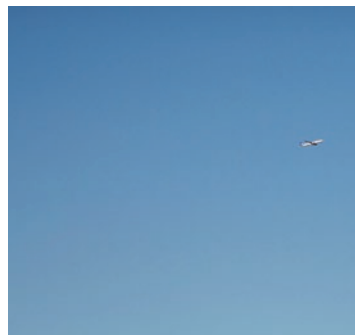


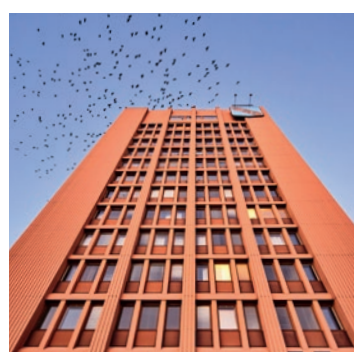
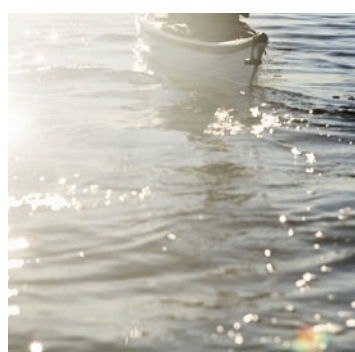
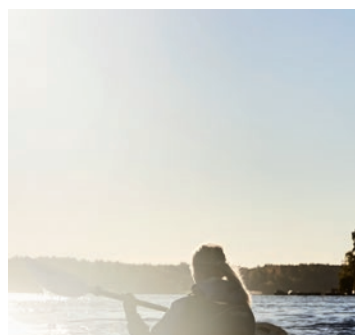
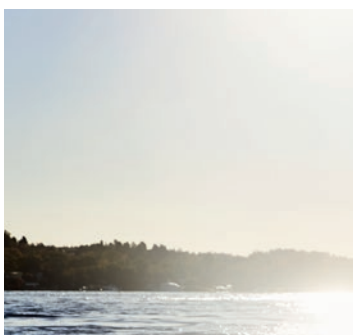


ÖVERSIKTS- PLAN 2018

SOLLENTUNA KOMMUN



Översiktsplanen talar om hur vår bebyggelse och mark- och vattenanvändning bör utvecklas på lång sikt och är ett viktigt verktyg i vårt arbete för en hållbar utveckling.



INNEHÅLL

INLEDNING	5
Vad är en översiktsplan	5
Översiktsplanens tidsplan	5
Historia till nutid	7
Omvärld och framtid	8
Sollentuna i världen och storstaden	8
Stockholmsregionens utveckling och regionplanen	9
Befolkningsutveckling i Sollentuna	9
Vision och övergripande mål	11
Internationella mål om hållbar utveckling	11
Nationella mål	11
Sollentunas långsiktiga vision	12
Två övergripande mål	12
Miljöpolicy och klimatpolicy	12
MÅL FÖR STADSUTVECKLINGEN	13
Allmänna intressen och riksintressen	13
Attraktiv bebyggelse	13
Hållbart, vackert och funktionellt	13
Kvarter, gator och platser	14
Landmärken och höga hus	14
Tryggt och socialt hållbart	14
Långsiktig bostadsförsörjning	17
Levande kommundelscentrum	18
Kulturmiljöer	18
Mindre buller och mer tysta områden	20
Effektiv energianvändning	23
Cirkulär resurs- och avfallshantering	23
Plats för återbruk och återvinning	23
Återvinning integrerad i bebyggelsen	23
Hänsyn till förorenad mark	24
Ren luft	26
Avstånd till djurhållning	26
Minskad strålning	27
Plats för näringsliv	28
Tillväxt i verksamhetsområden	28
Verksamheter i tät bebyggelse	29
Urbana handelsplatser	31
Närhet till skola och fritid	31
Behovet av samhällsservice	31
Utbud av skolor och förskolor	31

Tillgängliga vård- och omsorgsboenden	32
Idrottsplatser och nära spontanidrott.....	32
Platser för kultur, kunskap och kreativitet.....	32
Effektivt transportsystem.....	35
Transporter en stadsbyggnadsfråga.....	35
Levande gator och nya stadsgator.....	36
Gångtrafiken har högst prioritet.....	37
Ett gent och tryggt cykelnät.....	39
Turtät nära kollektivtrafik.....	41
Spårstationer med god tillgänglighet.....	43
Plats för Ostkustbanan.....	43
Transporter till och från Väsjön.....	43
Ett kapacitetsstarkt vägnät.....	44
Smart parkering.....	44
Skydd mot farligt gods.....	46
Riskavstånd.....	46
Framtidens drivmedelstationer.....	47
Kraftledningar och infrastruktur under mark.....	47
Urban grönstruktur	49
Ekosystemtjänster som del i bebyggelsen.....	49
Biologisk mångfald.....	49
Odling.....	50
Rekreation och lek.....	50
Luft- och vattenreglering.....	51
Lokala parker och nära natur.....	52
Gröna torg, gator och byggnader.....	52
Gröna kilar och stora naturområden.....	53
Skyddade naturreservat.....	53
Östra Järvafältets naturreservat.....	54
Rösjöskogens naturreservat.....	54
Södra Törnskogens naturreservat.....	54
Tegelhagsskogens naturreservat.....	54
Naturentréer, naturstråk och motionsspår.....	56
Stränder, strandpromenader och strandskydd.....	56
God vattenhantering	57
Anpassning till ett nytt klimat.....	57
Friskt ytvatten.....	58
Attraktiva bad- och båtplatser.....	59
Lokal hantering och rening av dagvatten.....	59
Skyddat och rent grundvatten.....	60
Ansvar för vatten och avlopp.....	61
Systematiskt vattenvårdsarbete.....	61

STRATEGIER OCH RIKTLINJER	63
1. Förtäta i kollektivtrafiknära lägen och lokala centrum	63
2. Koppla ihop kommundelar och utveckla stadsgator	63
3. Utveckla lokala parker, naturentréer och ekosystemtjänster.....	64
4. Stärk kollektivtrafiken och planera för linbana.....	65
5. Förvalta villastaden, vatten och naturområden.....	65
PLANKARTA	66
UTVECKLINGSOMRÅDEN	67
Tureberg	68
Södra Häggvik och Turebergs allé.....	69
Häggvik.....	69
Edsberg och Väsjön.....	70
Rotebro.....	72
Norrviken.....	74
Helenelund.....	76
Sjöberg.....	78
Viby.....	78
Kappetorp.....	78
GENOMFÖRANDE	80
Markpolitik och markanvisningar	80
Kommunens markpolitik.....	80
Markanvisningspolicy.....	80
Markanvisningstävlingar och markförsäljningstävlingar	80
Mark ägd av kommunen.....	81
Övriga styrdokument	81
Riksintressen	82
Mellankommunala intressen	83
Område vid Stäketvägen, Kappetorp	83
Älvsundadalen, Upplands Väsby	83
Hagbylund, Upplands Väsby	83
Tvärspårväg norr, Stockholm m.fl. kommuner.....	83
Pendeltåg och regionaltågstation	83
Översiktlig bedömning av miljökonsekvenser	85
Den fortsatta planeringen	85
Detaljplanering.....	85
Avstyckningsplaner.....	85
Ej planlagda områden.....	85
Underlagsmaterial.....	85

INLEDNING

Vad är en översiktsplan

En översiktsplan ska redovisa huvuddragen i mark- och vattenanvändningen och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Den är också ett underlag för dialogen mellan kommunen och dess grannar och med staten.

Kommunfullmäktige ska under varje mandatperiod besluta om översiktsplanen är aktuell eller om den behöver revideras. Sollentuna har förnyade förutsättningar, bland annat behöver kommunen möta en större befolkningsökning än vad som tidigare prognostiserats samtidigt som utmaningarna för en ekologiskt och socialt hållbar utveckling blivit allt tydligare. Därför är denna plan reviderad utifrån 2012 års plan. Många frågor är väl genomarbetade och förankrade i planerna från 1988, 1998, 2002 och 2012. De har legat till grund för 2018 års plan. Samtliga förvaltningar inom kommunen har involverats i framtagandet.

En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men har genom sin vägledande funktion för planeringen, en central roll för utvecklingen av kommunen. Översiktsplanen är omfattande och täcker in både sakfrågor – så kallade allmänna intressen – och långsiktiga målsättningar för kommunens utveckling. Denna översiktsplan redovisar de utvecklingsmöjligheter som finns i kommunen de kommande 20 åren.

ÖVERSIKTSPLANENS TIDSPLAN FRÅN BESLUT 2017 TILL ANTAGANDE 2018

- Beslut om revidering: januari 2017
- Samråd: september–oktober 2017
- Bearbetning utifrån inkomna synpunkter: november 2017
- Ställningstagande av stadsbyggnadsnämnden: november 2017
- Utställning: december 2017–januari 2018
- Bearbetning utifrån inkomna synpunkter: februari 2018
- Ställningstagande av stadsbyggnadsnämnden: mars 2018
- Antagande av kommunfullmäktige: maj 2018

Vision

Sveriges mest attraktiva kommun



Övergripande mål

Trygghet och välfärd genom livet
Hållbar och konkurrenskraftig tillväxt

Klimatpolicy
Miljöpolicy



Mål för stadsutvecklingen

inklusive riksintressen och allmänna intressen



Attraktiv bebyggelse



Plats för näringsliv



Närhet till skola och fritid



Effektivt transportsystem



Urban grönstruktur



God vattenhantering



Strategier

inklusive riktlinjer och plankarta

Förtäta i kollektivtrafknära lägen och lokala centrum

Koppla ihop kommundelar och utveckla stadsgator

Utveckla lokala parker, naturentréer och ekosystemtjänster

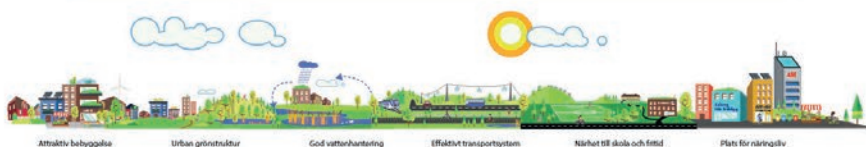
Stärk kollektivtrafiken och utred linbana

Förvalta villastaden, vatten och naturområden



Genomförande

i områdesplaner, detaljplaner och bygglov



Figur: Översiktsplan, från vision till genomförande

Historia till nutid

Sollentuna kommuns utveckling liknar utvecklingen för flera av kranskommunerna runt Stockholm. Närheten till huvudstaden och utbyggnaden av kommunikationer är viktiga faktorer som påverkat och ännu påverkar utvecklingen.

Järnvägarnas utbyggnad under andra delen av 1800-talet och under 1900-talet var en viktig förutsättning för tillkomsten av dagens Sollentuna. 1866 byggdes järnväg mellan Stockholm och Uppsala. En stor händelse i bygdens liv. Rotebro Järnvägsstation var till en början den enda stationen i Sollentuna men efter påtryckningar från invånare i andra kommundelar byggdes även stationer i Norrviken och Tureberg. 1863 genomfördes den stora kommunreformen då socknarna i Sverige delades upp i världsliga kommuner och kyrkliga församlingar. Det var då som det vi idag kallar Sollentuna kommun såg dagens ljus.

Under 1900-talets början styckades de gamla herrgårdarnas mark upp och såldes som tomter, något som satte fart på villabyggnandet. Mellan 1906 och 1910 byggdes 114 villor i det nya samhället Norrviken vilket



Utdrag ur karta över Sollentuna härad 1901–1906

ledde till att kommundelen fick en hållplats 1907. 1918 köpte AB Upplandshem Edsbergs gods ägor för att stycka och sälja som egnahemstomter. Marken vid Edsviken söder om Tureberg fick namnet Edsviken villastad och området väster om järnvägen får namnet Eriksbergs villastad. I Helenelund öppnades järnvägshållplatsen 1922 medan Häggvik fick vänta till 1932.

Vid nyåret 1943/44 tog Sollentuna steget från landskommun till köping. Vid andra världskrigets slut 1945 rådde återigen stor bostadsbrist. Bostadsbyggandet hade varit i princip obefintlig under sex år. I Sollentuna bestämde sig politikerna för att bygga flerbostadshus även om villakaraktern även i framtiden avsågs dominera. Genom stora markförvärv och bildandet av Sollentunahem kunde byggandet sätta igång i slutet av 1940-talet och i rask takt uppfördes flerbostadsbebyggelse i Häggvik, Rotsunda, Helenelund, m.fl. områden. Folkmängden var 1952 uppe i 19 616 personer. Första steget i förvandlingen från idylliska lantliga villastäder till modern förortskommun var taget och från 1950-talet och framåt byggdes allt fler radhus, flerbostadshus och kommunalscentra. Dessutom uppfördes ett antal storskaliga bostadsområden. Dessa har, likt andra exempel från det s.k. miljonprogrammet, i perioder kritiserats för att vara enformiga framförallt i sina utemiljöer. Många har även uppskattat dessa områden för genomtänkta lägenhetslösningar, barnvänlighet och trafikseparering. Flerbostadshusbebyggelsens tillskott till trots är villaområdena ännu det dominerande inslaget i Sollentunas miljö. I början av 1990-talet passerade invånarantalet 50 000.

Omvärld och framtid

Sollentuna i världen och storstaden

Det finns goda förutsättningar för att stärka regionens roll som världsstad i Europa. Stockholmsregionen är redan internationellt erkänd inom t ex medicinsk forskning, mobil- och trådbunden kommunikation, miljöteknik samt hävdar sig väl inom teknologi, innovationsförutsättningar och näringslivsstruktur. Däremot är den internationella tillgängligheten svag för att vara en huvudstadsregion och bebyggelsestrukturen är förhållandevis gles.

I en internationell kontext kan händelser och förändringar i omvärlden påverka sammanhållning och värderingar inom landets gränser. Lyckas Stockholmsregionen behålla enighet runt värderingar som tolerans och öppenhet genom en lyckad integrationspolitik, kan regionens attraktivitet öka. Om arbetskraftsförsörjningen säkras genom adekvata system för arbetskraftsinvandring och etablering samtidigt som samhället visar sig inkluderande och öppet, kan regionen bli tillräckligt attraktiv för att människor ska vilja bo och verka i Stockholmsregionen.

Storstadsregioner som Stockholm präglas av rörlighet och förändring – människor och verksamheter flyttar in och ut. Ur miljösynvinkel erbjuder den täta staden fördelar. Här finns bra förutsättningar för kollektivtrafik och energieffektivitet. Storleken och tätheten medför också nackdelar, som trängsel, buller, långa restider och höga levnadskostnader. En stor del av tillväxten och sysselsättningsökningen i regionen sker inom kunskapsintensiva företag. Innovativa företag behöver ligga i kluster i relativt tät stadsmiljö. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2050 påpekas att en alltmer digitaliserad värld kan komma att påverka vår fysiska miljö, till exempel avseende trafikfrågor och automatiserade transporter. Behovet av en uppdaterad infrastruktur är en konkret fysisk effekt av den snabba tekniska utvecklingen men flera innovationer är ännu omöjliga att överblicka. Planeringen behöver kunna vara flexibel nog att anpassa sig till snabbt ändrade förutsättningar.

Sollentuna är en integrerad del av Stockholmsregionen. Arbets- och bostadsmarknaden är intimt sammanflätad över de administrativa gränserna, biltrafikens utveckling kan bara delvis knytas till den egna utvecklingen, kollektivtrafiken har en regional huvudman, kulturutbudet är stort men bara till en liten del lokaliserat till hemkommunen och så vidare. Alla kommuner är beroende av omvärlden och det i allt större utsträckning i en globaliserad värld, i en sammanflätad storstad blir detta särskilt påtagligt. Det skapar speciella förutsättningar för kommunernas översiktsplanering och för arbetet med mål för den långsiktiga utvecklingen. Eftersom det är svårt att förutse utvecklingen för så lång tidsperiod som en översiktsplan hanterar, handlar det om att kommunen ska ha strategier som kan hantera förändringar på ett långsiktigt hållbart sätt.

Stockholmsregionens utveckling och regionplanen

Det finns i Stockholmsregionen en lång tradition av översiktlig planering på regional nivå. Sedan 1950-talet har det funnits regionala översiktsplaner. Parallellt med Sollentunas arbete med översiktsplanen har en ny regional utvecklingsplan, RUFSS 2050, ställts ut för granskning 2017. De olika planeringsnivåerna ska samverka för att på det sättet stärka regionens konkurrenskraft.

I vår översiktsplanering har Sollentuna ambitionen att ta tillvara den kunskap som RUFSS 2050 förmedlar och att koppla de regionala utvecklingsmålen till kommunens framtida utveckling för att verka för den konkreta genomförbarheten av RUFSS på kommunal nivå. På detta sätt hoppas vi att de lokala och regionala kompetenserna ska stärka varandra i planeringsarbetet och att de gemensamma planeringsresurserna används på ett effektivt sätt.

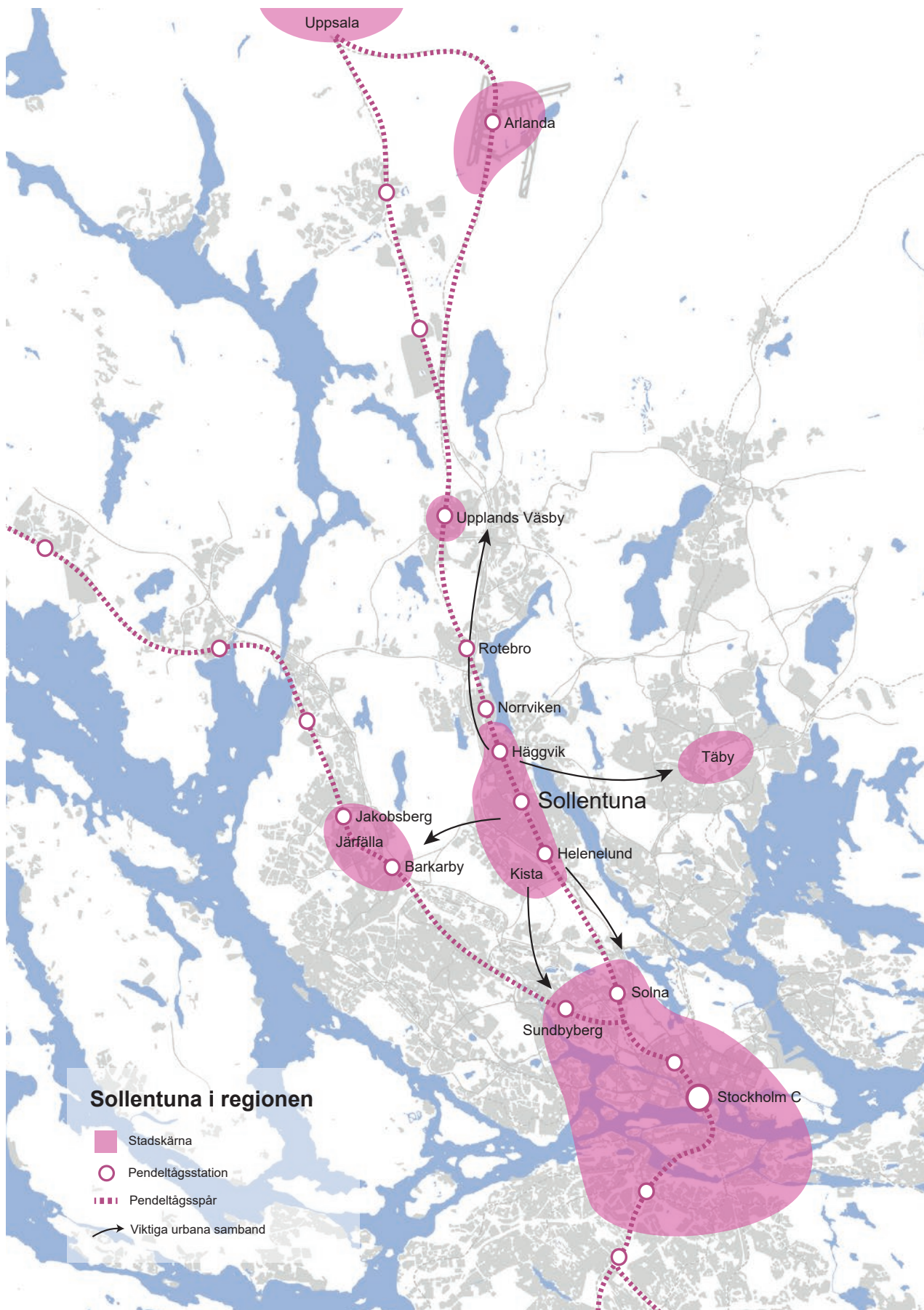
Befolkningen i länet har ökat med 400 000 personer den senaste 30-årsperioden, i genomsnitt 13 000 per år. Ett stadigt födelseöverskott medför en ung befolkning. I förslaget till RUFSS 2050 bedöms befolkningen i regionen öka från 2015 års nivå om 2 231 000 invånare med mellan 800 000 och 1 500 000 invånare fram till 2050. Arbetsmarknadsregionen växer med bättre kommunikationer och kan i framtiden komma att omfatta Uppsala, Västerås, Eskilstuna och Nyköping, vilket är önskvärt för att stärka regionens konkurrenskraft. Stockholm väntas få en gynnsam demografisk utveckling sett till andelen yrkesverksam befolkning men ändå ökar försörjningskvoten – alltså antalet barn, ungdomar och äldre per person i yrkesverksam ålder.

Den kraftiga ökningen i den regionala produktionen innebär att det kommer att finnas utrymme för såväl standardökning i form av ökad offentlig och privat konsumtion som för en hög investeringsnivå. De fasta investeringarna i regionen förväntas öka i snabb takt. Detta tyder på att de reala resurserna är tillräckliga för att den planerade utbyggnaden ska kunna genomföras. Sollentuna kommun vill växa och med sin tillväxt öka attraktivitet, trygghet och tillgänglighet för nya och befintliga Sollentunabor.

Befolkningsutveckling i Sollentuna

Kommunen gör varje år en befolkningsprognos för kommande tioårsperiod. En del i underlaget är kommunens bedömning av bostadsbyggandet. Varje mandatperiod tar kommunen även fram strategiska riktlinjer för bostadsbyggandet enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar.

Sollentunas befolkning var vid årsskiftet 2016/2017 runt 71 000. Prognoserna visar på en positiv befolkningsutveckling och vid utgången av år 2022 förväntas en befolkning om 80 000 invånare. Vid 2026 beräknas antalet invånare uppgå till 85 000. Sollentunas befolkning är redan högre än den gamla regionplanens bedömning att befolkningen först år 2030 skulle uppgå till 69–74 000. Kommunen har planberedskap och en marktillgång som kommer kunna tillgodose Sollentunas del av bostadsbyggandet i regionen. Detta har utretts bland annat i studien Ett Framtidssäkrat Sollentuna (2015).



Sollenntuna i regionen

Vision och övergripande mål

Sollentuna kommun har egna övergripande mål men tar också hänsyn till flera internationella och nationella mål.

Internationella mål om hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling etablerades i den s.k. Brundtland-rapporten 1987 och beskrivs där som ”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”. Idag är en viktig internationell utgångspunkt FN:s 17 mål för hållbar utveckling som antogs 2016 och dess mål ”Hållbara städer och samhällen”. Mål nummer 11 innebär att ”Städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra och hållbara.” UN Habitat har också tagit fram en preciserad agenda för framtidens städer – The New Urban Agenda, vilken antogs vid den internationella konferensen Habitat 3 2016.



Figur: FN:s globala mål enligt Agenda 2030

Nationella mål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål som ska nås till år 2020. Kommunerna har ett övergripande ansvar för konkretiseringen av målen på lokal nivå.

En socialt hållbar stadsutveckling har många olika tolkningar. Boverket (2010) menar att det betecknar ”en utveckling av staden mot ökad integration och minskad boendesegregation”. Stockholms stad menar, i sin rapport Skillnadernas Stockholm (2016), att en socialt hållbar utveckling innebär att samhällets resurser fördelas på ett sätt som skapar möjlighet för fler att förverkliga sina liv genom utbildning, arbete och ett boende med tillgång till önskade kvaliteter.

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det finns även flera nationella ekonomiska mål som är viktiga att beakta, dessa handlar om näringsliv, energiutvinning, resursanvändning, innovation, regional utveckling, turism och samhällsservice.

Sollentunas långsiktiga vision

Sollentuna växer och utvecklas. 2017 antog Sollentunas kommunfullmäktige visionen att bli Sveriges mest attraktiva kommun, en kommun där man vill bosätta sig, arbeta och där företag vill verka.

Två övergripande mål

Kommunen har antagit två övergripande mål för sin verksamhet.

***Trygghet och välfärd genom livet** – Sollentuna kommun vill ge alla invånare de bästa förutsättningarna i livet. Alla ska känna sig trygga och nöjda med det kommunen erbjuder och det ska finnas möjlighet att leva ett gott liv i Sollentuna utifrån varje individs behov. Kommunens invånare ska ges möjlighet att själva styra över sina val och kunna utvecklas efter egen vilja och förmåga. Servicen ska utvecklas så den är i samklang med det invånarna efterfrågar, både idag och i framtiden.*

***Hållbar och konkurrenskraftig tillväxt** – Sollentuna förenar det bästa av två världar – stadens utbud och närheten till naturen. Det är en av anledningarna till att kommunen växer tillsammans med både invånare och företag. Hållbar tillväxt ur ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv gäller när vi planerar och bygger Sollentunas framtid. För att hitta den balans som efterfrågas tar vi hand om naturområden och tar ansvar för att vara en klimatsmart kommun.*

Miljöpolicy och klimatpolicy

Sollentuna kommun ska enligt miljöpolicy som antogs 2014 vara den första kommunen i landet som tillgodoser sina behov utan att tära på jordens resurser. Fyra områden som behöver prioriteras är Resurshantering/konsumtion, Kommunikation & kompetensutveckling, Trafik & transportlösningar och Mark & vatten.

Kommunen har i sin klimatpolicy, antagen av kommunfullmäktige 2010 och reviderad 2016 slagit fast att en framgångsrik hantering av klimatfrågan är avgörande för de långsiktiga förutsättningarna för välfärd, ekonomi och livskvalitet. Nettoutsläppen av växthusgaser behöver reduceras och minska till noll i den takt som innebär att den globala temperaturökningen inte överstiger 1,5°C. Strategierna är att:

- Bidra till att sprida och öka kunskapen om olika handlingsalternativ och deras klimatpåverkan.
 - Skapa förutsättningar för klimatsmarta val.
 - Minska klimatpåverkan från kommunens egna verksamheter.
- Strategin inbegriper även:
- Anpassning till den klimatförändring som sker.

MÅL FÖR STADSUTVECKLINGEN

I denna översiktsplan har sex mål formulerats som avser främja en hållbar stadsutveckling av Sollentuna. Dessa mål är: Attraktiv bebyggelse, Plats för näringsliv, Närhet till skola och fritid, Effektivt transportsystem, Urban grönstruktur och God vattenhantering. Målen utgår ifrån globala, nationella och regionala mål och de lokala utmaningar som Sollentuna har vad gäller tillväxt och fysiska förutsättningar. En röd tråd i samtliga målbeskrivningar är en strävan efter social, ekonomisk och miljömässigt hållbar stadsutveckling.

Översiktsplanen ska först och främst vägleda kommunens markanvändning, det vill säga dess rumsliga struktur. Lokaliseringen och utformningen av bebyggelse, infrastruktur och grönstruktur är på många sätt avgörande för samhället och individers sociala och ekonomiska utveckling samt för klimat och miljö. Stadsplaneringen bidrar på ett mycket konkret sätt till att lösa utmaningar som bostadsbrist, segregation, bilberoenden, trafikproblem, klimatpåverkan, plats för näringslivet, förorenat vatten och tillgången till skola och rekreation. Samtidigt som planeringen sätter förutsättningarna är många aktörer inblandade och påverkar det slutgiltiga byggandet.

Allmänna intressen och riksintressen

Allmänna intressen är de intressen som i princip angår alla i kommunen eller regionen. Enskilda intressen är till exempel den privata markägarens intresse att exploatera sin mark på ett visst sätt. Kommunens översiktsplan ska endast behandla och sammanväga allmänna intressen. Riksintressen är enligt miljöbalken intressen som har nationell betydelse för bevarande eller nyttjande och som kommunen ska tillgodose i sin planering. När riksintresseanspråk pekas ut av statliga myndigheter måste hänsyn tas både till befintlig miljö och till planerade förändringar. För att hantera eventuella intressekonflikter kommer kommunen att arbeta kontinuerligt med planering på översiktlig nivå, för att i tidiga skeden kunna integrera viktiga värden i detaljplanerna. På detta sätt kan också risker för människors hälsa och säkerhet hanteras, när bebyggelse föreslås i områden med risker för exempelvis buller, farligt gods, översvämning. Avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen är en av de största utmaningarna för en växande kommun som Sollentuna och hanteras konkret i detaljplanläggningen.

Attraktiv bebyggelse

En attraktiv bebyggelse innebär att byggnader, kvarter, gårdar, gator, torg och parker är planerade på ett sätt som skapar en god och hälsosam livsmiljö. En attraktiv bebyggelse är socialt hållbar eftersom den fungerar för människor i alla livets skeden, barn, ungdomar, familjer, ensamstående och äldre. Den skapar trygghet och främjar möten mellan människor, inte bara inom kvarteren utan även inom stadsdelen och mellan stadsdelar. Den är miljömässigt hållbar eftersom den använder mark på ett yteffektivt och energieffektivt sätt och här finns biologisk mångfald och ekosystemtjänster integrerade i bebyggelsen. Den är också ekonomiskt hållbar eftersom den hushållar med markresurser, är attraktiv för näringslivet, skapar långsiktiga markvärden och ökar kommunens attraktivitet och konkurrenskraft.

Hållbart, vackert och funktionellt

Den byggda miljön, oavsett om vi lever i den täta staden eller på landet, påverkar och formar oss. Sollentuna är sedan flera årtionden en del av Stockholms expanderande stadsbygd, där både villastaden och mer tätbebyggda kommundelscentra ingår. Stadsutvecklingen går i hela landet mot den mer täta, blandade staden konstaterar Boverket i sin rapport Rätt tätt (2016). Vår moderna stadsmiljö kommer att se annorlunda ut på sikt. Sollentunas stadsbygd ska sträva efter att bli estetiskt rikare, mer uttrycksfull, komplex, tryggare och långsiktigt hållbar.

Med en hög takt i byggandet är det viktigt att staden som miljö också förstås som ett verktyg för att skapa värden för människor.

Sollentuna befinner sig i ett epokskifte. Centralt pågår en utbyggnad av stads kvarter som mer för tankarna till stenstäderna i centrala delar av grannkommunerna i söder än till den traditionella bilden av förorten. Det som nu sker är resultatet av en medveten strategi sedan mitten av 1980-talet att förtäta områdena runt Sollentuna och Häggviks stationer. Utvecklingen ställer nya krav, samtidigt som vi vill värna om de traditionella delarna av kommunen, såsom de äldre villamiljöerna som också de påverkas av ett förändringstryck när marktillgången blir alltmer begränsad. Även delar nära störande trafikstråk som E4 och järnvägen som ligger

i centrala lägen måste ses över för möjlig förtätning och effektivare markanvändning. Där ska en säker och hälsosam miljö säkerställas. Planeringen ska utgå från rådande riktlinjer avseende miljö, risk och säkerhet t.ex. när det gäller skyddsavstånd. Analyser ska visa att en god säkerhet och en hälsosam miljö kan åstadkommas.

Kvarter, gator och platser – Stadens grundläggande element är kvarteret, gatan, torget och parken. Delarna är sinsemellan oskiljaktiga om staden ska fungera. Stadens offentliga rum ska vara tillgängliga för alla. Inom kommunens stationsnära tätare delar bidrar en blandning av verksamheter, service och arbetsplatser till befolkade och attraktiva stadsmiljöer. Positiva drivkrafter för bostadsbyggandet är att de blandas med olika lokaler på entréplanet. Lokaler i bostadskvarterens entréplan kommer över byggnadens livslängd ha olika hyresgäster som möter sin tids behov.

Kvarteret är i grunden den privata delen i stadsväven av gator och torg, som efter stadens riktlinjer kan exploateras. Historien visar att för det mesta är storleken på kvarteren likartade, oavsett om det handlar om villakvarter i Töjnan eller täta stenstadskvarter i exempelvis Köpenhamn. Gränsen mellan det privata och offentliga måste alltid vara tydligt gestaltad för att det offentliga rummet ska vara avläsbart som ett allmänt intresse. Kvarterens bebyggelse ska ha entréer från gatan. De mer slutna stadskvarter som växer fram när Sollentuna förtätas ska ha en grönskande gårdssida, skyddad från gatans och omgivningens buller. Blandning av funktioner och användning i stadskvarteren skapar mer liv och rörelse längs gatorna. Kvarter i centrala lägen ska ha olika verksamheter i bottenvåningen om de i övrigt består av bostäder.

