelse. Man vill inte fördröja resan till Arlanda. Hur har man då tänkt sig att bussen ska hinna ner och serva den nya stadsdelen? Finns nya idéer borde de ha presenterats oss i detta detaljplaneförslag. Linje 575 passerar den stora infartsrondellen till Sigtuna stadsängar och måste kunna användas som ett bättre men inte helt tillfredsställande alternativ. Ett nytt förslag från företaget Sisufus vid Wenngarn att köra elbusslinje Venngarn-Sigtuna busstation-Märsta station-Arlanda är intressant. Vore det inte möjligt att kombinera detta privata initiativ med SL:s linjer? Det är viktigt att busstrafiken upplevs av den nya befolkningen i området som attraktiv och att den börjar fungera i och med de första inflyttningarna. Sker inte det, skapas ett bilberoende, som är svårt att senare ändra.

Det måste till ett intensivt arbete för framtida lösningar om inte det nya bostadsområdet ska utvecklas till ett trafiktekniskt kaos. All busstrafik inom Sigtuna-Märstaområdet bör ingå i ett genomgripande nytänkande. Denna synpunkt tycks delas av både den tidigare majoriteten i kommunens kommunfullmäktige och den nuvarande. Vi har sedan länge presenterat ett förslag med rundtursbuss inom Sigtuna stad med direktbuss till och från Märsta station till och från varje pendeltåg. Vi ser tanken också i detaljplaneförslaget. Men tankar är till ingen nytta, om de inte leder till handling. Av det ser vi inget. Svårigheterna är bland annat att två av busslinjerna till Sigtuna också betjänar stora delar av centrala Märsta. Det bör sedan vara SL:s med sin datatekniska utrustning och inte vår uppgift att komma med en trafiktekniskt fungerande lösning som gynnar sigtunaborna men inte samtidigt drabbar märstabor.

För att undvika en svår situation, då inflyttningen börjar, vill vi komma med ett konstruktivt förslag. Vi föreslår att ett möte snarast hålls med alla de många parter som är involverade i en kommande trafiklösning. Vi föreslår därför att representanter för Sigtuna kommun, SL, Vägverket, byggföretagen och sigtunaborna så fort som möjligt träffas för att tillsammans finna bästa möjliga trafiklösningar. Vi åtar oss gärna en av rollerna, men känner inte att vi kan representera de boende utmed väg 263 exempelvis i Venngarn med de speciella förhållanden som råder utmed vägen.

Förbindelsen Sigtuna stadsängar över/under Ragvaldsboleden mot Ragvaldsbo, Brännbo och centrala staden är viktig. Olika förslag till lösning har diskuterats men planförfattarna har tydligen fastnat för ett övergångsställe i plan och inte för planskild korsning. En sådan lösning föreslås dock för förbindelsen mot Viby, golfbanan och Venngarn. Iakttar man trafiken vid högtrafik och jämför den på väg 273 och på Ragvaldsboleden är skillnaden i intensitet liten. Den senare är naturlig tillfart till Prästängarnas och Hällsbos villabebyggelse med stort biläggande och andra delar av staden liksom genväg för genomfartstrafik till Upplands-Bro, Håbo och Enköping. Därför anser vi att en planskild korsning för den gång-och cykeltrafik här är lika viktig som den under väg 273. Vid ett övergångsställe, som kommer att ligga så nära den stora rondellen, behövs bara att en enda person använder sig av detta för att en trafikstockning ska uppstå, som kan sträcka sig ända ut i rondellen. Det finns dock en-kanske befogad -rädsla att ensam gå genom en gångtunnel en mörk kväll. Om man anlägger både en tunnel och ett övergångsställe i markplan skulle det ge gående valfrihet. Kostnaderna skulle inte bli särskilt mycket högre. Säkert skulle de flesta gående och cyklister på dagen vid högtrafik på leden välja tunneln.

Kommentar

I planprogrammet och detaljplanerna för Sigtuna stadsängar har framtida möjligheter och lösningar för kollektivtrafikförsörjningen beaktats. Gatan är utformad på ett sådant sätt att bussen kan köra och angöra vid lokalgatan i området.

Hur busstrafiken inom- och i anslutning till området utformas i framtiden, samt vilka linjenummer som omfattas, är inte fastlagt och kommer att hanteras av Trafikförvaltningen SLL. Kommunen kan endast verka som förslagsställare och samrådspartner i samarbete med trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen tar de slutgiltiga besluten och är trafikhuvudman. Kommunen kommer fortsatt att samarbeta med såväl trafikförvaltningen som trafikverket och andra aktörer beträffande kollektivtrafikförsörjningen, parallellt med genomförandet av Sigtuna stadsängar.