Landmärken och höga hus – För att markera viktiga platser i Sollentuna, framför allt i kommundelscentra, kan utmärkande konstverk, verksamheter eller höga byggnader vara aktuella. Höga byggnader kan och ska där de uppförs, tillföra kvaliteter som inte uppnås på annat sätt, som ökad täthet, sociala och kulturella värden samt en högkvalitativ arkitektur som motiverar att de exponeras för ett större omland. Höjden på byggnaderna ska relateras till varje enskild plats. De platser som lämpar sig bäst för höga hus i Sollentuna är kring Turebergs och Häggviks station.

Tryggt och socialt hållbart

Fokus på det som kallas social hållbarhet är som en viktig pusselbit för att skapa attraktiva miljöer som bidrar till att stärka trivsel och tillit mellan människor. Utan social hållbarhet som en beståndsdel, kan varken ekonomisk eller ekologisk hållbarhet anses genomfört i ett projekt. Vad som är värdeskapande stadsbyggande ska alltså förstås utifrån detta perspektiv, dvs att de värden som avses inte går att mäta i rent ekonomiska termer. Förenklat kan sägas att det staden kan bidra med som ger attraktiva miljöer är närhet. I en tät stad finns andra människor nära, serviceutbudet är nära och varierat eftersom kundunderlag finns, medan arbetstillfällen och kollektivtrafik finns på nära håll. Kort sagt, vardagen underlättas när stadsväven innehåller en intensitet och mångfald. Även en mångfald av mötesplatser med olika kvaliteter och innehåll är viktigt att främja. En utmaning är att översätta sociala hållbarhetsmål till den byggda miljön och omvänt, att kunna analysera hur den fysiska miljön påverkar människans jämlika livsvillkor. Ett mål för byggandet måste vara att verka för inkluderande och tillitsfrämjande miljöer och att förbättra det som inte fungerar bra idag.

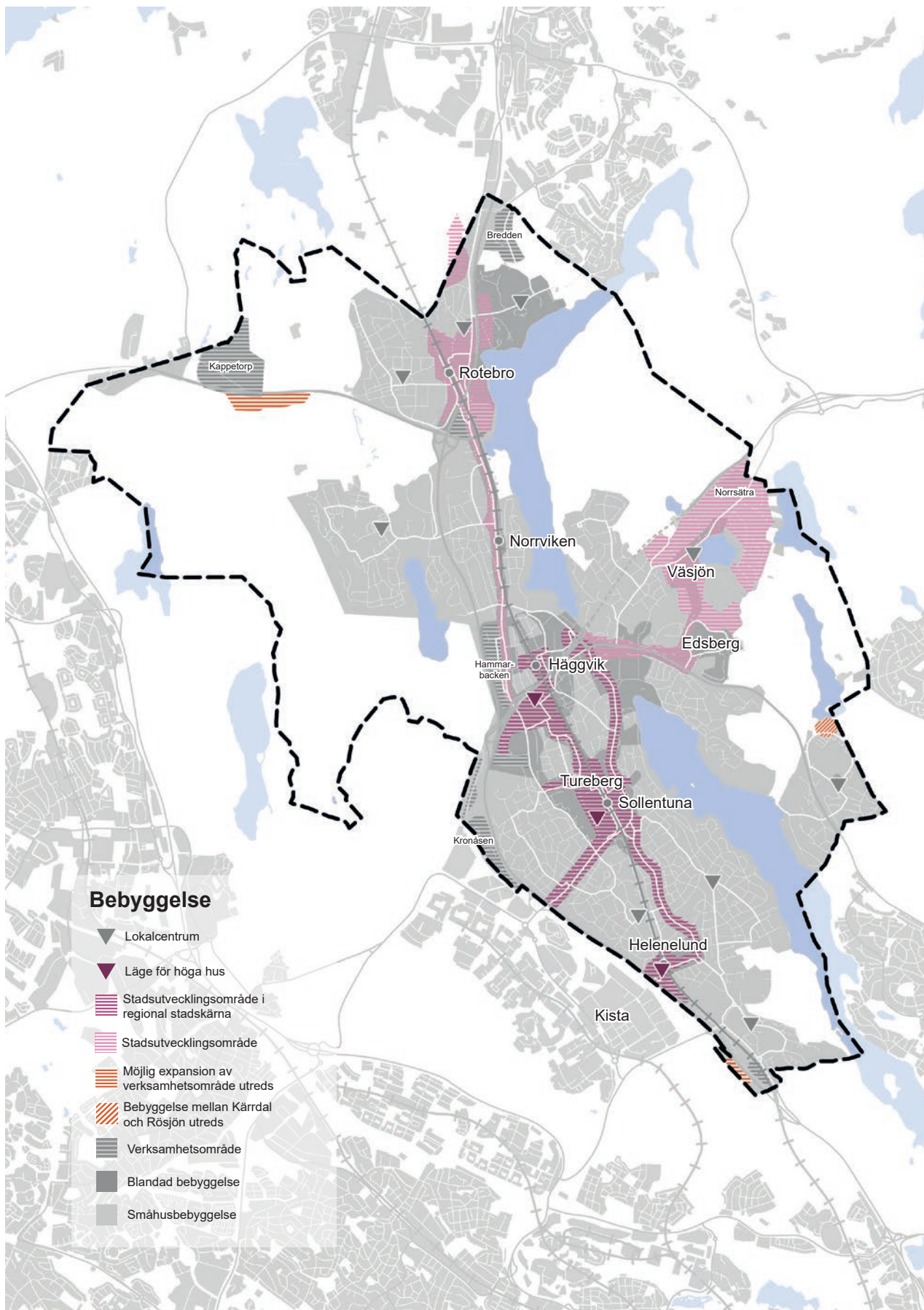
Tillgången till inbjudande och trygga platser som är tillgängliga för alla – och som inte begränsas på grund av till exempel ålder, kön eller funktionsnedsättning – är grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle. Det skapar förutsättningar för ett rikt stadsliv och påverkar stadens och stadsdelarnas identitet och attraktionskraft. Alla stadsdelar behöver erbjuda bra miljöer för barn och unga där de får ta plats för rörelse och lek. Det är en viktig att många får sin uppskattade vardagskontakt med naturen, och där barn kan röra sig fritt och säkert genom sina hemmakvarter. Utvecklade arbetssätt och verktyg för att omhänderta barnperspektivet, social hållbarhet och jämställdhet är viktiga delar i den framtida planeringen.

Sollentunas rumsliga och socioekonomiska uppdelning skapar behov av strategiskt placerade målpunkter för barn och unga som kan fungera som mötesplatser i olika delar av staden. Arena Sateliten i Tureberg och biblioteken är bra exempel på sådana platser idag. Att tillgodose unga och äldres behov på en och samma plats kan möjliggöra möten mellan generationer. Samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till behoven hos olika åldersgrupper. Stadslivets sociala mångfald gagnas av att äldre kan ta plats och trivas. De äldres behov av framkomlighet och fysisk aktivitet ska främjas, liksom behoven av rekreation och att kunna ta del av idrotts- och kulturliv. Funktionsnedsättningar ska inte vara begränsande för människors möjligheter att ta del av stadens kvaliteter. Med grund i stadens tillgänglighetsarbete ska frågor om funktionsrätt och framkomlighet för alla komma in tidigt i planeringen.

Trygghet skapas inte bara av aktiviteter och folk i rörelse, utan också genom god planering av bebyggelse, grönområden, gator och gångstråk. Det är viktigt att både boendemiljöer och allmänna platser är välskötta och har en genomtänkt ljussättning. Genom att undvika trånga rum, passager och vrår och skapa en levande stadsmiljö med utrymme för mångsidig användning ökar tryggheten.

Viktiga punkter som skall finnas med i all stadsplanering är:

- En blandning av bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter ger kommundelar som är befolkade dygnet runt.
- Gator och gångstråk som binder samman platser dit folk lätt ska kunna ta sig och som inbjuder till promenader och cykling. Gatunätet byggs så att återvändsgränder undviks.
- Det offentliga rummet är inkluderande och inbjudande, alla ska känna sig välkomna.
- God kontakt mellan byggnader och gångstråk så att boende ser dem som rör sig ute och att dessa kan påkalla uppmärksamhet.
- Överskådliga uterum och entréer som placeras mot gata, inga gömda prång eller mörka vrår.
- Genomtänkt ljussättning och belysning
- Tydlig gräns mellan privat och offentlig mark skapar zoner som bidrar till trygghet och klara ansvarsgränser för skötsel.
- Byggnadsmaterial som underlättar skötsel och inte inbjuder till skadegörelse.



Bebyggelse i Sollentuna kommun

Långsiktig bostadsförsörjning

Att ge människor möjlighet till en egen bostad finns inskrivet i FN:s deklaration om mänskliga rättigheter och i Sveriges grundlag, regeringsformen 2 kap. 1§. Det är en avgörande fråga för tilliten i samhället som i sin tur är en förutsättning för trygghet, välfärd och tillväxt. Det är inte kommunen som genom sin översiktsplan löser den stora frågan, men kommunen har ett stort ansvar att genom en klok och långsikt markanvändningsplanering skapa goda förutsättningar för bostäder åt alla.

Idag byggs i Sollentuna ca 350 bostäder per år, den siffran har varit stabil under en tioårsperiod. I ett bostadsförsörjningsprogram bestämmer fullmäktige ramarna för vad översiktsplanen ska lösa. I Sollentuna ska det långsiktigt kunna byggas 500 bostäder om året, med möjlighet att under perioder av stor efterfrågan komma upp i 700. Den regionala utvecklingsplanen (RUF) bedömer behovet vara i samma storleksordning (450–700). Högre siffror har diskuterats då behovet bedöms direkt mot befolkningsökningen utan hänsynstagande till ekonomiska realiteter. Det förekommer bedömningar som för Sollentuna skulle betyda upp mot 1000 bostäder per år, vilket förutsätter statligt stöd som i dagsläget inte är realistiska, men kanske på sikt mot bakgrund av inledningen.

Efter 1993 när de statliga subventionerna togs har bostäder byggts på helt marknadsmässiga villkor. Det är alltså hushållens betalningsförmåga och inte befolkningsökningen som huvudsakligen styr behovet av bostäder. Då byggande av hyresrätter i stort upphörde 1993 är det ännu mer accentuerat eftersom det inte bara är förmågan att betala hyra som avgör utan även behovet av kapital för att investera i en ny bostad. Det innebär att en stor del av de som står för befolkningsökningen idag, unga och invandrare, har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden. Rörligheten också är dämpad av olika inlåsnings effekter. Sammantaget innebär det att konjunkturen starkt påverkar efterfrågan på bostäder.

I studien Ett framtidssäkert Sollentuna (2015) har den potentiella markytan för nya bostäder analyserats. I ett lågsenario finns utrymme för 10 000 bostäder och i ett högsenario för över 23000 bostäder. Scenario låg utgår från en tröghet i omvandlingen av fastigheter från låg till hög exploatering, låg vilja att förädla betyder lågkonjunktur vilket i sin tur dämpar efterfrågan. Om vi utgår från en god tillväxt med vilja att utveckla fastighetsinnehavet så innebär potentialen ovan på över 20 000 bostäder och den rimliga bedömningen av marknadens efterfrågan på i snitt 500 bostäder per år att det fysiska utrymmet för bostäder räcker så långt det är meningsfullt att blicka. Kommunen bedömer också att det är möjligt att öka takten väsentligt och att hitta ytterligare möjligheter till förtätning om starka incitament för ökat byggande skulle skapas.

Sollentuna har sedan länge en god planberedskap. Det skapar förutsättningar att i den fortsatta planeringen inrikta arbetet mot projekt med goda förutsättningar för genomförande. Att bygga hyresrätter ger betalningsstarka men kapitalsvaga grupper möjlighet att komma in på bostadsmarknaden, i första hand ungdomar som nyligen kommit ut på arbetsmarknaden. Det innebär bl.a. att planeringen bör inriktas på att utveckla den mark kommunens egna allmännyttiga bostadsbolag äger. Utbyggnaden bör styras mot områden med utbyggd infrastruktur där gatukostnaderna blir låga vilket i förlängningen påverkar hyreskostnaden. Det är viktigt att i alla bostadsprojekt förstärka och tillskapa de kvaliteter som efterfrågas på bostadsmarknaden: gångavstånd till bra service; gångavstånd till vatten; parkytor; sammankopplat gatunät; närhet till spårtrafik; kvarter med egna gårdar. När kommunen äger marken bör markanvisningar kompletteras med villkor att utbyggnaden ska starta inom viss tid, markanvisningar som inbjuder till byggande av hyresbostäder kan prövas.

Kommundel	Lokaler Låg	Lokaler Hög	Bostäder Låg	Bostäder Hög
Helenelund	51 500	85 000	1 600	3 000
Tureberg	30 500	81 000	850	2 400
Häggvik	63 000	147 000	1 550	3 900
Norrsviken	11 000	29 000	350	1 000
Viby	2 500	10 000	100	400
Rotebro	73 500	150 000	2 100	4 500
Vaxmora	18 500	47 000	750	1 900
Edsberg	23 500	57 000	950	2 300
Väsjön	37 500	47 000	1 500	2 500
Sjöberg	8 000	41 000	350	1 600
Totalt	320 000 kvm	720 000 kvm	10 000 bostäder	23 500 bostäder

Utbyggnadspotentialen av bostäder och lokaler i scenarierna Låg och Hög (Ett framtidssäkert Sollentuna, 2015).

Levande kommundelscentrum

Kommunens kommundelscentra finns vid de fem stationerna Rotebro, Norrviken, Häggvik, Sollentuna centrum och Helenelund, samt i Edsberg och Sjöberg. De har utvecklats under andra halvan av 1900-talet, präglade av den tidens ideal. Då var zonplaneringens teorier vedertagna, med öar av flerbostadshus kring en kommunikationspunkt med service och handel. Mellan dessa inåtvända öarna skapades ofta mellanrum präglade av industrier och trafikleder. En konsekvens var att utbytet mellan närliggande kommundelar ofta var låg – trots en fysisk närhet upplevdes inte tillgängligheten som hög. Sollentunas tillväxt kommer huvudsakligen att ske genom att kommunen ”växer inåt”, inom redan exploaterade områden och i stråken mellan öarna. Stråken, som kommunen kallar urbana spridningskorridorer, länkar samman åtskilda områden och är en stor del av Sollentunas tillväxtpotential. Genom att länka samman närliggande kommundelar kommer målpunkter och samlingsplatser samt serviceutbud fler till del.

Sollentunas viktigaste förtättningsområden kommer även fortsättningsvis att vara de centrala delarna i Tureberg, Helenelund, Södra Häggvik, Edsberg och under längre tid Väsjön och Rotebro.

Kulturmiljöer

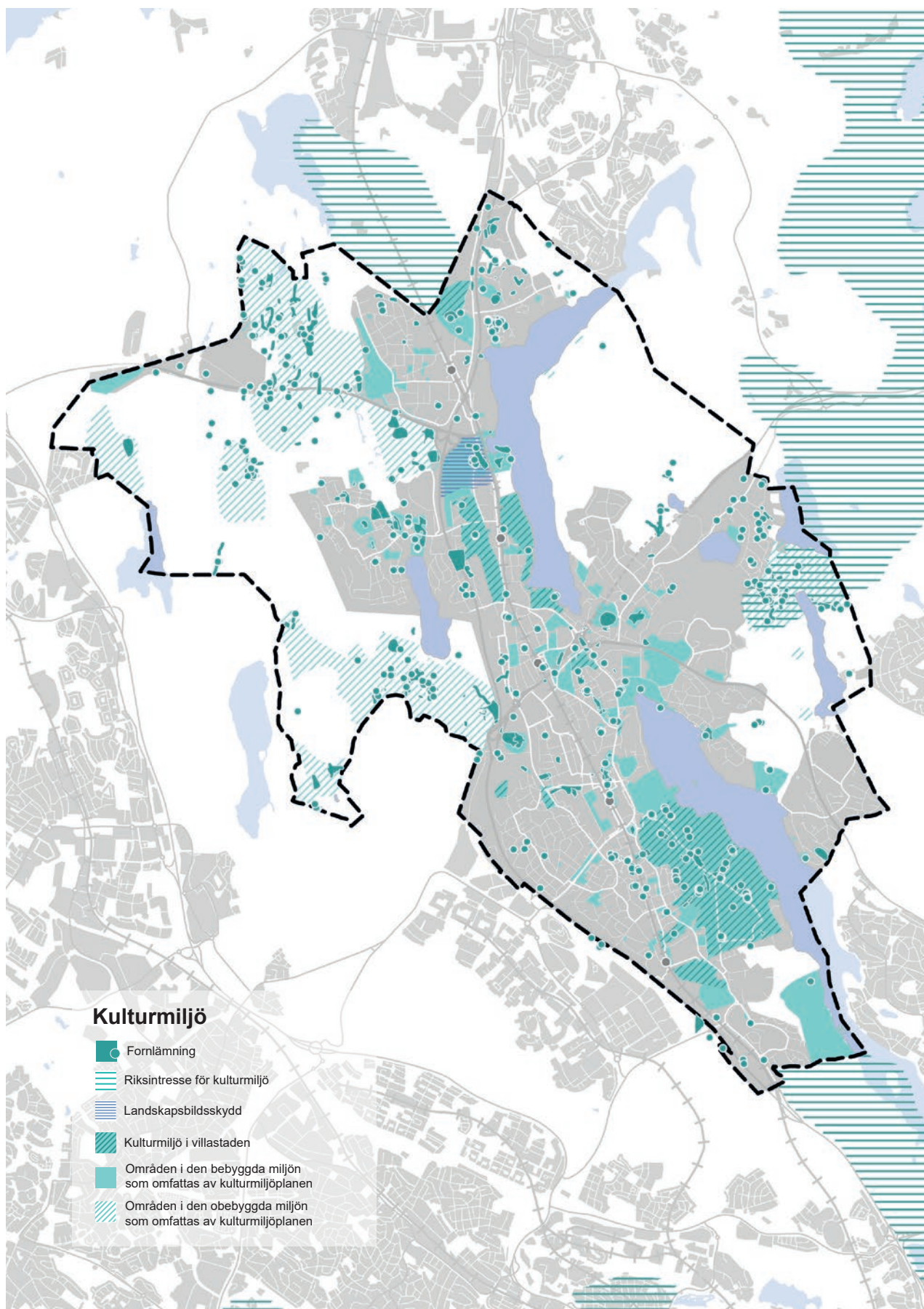
För att Sollentunas invånare ska kunna känna en förankring i kommunen krävs att kulturhistoriska miljöer finns kvar som förklarar och ger en kontinuitet åt samhällets utveckling. Med en i landskapet avläsbar utveckling, ökar möjligheten att känna trygghet i sin närmiljö. I takt med att samhället utvecklas och förändras både fysiskt och värderingsmässigt, kommer de miljöer som det finns skäl att spara och skydda att behöva kompletteras med exempel på nyare tiders bebyggelse, liksom med andra objekt som kanske varit okända eller vars värden står klara först efter lång tid. Kulturmiljöernas och landskapens känslighet för påverkan ska klargöras vid byggande och förslag till hänsyn ska ges. Kulturmiljön bör integreras i kommunens arbete med att utveckla tätortens varumärke.

Riktlinjerna i Kulturmiljöplanen antagen 1993, reviderad 2012-12-12 samt Tillägg till kulturmiljöplan antaget 2002 ska tillämpas. I Kulturmiljöplanen listas byggnader, områden och miljöer som ur ett kulturhistoriskt perspektiv är särskilt viktiga att värna och bevara. Andra byggnader och miljöer kan dock av andra skäl också anses värda att bevara. Konflikter kan uppstå mellan att bevara värdefull kulturmiljö och markanspråk som följer av en del av de föreslagna övergripande målen för översiktsplanen. Avstyckningar och förtätningar ska inte tillåtas inom Norrvikens villastad, Väderholmen, Skansen m.fl. områden där Kulturmiljöplanen anger att det ur kulturhistoriskt perspektiv är viktigt att områdenas karaktär behålls.

Förtätningar och avstyckningar bör endast tillåtas i Edsvikens villastad där det är förenligt med kulturmiljövärdena och Plan- och bygglagen, dvs. där det är möjligt utan att förändra, framför allt gatumiljöns, karaktär. Särskilt viktigt är placering av huvudbyggnader, garage och biluppställningsplatser samt utfarter. Det är också viktigt att bevara tomternas och gaturummens lummiga karaktär. De gröna stråken och parkerna ska bevaras. För områden som omfattas av Kulturmiljöplanen föreslås den generella riktlinjen om minsta tomtstorlek vara 1 000 kvadratmeter förutom i områden där gällande detaljplaner anger 800 kvadratmeter.

Samtliga fornlämningar, kända såväl som okända, är skyddade enligt kulturmiljölagen. Utöver de kända fornlämningarna finns områden som identifierats som platser där boplatser funnits och där det skulle kunna finnas, ännu okända, fornlämningar. Genom samråd med länsstyrelsen kan man i många fall anpassa en exploatering så att den blir möjlig, trots förekomsten av fornlämningar. Kvarvarande fornlämningar tillsammans med kunskap från arkeologiska undersökningar, ger en kontinuitet och förhöjd upplevelse för den som besöker platsen.

Viktiga fornlämningar i sina helhetsmiljöer bidrar till kommunens attraktivitet. Några av kommunens mest värdefulla äldre kulturmiljöer ligger idag inom naturreservat. Reservatens skötselplaner anger restaureringsåtgärder och löpande skötsel för att värna och synliggöra dessa miljöer. På Järvafältet finns tydliga spår av det historiska odlingslandskapet mellan Bög och Väsby. Flera av kommunens större gravfält vårdas genom slätter eller betande djur. Tydliga exempel är Knista Hammaren, gårdsgravfältet vid Bögs gård och gravfälten mellan Rösjön och Fjäturen. Flera torp- och gårdsmiljöer vårdas också inom naturreservaten. I naturmarken finns också flera fornborgar med en historia. Skålhamravägen utgör ett riksintresse inom Rösjöskogens naturreservat. Kulturmiljövärdena finns beskrivna bland annat i Kulturmiljöplanen.



Kulturmiljöer i Sollentuna kommun

Mindre buller och mer tysta områden

Tillgång till tysta områden och platser med bra ljudkvalitet är en viktig del av en attraktiv bebyggelse. Störande buller är idag utbrett i Sollentuna, särskilt nära E4 och järnvägen. I ett tätbefolkat län som Stockholms där stor konkurrens om marken råder, finns behov av att hindra att utomhusbullret breder ut sig, och att särskilt värna om de få tysta och relativt tysta områden som finns kvar. I Sollentuna kommun är buller från väg, tåg och flyg de dominerande bullerkällorna men buller förekommer också från olika verksamheter. De största enskilda bullerkällorna i kommunen, med bullernivåer över 70 dB, utgörs av E4:an och järnvägens trafikbuller samt mindre statliga och kommunala vägar med en bullernivå på 60 dB från trafik. Med tillkomsten av Förbifart Stockholm kan bullernivåerna tänkas öka ytterligare.

När Sollentuna förtätas med nya bostäder, näringsliv och verksamheter riskerar det att leda till ökat buller från persontransporter och transporter av varor och tjänster till och från kommunen. Där är behovet av bullerdämpning generellt som störst. Ofta byggs vallar eller plank som skydd mot bullret, men dessa ger en mycket lokal effekt och förhindrar inte i någon väsentlig grad bullrets spridning i landskapet. Om byggnader istället används som större avskärmningar, kan både de direkt bullerutsatta områdena minskas och en s.k. tyst sida skapas som ofta får en mycket god ljudmiljö även i utemiljön. Andra åtgärder kan innebära att bevara bullerdämpande natur som ofta utgörs av tätare, flerskiktad vegetation som agerar som ridå mot bullerkällan.

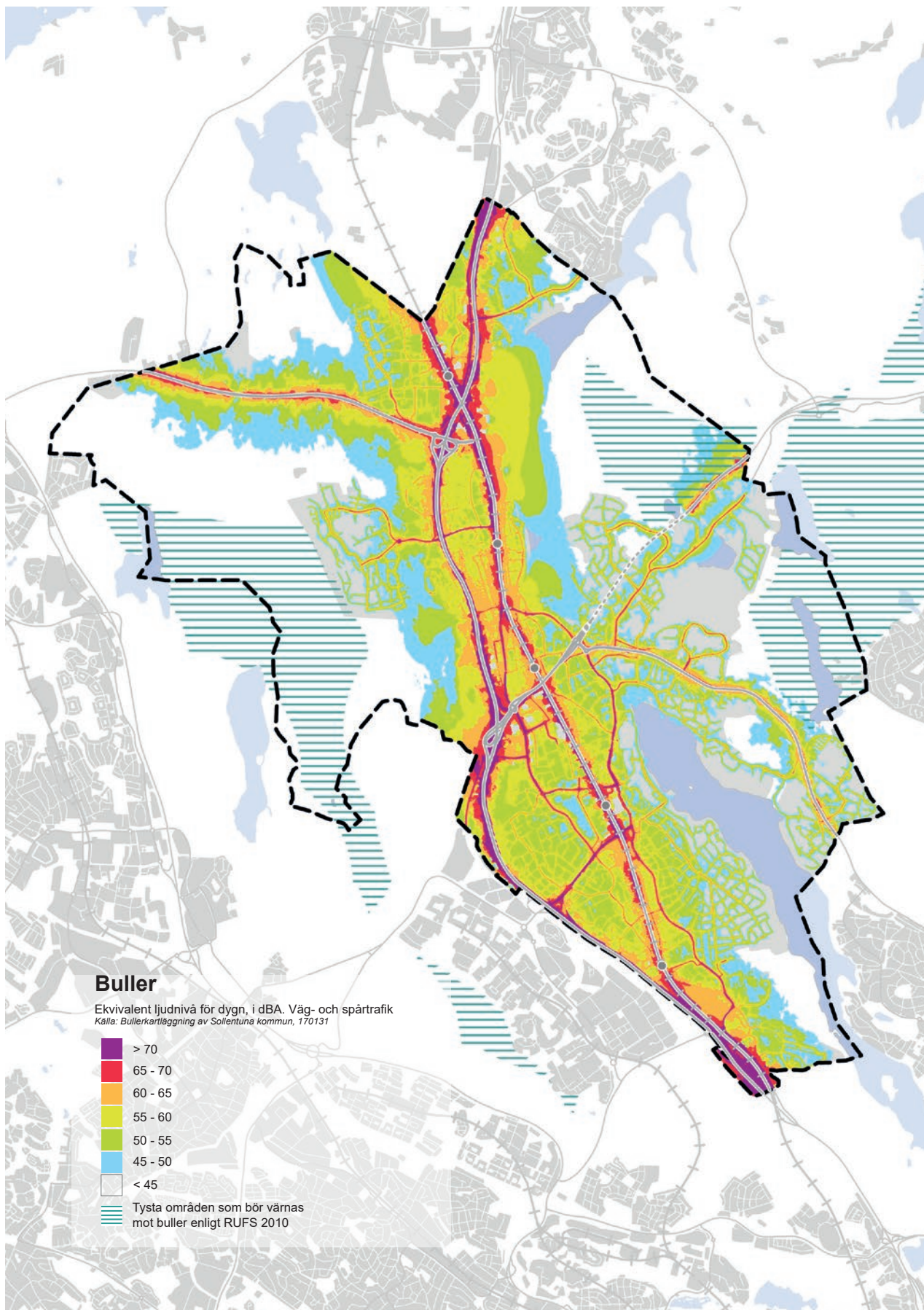
Ett åtgärdsprogram mot buller för Sollentuna kommun 2018–2023 (2016, rev. 2017) är framtaget. Åtgärdsprogrammet följer den svenska förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) och EG-direktiv (2002/49/EG). Enligt förordningen innebär miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller att ”det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Miljö kvalitetsnormen är en slags målsättningsnorm och följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller”. Åtgärdsprogrammet tar inte med åtgärder för att minska buller från flyget eller industrier. Flygbullret regleras i Arlanda flygplats miljö tillstånd via Swedavia. Det är främst de norra kommundelarna Rotebro och Viby som är störda av flygbullret. Inom kommunens naturreservat finns utpekade tysta områden som behöver beaktas. Det kan exempelvis påverka inflygningsvägar.

Åtgärdsprogrammet beskriver hur kommunen ska arbeta med flera åtgärder som t.ex. att samarbeta med Trafikverket för att minska bullret från de statliga vägarna och spårtrafiken samt att vid stadsplanering arbeta för att minska bullret redan vid planeringen av nya bostäder och vägar i kommunen. Kommunen arbetar redan idag med flera åtgärder för att minska exponeringen av buller. Inom stadsplaneringen är målsättningen att det ska gå att uppföra byggnader i princip var som helst inom den bebyggda miljön, och att bullerutsatta områden ska få en god ljudmiljö genom en medveten placering och utformning av byggnaderna. Planeringen ska aktivt verka för att minska bilberoendet i högsta möjliga mån eftersom en lägre trafikvolym leder till mindre gator med lägre hastigheter, vilket i sin tur ger lägre buller. Nybyggda kvarter i Tureberg, som t.ex. Kvarteret Traversen, är en bra förebild hur buller kan hanteras i tät bebyggelse. Nya bostäder är välisolerade och skapar goda förutsättningar för tyst inomhusmiljö vilket ökar möjligheterna att bygga en tät stad. Akustisk design och ett helhetsgrepp kring buller möjliggör bra stadsmiljöer även i utsatta lägen. En viktig målsättning är också att skapa god ljudmiljö på offentliga platser, såsom torg, parker eller naturområden. Kommunen avser skapa mer tysta områden och arbeta för en god ljudmiljö i hela kommunen.

NY FÖRORDNING

Sedan 1 juli 2017 gäller en förordning till miljöbalken med bestämmelser om riktvärden för buller utomhus vid bostadsbyggnader från spårtrafik och vägar. Förordningen ska tillämpas vid planläggning samt i ärenden om förhandsbesked och bygglov utanför detaljplan. Förordningen, vars bakgrund är att underlätta uppförande av bostäder i bullerutsatta lägen, innebär en höjning av riktvärdena jämfört med riktlinjerna i Översiktsplan 2012. Reglerna kan tillämpas även på redan påbörjade detaljplaner vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 a § Plan- och bygglagen uppnås (2010:900).

Enligt förordningen bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Samma värden gäller för bostadsbyggnader om högst 35 kvadratmeter men ekvivalentnivån vid fasad är istället 65 dBA. Boverket rekommenderar att bullret beräknas med utgångspunkt från dagens bullersituation och kompletteras med bedömningar av den framtida situationen upp till femton år framåt i tiden.



Ljudkvalitet i Sollentuna kommun

Effektiv energianvändning

För en långsiktigt hållbar energianvändning måste en omställning ske till en produktion med ökad andel förnybara energikällor. Detta gäller för såväl fjärrvärme, enskild uppvärmning som elproduktion. Oavsett vilken energikälla som används är det viktigt att använda den producerade energin effektivt. Energisnåla teknik- och styrsystem, kunskap och beteende är viktiga faktorer. Det gäller för hushåll, företag, verksamheter och kommersiella lokaler. Det finns ett ökande intresse att producera egen el med solceller. Elsystemet behöver anpassas för att vara flexibelt och kunna hantera även små elproducenter.

Medel för att åstadkomma en önskvärd effektivisering och minskning av energianvändningen inom kommunen är att planera för en tät och funktionsintegrerad bebyggelse i centrala lägen. Kommunen kan i sin planering ta hänsyn till lokalklimatet vid lokalisering och placering av bebyggelse både vad avser värmebehov som kylbehov. Lågenergihus eller nära-noll energihus är en kommande standard för nya byggnader som ställer högre krav på husens klimatskal och utformning. Samtidigt kommer klimatförändringarna att medföra ett minskat uppvärmningsbehov som ska ställas mot ett ökat behov av kyla och avskärmning mot solen.

För att begränsa energianvändningens klimatpåverkan bör användningen av förnybara energikällor öka. En fortsatt utbyggnad av fjärrvärme och fjärrkyla inom tätorten är resurseffektivt. Fjärrvärmens som idag produceras i Fortums anläggningar samt vid Brista värmeverk behöver ställas om till en ökad andel förnybara bränslen för att vara ett bra alternativ för klimatet. I valet mellan olika åtgärder för att begränsa energianvändningens klimatpåverkan är det viktigt med en helhetssyn. Vid uppförandet av en byggnad måste byggmaterial, produktion och drift av huset på lång sikt innefattas för att beskriva den totala klimatpåverkan och energianvändningen. För att uppnå denna helhetssyn krävs ett livscykelperspektiv.

Cirkulär resurs- och avfallshantering

Sollentuna Energi och Miljö AB ansvarar, på kommunens uppdrag, för att organisera, handla upp och genomföra avfallstjänster så att den kommunala renhållningsskyldigheten tillgodoses. Målen för avfallsverksamheten finns fastställda i en avfallsplan som gäller fram till 2020. Planen är gemensam för de kommuner som ingår i SÖRAB regionen. Arbetet med att ta fram en ny gemensam avfallsplan för perioden fram till 2032 påbörjades 2017. Matavfall har framgångsrikt sorterats ut i Sollentuna sedan tjugo år tillbaka. Att låta matrester från hushåll och verksamheter gå till central behandling och rötning där biogas och biogödsel kan produceras på ett rationellt och säkert sätt är både bra för klimatet och resurseffektivt.

En stor del av insamlat hushållsavfall består av förpackningar med så kallat producentansvar. Detta innebär att producenterna genom materialbolagen ansvarar för att ordna och bekosta hela kedjan av insamling och återvinning av förpackningsmaterial. 2017 ligger ett förslag att ge kommunerna utökat samlingsansvar för allt avfall från hushållen, även förpackningar. Syftet med förändringen är att underlätta för hushållen så att återvinningen kan öka och återvinningsmålen kan nås. Producentansvaret kvarstår vad gäller att bekosta insamling och återvinning. Fördelen skulle vara att det finns samordningsvinster för fastighetsägare och för kommunen vad gäller upphandling av fordon och planering av platser för avfallshantering och återvinning.

Plats för återbruk och återvinning

Återvinningscentraler är större samlingsplatser för sorterat hushållsavfall som grovavfall, trädgårdsavfall, farligt avfall etc och finns 2017 närmast på Hagby i Täby och på Smedby i Upplands Väsby. Det finns behov av en Returpark med placering i Sollentuna. Med det avses en återvinningscentral där det också finns möjlighet att lämna saker till återbruk. Sedan anläggningen för mottagning av trädgårdsavfall vid Norra Kolonnvägen avvecklades 2015 behöver hushållen få tillgång till flera möjligheter att lämna sorterat hushållsavfall som inte kan lämnas vid fastighet. Mark reserveras därför för en Returpark i området vid Kronåsvägen. Området är dock ytterst exponerat vilket ställer krav på utformning och placering.

Återvinning integrerad i bebyggelsen

Återvinningsstationer eller plats för återvinningsbehållare, d v s mindre platser för insamling av glas, papper, plast m.m., bör placeras vid handelsetableringar samt lösas fastighetsnära. Exempel på bra och väl utbyggda lösningar finns framför allt när det gäller flerbostadshus.

FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen AB) ansvarar för återvinningsstationerna. FTI:s samlings-system förutsätter att mark finns tillgänglig för behållare för alla fraktioner på samma ställe samt att tömning kan ske med lastbil. Det medför att stationerna tar relativt stora markområden i anspråk, något som inte är alldeles lätt att åstadkomma, framför allt i den befintliga bebyggelsen.

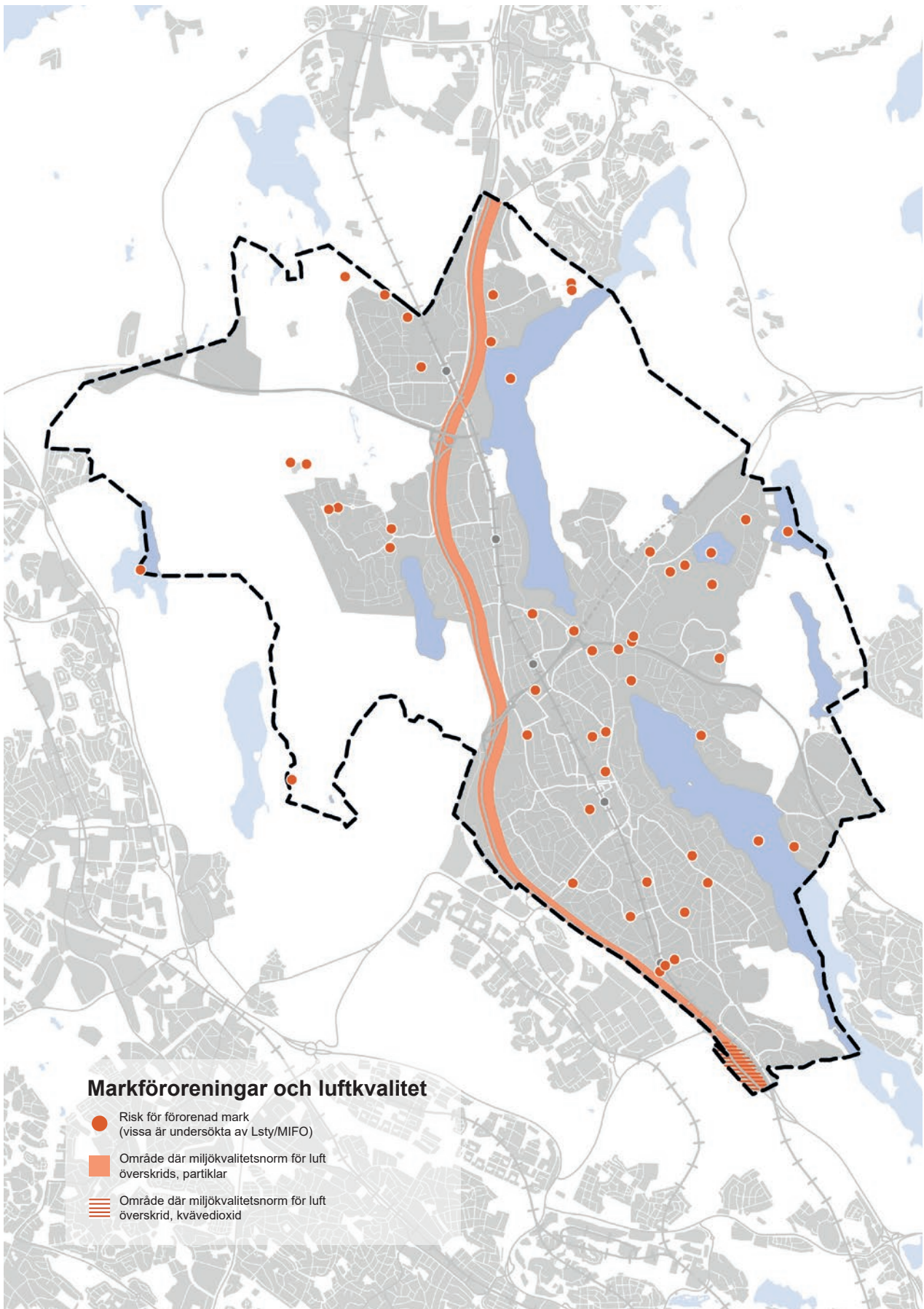
Vid planläggning för och uppförande av ny bebyggelse för bostäder bör utrymme skapas för återvinningsstationer som kräver mindre yta. Dessa bör integreras i bebyggelsen, utformas med ny teknik och så att störningar minimeras. De ska kunna ses som en del av stadsbyggnaden och motivera sin plats i bebyggelsemiljön.

Fastighetsnära insamling av förpackningsavfall i fastigheter med gemensam hämtning av hushållsavfall är redan väl utbyggt i Sollentuna. Kommunen behöver i sin planering ta hänsyn till behovet av plats för avfallshandling i alla led från den fastighetsnära insamlingen till plats för återbruksverksamhet, återvinning till att planera för uppställning av hämtningsfordon. Även i infrastrukturen ska det finnas plats för en rationell insamling och transport av avfallet.

Hänsyn till förorenad mark

I Sollentuna har Länsstyrelsen identifierat ca femhundra potentiellt förorenade markområden (MIFO-punkter) där föroreningar kan befaras mot bakgrund av tidigare eller nuvarande verksamhet. Av dessa är 56 objekt undersökta och riskklassade. Föroreningarna är av mycket skiftande karaktär och härrör från bl.a. bensinstationer, handelsträdgårdar, gamla avfallsupplag och båtuppläggningsplatser. Enligt kommunens mål och handlingsplan för miljö- och klimatarbetet (2016) ska en plan för hantering av förorenade områden tas fram. Förorenat sediment finns också i Edsviken och Norrviken med spår bl.a. av båtclubbarnas verksamhet och trafikdagvatten.

Föroreningarna bedöms inte utgöra någon akut fara, men vid t ex planläggning, schaktarbeten och byggnation ska föroreningarnas innehåll och omfattning utredas och vid behov saneras. Naturvårdsverket har tagit fram riktvärden för förorenad mark. Kommunen har ett ansvar som markägare för de områden som finns på kommunal mark eller som har förorsakats av kommunal verksamhet. Kommunen har även ett tillsynsansvar över förorenade områden som inte omfattas av Länsstyrelsens eller Generalläkarens (dvs. Försvarsmaktens) tillsynsansvar. Under 2010 inventerade avfallsbolaget SÖRAB nedlagda deponier inom ramen för avfallsplanen. Det har därefter tagits fram en prioriteringsordning för deponierna i Sollentuna. Undersökningar pågår nu i flera av dem.



Markföroreningar och luftkvalitet i Sollentuna kommun

Ren luft

Ren frisk luft är viktig för alla. Det är en grundläggande livskvalitet. I Sollentuna ska luften vara så ren att det inte finns någon risk för skada på människors hälsa. Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande. Från hälsosynpunkt bör lägre haltnivåer än de juridiskt bindande miljökvalitetsnormerna nås och riksdagen har därför beslutat om miljökvalitetsmål. Riktvärdena för miljökvalitetsmålen är strängare än normerna och har satts med hänsyn till känsliga grupper, t.ex. barn, äldre, astmatiker och hjärtsjuka. I samband med planering av ny bostadsbebyggelse kan det på vissa platser finnas behov av förfinade beräkningar som tar hänsyn till topografi, bebyggelsehöjder och förändrade trafikmängder.

Beräknade luftföroreningshalter framtagna av Östra Sveriges Luftvårdsförbund för år 2015 visar att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) överskrids längs väg E4 genom Sollentuna. Vägtrafiken är den största källan till de höga halterna. Beroende på trafikmängd och topografi varierar halterna längs med vägen. PM10 består till stor del av slitagepartiklar som bildas främst av dubbdäckens slitage på vägbanan men också vid slitage av bromsar och däck. Trafikverket utför dammbindning av vägrenen på vissa sträckor genom kommunen för att minska halterna av PM10 under vårvintern. Miljökvalitetsmålen för PM10 och NO₂ överskrids i ett större geografiskt område än miljökvalitetsnormen.

Luftkvaliteten är god i hela kommunen. Det är endast i E4:ans närområde som luften riskerar överskrida miljökvalitetsnormerna. Vid mer noggranna mätningar, t.ex. vid Kv Hoppet, har det visat sig att luftkvaliteten kan vara god även nära E4 på grund av vindförhållanden, vegetation, bebyggelseform och topografi. Det betyder att mer noggranna luftkvalitet- och vindstudier behöver göras vid varje nybyggnation. Mer tät vegetation och sluten bebyggelse bör valla in E4 så att inte dålig luft sprids till omgivande stadsmiljö. Genom smart utformning av bebyggelse och vegetation kan det skapas god luftkvalitet trots närhet till motorled. Kvarteret Hoppet är ett sådant bra exempel i Sollentuna.

Vegetation och särskilt träden bidrar till rening av luft. Damm och andra partiklar fastnar på trädens blad, grenar och stammar. Dessa partiklar spolans bort av regn. Vegetation har också förmågan att absorbera till exempel ozon, koldioxid och kväveoxider. Trädens uppbyggnad gör dessutom att stadsluften stiger uppåt och tar med sig skadliga ämnen. De större grönområdena utanför tätorten bidrar till att minska luftföroreningar på den större skalan. Det sker en luftomväxling mellan stad och land som gör att förorenad stadsluft byts ut mot ren luft.

Avstånd till djurhållning

Hästhållning kan medföra risk för olägenhet för människors hälsa, eftersom hästar kan leda till allergier, lukt och flugor. Det finns inga fastställda skyddsavstånd som mellan hästhållning och bostäder, men riktvärdet 200 meter mellan bostadshus/byggrätt och stall/hästhage har tidigare rekommenderats. Boverkets senaste vägledning från 2011 anger att spridningen av allergener i luften för det mesta är mycket låg redan 50 meter från stall och hästhagar. Hästallergen är inte som pollen byggda för att färdas långa sträckor i luften utan består av större partiklar som finns på hästens hår och lossnar vid ryktning. En bedömning måste ske i varje enskilt fall och faktorer som t ex antal hästar, utformning och placering av anläggningen, terräng- och vegetationsförhållanden och förhärskande vindriktning kan påverka bedömningen. Detta måste vägas mot värdet av ridning som ett uppskattat fritidsintresse för många invånare.

Minskad strålning

Det finns olika källor till strålning i en tätort. Radon kan komma från marken, byggnadsmaterialet (blåbetong) eller hushållsvattnet (egen brunn). Markradon är mycket vanligt i Sollentuna och höga halter förekommer i rullstensåsen och i bergarterna yngre granit och gnejsgranit. Mätningar har dock visat att höga radonhalter är vanligt förekommande även utanför dessa områden. Detta beror på att radon lätt sprids i marken via t.ex. rördragningar. Hela kommunen är därför att betrakta som högriskområde för radon och hänsyn till detta behöver tas vid planering och byggnation. För radon ska referensnivån vara 200 Bq/m³ (becquerel per kubikmeter luft) uttryckt som årlig genomsnittlig aktivitetskoncentration inomhus. Vid ny- och ombyggnation får årsmedelvärdet av den joniserande strålningen från radongas inte överstiga dessa värden.

Elektromagnetiska kraftfält genereras överallt där det finns elektrisk ström. Den mest iögonfallande källan till magnetiska fält i den allmänna miljön är kraftledningar och transformatorstationer, men fälten förekommer också i elektriska ledningar under mark, eller kring transformatorer eller andra installationer i byggnader. Magnetfältet är starkast närmast källan, t ex en ledning eller en apparat, och avtar med avståndet. Ju mer ström desto starkare magnetfält. Vid uppförande av ny bebyggelse ska försiktighetsprincipen tillämpas. Med hänvisning till de vetenskapliga undersökningar som gjorts, används 0,4 µT som riktvärde i Sollentuna vid nybyggnation av bostäder och institutioner för barn och ungdom, intill kraftledningar. I Sollentuna finns kraftledningar med spänningen 70, 130 och 220 kV men strömstyrkan varierar kraftigt mellan de olika ledningarna och över tid. 0,4 µT underskrids ungefär 25–50 meter från kraftledningens mitt. Den planerade avvecklingen av kraftledningen genom Törnskogen, Häggvik, Edsberg och Sjöberg är angelägen.

Strålskyddsinstitutet gör den sammanfattande bedömningen att basstationer för mobiltelefoni inte innebär någon risk ur strålskyddssynpunkt. Några riktlinjer kring strålning från mobiltelefonmaster föreslås därför inte i översiktsplanen, Statliga myndigheters riktlinjer och bevakning av forskning inom området ska dock följas. Det finns behov av en samordning av mobilmaster i kommunen. Master och tillhörande konstruktioner ska utformas för att passa in i den miljö där de placeras.

Plats för näringsliv

Att skapa plats för näringsliv innebär att det ska finnas många olika typer av lokaler i många olika lägen i kommunen. Befintliga företag ska kunna expandera och nya ska kunna etablera sig. Besöks- och kunskapsintensiva företag ska kunna hitta kontor och lokaler i gatuplan i centrala kollektivtrafikhärlägen, det ska finnas plats i strategiska lägen för serviceföretag medan startups ska hitta enklare lokaler. Plats för näringsliv innebär också att störlärlägen och ytkrävande verksamheter ska ha lämpliga ytor. Att skapa plats för näringsliv på detta sätt är socialt hållbart för att det ger Sollentunaborna närhet till jobb och ett levande samhälle. Det är miljömässigt hållbart eftersom det kan minska trafiken. Det är också ekonomiskt hållbart eftersom kommunen behöver ett växande näringsliv för att bidra till tillväxt och jobb.

Tillväxt i verksamhetsområden

År 2016 fanns 16 444 sysselsatta och 6 648 företag i Sollentuna. Antalen ökar i takt med befolkningstillväxten. Den snabba tillväxten ställer höga krav på tillgång till mark och lokaler. När ett företag väljer en plats för sin verksamhet finns det ett antal funktioner som är särskilt intressanta, främst tillgänglighet och god tillgång till kommunikationer, marknader och arbetskraft. Även tillgång till olika typer av stadskvaliteter efterfrågas. Kommunen behöver säkerställa att företagen ges långsiktiga förutsättningar, rättvisa spelregler och en kommunal grundservice som inte skiljer sig beroende på plats. Kommunen eftersträvar att både arbetsplatser, bostäder och service integreras i stadsbygden.

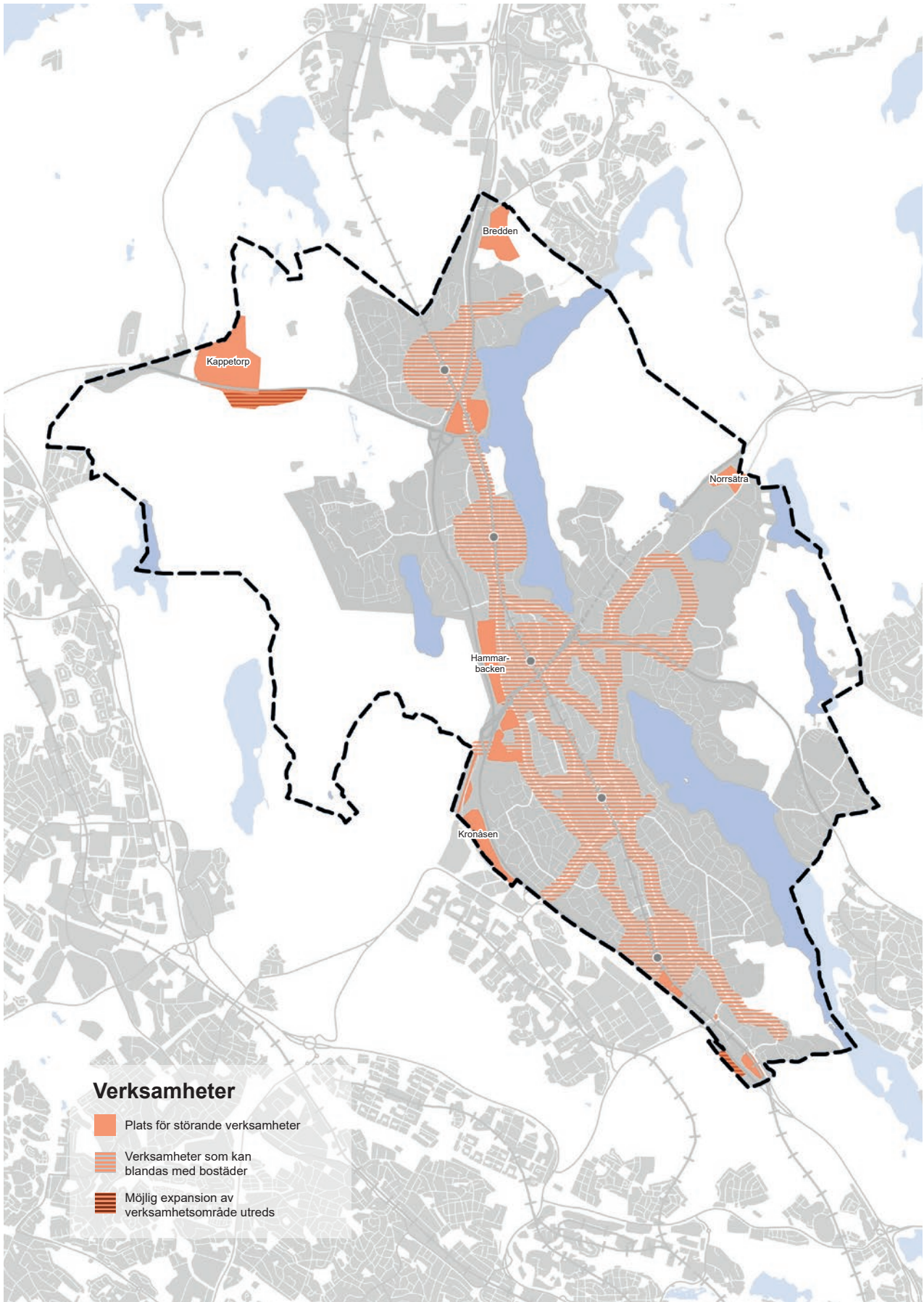
Beroende på exempelvis lokalisering och aktuell företagsammansättning har kommunens företagsområden olika utmaningar och profiler. Kommunens planering utgår från den befintliga företagsstrukturen i arbetet med att omvandla rena företagsområden till blandade områden. Med tanke på bland annat kommunens behov av varuförsörjning bör näringslivsspecifika avväganden alltid göras. Eventuella förändringar får inte ske utan en strategisk analys av till exempel behovet av industrimark, logistiklösningar och samhällsnödvändig teknisk verksamhet. Trenden med lokalt producerade varor, tillverkning inom spetsteknologi och småskalig tillverkningsindustri kommer också att påverka kommunens planeringsbehov. Ett antal verksamheter i kommunen bedriver miljöfarlig verksamhet. Vissa verksamheter kräver skyddsavstånd, såsom drivmedelsstationer av säkerhetsskäl, Jästbolaget i Rotebro på grund av utmaningar med lukt samt bullrande verksamheter.

Gatunätet inom, och i kanten av, arbetsområden ska utformas med samma ambitioner som i övriga bebyggelseområden där bostäder dominerar. Gränserna mellan kvartermark och gatemark utformas tydligt. Byggnader, låga murar eller andra gränser definierar gränsen istället för öppna ytor och stängsel. Detta leder till att gaturummet upplevs harmoniskt, utan att framkomlighet eller säkerhet försämras. Gatorna utformas med trädalléer. Med vackrare utformade gaturum kan arbetsområdena bli en införlivad del i stadsbygden och utvecklas som andra bebyggelseområden. Flera arbetsområden ligger i lägen mot större vägar. Där bör byggnaderna ta till vara dessa skyltlägen genom att visa upp en attraktiv arkitektur mot vägen. Samlad och enhetlig infartsskyltning och översiktsskyltar samt en i övrigt återhållen skyltning skapar större harmoni i områdena.

Verksamheter i tät bebyggelse

I tät blandad bebyggelse är lokaler för kommersiella såväl som offentliga verksamheter integrerade i byggnader och i kommundelar. Det innefattar dels lokaler i bottenvåningar och lokaler i enskilda kontorshus. Analyser av kontorsmarknaden (Evidens & Spacescape 2013) visar att kollektivtrafiken är av avgörande betydelse för utvecklingen av kontorshyror och därmed lokalers efterfrågan. I Stockholmsregionen kan upp till 74 % av kontorshyrorna förklaras bara med kollektivtrafiktillgängligheten, medan biltillgänglighet inte påverkar kontorshyrorna. Mark inom gångavstånd från kommunens spårstationer är således av största värde och vikt för näringsliv och kontorsföretag. Andra faktorer som påverkar kontorsefterfrågan är gångavstånd till service och andra arbetsplatser. Urbana verksamheter placeras bäst i kluster, noder och stråk med omväxlande flöden av boende och arbetande som passerar över dygnets timmar.

I studien Ett framtidssäkrat Sollentuna (2015) identifieras utbyggnadsmöjligheter att bygga 6 000–12 000 arbetsplatser, beroende på scenario, i stationsnära lägen (inom 500 meter från spårstation). Detta bygger på en fördelning av byggvolymer med 30 % lokalyta och 70 % boyta, vilket är en relativt genomsnittlig kvot i förortscentrum i regionen. Fördelningen av boyta och lokalyta, den så kallade funktionsblandningen, kan såklart variera. UN Habitat rekommenderar en fördelning på 40–60 % för att uppnå en hållbar bebyggelse, men det är mer realistisk i större stadskärnor. Blandningen i stationsnära lägen bör dock inte ligga lägre än 30 % lokalyta eftersom efterfrågan och värdet av en blandad och trygg stadsmiljö över hela dygnet har klara hållbarhetsfördelar. Med funktionsblandning kan samnyttjande av exempelvis parkeringsplatser underlättas. För att upprätthålla och utveckla lokal service behövs lokaler av olika utbud, form, storlek och hyra. I planeringen skall utbudet av kommersiella lokaler säkerställas genom inventering, analys och lokal dialog med verksamma i närområdet. I tät bebyggelse ska behovet av lokaler för kommersiell service tillgodoses, i första hand i gatuplan längs centrala stråk och kring centralt belägna platser och torg.



Verksamheter i Sollentuna kommun

Urbana handelsplatser

Handeln står för en betydande del av sysselsättningen i kommunen och ger tillsammans med hotell- och restaurangbranscherna, samt vård- och omsorgsbranschen, många en första möjlighet att komma in på arbetsmarkanden. Attraktiva platser som bidrar till kommunens identitet och varumärke är särskilt viktiga för besöksnäringen, så som exempelvis Edsvik där det finns mycket att uppleva och att göra, med slottspark, konsthall, restaurang, och evenemang. Handeln är även en viktig del i kommunens attraktivitet, både lokalt och ur ett regionalt perspektiv och för en växande besöksnäring. På samma sätt som arbetsområden är handelsområden en del av kommunen. Kommunen måste införliva dessa i stadssammanhanget oavsett om det är på kort eller lång sikt. Därför är det viktigt att skapa förutsättningar för att bostäder och handel kan ligga nära varandra inom stadsstrukturen utan att stora konflikter uppstår. Gatunätet i kanten av, och inom, handelsområden utformas med samma ambitioner som i övriga bebyggelseområden där bostäder dominerar.

På lokal nivå är kommunens inriktning att skapa levande kommundelscentrum som kan trygga en god service till alla invånare. Genom komplettering med nya bostäder och därmed fler boende i bra kollektivtrafiklägen ökar förutsättningarna för god tillgång till lokal service. Flerfunktionella bottenvåningar är ett sätt att skapa lokala förutsättningar för en varierad handel och service. En kvartersstruktur är att föredra även i mer renodlade handelsområden. Genom att parkeringarna får tydliga och vackra gränser utåt, väl utformade trädplanterade körstråk inom parkeringen samt en relativt småskalig och god belysning, kan handelsområden smälta in i stadsbygden.

Närhet till skola och fritid

Närhet till skola och fritid innebär att det i varje kommundel ska finnas tillgång till skola, förskola, idrott, kultur och andra fritidsanläggningar. Detta är socialt hållbart eftersom det ger Sollentunaborna tillgång och närhet till den kommunala service som de behöver för att klara vardagen utan att behöva göra långa resor. De skapar också lokala gemensamma mötesplatser där kommuninvånarna kan ses i vardagen. Det är miljömässigt hållbart eftersom det kan minska transporter och utsläpp. Det är också ekonomiskt hållbart eftersom ett bra utbud av lokal service bidrar till en ökad attraktivitet i boendet och därmed för kommunens konkurrenskraft som helhet.

Behovet av samhällsservice

Inom varje kommundel ska det finnas samhällsservice i form av barnomsorg, skolor, äldreomsorg, kultur och idrott. När antalet invånare blir fler ökar också antalet barn i förskole- och skolåldern som behöver plats i skolor och förskolor. Ökningen av antalet barn kommer att generera ett ökat behov av både förskole- och skollokaler samt idrottsytor. Därutöver förväntas antalet äldre öka och därmed också efterfrågan på lokaler för äldreomsorg.

En stor del av den mark som planläggs och exploateras i Sollentuna idag är privatägd. Tillgången till kommunalägd exploateringsbar mark framför allt i de centrala delarna är begränsad. Att planera för samhällsservice när marken är privatägd ställer andra och delvis nya krav jämfört med när kommunen förfogar över marken. Det är viktigt att i tidiga planskeden involvera fastighetsägarna i processen och uppmärksamma parterna på att det kan finnas ett behov av samhällsservice. I varje ny detaljplan som genererar möjlighet att bygga bostäder ska även tillräckliga utbyggnadsmöjligheter för förskolor och skolor behandlas.

När utrymmet och möjligheterna till friliggande skolor, förskolor, äldreboenden, idrottsplatser etc. minskar kan det i sin tur innebära att enheterna behöver bli mer yteffektiva. På samma sätt uppstår en konkurrens om den obebyggda marken inom kvarteren. Det behövs gårdar inte bara för förskolor utan även för nya bostäder. Förskolor ska placeras och utformas så att barnen har tillgång till en egen förskolegård, om möjligt nära eller i direkt anslutning till park- eller naturområden. Kraft bör läggas på att skapa parker som kan utnyttjas för skolor och förskolor i närområdet som också utformas för att klara belastningen. Om efterfrågan på förskoleplatser minskar kan parkerna i högre grad användas för andra funktioner. Det är viktigt att i planeringen alltid beakta barnens bästa, det vill säga barnperspektivet.

Utbud av skolor och förskolor

Med utbyggnaden och förtätningen av Sollentuna ökar utmaningen att hitta lämpliga platser för skolor. Det hänger samman med att de är yrkrävande och att en stor del av marken är privatägd. Skolorna behöver dessutom placeras i bra kollektivtrafiklägen. Skolan med sin ungdoms- och fritidsverksamhet är en mötesplats

som behöver ges en central placering i stadsbyggandet. Men det är svårt att hitta platserna. Om det byggs 10 000 nya bostäder i kommunen kan det fordras fem nya skolor. Om det byggs 23 000 nya bostäder, något som är fullt möjligt, kan det fordras tolv nya skolor. Detta är beräkningar som är genomförda inom studien *Ett framtidssäkrat Sollentuna* (2015). Finns det inte lämpliga platser för nya skolor bör bostadsbyggandet övervägas. Därför är planeringen av nya skolor helt avgörande för kommunens utveckling. Att hitta lämpliga ytor för skolgårdar är ofta en stor utmaning. Om gårdarna kan samnyttjas med parker eller grönområden ökar möjligheterna att hitta lösningar.

Skolor, liksom annan service, bör finnas inom varje kommunedel och kunna nås till fots eller med cykel. Förskolor ska placeras och utformas så att barnen har tillgång till en omväxlande utomhusmiljö, om möjligt i nära anslutning till park- eller naturområde. Storleken på förskolegårdar och skolgårdar bör följa Boverkets rekommendationer, och om inte detta är möjligt ska stor kraft läggas på att skapa trygga gång- och cykelvägar till lekplatser och grönområden i närområdet.

Vilken takt utbyggnaden av bostäder får är svår att förutse. Färdiga detaljplaner leder inte automatiskt till att byggrätterna utnyttjas och framförallt inte till ett svar på frågan när de utnyttjas. Detta gör det svårt att förutse behovet av både skolor och förskolor. Det är dessutom viktigt att i varje kommunedel tillgodose önskemål om ett blandat utbud av skolor och förskolor både i kommunal och i privat regi. Det är kommunens ansvar att planera och säkerställa samhällsservice och lokaler för detta i alla kommundelar. I nybyggnadsprojekt bör ambitionsnivån för byggnader och lokaler för vård, skola, förskola och omsorg vara särskilt hög.

Tillgängliga vård- och omsorgsboenden

Vård- och omsorgsboenden samt trygghetsboenden och bostäder för personer med särskilda bostadsbehov ska också planeras in och integreras i den övriga bebyggelsen. Placeringen av bostäderna ska ta hänsyn till att de boende har olika behov. Bostäderna bör vara såväl centralt belägna, inrymmas på platser med småskalig närservice i villastäderna samt i naturnära miljöer. Ett varierat bostadsbestånd, som i högre grad uppfyller individernas önskemål, ökar tryggheten och den sociala gemenskapen ska eftersträvas. Samtlig ny bebyggelse ska tillgodose kravet på god tillgänglighet. I takt med en ökande befolkningsmängd kommer även behovet av boenden för särskilda behov att öka. Utgångspunkten bör vara att de allra flesta någon gång i livet upplever en funktionsvariation och att den fysiska miljön ska planeras för att alla ska kunna ta del av samhällets tillgångar.

Idrottsplatser och nära spontanidrott

Ett tätare Sollentuna ställer också krav på att idrott och fritid får sina anspråk tillgodosedda. Med den omfattning på anläggningar det handlar om, måste utvecklingen ske utifrån en medveten strategi inte minst från ett markanvändningsperspektiv eftersom det finns risk för att utrymmet inte räcker till för de anläggningar som behövs.