Förbindelsen mellan Sigtuna stadsängar och Ragvaldsbo över/under Ragvaldsboleden berör inte föreliggande detaljplan. Frågan hanterades inom ramen för detaljplanen för Sigtuna stadsängar etapp 1.

Övriga förslag och synpunkter noteras.

17. Privatperson H306

Jag noterar att kommunen med detaljplan 2 för Sigtuna stadsängar fortsätter att bortse från att planera för fossilfri, effektiv och resurssnål transportförsörjningen till, från och inom Sigtuna stadsängar med totalt 600-900 bostäder.

Jag vidhåller min uppfattning att en plan för kollektivtrafiken, transporter från och till Sigtuna Stadsängar, måste integreras i detaljplanen enligt vad jag har framfört i mitt utförligt med förebilder motiverade förslag ”20.Privatperson 1, H 135” (se samrådsyttrande).

Kommunens ”svar” på mitt förslag: *”Kommunen samarbetar med Trafikförvaltningen beträffande utvecklingen av kollektivtrafiken parallellt med arbetet med Sigtuna stadsängar. Informationen noteras.”*

Kommunens agerande är ytterst förvånande, i synnerhet med vad som står i kommunens av mig bifogade dokument ”Plan för Klimatsmart Sigtuna”. Föreslagen detaljplan 2 bortser helt från vad som står under avsnittet ”Klimatsmart samhällsplanering” sidan 15 och ”Klimatsmarta resor och transporter” sidan 19. Se nedan de citerade avsnitten i dokumentet.

I ”Plan för Klimatsmart Sigtuna”, beslutat av kommunfullmäktige 2018-03-22 står: Klimatsmart samhällsplanering sid 15

Syftet med samhällsplaneringen är att skapa så goda förutsättningar som möjligt för en hållbar samhällsutveckling. *Genom att aktivt och målinriktat arbete inom samhällsplaneringen kan kommunen bidra till ett hållbart samhälle som ger upphov till mindre klimatpåverkan samtidigt som det är bättre anpassat till ett förändrat klimat. Kommunen har stor rådgighet över samhällsplaneringen och kan bidra till ett mer klimatsmart samhälle i befintlig bebyggelse, vid exploatering av nya områden och utveckling av infrastruktur. En stor utmaning är att göra det samtidigt som takten i bostadsbyggandet är hög. Utvecklingen av bebyggelse, transport- och energisystem måste därför samordnas och ske strategiskt. Samhällsplaneringen ska utgå från förutsättningarna för miljöanpassade och fossilfria transporter med väl utbyggd gångcykel och kollektivtrafik. Möjlighet att ha service och aktiviteter i närheten reducerar behovet av transporter.*

En viktig planeringsfråga för kommunen är att påverka resorna innan de sker, både genom fysiska åtgärder och genom att bearbeta attityder och framhålla mer hållbara resvanor.

Klimatsmarta resor och transporter, sidan 19

Resor och transporter står för närmare 80 procent av de växthusgasutsläpp som sker inom Sigtuna kommuns gränser. Transportsektorn är nyckeln till en omställning mot ett klimatsmart Sigtuna. Det pågår ett arbete med att ta fram en ny trafikstrategi för Sigtuna kommun. De strategiska inriktningarna nedan kommer konkretiseras mer i arbetet med trafikstrategin.

Strategisk inriktning

För att nå ner till de transportrelaterade utsläppsnivåer som behövs för att klara 1,5-gradersmålet på nationell nivå pekar (SOU 2016:47 Miljömålsberedningen – En klimat och luftvårdsstrategi för Sverige) ut att det behövs insatser inom framför allt tre åtgärdsområden. Områdena är också centrala för att nå fossilfrihet från transporter inom Sigtuna kommun:

- 1) transporteffektivt samhälle*
- 2) energieffektivare fordon*
- 3) förnybara drivmedel.*

Kommentar

Kommunen verkar i sin samhällsplanering för hållbara resvanor. I kommunens översiktsplan har Sigtuna stadsängar identifierats som ett område där en bebyggelseutveckling kan nyttja befintlig infrastruktur och service på ett effektivt sätt. Samtidigt som ny bebyggelse också kan skapa underlag för mer och bättre service nära. Inom området har säkra och gena gång- och cykelstråk beaktats i planeringen. Det finns även utrymme för ett nytt cykelstråk längs med väg 263 och kommunen arbetar aktivt för att Trafikverket skall prioritera den åtgärden, som ligger inom ramen för den regionala cykelplaneringen i länet. Möjligheten att kollektivtrafikförsörja området beaktats och gatorna utformas på ett sådant sätt att bussen kan trafikera och angöra vid lokalgatan i området.