De bostadsnära parkerna ska ha utrymme för spontanidrott, samtidigt vet kommunen att idrotten idag är organiserad från tidiga år och att behovet av moderna anläggningar för föreningsdrivna aktiviteter är stor. Sollentuna har under senare år gjort stora insatser för att förbättra läget genom utbyggnad av konstgräsplaner. Skolidrott och spontanidrott bör tillgodoses med skolors närvidrottsplatser. Plats för närvidrottsplatser bör om möjligt reserveras för anläggningar i Edsberg och Rotebro. Sollentuna har under senare år gjort stora insatser för att förbättra läget genom utbyggnad av planer i Edsberg, Helenelund, Norrviken, Rotebro, Tureberg och Viby.

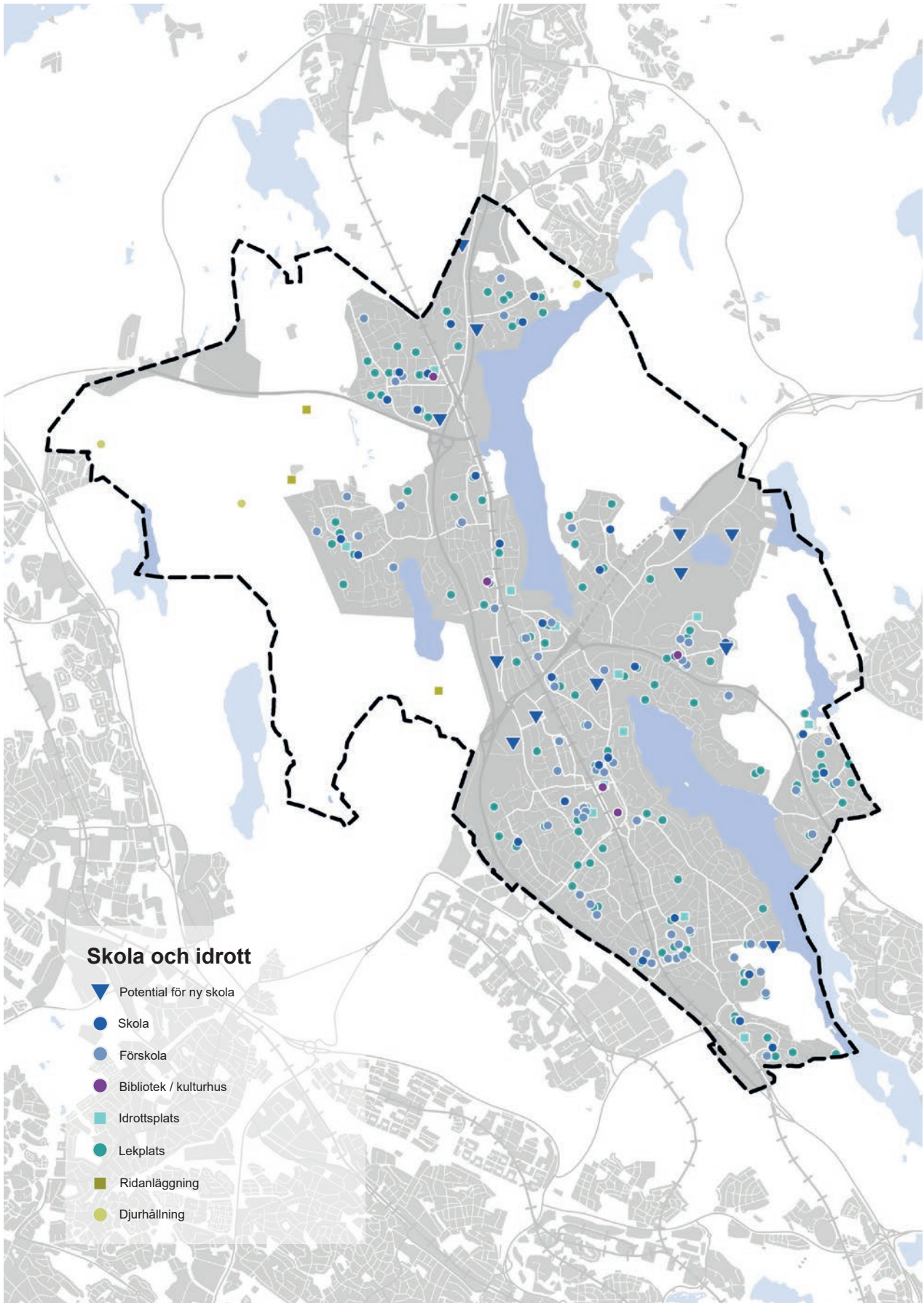
På Edsbergs sportfält skapas i den pågående planläggningen utrymme för nya framtida idrottsanläggningar och stödfunktioner. Vid Sollentunavallen finns numer en inomhushall för friidrott. Trots dessa satsningar är det viktigt att i planeringen bevaka framtida behov av mark för olika typer av anläggningar. I takt med en ökande befolkning kommer efterfrågan öka även på större idrottsanläggningar som exempelvis simhall, ishall eller ridanläggningar. Med en tätare bebyggelse och stora delar av grönområdena skyddade som reservat kommer det att krävas fantasi och framförhållning för att inte hindra framtida expanderande idrotter att utvecklas.

Platser för kultur, kunskap och kreativitet

Sollentuna bibliotek, Arena Edsberg och Arena Rotebro är viktiga offentliga mötesplatser och platser för kunskapsinhämtning och kultur. När kommunen växer och fler bor tätare blir det allt viktigare med platser där ungar och gamla kan mötas på lika villkor.

Sedan kommunens köp av Edsvik från släkten Rudbeck på 1950-talet har de viktigaste aspekterna av Edsvik varit den kulturella och kulturhistoriska betydelsen av området samt tillgängligheten till slottet och parken.

Parken är viktig för rekreation och upplevelser och den har ett stort symbolvärde för kommunens invånare. Edsvik fungerar som mötesplats över generationsgränserna och för invånare från hela kommunen. Utredningarna från 2016, kopplade till utvecklingen av området, slår fast att satsningar i området bör göras som skapar aktiviteter och infrastruktur som lockar en bred målgrupp.



Skola, kultur och idrott i Sollentuna kommun

Effektivt transportsystem

Ett effektivt transportsystem är nödvändigt för att boende, företagare och besökare ska klara sina transporter i kommunen. En grundprincip vid all stads- och trafikplanering i Sollentuna är enligt kommunens trafikpolicy att skapa högsta möjliga tillgänglighet för invånare, besökare och näringsliv. Effektivitet och tillgänglighet skapas genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag. Det innebär gång först, sedan cykel, kollektivtrafik, nyttotrafik och sist biltrafik. Detta är socialt hållbart eftersom det främjar trafiksäkerhet och tillgänglighet för de som har mindre ekonomiska resurser och är samhällets mer utsatta, barn, äldre och låginkomsttagare. Det är miljömässigt hållbart eftersom det minskar fordonstrafik och utsläpp från motorfordon. Utsläpp och luftföroreningar kommer inte bara från avgaser utan även av partiklar från däck och asfalt. Det är ekonomiskt hållbart eftersom de prioriterade trafikslagen innebär lägre anläggnings- och underhållskostnader samt mindre samhällskostnader för sjukvård och hälsa. En gå- och cykelvänlig stadsbygd ökar kommunens attraktivitet och konkurrenskraft eftersom den också är högre värderad på bostads- och kontorsmarknaden.

Transporter en stadsbyggnadsfråga

En grundprincip vid all stads- och trafikplanering i Sollentuna är att skapa högsta möjliga tillgänglighet för invånare, besökare och näringsliv. Det är tillgängligheten i transportsystemet som ger nyttan medan rörligheten i sig är förenad med kostnader i form av tidsförluster, trafikolyckor, miljöpåverkan, etc. En tillgänglig stad karaktäriseras av korta avstånd mellan bostad/arbetsplats och service liksom skolor, butiker och kollektivtrafik. Att exploatera ny bebyggelse i befintliga goda kommunikationslägen ska därför alltid eftersträvas framför andra lägen. Det innebär att tillgängligheten är viktigare än framkomligheten. Det ska vara lätt att ta sig inom och mellan kommunens olika stadsdelar. Detta görs främst genom ett tätt nät av gator, gångvägar och cykelbanor. Parkmiljöer och trygga gröna stråk kan också vara viktiga kopplingar mellan stadsdelar.

Genom att planera ny bebyggelse till företrädesvis goda kollektivtrafiklägen skapas förutsättningar för ett effektivt transportsystem. Marken inom 500 meter från de fem pendeltågsstationerna bör därför användas mycket effektivt. En förutsättning för att planera långsiktigt är att alla pendeltåg stannar på alla fem pendeltågsstationerna i kommunen för av- och påstigande under hela trafikdygnet. I och med det utökade underlaget som planeringsinriktningen innebär bör även turtätheten på pendeltågen öka i takt med underlaget för att säkerställa komforten och attraktiviteten. Det är viktigt att de förhållandevis små investeringar som fordras för att Citybanan ska få maximal effekt genomförs så snart som möjligt. Det är även viktigt att investeringar i järnvägsnätet i form av ett femte och sjätte spår kommer till stånd inom planperioden för att kunna säkerställa efterfrågan på hållbara transporter.

Den ökade tätheten minskar avstånden mellan bostäder och service. Ett kort avstånd betyder att gående och cyklande får konkurrensfördelar. Ökad täthet är ett sätt att möjliggöra ett effektivt transportsystem där tillgängligheten till målpunkter inte är synonymt med hög framkomlighet, utan snarare närhet. Med ökad täthet är det nödvändigt att hushålla med marken. Det betyder att gatorna av bland annat effektivitetsskäl bör disponeras så att gående prioriteras. Därefter cykel, kollektivtrafik, nyttotrafik och sist bil.

En utmaning i transportsystemet är att säkerställa att de hållbara transportmedlen får en god framkomlighet i konkurrensen om marken. Gång, cykel och kollektivtrafik behöver få en bättre framkomlighet. Busstrafiken behöver prioriteras tydligare i vissa stråk. Det handlar om att i dessa stråk bredda eller förändra gatusektioner där det är möjligt. Det kan komma att stå i konflikt med ambitionerna med att skapa en stadskvalitet. Där stadsmässighet i gaturummet är prioriterat kan det istället handla om att flytta exempelvis biltrafik till sidogata eller parallellgata för att skapa ett gent och framkomligt kollektivtrafikstråk, på så sätt kan måttet på gatusektionen hållas nere. Kantstensparkeringar, lastzoner bör inte ligga i de prioriterade kollektivtrafikstråken, utan bör läggas nära verksamheterna men längs sidogator eller parallellgator för att skapa både framkomlighet för busstrafiken och tillgänglighet för biltrafiken (parkeringsplatser för rörelsenedsatta kan ligga längs kollektivtrafik för att klara riktlinjer och lagkrav på tillgänglighet). I en del stråk kan det också vara så att cykel som färdmedel får flytta på sig eller få andra förutsättningar än vad som är normalt. I andra stråk bör cykeln prioriteras framför andra trafikslag. Det gäller att göra dessa prioriteringar i gaturummet för att förbättra konkurrensfördelarna för gång, cykel och kollektivtrafik.

Genom en medveten utformning ökar förutsättningarna för att gator och stråk att vara attraktiva och trygga. Hur byggnaderna möter gatan har stor betydelse. Det bör vara tätt med entréer, det behöver finnas utåtvända lokaler och en blandning av funktioner som bidrar till en åldersblandad publik miljö. Täthet bidrar

till att skapa förutsättningar för att gator och torg befolkas över dygnet. Stadsgatornas sträckning har också betydelse, vilket belyses i utredningen Urban servicepotential i Sollentuna (2015). Delar av gatunätet är en stomme för att sprida den tätare stadsbygden, så kallade urbana spridningskorridorer. De urbana spridningskorridorerna är bland annat ett svar på hur den i RUFSS 2010 (och kommande RUFSS 2050) utpekade regionala kärnan Häggvik–Kista tolkas av kommunen. Det är utmed de stora gatustråken, hittills mest uttalat Turebergs allé, som den regionala kärnan utvecklas förutom i de noder som sammanfaller med pendeltågsstationerna Helenelund, Sollentuna Centrum och Häggvik.

Teknikutvecklingen kommer sannolikt att ge ett ökat inslag av digitala och automatiserade tjänster för mobilitet i form av individanpassad information, ökad delning av fordon och självkörande fordon. Det finns många lösningar på demonstrationsstadiet, men osäkerheten är stor om vilka som kommer att slå igenom och hur snart det i så fall sker. Därmed är även påverkan på stadens trafik och miljö än så länge okänd. Det är därför viktigt att följa arbetet med lösningar som gynnar en hållbar utveckling och en attraktiv bebyggelse, att planera för framtida flexibilitet i utformning och omvandling av stadsmiljöer samt att förbereda för en eventuell omställning av infrastrukturen med ny teknik eller andra fordon, t.ex. självkörande taxibilar. Den nya tekniken ska ses som en möjlighet att skapa bättre miljö, attraktivare bebyggelse och mer levande gator.

Levande gator och nya stadsgator

Gatunätet förbinder kommundelarna för alla trafikslag, gående, cyklister, kollektivtrafik och andra motorfordon. Gatan har olika utformning beroende på dess enskilda roll i stadens hierarki. I Sollentunas centrala delar görs stora insatser för att ge liv åt gatorna. Med kommersiella lokaler och verksamheter i bottenvåningarna, och betydligt fler bostäder, är avsikten att de offentliga rummen ska bli mer befolkade. I villakvarteren riktas insatserna mer mot att skapa tydliga och estetiskt tilltalande gränser mellan gata och kvarter. Det är särskilt viktigt att tänka på att gatuutformningen inte ensidigt utstrålar trafikfunktioner i separerade fält utan att gatans miljö som helhet är i fokus. Ett fåtal principiella gatusektioner bör skapas i syfte att samordna både teknik, estetik och funktion i kommande gatuombyggnader. Sektionernas syfte är att upprepa beprövade och hållbara lösningar med små justeringar kopplade till den specifika platsen. Olika trafikslag behöver kunna dela gaturummet utan att den breddas för mycket eftersom det kostar i byggbar mark och för att gatans två sidor ska ha visuell kontakt med varandra för att upplevas som ett attraktivt gaturum.

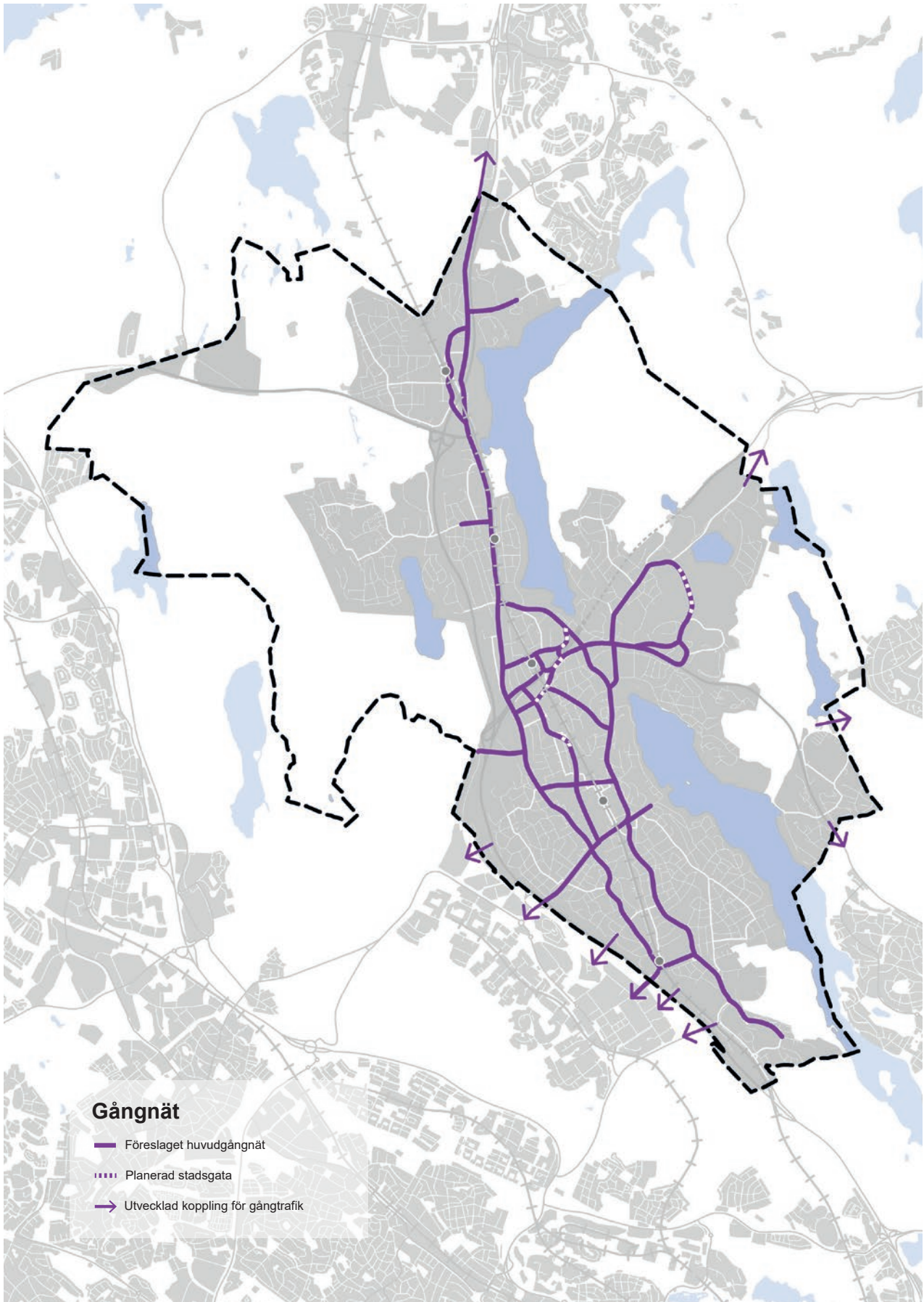
Större sammanbindande stadsgator ska på sikt fungera som urbana spridningskorridorer mellan stadsdelar; Sollentunavägen, Norrvikenleden, Bagarbyvägen, Turebergsleden m.fl. men också trädplanterade gator som Turebergs allé och Edsbergs allé. I vissa avsnitt ska de upplevas som gröna huvudgator genom villastaden anpassat till dess skala och i andra som mer stadsmässiga och täta. En stadsgata består av körbanor för fordons- trafik, trottoarer för gående och vistelse, eventuellt cykelbanor samt byggnadsfasadernas entréer och lokaler. En stadsgata är alltså inte bara en transportsträcka utan också en viktig vistelsemiljö. De ska bidra till vistelse i ett inbjudande gaturum och binda samman kommunens olika delar med varandra. Även det sekundära lokala gatunätet omfattas av detta, men då med en småskalig gatukaraktär. Väg- och gaturummen bör vara inbjudande framsidor som helar samhället i stället för att splittra. Varje enskild förändring i de sammanbindande väg- och gaturummen ska vara en del i helhetsvisionen för att skapa trygg, säker, attraktiv och hållbar stadsmiljö. Genom att ”kultivera” större sammanbindande vägar med alléplanteringar och blanda biltrafiken med övriga trafikslag kan man skapa lugnare och vackrare stadsgator utan att kapaciteten för biltrafiken minskas. Tryggheten för gående och cyklande kommer att öka med gång- och cykelbanor och lägre hastigheter.

Hastigheter bör hållas så låga som möjligt av säkerhetsskäl och attraktivitetsskäl. En huvudgata eller stadsgata kan ha 40 km/h och 30 km/h i korsningar. Inom kommundelarna finns sekundärgator. Vissa av dessa gator trafikeras med buss. På dessa gator kan det vara motiverat att höja trafiksäkerheten genom att t.ex. anlägga gång- och cykelvägar. Nya sekundärgator planeras mellan Edsberg och Frestavägen samt för fortsättningen på Turebergs allé till Stinsen/Södra Häggvik. Lokalgator nyttjas av ett begränsat antal användare inom ett grannskap med lägre trafikflöden. Lokalgatorna ska vara utformade så att cyklister och gående prioriteras och så att smittrafik undviks. Gång- och cykeltrafiken kan blandas här med biltrafiken och bör därför inte ha högre hastigheter än 30 km/h, allra helst bör hastigheten vara under 20 km/h.

Gångtrafiken har högst prioritet

Framkomligheten för gående ska prioriteras framför andra transportslag vid lokala resor. Det är särskilt viktigt att lokala målpunkter kan nå säkert, tryggt och bekvämt. Viktiga målpunkter är bland annat förskolor, skolor, vårdcentraler, idrottsanläggningar, kommundelscentrum, spårstationer och rekreationsområden. Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska prioriteras framför biltrafikens framkomlighet. För att möjliggöra detta bör lokalvägnätet utformas så att gående prioriteras och huvudvägnätet måste kunna korsas på ett trafiksäkert sätt. Framkomligheten för äldre och funktionsnedsatta ska prioriteras utifrån de tillgänglighetskrav som gäller.

Gångnätet består av gångvägar, gångbanor och trottoarer längs gatorna. De är inte bara transportsträckor utan ska även fungera som zoner för vistelse och vila. Det ska finnas ett huvudgångnät som går mellan och genom alla kommundelar, de kopplar ihop tätorten. Huvudgångnätet går lämpligast längs de huvudgator som föreslås utvecklas som stadsgator. Dessa huvudstråk för gångtrafiken ska därför vara trygga, trafiksäkra och rymliga. Längs stadsgatorna och huvudgångnätet är det gångtrafiken som, enligt trafikpolicyn, har högst prioritet av alla trafikslag.



Gångnätet i Sollentuna kommun

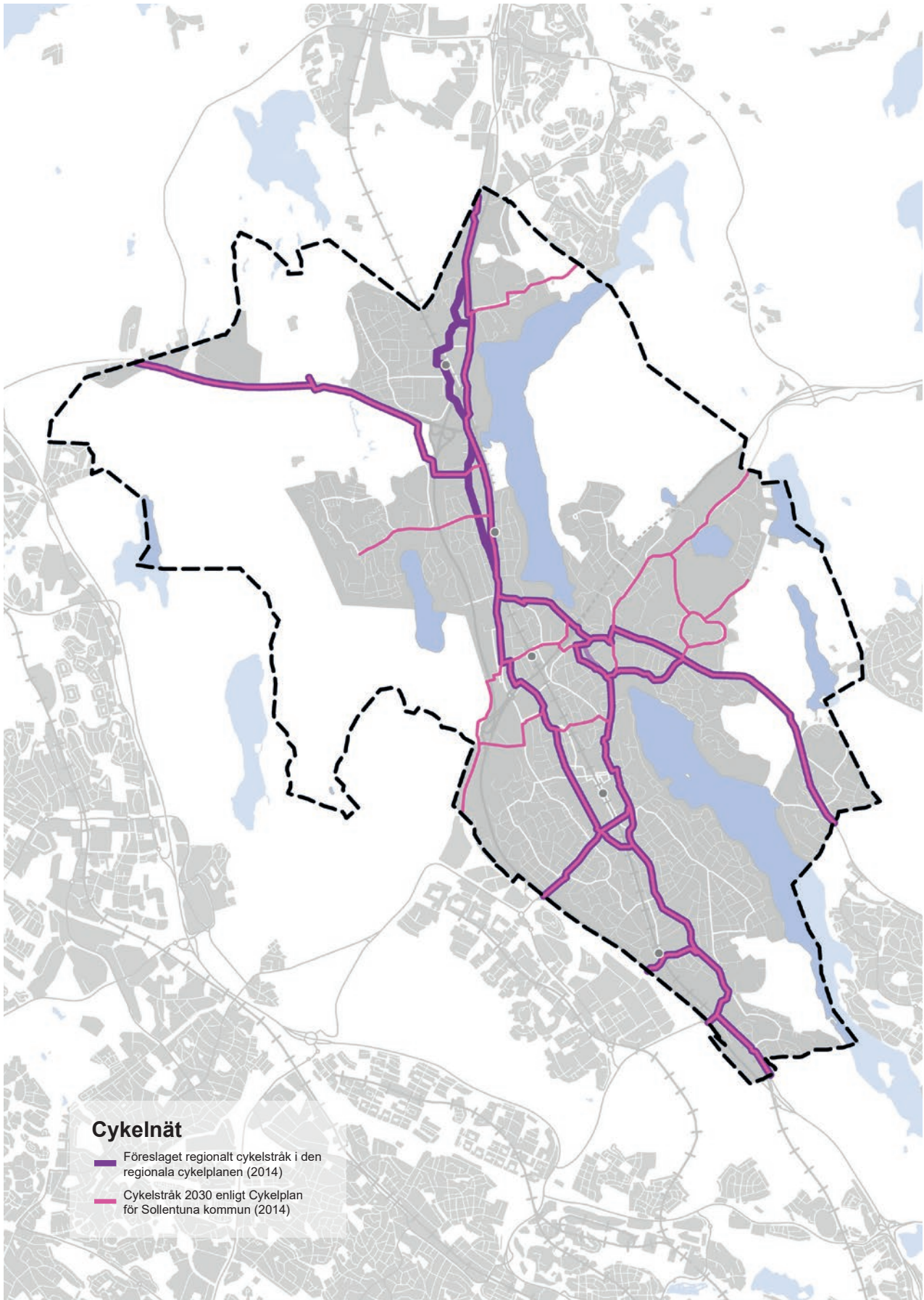
Ett gent och tryggt cykelnät

Det ska vara attraktivt att cykla i Sollentuna. Idag är det bara 9% av invånarna som cyklar i Sollentuna. Kommunens mål är att dubbelt så många ska cykla år 2020 som idag. Och år 2030 tre gånger så många. Målet för cykeltrafiken är att användningen ska öka alla tider på året. För att lyckas med det har en cykelplan tagits fram. I cykelplanen ges exempel på åtgärder för att uppnå målet om en ökad cykelanvändning.

Åtgärderna är indelade i fem målområden:

1. Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt
2. Cykelnätet ska vara gent – det vill säga utan onödiga omvägar eller hinder – och sammanhängande
3. Cykelnätet ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt
4. Servicen för cyklister ska vara god under hela resan
5. Cykelnätet ska hålla en hög standard under hela året

Det är också viktigt att cykelvägnätet anpassas för den långväga cykelpendlingen med bl.a. kopplingar till grannkommunerna. Regionala mål bör kunna nås i gena sträckningar, där cykeltrafiken är separerad från andra trafikslag. Exempelvis bör det till Täby finnas en gång- och cykelpassage söder om Rösjön. En passage under E4 i Bokvägens förlängning i Helenelund till Kista är också önskvärd. En planskild koppling över trafikplats Häggvik bör även genomföras. Mot Järfälla är det möjligt att utnyttja det befintliga gång- och cykelvägnätet på Järvafältet. Det övergripande cykelvägnätet ska främst byggas ut längs med bilhuvudvägnätet. Cykelförbindelserna mellan Töjnan och Hansta och Järvafältets naturreservat ska förbättras och göras trygga och bekväma i samband med tillkomsten av Förbifart Stockholm för att motverka förbifartens barriäreffekt.

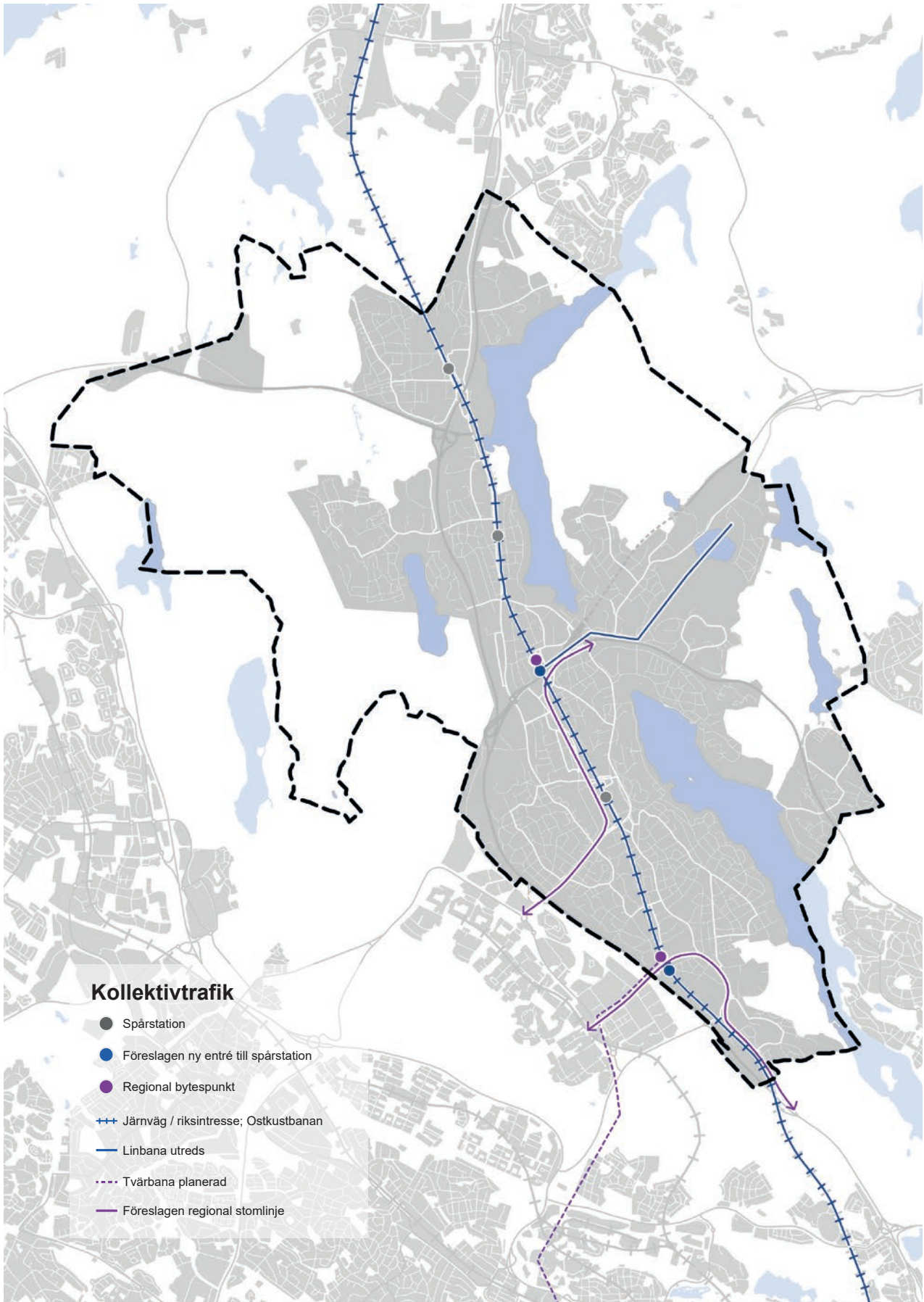


Cykelnätet i Sollentuna kommun

Turtät nära kollektivtrafik

Sollentunaborna ska uppleva kollektivtrafiksystemet som ett attraktivt färd sätt. Alla Sollentunabor bör ha tillgång till kollektiva färdmedel inom gångavstånd. Det är också viktigt med en hög turtäthet och att olika kollektiva färdmedel är synkroniserade. Gång- och cykelförbindelserna till och från kollektiva färdmedel ska hålla en hög standard och kollektivtrafik – knutpunkter utvecklas med säker och bekväm cykeluppställning. Ett utbyggt servicelinjenät är viktigt för äldre och personer med funktionsnedsättning. Inom kommunen ska det skapas attraktiva kommunikationsstråk där kollektivtrafiken prioriteras framför övrig motorfordonstrafik.

Tvärbanan Kistagrenen planeras att vara i drift till Helenelund år 2023. Det är även viktigt att det finns goda tvärförbindelser mot exempelvis Täby, Barkarby och Kista. I och med tillkomsten av Turebergs allé och utbyggnaden av bebyggelsen kring denna bör busstrafiken på västra sidan järnvägen förstärkas då det är där den stora befolkningskoncentrationen i centrala Sollentuna kommer att finnas. Tvärbanan byggs ut åtta kilometer mellan Norra Ulvsunda till Helenelund. Med Kistagrenen knyts arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder ihop. Resenärer ges möjlighet till spårbunden kollektivtrafik till och från bland annat Solvalla och Bromma flygplats. Kistagrenen ger möjlighet till smarta byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar.



Kollektivtrafiken i Sollentuna kommun

Spårstationer med god tillgänglighet

Pendeltågsstationerna bör förses med mer än en entré för att öka såväl tillgänglighet som säkerhet och trygghet. Det innebär bland annat att sydliga entréer i Helenelund och Häggvik är viktiga för att kollektivtrafiken ska kunna användas effektivt. Häggviks station planeras få en uppgång i söder för att skapa bättre tillgänglighet och möjliggöra omvandling av delar av Häggvik till stadskaraktär med fler bostäder. Avsiktsförklaringen har undertecknats av Trafikverket, Landstinget (Trafikförvaltningen) och Sollentuna kommun och innebär att den ska tas i drift år 2023. Även Helenelunds station bör få en sydlig entré för att bland annat skapa bättre tillgänglighet för Silverdal. Pendeltågsstationerna bör efterhand med omkringliggande stadsutveckling få en urban karaktär genom att göras väderskyddade genom inglasning. Detta för både ökad attraktivitet i resandet och förbättrad trygghet och säkerhet.

Det finns stor efterfrågan på infartsparkeringar för bil och cykel vid pendeltågsstationerna men konkurrensen om marken är stor och marken behöver användas effektivt i dessa lägen. Detta innebär att markparkeringar behöver ses över, framför allt ur miljösynpunkt. För att skapa en trygg och attraktiv miljö samtidigt som marken används effektivt bör parkeringshus eller -garage byggas. De bör i möjligaste mån kombineras med andra funktioner. Kommunen bör tillsammans med SL trafikförvaltning i Stockholms läns landsting verka för att ge invånarna möjlighet att i större utsträckning nyttja kollektivtrafik till pendeltåget. Stora cykelparkeringar bör anläggas vid spårstationerna och ska prioriteras framför infartsparkering för bil.

Utöver ytterligare spår har Trafikverket också utrett var regionalståg från t ex Gävle och Uppsala kan stanna. Enligt spårstudien finns fyra möjliga lägen för en regionalstågsstation, varav två ligger i anslutning till den regionala stadskärnan Häggvik–Sollentuna–Kista och därmed i Sollentuna: Häggvik och Helenelund. Men i förslaget till RUF 2050 anges en regional tågstation i Helenelund och en i Solna. Ur kommunens perspektiv har även Häggvik en stor potential som regional bytespunkt.

Plats för Ostkustbanan

Ostkustbanan, delen Solna–Uppsala, är en sträcka med högt kapacitetsutnyttjande och utnyttjas för både arbetspendling, långväga trafik och godstrafik. Stockholms tillväxt och behovet av mer miljöanpassat resande ställer stora framtida krav på regionens spårinfrastruktur. Kommunen förutser redan nu att kapaciteten på ostkustbanan inte kommer att räcka till, i sin nuvarande utformning.

Trafikverket vill säkerställa möjligheten till framtida kapacitetshöjande åtgärder på sträckan och har tagit fram en riksintresseprecisering som redovisar influensområde och framtida markanvändningsbehov för att säkerställa ytterligare två spår längs sträckan. (Riksintresseprecisering Ostkustbanan, delen Solna–Uppsala 2016:102). I och med riskintressepreciseringen som Trafikverket har tagit fram så har spårreservatet minskat från tidigare utbredning, vilket kommunen anser positivt. Kommunen bedömer dock att det finns risk för att säkerhetsavståndet 32 meter till befintlig järnväg påverkar avståndet till kommande bebyggelse för något som inte blir av eller för att behovet ser annorlunda ut när ytterligare spår anläggs. Befintlig bebyggelse samt önskvärd utveckling påverkas fysiskt mest i centrala Sollentuna (Sollentuna centrum–Turebergs allé–Södra Häggvik) och i Helenelund. Även övriga stationssamhällen, Häggvik, Norrviken och Rotebro, påverkas om än i mindre omfattning. Utanför stationsområdena påverkas i olika omfattning byggnader och gator närmast spårområdet. Ökad kapacitet med ett femte och sjätte spår i enlighet med det preciserade riksintresset kan bara tillgodose om pågående utveckling i centrala Sollentuna inte försvåras och tillkommande spår inte innebär en ökad miljöbelastning i kommunen.

En utbyggnad av ett femte och sjätte spår kommer att få effekten att Sköldvägen kommer att behöva tas i anspråk. Det bör finnas en planberedskap för att kunna möjliggöra busstrafik på både exempelvis Malmvägen eller Tingsvägen samt på Sollentunavägen vid centrum. Gatusektionerna kan då behöva planeras om för att säkerställa en god framkomlighet.

Transporter till och från Väsjön

Ett av kommunens stora utbyggnadsområden är Väsjön. Kommunens ambition är att planera för hållbara och effektiva transporter till och från området. Linbana som transportmedel i urban miljö är inte ovanligt utanför Sverige. Under flera år har kommunen studerat linbana som nytt kollektivtrafikmedel mellan Häggvik och Väsjön. Resultatet av studierna är så pass intressanta att kommunen inte avfärdar tanken på linbana som en del av kollektivtrafiksystemet. Aspekter som framkomlighet, driftsäkerhet, robusthet, markanspråk, tillgänglighet och turtäthet tillsammans med energi- och miljöfördelar talar till linbanas fördel i jämförelse med buss.

Sollentuna kommun har inte full rådighet över en linbana utan det förutsätter medverkan från bland annat Trafikverket och Landstinget. En så kallad åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen bör göras för att den ska kunna finansieras med statliga medel. Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen är en vedertagen planeringsmetod som går ut på att flera aktörer diskuterar och analyserar olika förslag och därefter rekommendera åtgärder.

Steg 1. Tänk om – Åtgärder som påverkar efterfrågan och val av transporter.

Steg 2. Optimera – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande.

Steg 3. Bygg om – Mindre ombyggnadsåtgärder.

Steg 4. Bygg nytt – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Ett kapacitetsstarkt vägnät

För fordonstrafik som passerar kommunen finns ett övergripande vägnät av hög standard, som staten genom Trafikverket är huvudman för. Till denna nivå hör, utöver E4:an och Norrortsleden även Danderydsvägen och Stäketvägen samt kommande Förbifart Stockholm. Trafikplats Häggvik byggs om för att koppla på Förbifarten. Detta blir en mycket stor och komplex trafikapparat. Åtgärder för att mildra trafikplatsens barriäreffekter behöver sökas. Stäketvägen är en regional trafikled av stor betydelse bl.a. för Mälardalens förbindelse med Arlanda. Området runt vägen lämpar sig väl för ytkrävande verksamheter samtidigt som det utgör den yttre delen av Järvakilens natur och kulturlandskap. Stäketvägens kapacitet ökas genom breddning av vägen till tre eller fyra körfält, och ombyggnad av vägkorsningarna. Det kommunala huvudvägnätet ombesörjer trafiken mellan kommunens olika delar och till och från det statliga vägnätet.

Kapaciteten i huvudvägnätet ska säkerställas genom utbyggnad av ett finmaskigare vägnät. Ett starkt huvudvägnät är nödvändigt för att undvika smitvägar genom bostadsområden. Följande korsningar och sträckor i huvudvägnätet ska prioriteras.

- Trafikplats Häggvik bör ses över för att anpassas till utbyggnaden av Södra Häggvik och Förbifart Stockholm.
- Norra Kolonnvägen och Knistavägen med anslutning till Bagarbyvägen behöver breddas och förstärkas och utgöra en del i huvudvägnätet. Passagen under E4 breddas i samband med förbifartens utbyggnad.
- En ny vägförbindelse mellan Norra Malmvägen och Danderydsvägen behöver skapas.
- Danderydsvägens utformning och funktion behöver ses över utifrån behov och prioriteringar. Huvudvägnätets utformning ska anpassas till den stadsbyggnads-karaktär som eftersträvas inom kommunens olika utvecklingsområden. Trafiksäkerheten ska öka och trafikbullret minska.

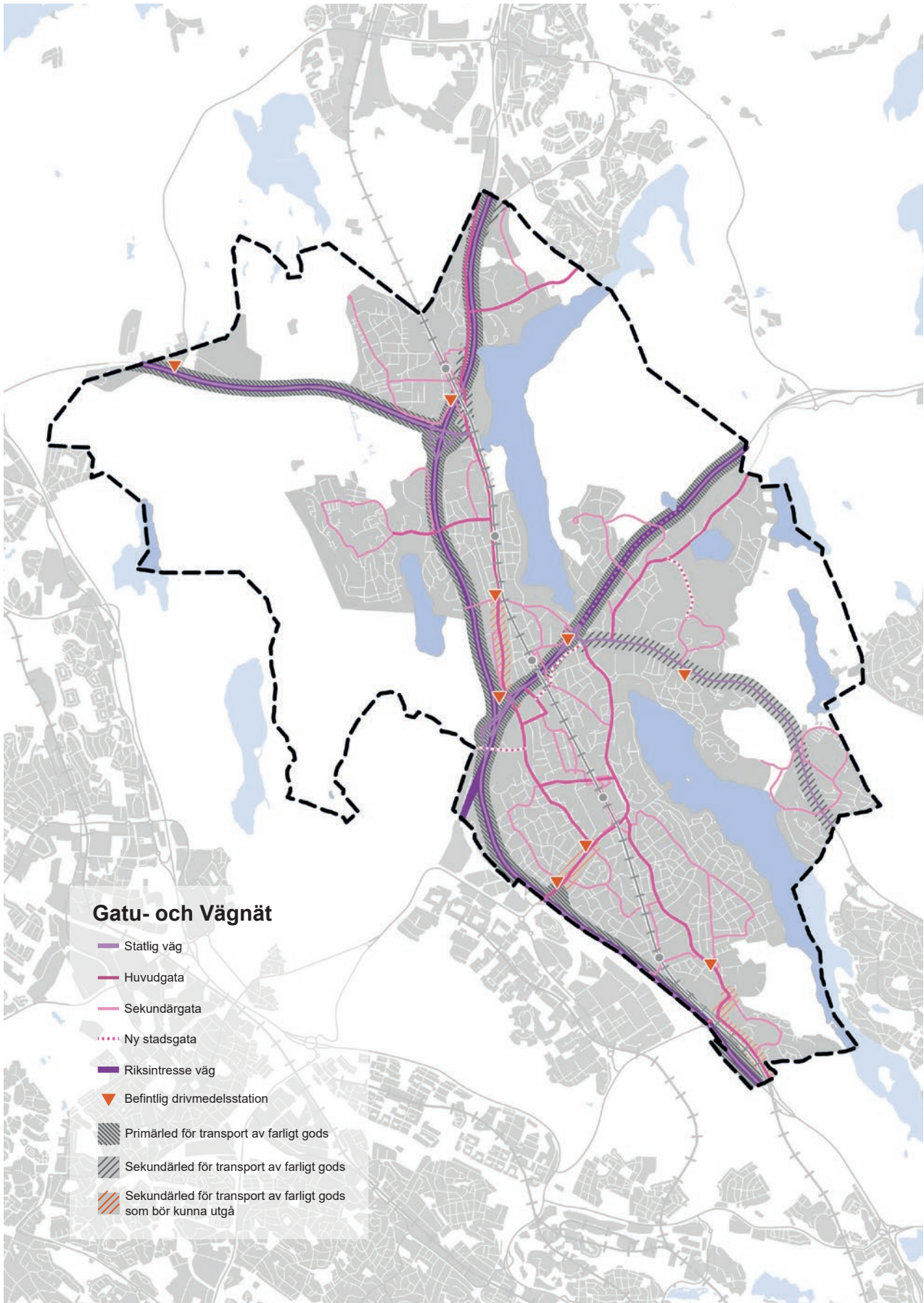
Smart parkering

Parkeringsplatser ska utnyttjas effektivt och i möjligaste mån samnyttjas mellan boende, arbetande och besökare till exempelvis handel och målpunkter. Parkering för nyttotrafik och rörelsenedsatta bör prioriteras. Parkering för boende och arbetande bör i de centrala täta delarna av kommunen ske i garage under byggnaderna inom kvartersmark. Arbetet med parkering i Sollentuna beskrivs i kommunens parkeringsplan (2015). Parkeringsplanen har följande mål:

- En attraktiv stadsmiljö
- En effektiviserad markanvändning
- En ökad tillgänglighet och tydlighet vad gäller parkering
- Främja hållbara färdmedel

Bostäders och verksamheters parkeringsbehov ska lösas inom kvartersmark. Parkering på allmän plats såsom kantstensparkering är avsedd för besöksparkering. Vid detaljplaneläggning och bygglovsprövning ska parkeringsbehovet redovisas i varje enskilt fall. Exploatörerna måste redovisa att antalet parkeringsplatser kommer att uppfyllas i samband med ansökan om bygglov.

Parkeringsplanen anger ett minimikrav för antalet cykelparkeringsplatser som ska anläggas av exploatörer. Till skillnad från bilparkering är cykelparkering sällan kostnadsdrivande. Det är viktigt att tillföra ett stort antal cykelparkeringsplatser redan från början. Vid dimensioneringen av cykelparkeringsplatser bör man därför ta höjd för en ökad cykelanvändning. Som tumregel gäller att antalet cykelparkeringsplatser i ett område ska



Gatu- och vägnätet i Sollentuna kommun

överskrida antalet boende. Därtill tillkommer cykelparkeringsplatser för besökare. För verksamheter gäller att det ska finnas cykelparkering för både besökare och anställda. Bra cykelparkering behöver finnas vid viktiga målpunkter, inte minst i nära anslutning till spårstationerna.

Skydd mot farligt gods

Delar av vägnätet är utpekade av länsstyrelsen som transportleder för farligt gods, vilket innefattar explosiva, brandfarliga, radioaktiva och andra farliga ämnen. De rekommenderade vägarna utgörs av primära och sekundära transportleder. De primära transportlederna utgörs av de nationella och regionala vägarna bildar ett huvudvägnät för genomfartstrafik och ska användas så långt det är möjligt. De sekundära transportlederna är avsedda för lokala transporter från och till de primära transportlederna. Delar av huvudvägnätet kan användas som omlodningsvägar under kortare perioder för den regionala trafiken i händelse att det regionala vägnätet är avstängt. Detta under förutsättning att eventuell anpassning av gatorna är förenlig med utformningen enligt planerad stadsbyggnadskaraktär och inte medför högre krav bl.a. med hänsyn till eventuella transporter av farligt gods.

En olycka med transporter av farligt gods kan påverka mark, vatten, bebyggelse och livet runt olycksplatsen. Kommunens uppfattning är att riskfrågan först och främst ska hanteras vid källan, d.v.s. om verksamhetsutövare, Trafikverket m.fl. bedriver farlig verksamhet ska dessa åtgärda detta. Det kan bl. a. gälla högre krav på behållare för farligt gods. Även om transporter av gods är en förutsättning för en levande och konkurrenskraftig region, bör inte transporterna tillåtas hindra en i övrigt ändamålsenlig och önskvärd användning av marken och utveckling av stadsbygden.

RISKAVSTÅND

Det finns idag inga nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd i närheten av trafikleder för farligt gods på vägnätet. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram riktlinjer. Enligt riktlinjerna ska riskerna beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods. Mellan 50–150 meter från järnväg samt 75–150 meter från väg, behöver det vanligtvis inte tas fram någon riskutredning. Inom 50 meter från järnväg och 75 meter från en väg, där det transporteras farligt gods, är det enligt riktlinjerna normalt sett olämpligt med bostäder. Bostäder kan uppföras på ett avstånd om 25 meter från järnväg eller primär transportled för farligt gods (E4) om ett antal åtgärder vidtas, fasadutformning, glas, friskluftsintag, utrymning m.m. Även för de flesta sekundära leder anser Länsstyrelsen att det behöver finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter mellan vägen och markanvändning bostäder. I fall där det går få farliga transporter kan det vara möjligt att bygga närmare än 25 meter. Kommunens anser att bebyggelse generellt kan uppföras på ett avstånd om 25 meter om åtgärderna vidtas och införs i detaljplan. Framtagande av fördjupade riskutredningar bör därför begränsas till enskilda fall där förutsättningarna tydligt avviker. Kommunen anser vidare att det vid planläggning för bebyggelse invid sekundära transportleder är risksituationen i det enskilda fallet som ska avgöra avståndet. Vid bedömningen anser kommunen också att det framtida behovet av transportleden ska vägas in i bedömningen.

Framtidens drivmedelstationer

Drivmedelstationer utgör en risk i bebyggelseområden, både med anledning av stationerna i sig och transporterna till dem. Det finns få lämpliga platser för nya drivmedelstationer inom kommunens gränser. Dessutom kan nuvarande stationer, vid befintliga och planerade bostadsområden, ifrågasättas med hänvisning till riskaspekten.

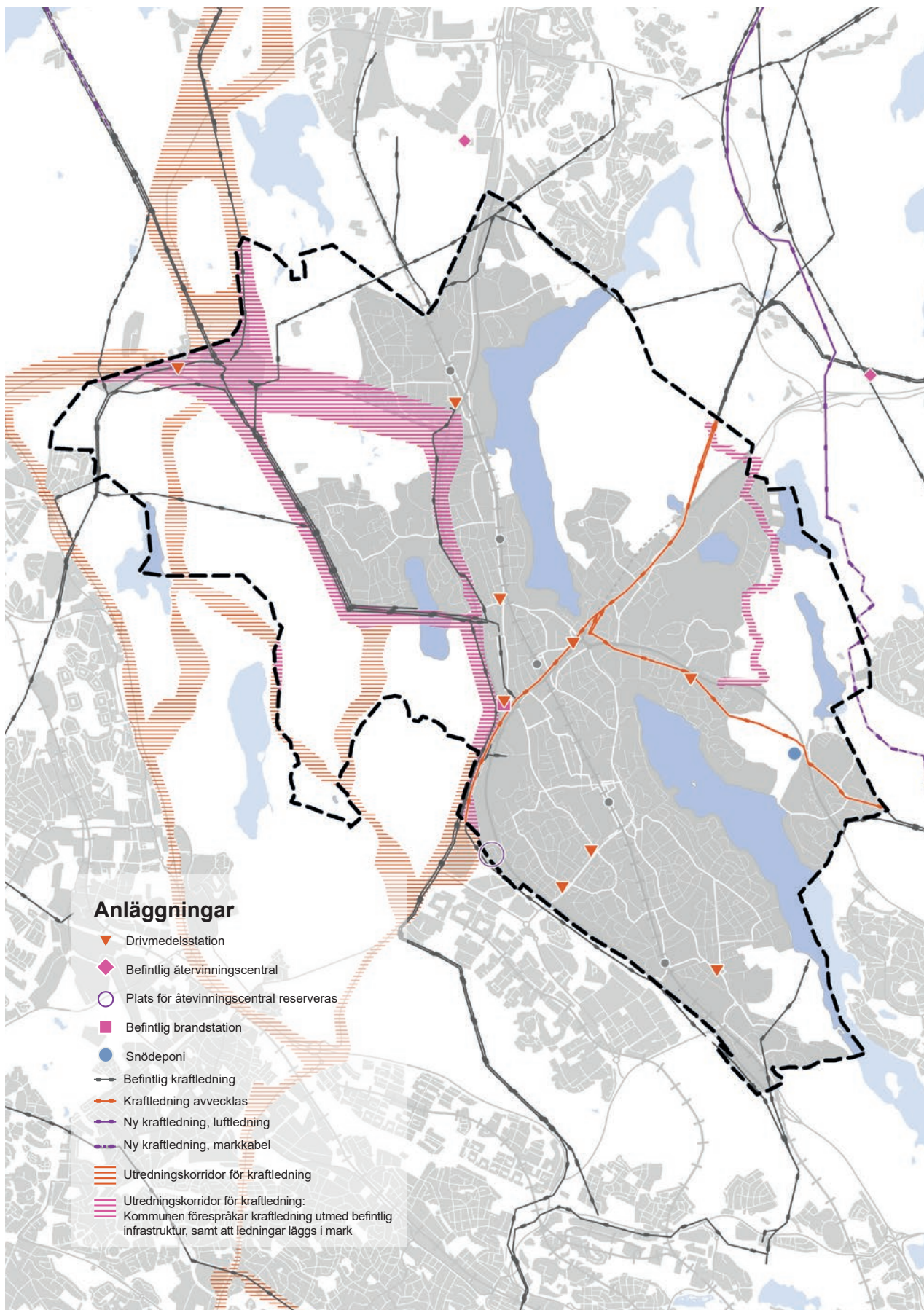
Fler försäljningsställen för fossilfria bränslen bör tillkomma inom kommunen. I första hand bör befintliga drivmedelstationer kompletteras, under förutsättning att risksituationen inte försämras. Det kan vara biogas men även vätgas. Snabbladdare för elbilar samlokaliseras ofta till tankställen och drivs kommersiellt. För att gynna den pågående omställningen till elbilar och laddhybrider behöver infrastruktur och parkeringsplatser förstärkas med laddstolpar. I nya bostadsområden bör det göras plats för laddstolpar och bilpoollösningar.

Kraftledningar och infrastruktur under mark

Två befintliga kraftledningar i luften kommer att avvecklas etappvis i projektet Stockholms ström under tidsperioden 2017–2027. Dels befintlig 220 kV luftledning mellan Häggvik–Östra Törnskogen som ersätts med markkabel på 400 kV i annan sträckning och dels befintlig 70 kV luftledning mellan Sjöberg–Häggvik–Östra Törnskogen som ersätts med markkabel delvis i annan sträckning med senare spänningshöjning till 130 kV. Kommunen delfinansierar avvecklingen med hjälp av värdet på möjliga byggrätter på kommunal mark som frigörs när luftledningarna avvecklas. Områden som kan bli aktuella för bebyggelse finns bland annat i Sjöberg, längs Rudbecks väg, Djupdalsvägen och i delar av Vaxmora samt de delar av Törnskogen som inte omfattas av naturreservat.

För att möta det växande behovet av el måste kapaciteten öka på elnätet. Svenska kraftnät ska förstärka nätet mellan stamnätsstationerna Överby i Sollentuna och Beckomberga i Stockholm med en ny förbindelse. Även mellan Överby och Odensala i Sigtuna ska nätet förstärkas. Båda sträckorna avser 400 kV. Flera sträckningsförslag finns. Kommunen förordar det alternativ som följer storskalig infrastruktur såsom större vägar och befintliga kraftledningar, samt att ledningarna förläggs i mark.

Med ökad täthet kan ledningsnätet behöva förstärkas. Att identifiera långsiktigt tillgängliga stråk för infrastrukturen för VA- och energiförsörjningen är strategiskt viktigt. Gaturummen är emellertid trånga och det kan därför vara svårt att samtidigt få plats med ledningar och träd. Ett sätt att hantera detta är att eftersträva och stimulera schaktningsfria metoder för underhåll och förnyelse av ledningsnätet. Syftet med detta är dels att reducera kostnader och störningar förutom att det är förenligt med alléträd.



Anläggningar i Sollentuna kommun

Urban grönstruktur

En urban grönstruktur innefattar alla grönytor, parker och naturmark som ligger i närhet till bebyggelsen och innebär att dessa har en mångfald av värden och funktioner, det vill säga, skapar många olika ekosystemtjänster. En urban grönstruktur är socialt hållbar eftersom den främjar god hälsa, rekreation och lek. Den skapar också många olika typer av offentliga mötesplatser där grannar och besökare kan mötas på lika villkor. Den är miljömässigt hållbar eftersom den ger plats och möjligheter för olika ekosystemtjänster att utvecklas, allt från luftrening till dagvattenhantering till biologisk mångfald, växt- och djurliv. En urban grönstruktur är också ekonomiskt hållbar eftersom den skapar en ökad attraktivitet i boendet och besökare och därmed för kommunens konkurrenskraft som helhet.

Ekosystemtjänster som del i bebyggelsen

Grönstrukturens, naturens och parkernas värden och funktioner ska tas tillvara och utvecklas. För att kunna bibehålla och utveckla den höga livskvalitet som Sollentunas tätortsnära natur ger så har flera kunskapsunderlag tagits fram. Dessa underlag beskriver grönstrukturens värden sett ur människans perspektiv, vilket brukar benämnas ekosystemtjänster. Ekosystemtjänster är tjänster som produceras av naturen. Ekosystemtjänster delas ofta in i fyra kategorier: Försörjande tjänster är varor som kan skiljas från ekosystemet så som livsmedel, fiberråvara och färskvatten. Kulturella tjänster är naturens bidrag till hälsa, inspiration, avslappning och andra kulturella bidrag. Sedan finns det reglerande och stödjande tjänster som är mer indirekta nyttor som människor inte alltid känner till, så som vatten- och luftrening, pollinering, balans av näringsämnen, upprätthållande av bördig jord, reglering av vattenflöden och översvämningsskydd. Vid nyexploatering ska möjligheten att kompensera för eventuell borttagen vegetation med nyplantering beaktas. Detta bl a för att minska klimatpåverkan genom att inte minska kolinlagringen i växande vegetation. Kompensation för förlust av övriga ekosystemtjänster ska också övervägas. Kommunen ska planera för god tillgång på ytor som stärker kommunens resiliens. Exempel på sådana funktioner är odlingsytor, ytor för dagvattenrening och översvämning, samt områden för biologisk mångfald och rekreationsområden.

Vissa ekosystemtjänster är viktiga för att möta kommunens mål om hållbar utveckling, därför behöver ekosystemtjänster stärkas samtidigt som kommunen förtätas och parker och naturområden utvecklas. För att lyckas med detta behöver grönska integreras i den bebyggelse som planeras att förtäta. Lyckas kommunen med detta främjas välbefinnandet för medborgarna då deras tillgång till ren luft, vatten, mark och områden med biologisk mångfald tillvaratas.

Ett arbete pågår med att sammanställa och dra slutsatser från de kunskapsunderlag som tagits fram de senaste åren som behandlar ekosystemtjänster, ekologiska landskapssamband och sociala värden i grönstrukturen. Planeringsprinciper och metoder för hur kommunen ska arbeta med grönska, naturvärden och rekreationsvärden i den bebyggda miljön ska utvecklas i det tillägg till översiktsplanen som heter Urban grönstruktur.

Biologisk mångfald – biologisk mångfald är avgörande för att ekosystem ska fungera och kunna leverera viktiga ekosystemtjänster. Avgörande för att kunna upprätthålla grundläggande ekologiska processer i fragmenterade landskap är att grönområden inte blir alltför isolerade från varandra samt att det sammantaget finns tillräckligt mycket av goda livsmiljöer. Det är detta vi avser med en väl fungerande grön infrastruktur. Ekologiska landskapssamband har studerats i Rösjökilen och på en något mer finmaskig nivå i hela Sollentuna. För att organismgruppen ska kunna leva långsiktigt inom ett område men även sprida sig till nya områden är det viktigt med bra spridningsvägar. Hur dessa spridningsstråk ser ut beror både på organismgruppens spridningsförmåga och på landskapets innehåll. Med den heltäckande biotopdatabas som kommunen har tagit fram genom ett samarbetsprojekt med Länsstyrelsen, Metria och Stockholms Universitet, i kombination med analyser av ekologiska landskapssamband kan bedömningar och modelleringar av bebyggelsens inverkan på naturmiljön bättre förstås och enklare vägas in i planarbetet. I alla utvecklingsprojekt ska hänsyn tas till den biologiska mångfalden och ekologiska funktioner. Det innebär att hänsyn tas till värdefulla biotoper och förekomster av skyddsvärda arter samt att åtgärder för att förstärka biotoper och grönstruktur genomförs. Kommunen ska särskilt beakta åtgärdsbehov och åtgärdsomöjligheter inom tätorten, där den gröna infrastrukturen är svag, samt inom den regionala grönstrukturens svaga samband, t.ex. vid Kappetorp och Sjöberg.

Odling – småskalig matproduktion kan bidra till lokal matförsörjning och att bevara lokal odlingskunskap. Lokal matförsörjning kan i ett framtidsperspektiv med behov av minskade transporter och större konkurrens om våra tillgångar bli allt viktigare. Småskalig odling bidrar också till hälsa, sociala relationer och bidrar med estetiska värden i bebyggelsen. Småskaliga tätortsnära lantbrukare kan bidra till turism och undervisning genom till exempel gårdsbutiker eller genom att fungera som visningsgårdar. Småskalig matförsörjning bidrar i många fall också till reglerande tjänster såsom pollinering och reglering av skadedjur genom sin diversitet och en begränsad användning av bekämpningsmedel. Den befintliga åkermarken i Sollentuna kommun uppgår till ca 192 hektar. De största jordbruksområdena finns inom de västra kommundelarna – kring Järvafältet, Rotebro och Viby. Befintlig odling för privat bruk förekommer främst på odlingslotter i koloniområden. Odlingslotter finns inom kommundelarna Rotebro, Tureberg, Helenelund och Edsberg. Frukttodlingar förekommer i mindre omfattning kring gamla herrgårdar som omges av äldre trädgårdar och parker, i kommunens sydligaste del intill Edsviken. Den totala arealen befintlig odling för privat bruk uppgår till cirka 9 hektar varav drygt 8 hektar består av koloniområden. Utöver detta förekommer små odlingar för hemmabruk i privata villaträdgårdar och dylikt. Fritidsfiske med handredskap bedrivs i kommunens sjöar Översjön, Ravalen, Norrviken, Väsjön, Rösjön, Fjäturen och Edsviken. I Sollentuna finns idag 16 områden med en eller flera bikupor spridda över i stort sett hela kommunen. Det finns ytor inom bostadskvarter med flerbostadshus och en del öppna och halvöppna gräsmarker i bebyggd miljö som har potential för att rymma odlingslotter. Om efterfrågan ökar bör kommunen erbjuda fler ytor för odling, till exempel där behov finns av att öka närvaron av andra människor för trivsel och trygghetens skull.

Rekreation och lek – till de kulturella ekosystemtjänsterna räknas; hälsa, rekreation, turism, sociala relationer, undervisning samt estetiska, kulturella och andliga värden. Under år 2014 så genomfördes en sociotopkartering i Sollentuna för att utöka kunskapen om hur grönområden används och vilka upplevelsevärden de har. Den visar att kommunens grönområden är djupt förankrade hos Sollentunaborna. Kontakten med grönområden och parker är viktig för vårt välbefinnande. Vi drabbas av färre fysiska och psykiska besvär, stressen minskar, koncentrationsförmågan ökar och det går fortare att läka sjukdomar när vi har tillgång till grönområden. Sammanfattningsvis visar sociotopkartan att tillgången till Edsvikens och Norrvikens vatten- och strandmiljöer uppskattas av samtliga åldersgrupper och invånare från hela Sollentuna. Bland ungdomar är det främst naturmiljöer lämpliga för sportaktiviteter som är populära medan de äldre nämner områden med höga kulturhistoriska värden. Det framkom också att det i Tureberg upplevs en brist på rekreativsmöjligheter och tillgänglighet till natur. Vid förtätning i Tureberg ska särskild hänsyn tas till behovet av närhet och kvalitet på parktyper för rekreation och friytor för lek. God grönytetillgång ska säkerställas genom ökad kvalitet och tillgänglighet. Den planerade utvecklingen av Malmparken är viktigt för hela Tureberg. Grönytor ska i möjligaste mån vara multifunktionella och locka många olika brukare. Idag är det ett flertal uppskattade platser som enklast nås med bil men gående, cyklist eller resenärer med kollektivtrafik har svårare att ta sig dit. Sollentunaborna har i genomsnitt 18 hektar offentligt grönområde inom 500 meters radie. Det är dock stor skillnad mellan olika kommundelar. Genomsnittsavståndet till närmaste offentliga grönområde i Sollentuna är 129 meter. Allra kortast avstånd till närmaste offentliga grönområde har boende i Vaxmora med ett snitt på 88 meter. Allra längst har boende i Tureberg med 169 meter. Boverket rekommenderar max 300 meter till närmaste grönområde, vilket betyder att de allra flesta bostäderna i Sollentuna ligger långt innanför detta riktvärde.

Luft- och vattenreglering – vissa saker kan naturen göra bättre än tekniska lösningar. Naturen bidrar med tjänsten vattenrening genom vegetation och andra organismers upptag av näringsämnen och nedbrytning av föroreningar. Inom kommunen finns några områden med stora andelar hårdgjord mark, främst i Rotebro, Norrviken, Häggvik och Edsberg. Flödet från hårdgjorda områden är högre i jämförelse med flöden från naturliga marker. Det avrinnande vattnet har även högre föroreningsgrad än innan på grund av bland annat ökad trafik och partiklar från vägbanan. Möjligheten att anlägga dagvattendammar och fördröjningsmagasin i dessa områden bör ses över, särskilt i de områden som samtidigt har översvämningsrisk. Försiktighet bör dock tas av infiltration av förorenat vatten på sand och grusmarker, eftersom underliggande grundvatten löper risk att förorenas.

De stora skogsområdena, samt vattenytor, som omger Sollentuna tätort skapar park- och sjöbris långt in i tätorten. Utöver dessa stora områden utanför tätorten finns park- och naturområden med god klimatreglerande funktion. Generellt kan områden som idag har viss eller ringa klimatreglering tillföras vegetation så att dessas klimatreglerande potential ökar. Risk för att värmeöar ska uppstå finns i huvudsak i bebyggelseområden med en hög andel hårdgjord yta och en låg andel vegetation. Här saknas ofta skuggande vegetation.

Ekosystemtjänsterna flödesreglering och erosionskydd beskrivs under kapitlet god vattenhantering. Luftrening och bullerdämpning beskrivs under kapitlet attraktiv bebyggelse.