Kommunen främjar mobilitetsåtgärder i bygglovsprövningen.

När det gäller dragningen av busslinjerna kan kommunen vara initiativtagare och t.ex föreslå nya eller förändrade busslinjestäckningar gentemot eller i samarbete med trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting är trafikhuvudman och ansvarar för kollektivtrafiken samt fattar de slutgiltiga besluten. Kommunen har ett fortsatt samarbete med trafikförvaltningen och eventuella andra trafikaktörer och intressenter beträffande kollektivtrafikförsörjningen parallellt med genomförandet av Sigtuna stadsängar. Kommunen medverkar inte i beslut om fordonstyper eller alternativa drivmedel.

Övriga synpunkter noteras.

18. Privatperson H308, Privatperson H309 och Privatperson H314

Följande synpunkter bör beaktas och förtydligas i planen.

- 18.1 VA skall erbjudas och placeras vid Tomtgräns till alla tre fastigheter i området.
- 18.2 Den elledning som idag är luftburen och går i tomtgräns och över till området för Sigtuna stadsängar måste grävas ned då den kommer att influera de nya tomterna och garage som planeras.
- 18.3 Då infartsvägen till våra fastigheter stängs av så måste tre nya infarter planeras, en till varje fastighet. Den kvarvarande vägen skall då fyllas igen och planeras till tomtgräns.
- 18.4 Det är av största vikt att trafiken planeras så att trafiken till skolan inte åker Winters väg för att hämta och lämna, tex att vägen har en utformning så trafiken tar den tänkta vägen vid skolan istället.

Kommentar

- 18.1 *Det allmänna VA-nätet ska byggas ut och förbindelsepunkter kommer erbjudas till de tre fastigheterna som gränsar till den norra detaljplanegränsen.*
- 18.2 *Bygglov för garaget är villkorat att befintlig luftledning flyttas.*
- 18.3 *Detaljplanen möjliggör nya anslutningar mot angränsande fastigheter. Kommunen förbinder Exploatören i exploateringsavtal att ansvara för att den gamla utfartsvägen återställs/avvecklas och att ny angöring/anslutning till v 263 ska kunna ske genom planområdet.*
- 18.4 *Detaljplanen möjliggör och reserverar en yta som ska vara tillgänglig för en gemensamhetsanläggning för gata. Utformningen regleras inte i detaljplanen. Samfällighetsföreningen som eventuellt kommer bildas för gemensamhetsanläggningen har viss rätt att reglera trafiken på de gator som de förvaltar. De kan även ansöka till kommunen om lokala trafikföreskrifter.*

STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Utöver ovan nämnda synpunkter och kommentarer som innebär någon typ av ändring kommer mindre redaktionella ändringar i detaljplanen göras.

Planområdet har utvidgats något efter granskningsskedet. Detta har gjorts för att säkerställa dagvattenhanteringen i området. Av samma anledning har området som tidigare reglerades som en gemensamhetsanläggning för dagvatten getts användningen allmänplats Natur (våtmark) respektive Teknisk anläggning (dagvattendamm).

Planbeskrivningen och plankartan har reviderats med hänsyn till riskutredningen.

Det är kontorets bedömning att planförslaget kan gå vidare i planprocessen till beslut om godkännande av Bygg- och trafiknämnden inför antagande i Kommunfullmäktige.

SYNPUNKTER SOM EJ TILLGODOSETTS UNDER PLANPROCESSEN

Trafikförvaltningens synpunkter om 6,5 meters körbredd.

Miljö- och hälsoskyddskontorets synpunkt om att en bestämmelse behöver införas som tillgodoser att bygglov inte ges förrän byggdagvattnet renas i dagvattendammarna i etapp 1.

Lantmäteriets synpunkt om gränshierarki och revidering av bestämmelsen
”våningsantalet ska variera till 40 % av fasadlängden mot gata inom fastigheten”.

FTI synpunkt om yta för avfallshantering.

Trafikgruppens synpunkter beträffande framtagande av en trafikplan och förbindelsen
Sigtuna stadsängar över/under Ragvaldsboleden.

Privatperson H306 önskemål om en plan för kollektivtrafiken.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen är upprättad av stadsbyggnadskontoret.

Märsta 2018-10-29

Andreas Thoor
Planchef

Beatrice Hedquist
Planarkitekt

Johan Sandström
Mark- och exploateringsingenjör