Figur: Ekosystemtjänster. Källa: c/o city

Lokala parker och nära natur

Grönstrukturen består förutom av stora och små naturområden även av parker, trädalléer, fornlämningsområden, strandzoner, vattendrag och trädgårdar som alla är viktiga för karaktären i ett område och för olika sociala, biologiska och ekonomiska värden. De mindre naturområdenas har betydelse som länkar och spridningsstråk i den större grönstrukturen. De är viktiga både som kvalitet för de närboende men har också betydelsefulla ekologiska värden och funktioner. Tillgång till rekreationsområden av hög kvalitet inom rimliga avstånd är en del av en god boendemiljö och något som många Sollentunabor sätter högt värde på. När bebyggelsen blir tätare blir tillgången till parker, grönområden, små eller stora platser för rekreation och avkoppling, allt viktigare. Kommunens parker och bostadsnära natur är viktiga inslag som gröna oaser i den bebyggda miljön. Enligt Boverkets riktlinjer bör invånare inte ha mer än 300 meter till bostadsnära natur och inte mer än en kilometer till större friluftsområden för att uppleva naturen som tillgänglig. Detta ska eftersträvas i Sollentuna så att invånare har tillgång till natur oavsett var i kommunen de bor.

Parken är en offentlig naturnära plats för olika former av rekreation och kontemplation. Stadslivets intensitet skapar ett stort behov av parkens lugn och individens möte med naturen. Parken är den kultiverade naturen som är tillgänglig för kommunens invånare när som helst. Parken ska vara för lek, promenad, natur, kultur, rofylld oas, utflykter, avskildhet, kontemplation, m.m.. Mångfunktionalitet i parkerna ska eftersträvas för att gynna biologisk mångfald och omhändertagande av dagvatten. Parkerna ska erbjuda inkluderande och stimulerande miljöer som lockar alla invånare. När kommunen anlägger parker och givetvis även planteringar i gatumiljö, är det av största vikt att detta samordnas för en långsiktigt rationell och bra drift som tål den användning de kan väntas få när kommunen växer.

Att hitta platser för parker i en tätare stadsstruktur blir allt viktigare och svårare. En fortsatt förtätning innebär att grönstrukturen behöver utvecklas. Vissa grönytor kan dock behöva tas i anspråk i samband med att de centrala kommunikationsnära delarna av kommunen förtätas. Men det behöver också återskapas grönytor, eller snarare multifunktionella parker. Dessutom behöver gatorna bidra till att axla delar av grönyornas traditionella funktioner. Att tillskapa områden där nära rekreation kan ske på flera sätt, antingen genom att lite större ytor för stadsparker avsätts där det är möjligt eller genom att medvetet luckra upp den tätare bebyggelsen med mindre grönytor, fickparker och liknande. Många miljöer upplevs som gröna, men är svårtillgängliga med otydliga parkentréer och bebyggelse som delvis privatiserar och skymmer. Genom att utveckla mötet mellan det byggda och det gröna – stadsbrynen – med inbjudande gröna entréer, bättre skötsel, parkvägar och nya funktioner kan de gröna kvaliteterna bli tillgängliga för fler. Ett sätt att utveckla mötet mellan byggt och grönt kan vara att med ny bebyggelse kanta grönytor med gröna kajer – dvs en allmän gata eller gång- och cykelväg.

I Södra Häggvik och Tureberg är det brist på den dagliga tillgängligheten till park. Detta innebär att delar av privat fastighetsmark blir park vid större bostadsexploateringar. Edsbergsparken med klipporna nedanför Stallbacken är en mycket stor tillgång för Sollentuna. Centrala parkstråket i Silverdal är ett lyckat exempel på nyanlagd park. Sollentunas två kyrkogårdar skulle kunna få ett mycket stort värde för rekreation och kontemplation om trafikbullret kunde reduceras.

Gröna torg, gator och byggnader

Torget är stadens ”vardagsrum”, platsen där det är naturligt att stanna upp, mötas, få oväntade intryck, reflektera och diskutera. Torgens grönska är allt från träd, till planteringar, blomkrukor och till och med torghandelns grönsaker och blommor. På det kommersiellt intensiva torget kan man inte förvänta sig att vara helt ifred, söker man detta ska man kunna välja en sådan plats i närheten. Torg kan vara av olika storlek, grönhet och karaktär, från det mer intensiva och formella, till det lilla, lugna, informella torget utan särskilt mycket folkliv. Generellt är det bättre att öka torgets kvalitet än kvantitet. Varje kommundelscentrum ska ha ett huvudtorg. Det kan kompletteras med sekundära torg av annan karaktär. Kommunen ska inte skapa fler torgbildningar än att de på ett naturligt sätt kan förväntas bli befolkade och komma till användning. När gator blir utformade till att bättre följa kommunens trafikhierarki som prioriterar gående kan de lättare kopplas till stadslivet på torg och i parker.

Träd utmed gatorna höjer inte bara upplevelsevärdena, de bidrar även med flera ekosystemtjänster. De binder hälsofarliga partiklar, bidrar till skugga varma sommardagar, jämnar ut luftfuktigheten genom att absorbera och avge fukt, fördröjer och i viss mån renar dagvatten, och genom lövverket påverkar intrycket av buller m.m.

En utmaning är att konflikter kan uppstå med det ledningsnät som fordras för att försörja kommunen med vatten och energi. Behovet av ledningar för dagvatten begränsas dock av träden, men kan reduceras ytterligare med ytliga dagvatten lösningar, exempelvis så kallade ”regnträdgårdar”. Allékantade gator kan även tjäna som spridningskorridorer för växter och djur. Alléträden bör bestå flera olika trädarter.

Om byggnader förses med exempelvis planterade skärmtak, terrasser eller tak, kan dessa bli refuger för olika arter. Bin är en indikatorart för biologisk mångfald som skulle kunna trivas i dessa miljöer om de utformas rätt. Vegetationsklädda byggnader blir sätt att skapa biologisk mångfald, men även för en bättre hantering av dagvatten, vara temperaturutjämnande, att absorbera partiklar och reducera bullerreflexer.

Gröna kilar och stora naturområden

Den regionala grönstrukturen finns beskriven i rapporten Grönstrukturen i Stockholmsregionen (1996). I regionens gröna kilar finns särskilt värdefulla områden som kallas värdekärnor där ekologiska, kulturella och sociala värden sammanfaller. Kilarnas viktigaste funktion är att de bildar sammanhängande grönstråk med höga natur- och kulturmiljövärden och attraktiv natur för rekreation. Genom kilstrukturen får många människor tillgång till naturområden som hänger samman med annan natur vilket ger möjligheter till varierade upplevelser och till längre strövtåg i naturen. Kilarna är också värdefulla spridningsvägar för djur och växter. Mindre grönområden får större värde när de ligger intill de gröna kilarna. Upplevelsevärden utgör en bra utgångspunkt för att bevara och förstärka kvaliteterna i kilarna. Värdena sammanfattas i sju grupper:

- Orördhet och trolska naturmiljöer,
- Skogskänsla,
- Utblickar och öppna landskap,
- Variationsrikedom och naturpedagogik,
- Kulturhistoria och levande landskap,
- Aktivitet och utmaning,
- Service och samvaro.

Dessa kan med fördel användas vid diskussioner om utveckling och skötsel av kommunens stora grönområden. Kommunen ska bidra till den regionala gröna infrastrukturen enligt intentionerna inom det arbete som drivs av Länsstyrelsen och TMR.

Sollentuna har flera naturområden som är viktiga att bevara. Flera av dem finns listade i naturvårdsplanen från 1993. Rotebro skans är en av de få oexploaterade delarna av Stockholmsåsen och är intressant för både sin historia, geologi och växtlighet. Sollentunaholm som ligger på en liten halvö i Norrviken är ett annat populärt naturområde genom det vackra läget vid vattnet. Här finns ett stort antal olika lövträd som bidrar med värdefulla miljöer för insekter, fåglar och svampar. Området är också en del av ett mycket uppskattat promenadstråk utmed Norrviken. Bergendal på Edsvikens östra strand erbjuder ett varierat kulturlandskap med öppna marker, lövskog och strandmiljöer. Skogen söder om Danderydsvägen, som förbinder Rösjöskogen med Falkberget och Bergendal är ett viktigt grönt stråk för boende i Landsnora, Kvarnskogen och Sjöberg. På östra sidan av Rösjön finns ett skogsparti söder om Rösjöskogens naturreservat som är en viktig grön förbindelse med angränsande skogar söderut i Danderyd. Skogen nordväst om Rotsunda gård mot kommungränsen till Upplands Väsby innehåller stigar som nyttjas av de boende i Rotsunda gård. Andra viktiga närnaturområden är Fyndetskogen, Amerikaskogen, Kvarnskogen, Norrvikens nordvästra strand, Skillingeberget, Lillskogen och kulturmarkerna kring Svartinge, Överby och Skillinge. Edsån på gränsen till Upplands Väsby kommun i Rotebro har fått ett nytt slingrande lopp och en promenadväg från Rotebro station som följer Edsån och fortsätter runt hela Edsjön.

Skyddade naturreservat

Inom kommunen finns fyra naturreservat, som ingår i den regionala grönstrukturen och de gröna kilarna. Sollentuna är en av de kommuner i landet som har störst andel skyddad natur, totalt sett ca en tredjedel av kommunens yta. Naturreservaten har olika karaktär vilket ger goda förutsättningar för biologisk mångfald och olika naturupplevelser för besökaren såsom Järvafältets tätortsnära kulturlandskap, Törnaskogens vildmark samt Rösjöskogen och Tegelhagsskogen med förutsättningar för rekreation och aktivt friluftsliv nära bostaden. Reservatsföreskrifterna, framför allt när det gäller Rösjöskogens naturreservat, medger framtida anläggningar

för idrott och friluftsliv. Järvafältet blev 2016 utpekad som riksintresse för friluftsliv. Naturreservaten innebär att ca 30 % av kommunens yta fått ett långsiktigt skydd och att tillgången till större sammanhängande grönområden av olika karaktär är säkrad för framtiden. Naturreservaten har en stor betydelse för att försörja den övriga grönsstrukturen med biologisk mångfald.

Östra Järvafältets naturreservat – Järvafältet är en del av Järvakilen som sträcker sig från de centrala delarna av Stockholms innerstad, genom Nationalstadsparken och vidare genom Sundbyberg, Solna, Sollentuna och Järfälla. Sammanlagt är de nästan 3 500 hektar stort område varav 1 050 hektar ligger i Sollentuna. Syftet med Östra Järvafältets naturreservat, bildat 1979, är att bevara ett stort tätortsnära naturområde med skogar och sjöar omväxlande med ett levande kulturlandskap.

Strategiska frågor på Järvafältet – Tydlig utveckling med ökat besöksantal. Ökat besöksantal kräver utveckling av service och tillsyn. Vägvisning och tillgänglighet till entréerna bör utvecklas. Möjligheten att nå naturreservatet med kollektivtrafik bör förbättras. Inriktningen på arrendegårdarnas jordbruk är viktig för hävden av värdena i kulturlandskapet. Gårdarna producerar både jordbruk och naturvård. En långsiktig inriktning på landskapets skötsel är viktig.

Rösjöskogens naturreservat – Rösjöskogen ligger i Sollentunas östra del och är kommunens mest utpräglade fritidsområde. Rösjöskogens naturreservat är cirka 200 hektar stort och erbjuder mycket att upptäcka. Mitt i reservatet ligger Rösjön som omges av lättillgängliga stränder och badplatser och det finns motionsanläggningar och bollplaner som erbjuder plats för fritidsaktiviteter och lek. Syftet med Rösjöskogens naturreservat, bildat 2010, är att bevara ett grönområde för aktivt friluftsliv, såväl rörligt som anläggningsbundet, att gynna värdefulla naturmiljöer och den biologiska mångfalden samt att säkra grönsstrukturen i en av Stockholmsregionens gröna kilar.

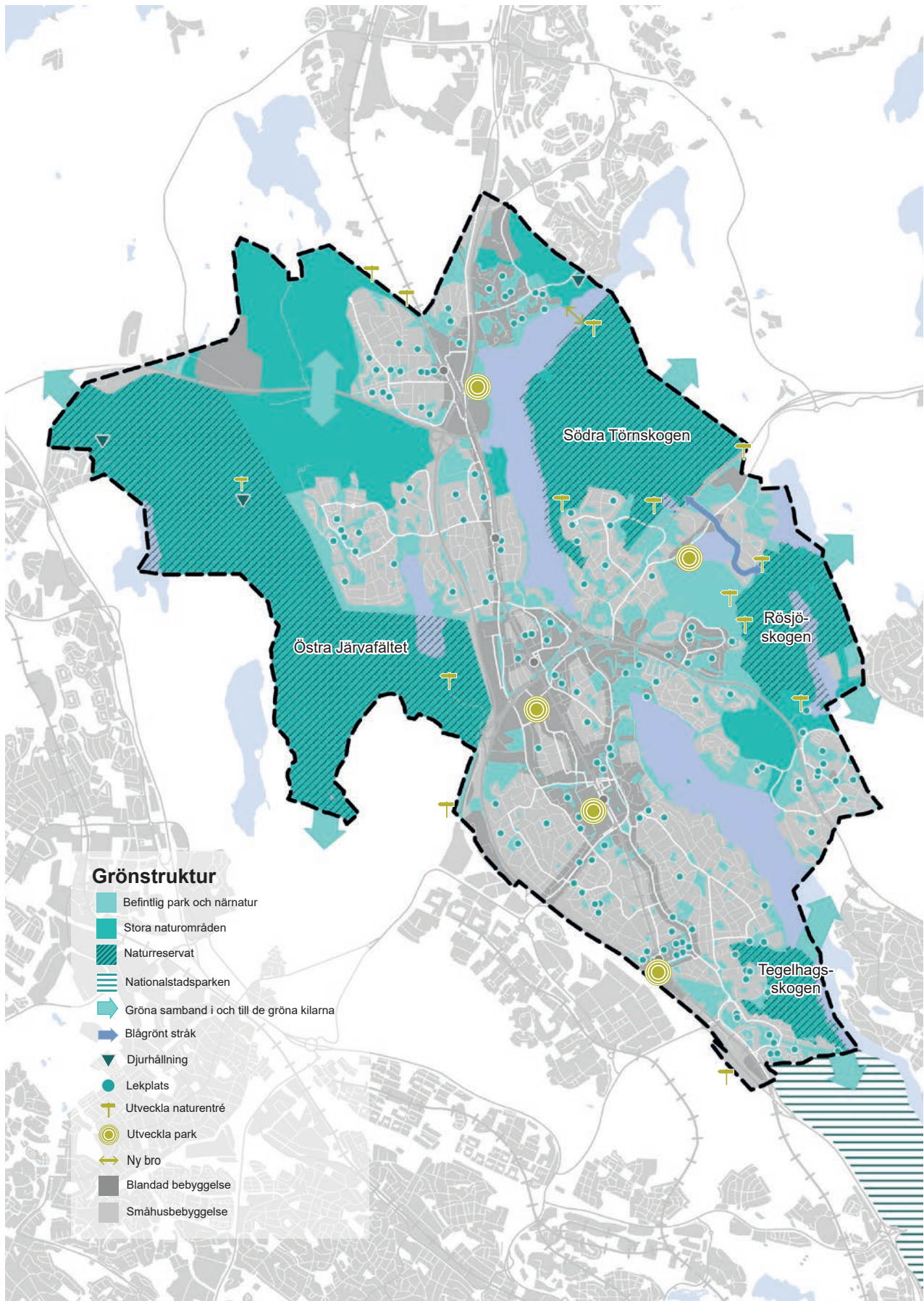
Strategiska frågor i Rösjöområdet – Skötseln av skogen ska ha en tydlig inriktning på lättillgänglighet och rekreation. Skötseln av kulturmarkerna kring Södersåtra är beroende av tillgång till betesdjur. Sambanden med Törnskogens naturreservat och annan grönsstruktur i Rösjökilens ska värnas och utvecklas.

Södra Törnskogens naturreservat – Södra Törnskogen ligger i nordöstra delen av Sollentuna och är ett större skogsområde på cirka 500 hektar med en dramatisk natur. Syftet med Södra Törnskogens naturreservat, bildat 2010, är att bevara ett större tätortsnära naturområde med vildmarkskaraktär för att erbjuda goda förutsättningar för friluftsliv och biologisk mångfald. Reservatet ska ge möjlighet att uppleva ett sammanhängande skogsområde med vildmarkskaraktär i närhet till staden.

Strategiska frågor i Törnskogen – Skogens utveckling mot vildmark är en viktig del i förvaltningen av området. Hävden av några av de äldre odlingsmarkerna bidrar till variationen i området och visar de historiska spåren i landskapet. Skötseln av Vaxmoratorp och markerna kring torpet är en viktig informations- och aktivitetsplats i reservatet. Sambanden med Rösjöskogens naturreservat och annan grönsstruktur i Rösjökilens ska värnas och utvecklas.

Tegelhagsskogens naturreservat – Tegelhagsskogens naturreservat ligger i Sollentunas sydöstra del och är kommunens nyaste naturreservat, bildat 2014. Syftet med naturreservatet är att bevara och utveckla ett naturområde för nära rekreation och aktivt friluftsliv som ger möjligheter till återhämtning och hälsofrämjande aktiviteter. Tegelhagsskogens har en varierande natur med inslag av äldre skogar, öppna kulturmarker och stränder vilket inbjuder till en rad olika naturupplevelser och friluftaktiviteter.

Strategiska frågor i Tegelhagsskogen – Skötseln av naturen ska ha en tydlig inriktning på lättillgänglighet och naturupplevelser. Skötseln av kulturmarkerna ska värna historiska värden och biologisk mångfald. Sambanden med annan grönsstruktur i gröna kilar ska värnas och utvecklas, både Rösjökilens på andra sidan Edsviken och Järvakilen.



Grönstruktur i Sollentuna kommun

Naturentréer, naturstråk och motionsspår

Entréerna till naturreservaten ska stärkas och väl på plats ska besökaren välkomnas med informationstavlor som ger besökaren kunskap om området och leder besökaren vidare in i området. Personer med såväl fysiska som psykosociala funktionsnedsättningar ska kunna ta del av Sollentunas parker och natur. Tillgänglighetsanpassningar ska göras där det anses lämpligt och den information som finns vid kommunens naturreservat ska vara tydlig vad gäller framkomlighet och service så att varje enskild besökare kan göra en egen bedömning av sin förmåga att ta sig runt i området.

För att göra naturområdena mer tillgängliga bör stråk mellan bostadsområden och rekreationsområden utvecklas. Stråken kan utgöras av grönstruktur i eller genom bebyggelsen. Det viktiga är att de håller en kvalitet som innebär att de är behagliga och bekväma, säkra och trygga att röra sig längs och att de kan överbygga barriärer i form av större vägar och industriområden etc. För att säkerställa en god tillgänglighet till det gröna i Sollentuna ska det finnas bra information om vilka parker och naturområden som finns i kommunen, var de ligger samt hur man tar sig dit.

Idag finns det motionsspår vid Rösjön, Tegelhagen, Ravalen, Fyndetskogen och Lillskogen. Då många föredrar att motionera nära hemmet och i bebyggd miljö, bland annat av trygghetsskäl, bör motionsslingor integreras i bebyggelsen när nya områden planeras. Sådana skyltade slingor kan omväxlande gå längs gångbanor och i parker och mindre grönområden.

Stränder, strandpromenader och strandskydd

Stränderna har stor betydelse för både människor, djur och växter, för naturupplevelser, avkoppling och aktiviteter. Stränderna har därmed särskild betydelse för den biologiska mångfalden, och de kan tillhandahålla viktiga ekosystemtjänster. Strandzonerna sköts med en inriktning som utgår från de olika sjöarnas karaktär och omkringliggande bebyggelse. Det är idag möjligt att ta sig fram utmed flera strandpromenader i kommunen. De mest lättillgängliga stränderna finns vid Edsviken och Norrviken. Det senaste tillskottet är promenaden utmed Edsån som nu sträcker sig västerut och förbinds med promenad stråk runt Edsjön. När nya strandpromenader utvecklas så ska hänsyn tas till terräng och upplevelsevärden för att skapa en variation mellan att följa stranden och att ledas in i andra närliggande naturmiljöer. Hänsyn behöver även tas till växt- och djurliv och till möjligheten att uppnå god status i våra ytvatten.

Strandskydd om 100 m eller upp till 300 m (utökat strandskydd) gäller på båda land och vatten runt om sjöar och vattendrag inom den obebyggda miljön. Inom den bebyggda miljön gäller strandskydd endast i mindre omfattning. Under 2012–2014 utförde Länsstyrelsen en översyn av det utökade strandskyddet och beslutade 2014 om vissa förändringar om bland annat innebar en minskning av strandskyddet vid sjön Fjäturen. Naturskyddsföreningen i Sollentuna har överklagat Länsstyrelsens beslut och ärendet är för närvarande under behandling hos Regeringen. Länsstyrelsens beslut gäller dock tillsvidare. Kommunens utgångspunkt är att det är viktigt att värna om naturen kring vattendragen och förändringar i strandskyddet får prövas i varje enskilt fall.

God vattenhantering

En god vattenhantering innefattar allt från en hållbar hantering av dagvatten och klimatanpassningar till främjandet av sjöars och grundvattnets kvalitet och grundvattnets kvantitet. En god vattenhantering är nödvändig för att förvalta vattnet som naturresurs för framtiden. En god vattenhantering är socialt hållbar eftersom det främjar Sollentunabornas hälsa, livskvalitet och rekreativsmöjligheter och det är miljömässigt hållbar eftersom den ser till att föroreningar och övergödning minskar, vilket innebär att vattnets ekosystemtjänster förstärks och bevaras. En god vattenhantering är också ekonomiskt hållbar eftersom vatten är en viktig resurs för försörjningen av både rent badvatten och rent dricksvatten i kommunen samt eftersom välmående vatten skapar en ökad attraktivitet i boendet och lockar besökare vilket ökar kommunens konkurrenskraft som helhet.

Anpassning till ett nytt klimat

De klimatförändringar som är märkbara idag kommer att förstärkas i framtiden. Mera nederbörd, högre temperaturer och förhöjd havsvattennivå sammanfattar de effekter som klimatförändringarna medför i vår del av världen. Hur vi klarar av förändringarna och hur sårbara vi är i samhället beror på hur mycket klimatet förändras, i vilken takt och hur väl förberedda vi är på att möta och anpassa oss till nya förutsättningar. Att redan nu ställa om till ett förändrat klimat ger fördelar i form av att kommunen får en beredskap inför extrema väderhändelser i dagens klimat. Ökad risk för översvämning, ras, skred och erosion kan påverka bebyggelsen men också framkomligheten, infrastruktur och ledningsnät. Med ett varmare klimat får vi ett minskat behov av energi för uppvärmning, samtidigt som kraven ökar på kylning av arbetslokaler, offentliga inrättningar och bostäder. Människor med särskilda behov eller med försvagad hälsa kan påverkas i högre utsträckning av förhöjd temperatur och minskad framkomlighet.

Kommunen ska i enlighet med PBL planlägga och ta hänsyn till klimatanpassning vid all planläggning av mark och vatten, som ett allmänt intresse. Bebyggelsen ska inte vara olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Kommunen har ett stort ansvar att väga in klimatanpassning i den fysiska planeringen, att utöva tillsyn över byggandet och förvaltningen av fastigheter, att vidta klimatanpassningsåtgärder samt att informera olika aktörer och allmänheten om hur kommunen kommer att påverkas av klimatförändringarna och vilka insatser man planerar att genomföra för att möta förändringarna. Ett viktigt planeringsunderlag är en politiskt antagen och förvaltningsövergripande klimatanpassningsplan. Ett sådant uppdrag finns sedan 2017 och arbetet påbörjades då. Planen ska omfatta en sammanställning av lämpliga åtgärder, när dessa bör vidtas, kostnadsuppskattningar och ansvarsförhållanden.

Klimatförändringarna förväntas påverka flöden i vattendrag, med högre flöden under vintern och mindre distinkta vårflöden än innan klimatförändringarna. Under somrarna förväntas en längre period med låga flöden. Förändringarna beror på varmare vintrar, där nederbörden faller som regn. Konsekvenser av en översvämning under vintern kan vara större då marken ofta är vattenmättad eller frusen.

Länsstyrelsen rekommendation för lägsta grundläggningsnivå längs kusten (rapport 2015:14) innebär att ny bebyggelse ska planeras, lokaliseras och utformas med tanke på kommande klimatförändringar och risken för översvämning på grund av en högre havsnivå. Med nuvarande kunskap tros havsnivån öka med 1 m fram till år 2100. I Stockholms län kompenseras höjningen delvis av den samtidigt pågående landhöjningen. Rekommendationen innebär att ny bebyggelse bör placeras ovanför nivån 2,7 m (höjdsystem RH2000). Om ny bebyggelse placeras under den nivån behöver kommunen visa att exploateringen inte blir olämplig. Avsteg kan göras vid förtätning av befintlig bebyggelse under förutsättning att det inte hindrar kommande skyddsåtgärder. I Sollentuna är det framförallt de centrala delarna med äldre bebyggelse nära Edvikens västra strand som kan komma att beröras.

Länsstyrelsen rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län (rapport 2017:1) innebär att ny sammanhållen bebyggelse och samhällsviktiga funktioner av betydande vikt ska placeras ovanför nivån för beräknat högsta flöde. Rekommendationen gäller för samtliga vattendrag och sjöar i länet. I de fall beräkningar saknas är det kommunens ansvar att visa på att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till risken för översvämning.

Översvämning som drabbar områden med markföroreningar medför ökad risk för spridning av föroreningar och påverkan på grund- och ytvatten. Områden med hårdgjord yta och bristande avrinning via ledningsnätet kan vid skyfall drabbas av så hög vattennivå att allvarlig skada eller störning uppstår. Dessa s.k. instängda områden är översvämningsbenägna redan idag, men med ökad regnintensitet kommer de att översvämmas till

en högre nivå. Det finns en risk för att Mälaren som dricksvattentäkt påverkas av saltvatteninträngning när havsnivån höjs. Därför påbörjas nu ombyggnaden av Slussen för att minska risken för försämring av vattenkvaliteten i regionens viktigaste dricksvattentillgång. Det förväntas bli större förändringar i grundvattennivån över året, vilket kan medföra ökad risk för sättningar och skador på bl.a. byggnader och ledningsnätet. Ökade nederbördsmängder och skyfall ökar också belastningen på pumpstationer och ledningsnät som belastas med en ökad mängd tillskottsvatten.

En översvämningsanalys för kommunen har genomförts för att analysera konsekvenser av extrema regn (DHI 2015-04-21). I tätbebyggda områden är det i huvudsak de kortvariga intensiva regnen som skapar översvämningsproblem i samband med att ledningsnätets kapacitet överskrids. Regn med lång varaktighet (och motsvarande återkomsttid) har lägre intensitet och kan därför generellt ledas bort av ledningsnätet utan att skapa stora problem. De viktigaste transportstråken inom kommunen, Ostkustbanan, E4:an samt länsväg 265 Häggviksleden/Norrortsleden, 267 Rotebroleden/Stäketvägen kan på vissa passager påverkas av översvämning.

I planeringsunderlaget "Ekosystemtjänster i Sollentuna" har en analys gjorts av markens flödesreglerande förmåga. Våtmarker, sänkor och svämplan är viktiga markområden för vattenrening och flödesreglering. Kommunens våtmarker ligger främst utanför tätorten, i omgivande skogsområden och ofta i anslutning till vattendrag. Tätortsnära våtmarker finns vid Ravalen och Sollentunaholm. Särskilt våtmarken vid Ravalen är viktigt för tätortens dagvattenhantering. Områden med genomsläppliga jordarter och som samtidigt består av skog, parker eller öppen gräsmark bedöms ha god kapacitet för infiltration. Ett större område av denna typ finns vid Väderholmens gård, i övrigt är dessa områden få och relativt små. Vad gäller översvämning från ytvatten är det främst kommundelarna Rotebro och Norrviken/Häggvik som riskerar drabbas på grund av översvämning av Norrviken och Edsån. Områden som riskerar att översvämmas på grund av skyfall finns spritt över hela kommunen. Åtgärder bör prioriteras inom avrinningsområden med stor andel hårdgjord mark eller omfattande översvämningsrisk. Det är i Rotebro, Norrviken, Häggvik och Edsberg. Här kan mark behöva avsättas som kan tillåtas översvämmas utan att bebyggelse, infrastruktur eller människor riskerar att komma till skada.

Störst erosionskänslighet finns där vattendrag rinner på känsliga jordarter, i öppna områden utan högre vegetation i kantzonen. I Sollentuna rör det sig främst om stadsnära områden i Rotebro och Viby. Vid dessa områden är det särskilt viktigt att sätta in stabiliserande åtgärder samt att bevara den stabiliserande vegetation som finns.

Friskt ytvatten

I Sollentuna finns åtta sjöar helt eller delvis inom kommungränsen. Därtill finns inom kommunen Edsviken, som är en Östersjövik, och några vattendrag, varav det största är Edsån som rinner mellan sjön Norrviken i Sollentuna kommun och Edssjön i Upplands Väsby kommun. Kommunen omfattas av två större avrinningsområden. Kommunen samordnar vattensamverkan för de båda avrinningsområdena genom Edsvikens vattensamverkan och Oxunda vattensamverkan. Till Oxundaåns avrinningsområde hör nästan alla våra sjöar; Snuggan, Väsjön, Rösjön, Fjäturen, Norrviken, Ravalen och Översjön samt ett antal vattendrag inklusive Edsån. Oxundaåns avrinning mynnar i Mälaren. Det andra avrinningsområdet är Östersjön till vilket Edsviken hör. Inom detta avrinningsområde finns även Sollentuna kommuns minsta sjö, Djupan, samt ett antal mindre vattendrag.

De stora sjösänkingsföretagen som genomfördes under senare delen av 1800-talet bidrog till jordbrukets utveckling och även till de problem med övergödning som vi ser idag. Under 1900-talet är det främst utsläpp av orenat avloppsvatten som påverkat vattenkvaliteten. Trots att det är mer än 50 år sedan avloppsreningsverken byggdes ut, kvarstår en del av problemen med höga näringshalter i bottensedimenten, till exempel i Edsviken och Norrviken. Idag är utmaningen de partiklar och ämnen som dagvattnet för med sig till kommunens vatten, främst till Edsviken.

Djurhållning ska ske på ett sådant sätt att transport av näringsämnen till omkringliggande vatten minimeras. Till exempel kan gröna skyddszoner, höjdsättning och hållbara utfodringsrutiner i hagar samt omsorgsfull hantering av gödsel användas för att motverka näringsämnesläckage vid djurhållning (och i vissa fall jordbruk). Djurhållning kan lokalt påverka ytvatten negativt, men i Sollentuna är detta ett mindre problem.

EU:s så kallade vattendirektiv har förts in i svensk lag via Miljöbalken och vattenförvaltningsförordningen. Vattendirektivet innebär att kvalitetskrav (miljökvalitetsnormer, MKN) för yt- och grundvattenförekomster har formulerats. Normerna beskriver den lägsta godtagbara miljökvaliteten (eller kvantiteten vad gäller grundvatten) för de vatten som utpekats som så kallade vattenförekomster. För ytvatten ska generellt sett god kemisk och god

ekologisk status uppnås medan god kemisk och god kvantitativ status ska uppnås för grundvattenförekomster. Gällande normer beslutades 2017 av Vattendelegationen och ska helst uppnås redan 2021. Undantag – längre tidsfrist och/eller lägre kvalitetskrav – kan göras för sjöar och vattendrag där det är omöjligt att med rimliga insatser nå kraven. Alla Sollentunas ytvattenförekomster, undantaget Rösjön, har dispens till år 2027 vad gäller kemisk och ekologisk status.

I Sollentuna är Edsviken, Rösjön, Norrviken och Edsån (såsom en del av Oxunda-Väsbyån) klassade som ytvattenförekomster för vilka normer har satts. De mindre sjöarna och vattendragen (till exempel Väsjön, Fjäturen, Ravalen och Översjön samt vattendragen Landsnorabäcken, Hjältarbäcken, Vibyån, Väsjöbäcken och Sätträbäcken) är klassade som övriga vatten. För övriga vatten finns inga fastställda miljö kvalitetsnormer. Trots detta bör vattenkvaliteten i övrigt vatten inte försämrats och vattnen ska förvaltas så att miljö kvalitetsnormerna i vattenförekomsterna kan följas.

Tre av kommunens fyra grundvattenförekomster i Stockholmsåsen uppfyller miljö kvalitetsnormerna god kemisk och god kvantitativ status. Den goda statusen ska bevaras. Den fjärde grundvattenförekomsten, Stockholmsåsen-Upplands Väsby, uppnår normen för kvantitativ status, men inte god kemisk status – dispens till år 2021 har utfärdats.

Vattenförekomst	Ekologisk status 2017	Kemisk status 2017	Ekologisk MKN, år	Kemisk MKN, år
Rösjön	God	Uppnår ej god	Får ej försämrats	God, 2021
Norrviken	Otillfredsställande	Uppnår ej god	God, 2027	God, 2027
Oxunda-Väsbyån (Edsån)	Måttlig	Uppnår ej god	God, 2027	God, 2027
Edsviken	Dålig	Uppnår ej god	God, 2027	God, 2027

Attraktiva bad- och båtplatser

Trots miljöbelastning av olika slag har kommunens vatten stora kvaliteter och är viktiga för rekreation och olika upplevelser. Flera av sjöarna och Edsviken nyttjas flitigt för bad, fiske, fågelskådning, olika vattenanknutna sporter och promenader. Samtliga sjöar och Edsviken utgör värdekärnor i den regionala kilstrukturen och med undantag för Väsjön är sjöarna och Edsviken värdefulla inslag i kommunens fyra naturreservat. Sjöarnas olika karaktär och värden för friluftslivet ska bibehållas och utvecklas samtidigt som tillgängligheten till dem och de naturområden de ligger inom ska vara god. Snuggans karaktär som vildmarkssjö, Rösjöns, Norrvikens och Edsvikens värden för bad, fiske och andra friluftaktiviteter, Ravalens värden för bad, fågelliv och pedagogik samt Fjäturans och Översjöns värden för framförallt natur- och friluftsliv, ska bibehållas och utvecklas. Vibyån och Edsån ska vara attraktiva vistelsestråk för boende i närområdet.

Inom varje kommundel ska det finnas möjlighet till naturbad. Badplatser lämpar sig väl i Edsviken, Norrviken, Ravalen och Rösjön, medan friluftsbad passar bättre för t ex Fjäturen och Översjön. Känsliga fågelsjöar såsom Snuggan, Väsjön och Djupan har svårare att tåla bad.

Det finns stor efterfrågan på båtplatser i Norrviken och Edsviken. Det finns dock få lämpliga platser för nya småbåtshamnar eller större bryggor då de bland annat kräver möjlighet till parkering och genererar trafik till och från båtplatsen. I Norrviken kan en ytterligare båtplats i anslutning till Norrvikens IP kanske vara möjlig. Ett fåtal mindre bryggor med tillstånd finns idag och plats finns för ytterligare någon eller några.

Lokal hantering och rening av dagvatten

Dagvatten är tillfälligt förekommande, avrinnande vatten på markytan. En hållbar hantering av dagvatten innebär att man måste ta hänsyn till flera aspekter; risk för förorening av grundvatten, risk för förorening av ytvatten och risk för översvämning. 2016 antogs en dagvattenpolicy för Sollentuna kommun.

I korthet innebär policyn att vi skall:

- Minimera uppkomst av dagvatten
- Hantera uppkomna volymer lokalt
- Rena vatten som leds bort till recipient

Dagvattnets påverkan på vattenmiljön ska minimeras och översvämning och skador på byggnader och anläggningar ska undvikas. Dagvatten ska inte medföra att recipientens status försämras eller att gällande miljökvalitetsnormer inte uppnås. Vid beslut om nytt verksamhetsområde för VA ska även behovet av verksamhetsområde för dagvatten enligt lagen om allmänna vattentjänster prövas. Inför planläggning av ett område ska alltid förutsättningarna för omhändertagande av dagvatten utredas. Primära och sekundära avrinningsvägar ska säkerställas. Planeringen ska ge förutsättningar för att ett samlat grepp ska kunna tas för varje vattendrag, sjö respektive kustvatten och dess avrinningsområde, så att frågor inte måste lösas i enskilda detaljplaner. Arbete med att lösa dagvattenproblem prioriteras inom de utbyggnadsområden som pekas ut i översiktsplanen. Inom förtättningsområden ska åtgärdsbehov och övergripande lösningar för dagvattenhantering tas fram för respektive delområde/programområde för att fungera som underlag för detaljplaner inom respektive område. Övergripande lösningar ska omfatta dagvattenflöden som uppkommer vid ny bebyggelse och, så långt det är möjligt, åtgärda befintliga brister i dagvattenhanteringen så att miljökvalitetsnormerna för vatten kan uppnås. För att möjliggöra ett hållbart omhändertagande av dagvatten ska ytor för rening och fördröjning av dagvatten reserveras. Vid planläggning ska andelen hårdgjord yta begränsas för att minska hastigheten på ytavrinningen och möjliggöra för infiltration.

Dagvatten som uppstår på kvartersmark ska i första hand tas om hand och renas på kvartersmark. Målsättningen bör vara att avrinningen från tomter och markområden inte ska öka efter exploatering. Flödesbegränsning genom fördröjning bör därför tillämpas generellt.

Byggande på redan hårdgjord mark gör det möjligt att förbättra infiltration och dagvattenhantering med nya grönytor, gröna tak och nya tekniska lösningar. VA-huvudmannen kan bidra och ansvara för lösningar även på privat mark.

Speciellt stor utmaning för att få en hållbar dagvattenhantering råder i Edsvikens avrinningsområde där problemen är inbyggda i en stor tillit till ledningsnäten. Det är även i detta avrinningsområde man kommer utveckla Helenelund/Kilen och södra Häggvik. En hållbar hantering av dagvattnet i dessa områden, i synnerhet Häggvik som står för den största belastningen, är viktig för genomförbarheten av projekten då recipientens (d.v.s. mottagande vatten, i detta fall Edsviken) status inte får försämras. Andra exploateringsprojekt där dagvattenhanteringen är speciellt viktig är i området Väsjön och i Rotebro (öster om E4:an). I Väsjön kommer dagvattnet ledas till sjön Väsjön som i sin tur avvattnas mot Rösjön. Rösjön är en viktig badsjö och utpekad vattenförekomst med strikta miljökvalitetsnormer. Statusen får inte försämras. I Rotebro är det viktigt att framtida exploatering inte belastar/förorenar vattenförekomsterna Norrviken och Edsån samt underliggande grundvattentäkter. Vid exploatering ner mot Norrvikens strand behöver grundvattnet skyddas samtidigt som ökad avledning av dagvatten bör undvikas om Norrvikens vattenstatus ska kunna förbättras. Detta i ett område som riskerar att översvämmas periodvis. Att begränsa uppkomst och förorening av dagvatten samt att rena dagvatten då det behövs kommer att vara väsentligt och avgörande för Norrvikens och Edsåns status.

Skyddat och rent grundvatten

Grundvatten är en viktig naturresurs och en del av vattnets kretslopp. Grundvatten bildas genom att dag- och regnvatten infiltreras genom jordlager ned till grundvattnet. Infiltrationen innebär att vissa föroreningar filtreras bort i de lösa jordlagren medan en del följer med till grundvattnet. Speciellt känsliga är grundvattnen för organiska föroreningar med långsam nedbrytning. Genom en hållbar dagvattenhantering säkras kvaliteten och kvantiteten i kommunens grundvattenförekomster. God grundvattenkvalitet ska säkerställas inför varje detaljplan. Rening kan säkras med moderna LOD-tekniker men också mängden infiltrerat dagvatten som krävs för att upprätthålla grundvattentäkten. Gröna infiltrationsytor bör därför tillkomma, exempelvis i rättbebyggda delar av Tureberg och Häggvik.

I den fysiska planeringen ska speciell hänsyn tas i områden som påverkar de fyra grundvattenförekomsterna. För Sollentunas del är grundvattenförekomsten Stockholmsåsen-Sollentuna den förekomst som kräver mest hänsyn. Inom denna grundvattenförekomst finns uttag av vatten till jästfabriken samt nödvatten för Norrvattens dricksvattenproduktion (Rotsunda). Samtidigt sträcker sig denna vattenförekomst genom stora delar av kommunens urbana och expansiva delar och närheten till den saltade vägen E4 samt järnvägen är påtaglig. Betydande risk för påverkan föreligger. Långsiktigt hållbar hantering av dagvattnet är extra viktigt i detta område. För grundvattentäkterna Rotsunda och Jästbolaget finns ett vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter fastställda av länsstyrelsen 1974-06-20. Föreskrifterna reglerar bland annat hantering av brandfarliga varor, upplag av

skadliga ämnen, schaktning, parkeringsplatser, avloppsvatten och gödselhantering. Kommunalförbundet Norrvatten, Jästbolaget AB och Stockholms Läns Landsting har tagit fram ett förslag till nya skyddsföreskrifter samt utökade vattenskyddsområden. Förslaget till föreskrifter syftar till ett ökat skydd för grundvattentäkterna vid bland annat uppförande av byggnader och andra konstruktioner och vid schaktning och andra markarbeten.

Ett av Norrvattens reservvattenverk, Rotsunda, inom grundvattenförekomsten Stockholmsåsen– Sollentuna har utpekats som riksintresse för dricksvattenanläggningar.

Ansvar för vatten och avlopp

Det kommunala bolaget Sollentuna Energi och Miljö AB är kommunens VA-huvudman och ansvarar för vatten- och avloppsförsörjningen inom kommunen, mellan fastighetsägares anslutningspunkt och anslutningar till kommunförbundens ledningsnät. Dagvatten som inte omhändertas lokalt kan inom verksamhetsområde för dagvatten anslutas till det kommunala ledningsnätet. Dagvattnet som når ledningsnätet leds till närliggande recipient/vattenkropp. VA-huvudmannen är inte skyldig att ta emot påtagligt förorenat dagvatten, men däremot skyldig att rena det vatten man tagit emot innan det släpps ut i vattenkroppen.

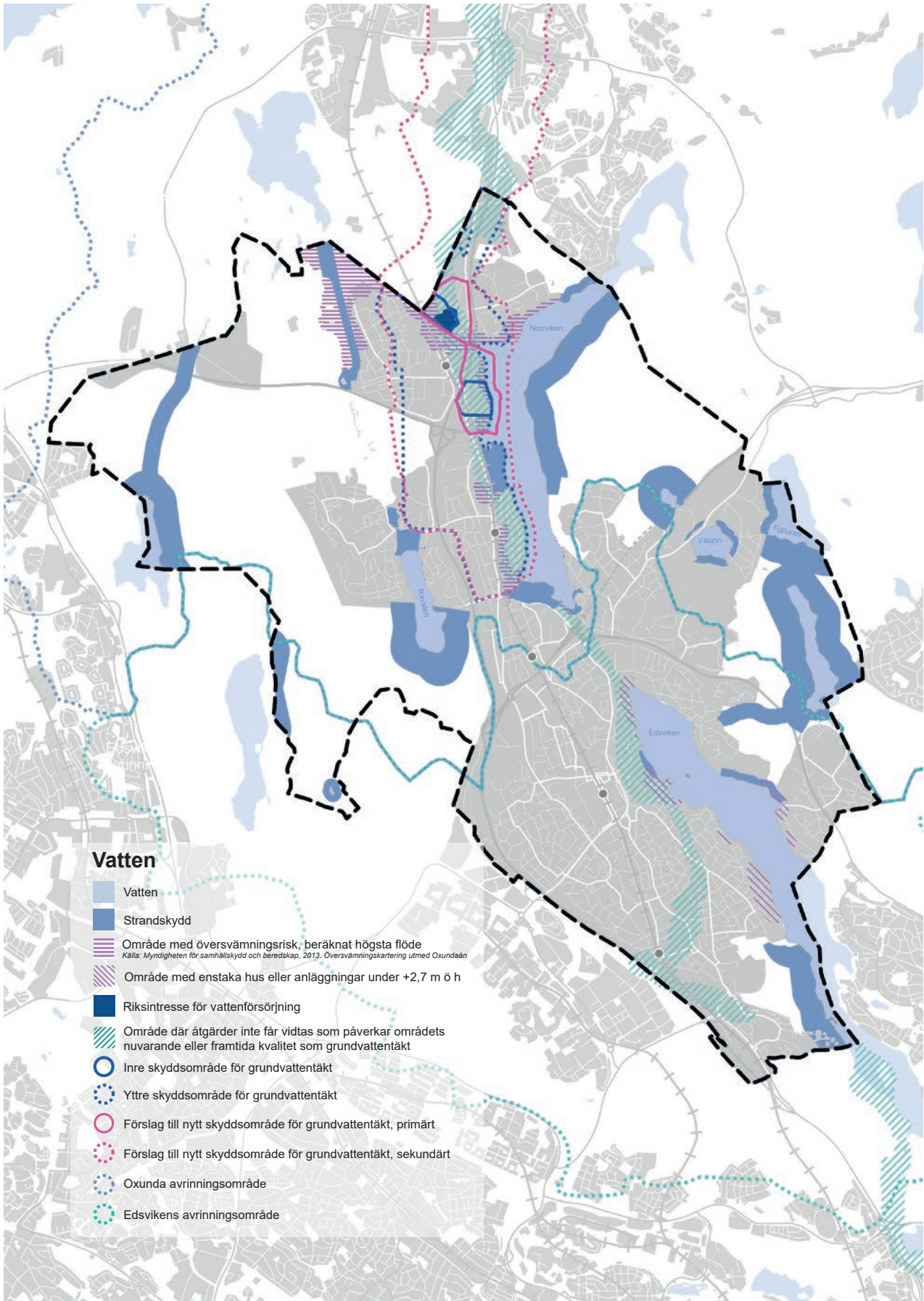
Vattenförsörjningen sköts genom kommunförbundet Norrvatten som från vattenverket vid Görväln i Mälaren distribuerar vatten i ledningar till bl.a. Sollentuna. Norrvatten ansvarar även för vattenreservoarerna på Tunberget och i Helenelund samt för drift- och underhåll av reservvattentäkten i Rotebro (Rotsunda).

Avloppsvattnet omhändertas av Käppalaförbundet som via ett par stora tunnlar genom kommunen leder avloppsvattnet vidare till Käppalas reningsverk på Lidingö.

Systematiskt vattenvårdsarbete

Under år 2016 inledde kommunen ett omfattande arbete med att ta fram en vattenplan. Planen avser hantera ytvatten, grundvatten, dagvatten, avloppsvatten och dricksvatten. För respektive vattentyp görs en nulägesbeskrivning, åtgärdsbehovsbedömning, samt en plats- och kostnadssatt åtgärdsplan. Inom arbetet med vattenplanen kommer även kommunspecifika riktlinjer för halter i dag- och länshållningsvatten tas fram samt en databas för att säkerställa enkel tillgång till kunskap om våra vatten. En vattenplan beräknas vara klar 2019.

En viktig del i arbetet med att förbättra vattenkvaliteten är att tillämpa kommunens dagvattenpolicy.



Vatten i Sollentuna kommun

STRATEGIER OCH RIKTLINJER

En strategi är vägen för att nå målet. I en strategi formuleras de åtgärder och aktiviteter som ska leda till måluppfyllelse. Denna översiktsplan har fem övergripande strategier som behandlar allt från bebyggelsens utveckling till infrastruktur, anläggningar och grönområden. Inom varje strategi finns riktlinjer. Riktlinjerna beskriver mer i detalj vad som ska göras, vilka åtgärder som ska vidtas för att uppfylla de sex målen för Sollentunas framtida stadsutveckling: Attraktiv bebyggelse, Plats för näringsliv, Närhet till skola och fritid, Effektivt transportsystem, Urban grönstruktur, och God vattenhantering.

1. Förtäta i kollektivtrafiknära lägen och lokala centrum

Denna strategi beskriver den planerade bebyggelseutvecklingen, hur och var nya byggnader och kvarter bör etableras. I riktlinjerna beskrivs var och hur bostäder, olika offentliga och kommersiella verksamheter och anläggningar bör lokaliseras och samordnas. Strategin syftar framförallt till att uppfylla målen Attraktiv bebyggelse, Plats för näringsliv och Närhet till skola och fritid, men även Effektivt transportsystem eftersom lokalisering av bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen har stor inverkan på trafikallsträng och resande.

1. Förtätning och nybyggnation koncentreras till den regionala stads kärnan och stadsutvecklingsområdena nära spårstationerna i Häggvik, Sollentuna, Helenelund, samt kommunalscenerum Rotebro, Norrviken, Edsberg och Väsjön.
2. Ny bebyggelse ska blanda och integrera bostäder och arbetsplatser, upplåtelseformer, bostadstyper, nytt och gammalt, särskilt i stadsutvecklingsområdena.
3. Ny bebyggelse utformas för långsiktig hållbarhet, med hänsyn till miljö, hälsa och barnperspektivet. Buller, luftföroreningar, förorenad mark och risker med farligt gods ska beaktas, utredas och vid behov åtgärdas.
4. Översvämningrisk måste hanteras, särskilt i Norrviken och Rotebro. Grönstrukturen används för lokal dagvattenhantering.
5. Besöks- och kunskapsintensiva verksamheter och kreativa näringar lokaliseras nära turtät kollektivtrafik så att de kommer flest människor till del och uppmuntrar hållbara färd sätt. Näringslivskopplingen till Kistas IT-kluster bör utvecklas.
6. Befintliga arbetsplatsområden värnas. Störande och ytkrävande verksamheter lokaliseras till Hammarbacken, Bredden, Norrsätra, Kronåsen och Kappetorp. Expansion av Kappetorp utreds.
7. Kommunal service, skolor, förskolor och omsorgsboenden planeras efter långsiktiga behov med god tillgänglighet för invånare och kollektivtrafik.
8. Plats för återvinningsstationer och återbruksverksamhet planeras i varje kommun del. Återvinningsplatser ska enkelt nås via gång- och cykelbanor.
9. För radon och elektromagnetiska fält ska de riktlinjer och gränsvärden som statliga myndigheter fastställer tillämpas.
10. Ny bebyggelse planeras för en effektiv energianvändning, med anslutning till fjärrvärme och fjärrkyla.

2. Koppla ihop kommun delar och utveckla stadsgator

Denna strategi beskriver den planerade utvecklingen av infrastrukturen och trafiknätet i kommunen. I riktlinjerna beskrivs omvandling och nybyggnad av vägar, gatunät, cykelnät och gatumiljö, hur en trafikstruktur och ett stadsrum kan skapas som integrerar kommun delar och kommunalscenerum, och underlättar lokala rörelsemönster. Strategin syftar framförallt till att uppfylla målen Effektivt transportsystem, men även Attraktiv bebyggelse då attraktiva stadsgator är en viktig del av en trygg och säker livsmiljö.

1. Ett huvudnät av stadsgator av olika karaktär anpassade till omgivande bebyggelse utvecklas som urbana spridningskorridorer för att koppla samman och integrera kommun delar.
2. Trafikleder, såsom Norrvikenleden, Sollentunavägen och delar av Danderydsvägen, omvandlas till stadsgator, sammanhållna gaturum med bostäder och verksamheter.

3. Stadsgatorna är huvudstråk för biltrafik, kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik, samt stråk för tunga underjordiska ledningsstråk.
4. Kraftledningar som utgör barriärer läggs under jord i kabel.
5. När nya gator anläggs eller när befintliga byggs om fordras en god detaljutformning med anpassning till bebyggelsens karaktär, villaområde eller stadskaraktär. Gående prioriteras högst, därefter cyklister, kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik.
6. Lokalgator utformas så att de är trafiksäkra och särskilt attraktiva för cyklister och gående, där fordonshastigheter är låga.
7. Cykelnätet ska vara väl sammanhållet och skapa gena stråk mellan kommundelscentrum och i regionen.
8. Gångbanor och trottoarer ska vara rymliga och skapa en trygg och attraktiv gång och vistelsemiljö.
9. Ny gata skapas: mellan N Malmvägen (blivande Turebergs allé) och Danderydsvägen, Edsbergs allé samt ombyggd förbindelse Knistavägen – N Kolonnvägen.
10. Lokalt omhändertagande av dagvatten eftersträvas vid byggnation och utformas som en attraktiv del i gaturummet.

3. Utveckla lokala parker, naturentréer och ekosystemtjänster

Denna strategi beskriver den planerade utvecklingen av grönstrukturen, parker, natur och ekosystemtjänster som bidrar till biologisk mångfald, dagvattenhantering och luftrening. I riktlinjerna beskrivs hur och var lokala parker bör utvecklas för att skapa närhet till rekreation och lek i vardagen. Tillgängligheten till de stora naturområdena kan också utvecklas med naturentréer. Strategin syftar framförallt till att uppfylla målet Urban grönstruktur, men är också relevant för målen Attraktiv bebyggelse, Närhet till skola och fritid samt God vattenhantering.

1. Lokala parker utvecklas för nära rekreation, lek och ekosystemtjänster i den täta bebyggelsen så att god tillgång uppnås. Parkutveckling och närnatur skall prioriteras nära skolor och förskolor.
2. Naturmark och gröna ekologiska samband bör stärkas så att den biologiska mångfalden kan utvecklas. Grönstrukturen bör vara ett sammanhängande nät av parker, gröna stråk, och gröna gator som skapar närhet för människor och hållbara ekosystem.
3. Strandnära exploatering ska öka allmänhetens tillgänglighet till stränderna. Bebyggelse och infrastruktur ska anpassas till de höjningar av vattennivån som kan orsakas av en klimatrelaterad uppvärmning, baserat på Länsstyrelsens riktlinjer.
4. Näridrottsplatser utvecklas i varje kommundel för skolidrott och spontanidrott.
5. Idrotts- och fritidsanläggningar utformas för att möjliggöra samutnyttjande mellan olika verksamheter och omgivande bebyggelse.
6. God luftkvalitet i utemiljöer ska värnas genom placering och utformning av byggnader och andra funktioner (t ex vegetation), som kan hindra spridning av partiklar.
7. Kommunens rika utbud av välbevarade kulturlandskap och naturreservat ska göras mer tillgängligt. Entréplatser till naturområden utvecklas och stärks.
8. Dagvattenhanteringen utformas för att även stödja artrikedom och bidra med platser för rekreativ vistelse.

4. Stärk kollektivtrafiken och utred linbana

Denna strategi beskriver den planerade utvecklingen av kollektivtrafiken, järnväg, spårstationer och linbana. I riktlinjerna beskrivs hur spår, banor och stationer bör utvecklas för att skapa regional tillgänglighet till arbetsplatser och målpunkter i Stockholm, samt för att underlätta hållbart resande och minska trycket på det regionala vägnätet. Strategin syftar framförallt till att uppfylla målet Effektivt transportsystem, men är också högst relevant för målen Attraktiv bebyggelse, Plats för näringsliv och Närhet till skola och fritid.

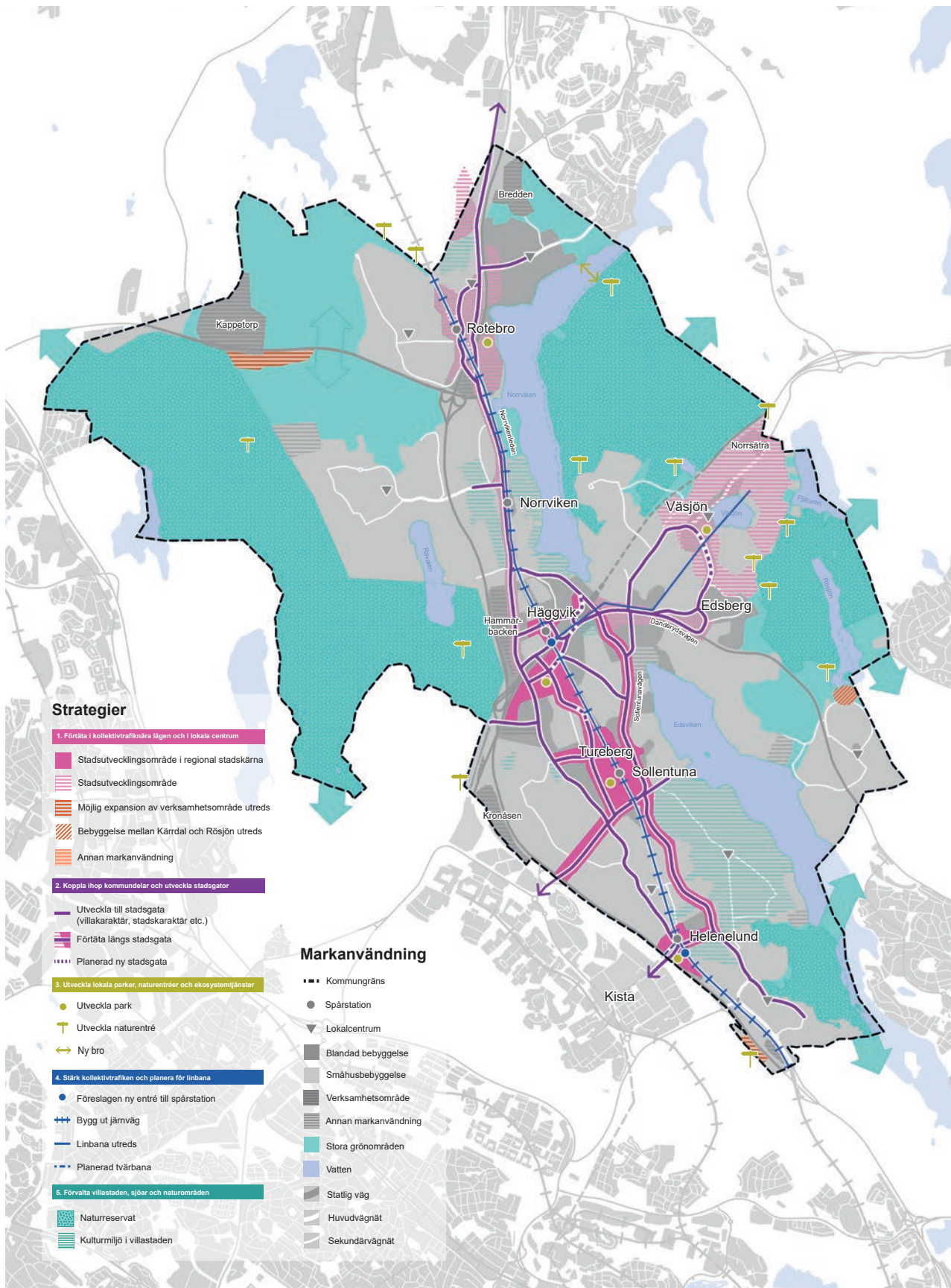
1. Pendeltågsstationerna Häggvik, Sollentuna och Helenelund byggs ut för ökad kapacitet, trygghet och tillgänglighet.
2. Ökad kapacitet med ett femte och sjätte spår i enlighet med det preciserade riksintresset för Ostkustbanan föreslås, men kan bara tillgodose om pågående utveckling i centrala Sollentuna inte försvaras och tillkommande spår inte innebär en ökad miljöbelastning i kommunen.
3. Tvärbanan byggs som spårväg från Kista till Helenelund och bidrar till en attraktiv stadsmiljö.
4. Kapacitetsstark kollektivtrafik till Väsjön ska planeras och säkerställas. Linbana utreds.

5. Förvalta villastaden, vatten och naturområden

Denna strategi beskriver det planerade förvaltandet och utvecklandet av villastaden, kommunens vatten och de stora naturområdena. I riktlinjerna beskrivs hur villabebyggelsen värnas, hur sjöar, vattendrag och havsviken bör utvecklas och skötas och hur de stora friluftsområdena förvaltas. Villastaden, vattnen och naturområdena är en viktig del av Sollentunas kulturarv och naturvärden.

1. Kulturhistoriskt värdefulla miljöer, fornlämningar och landskapsbilden ska vårdas och värnas vid nybyggnation, exempelvis kring Edsvik.
2. Landskapsbilden kring Sollentuna kyrka och riksintresset för kulturmiljö Skålhamravägen och Antuna värnas vid nybyggnation.
3. Förtätning i villabebyggelse ska ske med stor hänsyn till dess karaktär. Tomter under 800 kvm bör inte tillkomma, utan föregås av beslut i planläggning. Villamiljöer bevaras enligt kulturmiljöplanen, vilket bl.a. påverkar minsta tomtstorlek.
4. Naturliga karaktärer och värden hos kommunens havsvik, vattendrag och sjöar ska utvecklas. Sjöarnas olika karaktärer ska bibehållas och utvecklas.
5. Kvaliteten hos samtliga vattenkroppar i kommunen ska skyddas och i de fall det behövs förbättras. Kvaliteten ska särskilt förbättras i Edsviken, Norrviken och Edsån. Åtgärder ska sättas in för att uppnå satta miljö kvalitetsnormer. Häggvik som innebär störst belastning på Edsviken prioriteras.
6. Dagvatten ska hanteras på ett långsiktigt hållbart sätt så att mottagande vattenkroppar kan nå satta miljö kvalitetsnormer och så att översvämningar motverkas.
7. Vattenskyddsområde och grundvattenförekomsten Stockholmsåsen – Silverdal skall skyddas och med analys och åtgärder säkerställas vid all byggnation.
8. Strandskyddet ska beaktas vid all nybyggnation. Det kan upphävas om det finns särskilda skäl i enlighet med kap. 7 i miljöbalken och syftet med planen väger tyngre än strandskyddets syften.
9. Särskilt värdefulla naturområden och naturreservaten Järvafältet, Törnaskogen, Rösjöskogen och Tegelhagen ska bevaras och förvaltas.
10. Grönstråk som kopplar ihop Järvafältet, Edsvikens strand och Rösjöskilen bör säkerställas.

PLANKARTA



Strategier och framtida markanvändning i Sollentuna kommun

UTVECKLINGSSOMRÅDEN

I detta kapitel behandlas de områden som behöver en mer noggrann beskrivning vad gäller bevarande och utveckling.

Tureberg

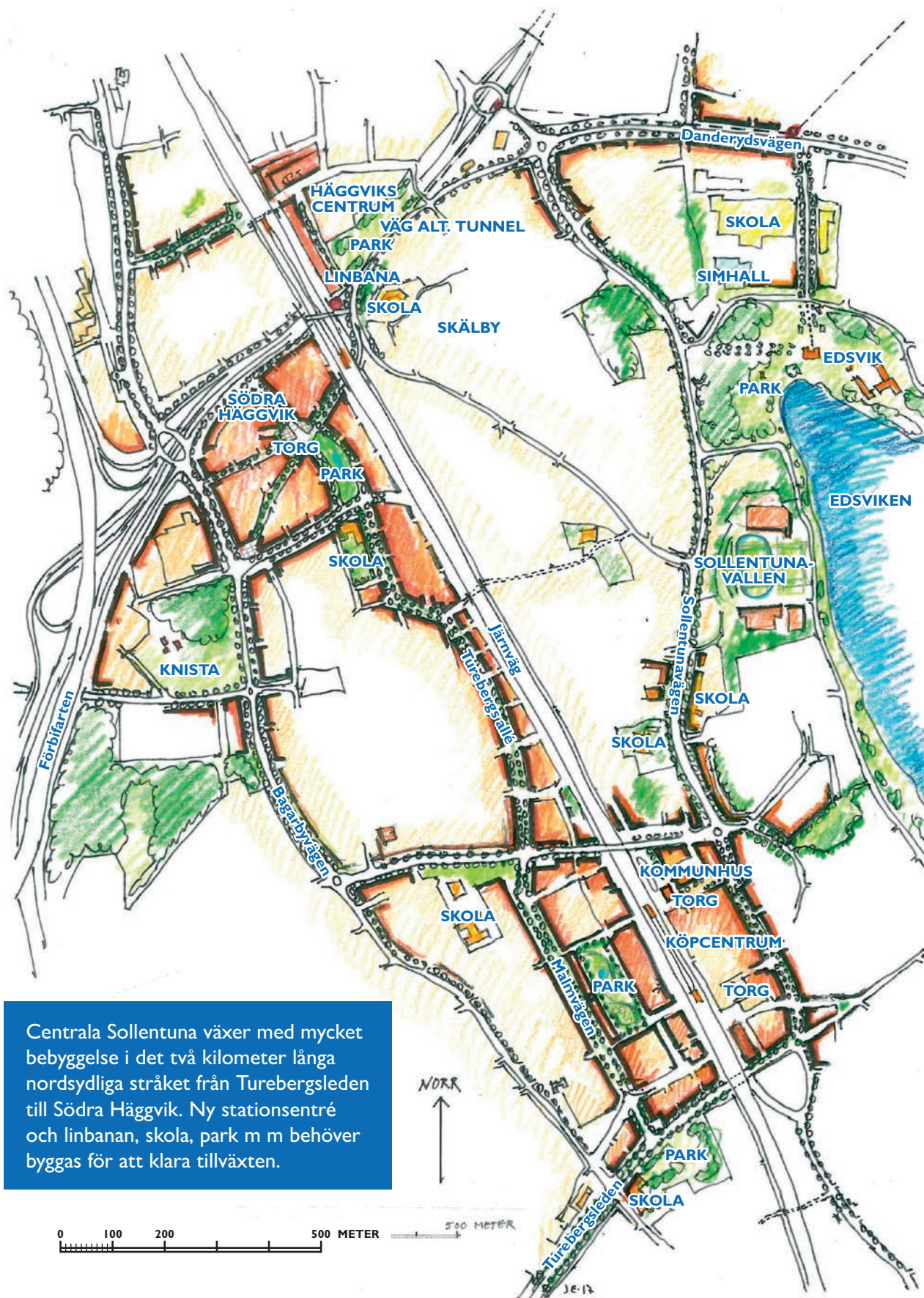
I Sollentuna centrum har den stora genomgripande stadsomvandlingen satt igång med full kraft. Öster om järnvägen är utbyggnaden av affärscentrum och allaktivitetshuset Satelliten klar och anläggandet av nya stadsgatan samt omfattande bostadsbyggande är genomfört (strategi 1). Upprustningen av Turebergs torg och park är genomförd och Turebergskyrkan är i full drift. På västra sidan av järnvägen planeras större utbyggnader och Malmvägen kommer att byggas om till boulevard (strategi 2). Bostadshus med lokaler har genomförts längs Malmparkens östra kant. Mer arkitektoniskt spekulativa tillskott kan prövas i parkens västra kant samt radhus på taken i kvarteret Traktörens för att fullfölja stadsomvandlingen kring parken (strategi 3). Malmparken utvecklas till en stadsdelspark för möten. Men den fyller också en funktion för lokalklimatet, den biologiska mångfalden, mm.

Trots mycket omfattande förändringsarbete i Sollentuna centrum finns utrymme och behov av ytterligare förbättringar av stadsmiljön. En av de stora frågorna är att föra in stadsmässiga element som bryter ner och varierar den massiva storskaligheten för att skapa en mänskligare och trivsammare miljö. Det kan vara både byggnader i mindre skala, men även enstaka inslag av högre landmärken. Turebergs torg behöver bli ytterligare kringbyggt. I den östra delen av torget föreslås en paviljong eller byggnad med offentligt innehåll uppföras. En byggnad mot järnvägen kommer att minska blåsten ytterligare samtidigt som torgrummet blir än mer tydligt och trivsamt. Genom att öka vistelsevärden på platser och parker i Tureberg kan mötesplatserna bättre bidra till att skapa tillit mellan människor. Det är i det offentliga rummet vi ser varandra i vardagen. De allmänna platserna ska upplevas som just allmänna, tillgängliga för alla.

Det tidigare mässområdet ska ersättas med ny stadsmässig bebyggelse med blandning av bostäder, verksamheter och väsentligt inslag av publika lokaler som bidrar till att vara en viktig målpunkt i centrala Sollentuna. Malmvägen ansluts till Turebergsleden. Stråken som förbinder viktiga målpunkter som Malmparken, Turebergs torg, Sollentunavägen och Aniaraplatsen måste vara attraktiva för att bryta den barriäreffekt järnvägen har idag. På sikt bör järnvägsstationen omvandlas till att bli det landmärke en större tågstation bör vara (strategi 4).

Sollentuna centrum bör förbindas bättre med Edsviken. Avståndet till vattnet är fysiskt nära, men idag saknas en attraktiv, tillgänglig och trygg väg dit. Strandvägens kommande koppling direkt till Sollentunavägen är en stor stadsbyggnadsförbättring (strategi 5). Konst i centrala Sollentuna blir viktiga identitetsskapande och inkluderande landmärken. Flera tillkommande bebyggelsekvarter längs Bygdevägen från bron till Malmvägen/Turebergs allé kommer att skapa en mycket viktig länk mellan Turebergs allé och Sollentuna centrum (strategi 2). Allteftersom kommer även kopplingen till Sollentunavallen att bli bättre och mer inbjudande för gående än den är idag. I Tureberg finns ett antal skolor, men plats för fler kan komma att behövas.

TUREBERG – SÖDRA HÄGGVIK



Centrala Sollentuna växer med mycket bebyggelse i det två kilometer långa nordsydliga stråket från Turebergsleden till Södra Häggvik. Ny stationsentré och linbanan, skola, park m m behöver byggas för att klara tillväxten.

Södra Häggvik och Turebergs allé

Bakgrunden till Turebergs allé är att Södra Häggvik med sitt mycket goda kommunikationsläge kommer att utvecklas som ett kommersiellt centrum (strategi 1). För att få Sollentuna Centrum att dra nytta av en sådan utveckling grundlades tanken om Turebergs allé. Avsikten är att Södra Häggvik långsiktigt inte enbart ska vara ett kommersiellt centrum dominerat av handel, utan en stadsmiljö med olika funktioner, det vill säga en blandning mellan handel, bostäder, kontor och centrumfunktioner. För delen väster om Norra Malmvägen/Turebergs allé, medger detaljplanen en mycket hög exploateringsnivå, förutsatt att det blir en blandning av handel, kontor och bostäder. (strategi 2) Norra Malmvägen/Turebergs allé har en förhållandevis gen sträckning som skapar förutsättningar för att utåtriktade verksamheter etableras på entréplanen. Gatorna kan på så sätt befolkas och bidra till ökad trygghet och attraktivitet.

Den pågående planeringen av södra Häggvik pekar mot en total omvandling från storskalig handel till blandad stadsmiljö med mycket hög exploatering. Fullt utbyggt kan området komma att innehålla uppemot 4 000 bostäder förutom kommersiella lokaler för handel, hotell och kontor. Detta kräver att platser planeras för grundskola, parker, m.m. (strategier 1 och 3) Att dessa platser idag till största delen är i privat ägo är en utmaning som behöver hanteras.

Öster om Norra Malmvägen/Turebergs allé har tidigare lagerbyggnader byggts om för ytterligare handel och delar rivits för att ge tillgång till befintlig tunnel under järnvägen. En gång- och cykelväg genom tunneln iordningsställdes 2009 och förbinder nu Södra Häggvik med Skälby och de östra delarna av Häggvik. I tunnelns läge planeras en sydlig entré till Häggviks pendeltågsstation. Tillkomsten av tunneln och en ny entré till stationen är viktiga steg för att skapa förutsättningar för en vidare utveckling av området (strategi 2 och 4). På sikt behöver även stråk österut från tunneln mot Sollentunavägen och Danderydsvägen utvecklas både för att klara trafikförsörjningen och att utveckla sambanden mellan Häggvik och Edsberg. Till Häggviks pendeltågsstation ansluter dessutom den planerade linbanan från Väsjön.

Häggvik

Häggviks centrum har rustats upp under senare tid, samtidigt som servicen har försämrats markant sedan livsmedelsbutiken lades ner. Bebyggelsen i centrum, från 1950- till 1980-tal är tidstypisk och av bra kvalitet. Utrymme för förtätningar (strategi 1) finns huvudsakligen längs järnvägen. En tillkommande kvartersbebyggelse närmast järnvägen skulle minska bullerstörningarna för befintliga bostäder. Samtidigt skulle centrum få ett tillskott av bostäder och lokaler för verksamheter och handel. Torg och gator skulle bli mer attraktiva för vistelse.

Väster om järnvägen finns utrymme för bebyggelseförtätningar längs Andelsvägen, också enligt strategi 1. Den vackra allén talar för att Andelsvägen slutar med ett litet torg och en fondbyggnad vid stationen. Kopplingen mellan Häggviks centrum och Södra Häggvik förstärks genom att sammanbindande stråk skapas mellan de två delarna så att de blir en helhet, enligt strategi 2. En viktig förutsättning är att det öppnas en södra entré till Häggviks station och att bostäder byggs i södra Häggvik (strategi 1).

Området mellan Hammarbacken och Norrvikenleden kommer att bebyggas med huvudsakligen kontor med inslag av lätt industri som inte stör bostäder, samt markanta inslag av grönskande park. Det är av största vikt att befintliga trädridåer bibehålles mellan industri och bostäder. Kvarteret ska ha en stadsmässig front mot öster i ca fyra våningar. Norrvikenleden rustas (strategi 2) upp till stadsmässig gata med alléplantering i samband med detta, både avseende trafiksäkerhet och skönhet. Det smala stråket mellan Norrvikenleden och flerbostadshuset i Klasro kan rymma bebyggelse i snarlik skala som de befintliga bostadshusen. Häggviks gröna lummiga karaktär ska värnas och eftersträvas i tillkommande projekt i kommundelen (strategi 3). Dominansen av Tunbergets trafikplats ska minskas genom bebyggelse och plantering (strategi 2). En framtida omläggning av kraftledningen genom Häggvik skapar nya möjligheter för en attraktiv utveckling med bebyggelse och grönsstruktur. Här kommer även den planerade linbanan mellan Häggvik och Väsjön att passera.

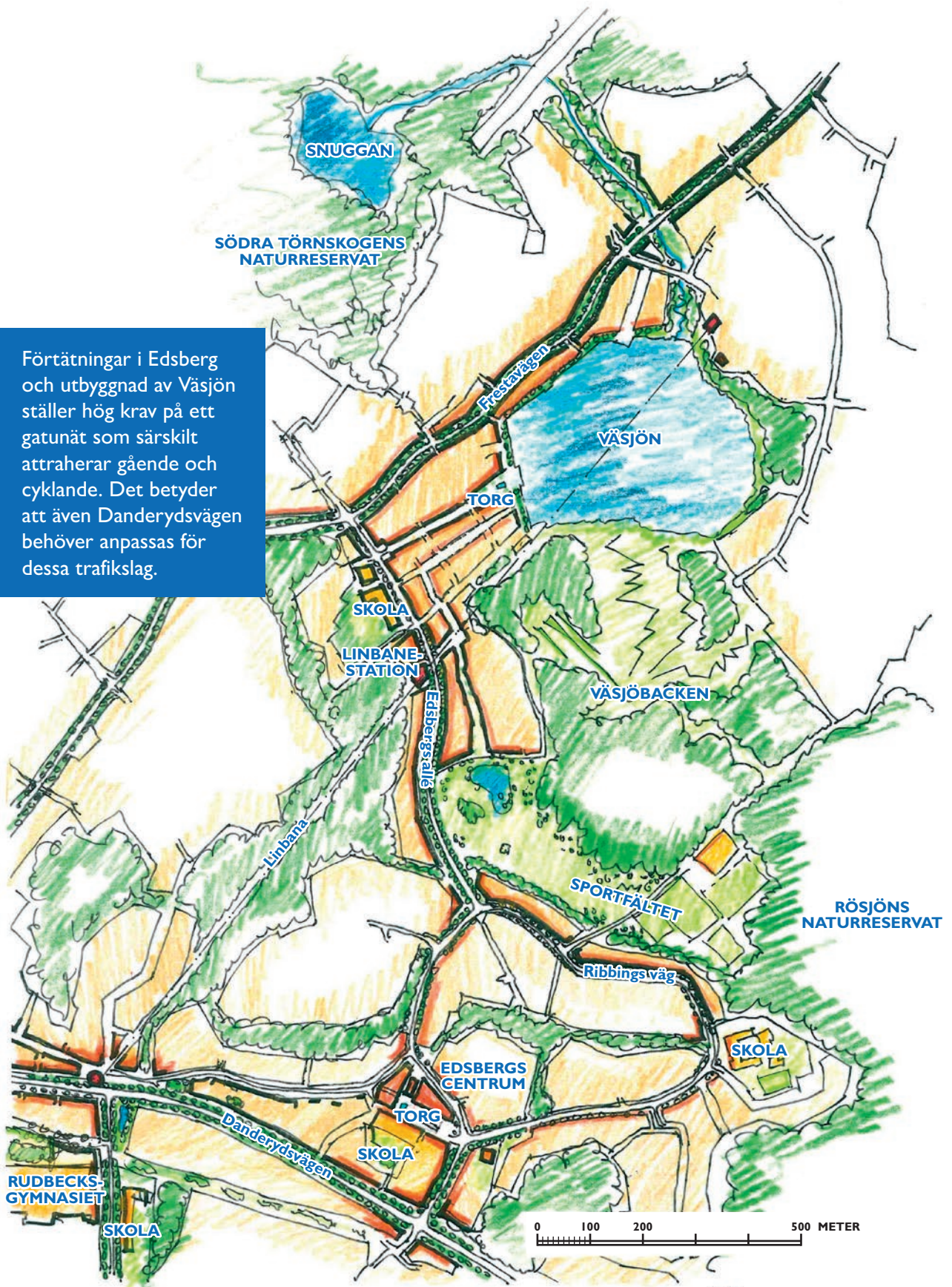
Edsberg och Väsjön

Edsbergs centrum har det senaste årtiondet genomgått en markant förtättnings- och upprustningsprocess (strategi 1). Edsberg som kommunedel har stora kvaliteter med varierade hushöjder och byggnadstyper. Naturen är en viktig del i upplevelsen av Edsbergs miljöer. Edsbergs centrum har förtätats på ett mycket förtjänstfullt sätt med god arkitektur, som samspelar bra med 50-talsarkitekturen strax intill. Torget har blivit arkitektoniskt och rumsligt ännu bättre efter förtätningarna. De ambitioner som legat till grund för Edsbergs torg kan vara förebild för flera andra torg i Sollentuna, som Häggvik, Norrviken, Helenelund, i viss mån även Rotsunda. Ytterligare förtätningar i Edsbergs centrum bör ske efter Danderydsvägen (strategi 2). Där finns ett stort utrymme för tillkommande bebyggelse, som även kan skydda skolan från buller. Den nya bebyggelsen behöver placeras och utformas för att bidra till attraktiva och trygga stråk. Naturen i Edsberg har utöver upplevelsevärden även biologiska värden och underlättar hanteringen av dagvatten.

Väsjön utvecklas som en sammanhängande del av Edsberg. Med den nya bebyggelsen skapas attraktiva stråk, bland annat genom att Edsbergs allé förbinder Ribbings väg med Väsjö torg. Området Väsjön innehåller utöver bostäder arbetsplatser och lokaler. Det stora sportfältet innehåller plats för rekreation, lek samt organiserad idrott (strategi 1 och 3). På så sätt blir Väsjön den socialt samlade platsen som knyter ihop det nya i Väsjön med det redan etablerade i Edsberg. Längs Ribbings vägs norra sida planeras en rad flerbostadshus med utsikt över Sportfältet. Väsjöprojektet blir en utbyggnad av stor betydelse för Sollentuna. Men genomförandet kommer att ta flera årtionden. Staden blir aldrig färdigbyggd, rent generellt, därför är det svårt att säga hur stort ett område kommer att bli. Om planerna 2017 att bygga mer än 4 000 bostäder leder till ett lyckat område kommer med största sannolikhet en ytterligare förtätning att ske i ett längre tidsperspektiv. Byggandet i Väsjön förväntas komma igång i större skala under 2018 efter att omfattande vägbyggen pågått under två års tid. Linbanan föreslås stärka kollektivtrafiken (strategi 2). I områdets centrala delar integreras park och dagvattenlösningar på ett hållbart och attraktivt sätt. Linbana planeras centralt genom området för att få en god och attraktiv kollektivtrafikförbindelse till Häggvik.

EDSBERG & VÄSJÖN

Förtätningar i Edsberg och utbyggnad av Väsjön ställer hög krav på ett gatunät som särskilt attraherar gående och cyklande. Det betyder att även Danderydsvägen behöver anpassas för dessa trafikslag.



Rotebro

Det finns ett stort behov av förnyelse för att skapa ett attraktivare Rotebro. Under 2015–16 genomfördes omfattande stadsbyggnadsstudier som resulterade i Vision Rotebro. Den ligger till grund för en genomförande-studie som blir klar 2018. Totalt innehåller Vision Rotebro ca 4 000 bostäder samt arbetsplatser, kommersiella lokaler, skolor och kultur. Det är viktigt att inte underskatta behovet av ytor för skolor. För att hitta effektiva lösningar bör parker och skolgårdar samspela. En friliggande idrottshall har genomförts, studentbostäder intill centrum planeras i en första förändringsetapp. De första förändringarna sker troligtvis intill centrum (strategi 1). Torget kan göras mer kringbyggt utan att kontakten med andra sidan järnvägen bryts, varken visuellt eller fysiskt. Rotebrovägen bör rustas upp till en stadsgata, den bör göras vackrare och förses med kantstensparkering (strategi 2). Längs Rotebrovägen finns gott om utrymme för kompletteringsbebyggelse av olika slag, från bostäder till verksamheter för idrott, dvs urbana spridningskorridorer (strategi 2). Behovet av att hantera de översvämningsrisker som finns i Rotebro bör inte ses som problem, utan snarare som verktyg för att skapa attraktiva gatu- och parkrum.

Öster om järnvägen bör Vision Rotebro ligga till grund för fortsatta stadsbyggnadsstudier. Planens striktare gatunät och kvartersindelning kan troligen komma ännu närmare järnväg och väg E4, (strategi 2). I samband med detta rustas denna del av Norrvikenleden upp till stadsgata. Mellan väg E4 och sjön Norrviken studeras vidare hur bebyggelsen på sikt kan sträcka sig ner till vattnet och koppla samman centrala Rotebro med Norrvikens vatten. Stora krav måste här ställas på utformning och på att verksamheter vid vattnet lockar människor från hela kommundelen avseende naturentréer (strategi 3) samt förvalta vatten och naturområden (strategi 5). Stranden som ska vara en del av ett större sammanhängande stråk, ska även framledes ha en lummig grön karaktär. För närvarande råder viss osäkerhet om hur ny bebyggelse och jästfabrikens verksamhet kan kombineras. Det är viktigt att hitta lösningar som innebär att jästfabriken på sikt inte ska behöva vara ett hinder för en utveckling av området.

Det så kallade Melasshuset, uppfört 1904 som spannmålmagasin, är en viktig representant för Sollentunas första industriepok. Därför bör byggnaden, i överensstämmelse med Kulturmiljöplanen, bevaras.

ROTEBRO



Utvecklingen är mer utförligt beskriven i "Vision Rotebro". Stadsmiljön längs järnvägen behöver förbättras väsentligt, främst genom åtgärder som skapar attraktiva och trygga mångfunktionella gaturum. Inbjudande förbindelser till Norrviken och till andra kommunalar för alla trafikslag är viktigt.

Norrviken

I Norrvikens centrum finns potential till förbättring, vilket är i linje med strategi 1. Det lilla torget bör bebyggas så att det inte är öppet mot järnvägen. Då skapas ett skyddat och ombonat, småskaligt torg med stadskaraktär. Med bättre belysning får Västra Stationsvägen och dess lilla fickpark en hög kvalitet (strategi 3). Norrvikenleden bör kultiveras med alléplanteringar för att bli en vacker huvudgata längs järnvägen (strategi 2). En karaktärsförändring som gör att Norrvikenleden i framtiden kanske bättre benämns Norrvikens allé. Utrymme finns för kompletteringsbebyggelse väster om järnvägen längs Norrvikenleden, om befintliga parkeringar kan läggas i garage.

Öster om järnvägen kan endast mindre byggnadskompletteringar komma ifråga. De ska vara av småskalig karaktär, helst verksamheter som tillför service till kommundelen (strategi 5).

NORRVIKEN



Norrvikens småskaliga karaktär är viktig att behålla. Norrvikenleden behöver rustas upp för att bli en tilltalande och grönskande nord-sydlig förbindelse för alla trafikslag. Längs denna kan låg kompletterande bebyggelse vara positiv för stadsmiljön.

Helenehund

Centrala Helenehund har under den senaste 15-årsperioden fått tillskott av nya äldreboendestäder och ett upprustat och omdanad torg. Trots detta och flera arkitektoniskt bra tillägg längs Stupvägen är helhetsmiljön fortfarande påfallande påver, präglad av det sena 60-talets storskaliga och monotona bebyggelse och markparkeringar.

En omfattande planering pågår av området mellan järnväg och motorväg (strategi 2). Utbyggnaden av tvärspårvägen med slutstation invid Helenehunds station är beslutad (strategi 4). Detaljplanering för fler bostäder i kv. Hoppet och en nybyggnation av Eriksbergsskolan pågår. Kilen, området direkt söder om det kommande Tvärbanetorget, är i en tidig planeringsfas, men avsikten är att utveckla detta till ett projekt som tar fasta på det unika läget intill E4an och ostkustbanan (strategi 1). Motorvägen och järnvägen utsätter såväl kv. Hoppet som Kilen för buller och partiklar. Med en klokt utformad bebyggelse går detta att hantera. Attraktiva gröna parkstråk centralt i området kan skapas med hjälp av att bebyggelsen skärmar av bullret. Parkstråkets attraktivitet kan förhöjas genom att det även utnyttjas för att underlätta hanteringen av dagvatten. Detta är särskilt viktigt eftersom hanteringen av dagvatten är en utmaning i området.

Helenehunds centrum har en direkt och nära koppling till Kista centrum, via Kistagången. På Stockholmsidan pågår planering för stora förtätningar, mer blandad bebyggelse och att kommundelen växer fram till E4ans västra sida (strategi 1 och 2). Kistagången rustas upp väsentligt i samband med att tvärbanan byggs ut (strategi 4). Trots sitt mycket centrala läge upplevs Helenehund centrum som att det ligger lite vid sidan av genom att mycket av trafikflödena västerut inte fungerar bra. I Helenehund finns stor potential för kompletteringsbebyggelse på flera håll och kopplar ihop (strategi 2). Längs Stupvägen skulle bebyggelse och alléplanteringar skapa en vacker stationsgata, kanske kallad Helenehunds allé, från Sollentunavägen till stationen, förbi Tvärbanetorget, vidare under motorvägen via Kistagången rakt fram till Kista C (strategi 4).

Längs Stupvägen ska bebyggelsen vara småskalig. Väster om järnvägen, söder om Tvärbanetorget, kan enstaka högre byggnader uppföras som tillvaratar möjligheten att exponeras mot E4an. Här finns även utrymme för en mindre multiarena för konserter, mässevent, idrott m.m. En sydlig entré till pendeltågsstationen skulle kunna försörja en ny bebyggelse, men även förbättra Silverdals tillgänglighet. I Silverdal är det mesta utbyggt enligt gällande detaljplan. Utbyggnaden i den västra delen av Silverdal kommer att fortsätta, och ett planarbete för en förtätning är påbörjat i denna del. På sikt bör en naturlig utbyggnad av Silverdal ske västerut mellan motorväg och järnväg (strategi 2) samt direkt väster om motorvägen mot Kymlinge. Det senare skapar en högkvalitativ möjlighet till öst-västlig förbindelse över två stora barriärer som idag hindrar förbindelser mellan Edsviken och Järvafältet, med förhoppningen att Kymlinge tunnelbanestation kan tas i bruk (strategi 4).

HELENELUND



Stupvägen bör förändras till en mer attraktiv "stationsgata" med hjälp av planteringar och bebyggelse. Delen mellan E4 och järnväg står inför stora förändringar med tvärbanan och bebyggelse.



Sjöberg

De första villatomterna avstyckades redan under 1920-talet. Men Sjöberg präglades ändå fram till 1960-talet av skog och fritidsbebyggelse, förutom de två mycket kulturhistoriskt värdefulla gårdarna, Bergendal och Sjöbergs gård. Den stora exploateringen av Sjöberg har huvudsakligen skett under 1970–90-tal. Bebyggelsen är tidstypisk med en blandning av villor, radhus och flerbostadshus. Arbetsplatser finns längs Danderydsvägen och nära det mindre Kärrdals centrum.

Vid Sjöbergs centrum skulle en stadsförnyelse med måttfull förtätning och framförallt upprustning vara välbehövlig. Under senare tid har ett flerbostadshus uppförts i centrum. Det finns utrymme för fler kompletteringar (strategi 1). Kraftledningen som går tvärs igenom centrum och kommundelen kommer att avvecklas, som en del i utbyggnaden av ett nytt modernt ledningsnät runt Stockholm. Längs Danderydsvägen kan kompletteringar med huvudsakligen arbetsplatser i mindre skala vara möjliga på sikt (strategi 2). Marken mellan Kärrdal och Rösjön är delvis ianspråktagen av bebyggelse samtidigt som den är viktigt stråk för friluftslivet. Den långsiktiga markanvändningen behöver klarläggas.

Viby

Viby har utvecklats från ett fritidshusområde till att bli ett område dominerat av villabebyggelse. Området är relativt välförsett med skolor och nyligen tillkom ett äldreboende. Butiker och annan kommersiell service finns närmast i Norrviken, där också närmaste pendeltågsstation finns.

Närheten till natur och ostörda området tillhör områdets viktigaste kvaliteter. Lillskogen norr om Viby knyter ihop det omväxlande skogs- och jordbrukslandskapet på Järvafältet med kulturmarker. Järvafältet och området kring Vibyån är attraktiva vistelsestråk för de boende i området.

Kappetorp

I Kappetorps industriområde pågår ett antal olika industriverksamheter, bl. a. en betongfabrik, metallåtervinning, entreprenadföretag och upplag. Det finns önskemål om ytterligare etableringar av industriverksamheter här, bl. a. för att industrimark i de centrala delarna av kommunen omvandlas till bostads- och kontorsändamål. Befintliga arbetsplatsområden värnas (strategi 1). Under 2011 har Sollentuna kommun genomfört programråd för Kappetorp m.m. Syftet med programarbetet är att lägga fast en struktur för markanvändningen inom området. Dessutom är syftet att redovisa bl.a. lämplig bebyggelseutveckling och hur områdets natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas (strategi 3) samt att samordna förslag gällande markanvändning med grannkommunerna.

I den fortsatta utvecklingen av Kappetorp föreslås bland annat följande riktlinjer:, i huvudsak rör dessa strategi 3 och 5:

- Området föreslås utvecklas med bibehållande av landskapets öppna karaktär.
- Området ska vara tillgängligt för det rörliga friluftslivet.
- Stor del av området ska fortsätta utvecklas för golfändamål och rörligt friluftsliv.
- Grönkilens funktion och naturvärden ska värnas.
- Området mellan Kappetorp och Rotebro är viktigt för grönkilens funktion och bebyggelse bör undvikas så långt som möjligt inom detta område.
- Ny bebyggelse ska placeras i anslutning till redan bebyggda områden med hänsyn till historiska värden och landskapsbild.
- Gång- och cykelförbindelsen utmed Stäketvägen ska förbättras.
- Stäketvägens barriäreffekt ska minskas med faunapassager och fler gång- och cykelförbindelser.
- En viss utökning av Kappetorpsområdet med verksamheter som inte stör omgivningen bör prövas. Området närmast söder om Stäketvägen är delvis ianspråktaget för verksamheter. Om det finns förutsättningar kan man medge en viss expansion av verksamhetsområdet, då med beaktande av de gröna sambanden och entrébehoven till Östra Järvafältets naturreservat. Det är viktigt att den ekologiska funktionen i t.ex. viltpassager inte påverkas negativt.

- Vegetationsfronter ska finnas mot det öppna landskapet vid Kappetorp och mot Stäketvägen där verksamheter är visuellt störande.

Upplands Väsby och Sollentuna har samarbetat och anpassat sina respektive planer så att de mellankommunala intressena tillgodosetts liksom RUFS anspråk på anpassning till den regionala grönkilen.

GENOMFÖRANDE

Markpolitik och markanvisningar

Att genomföra översiktsplanens intentioner i de områden som kan förtätas och byggas ut med bostäder, verksamheter och annan byggnation ställer kommunen och aktörerna på marknaden inför ett flertal olika utmaningar. Utmaningarna är främst av ekonomisk karaktär, såsom finansiering av allmän infrastruktur, men även för de kommunala verksamheter som följs åt av framför allt bostadsbebyggelse, till exempel skolor och förskolor. Utmaning ligger också i att kommunen i vissa områden har begränsat markinnehav vilket minskar kommunens handlingsutrymme betänkligt.

Då kommunens markinnehav är begränsat och de ekonomiska följderna av nybyggnation kan vara utmanande gäller det att utnyttja marken effektivt och med eftertänksamhet. Det som byggs kommer troligen stå i runt 100 år vilket gör att det är svårt att ändra sig när byggnationen väl är uppförd. En struktur och metodik för nybyggnation inom kommunen är därför av största vikt.

Kommunens markpolitik

Sollentuna kommun äger mer än 50 % av den totala markarealen i kommunen. Mycket av detta markinnehav består av naturreservat, gator, parker och annan mark som svårigen kan bebyggas eller förändras. Trots att den stora andelen av kommunens mark ej kan bebyggas är kommunen som markägare mer eller mindre involverad vid ett genomförande av översiktsplanens intentioner gällande utbyggnad av bostäder och verksamheter. I vissa områden har kommunen ett stort innehav av bebyggelsebar mark och i andra områden har kommunen ett mindre i vissa fall ingen mark alls lämpad för bebyggelse.

Markanvisningspolicy

När Sollentuna kommun säljer mark för bebyggelse av något slag gäller den av kommunfullmäktige antagna markanvisningspolicy (KF 20160620). Policyns intention är att försäljning och användning av kommunens mark ska ske på ett så effektivt, transparent och förutsägbart sätt som möjligt. Detta innebär att Sollentuna kommun ska:

- Eftersträva konkurrensutsättning
- Tillgodose kommunala och samhällseliga behov
- Alltid väga in miljö- och klimatpåverkan
- Skapa variation
- Beakta hur anbudslämnare presterat tidigare

Markanvisningspolicyn innebär att mycket av den mark kommunen säljer ska säljas i konkurrens men att direktanvisningar kan medges om särskilda skäl finns, exempelvis om någon av punkterna ovan har uppfyllts eller om annat skäl finnes (tex angränsande mark till befintlig verksamhet). Konkurrensutsättning är viktigt av flera skäl, både för att slutprodukten ska bli den bästa avseende kvaliteten på byggnationen men också för att få ett så bra pris som möjligt för marken. Konkurrensutsättning är även viktig då alla aktörer på marknaden ska ha en möjlighet att vara aktuella för en markförsäljning, vilket ger fler aktörer på byggmarknaden men också att gestaltningen av bebyggelsen blir mer varierad.

För genomförande av försäljning av mark i konkurrens tillämpar Sollentuna kommun markanvisningstävlingar och markförsäljningstävlingar.

Markanvisningstävlingar och markförsäljningstävlingar

Genom att sälja mark och byggrätter kan kommunen styra vad som ska byggas. Styrningen kan ge effekter på både markanvändning av ett markområde och på gestaltningen av byggnationen. Försäljning av mark är därmed ett mycket viktigt instrument för genomförande av översiktsplanens intentioner i områden med förtätningspotential.

De metoder Sollentuna kommun använder sig av vid försäljning av mark är antingen markanvisningstävling eller markförsäljningstävling. Den juridiska skillnaden mellan de två metoderna är att vid en markförsäljningstävling tecknas köpekontrakt direkt medan markanvisningstävling ger tävlingsvinnaren förköpsrätt till marken. Förköpsrätten följs senare upp, oftast efter att detaljplan för marken har vunnit laga kraft, av ett köpekontrakt.

Vid varje markanvisningstävling eller markförsäljningstävling anges vilka villkor och bedömningsgrunder som ska gälla för den aktuella försäljningen. Dessa villkor sätts specifikt för den försäljningen och villkoren kan därmed se helt olika ut mellan olika tävlingar. Ofta är dock ambitionen att Sollentuna kommuns mark ska säljas till högsta möjliga pris utifrån de villkor kommunen ställer upp i tävlingen. Likaså är gestaltningen av byggnationen ofta en bedömningsgrund, särskilt vid bostadsbebyggelse. Metoder för att uppnå högsta möjliga pris är antingen sluten eller öppen budgivning, där öppen budgivning är bäst lämpad vid tävlingar där priset är den enda bedömningsgrunden, exempelvis försäljning av industrimark.

Om det finns kommunalägd mark inom ett område som ska utvecklas och genomförs försäljningar av mark med eftertanke och med planering så är markanvisningstävlingar och markförsäljningstävlingar en mycket bra metod för att uppnå den bebyggelse och utveckling som eftersträvas.

Markförvärv kan vara aktuella för att kunna genomföra ÖP och de olika detaljplanerna.

Mark ägd av kommunen

Genom markanvisning kan kommunen förmedla sin mark för bostäder och verksamheter till marknadens aktörer. Intresserade byggherrar kan på så sätt vara med och utveckla den mark som kommunen äger och därmed bidra till ett långsiktigt hållbart och attraktivt Sollentuna. Kommunens markreserv är begränsad varför det är av oerhörd vikt att varje försäljning av kommunal mark sker efter noggranna överväganden.

Enligt kommunens markanvisningspolicy ska Sollentuna kommun vid varje markanvisning eftersträva konkurrens, tillgodose kommunala och samhälleliga behov genom tillkomst av specialbostäder, lokaler för barn- och äldreomsorg etc. Vidare ska alltid miljö- och klimatpåverkan, sett ur ett livscykelperspektiv, vägas in och förutsättningar skapas för att erhålla variation vad gäller bland annat upplåtelseformer och arkitektur. Vid varje markanvisning ska även beaktas hur exploitören tidigare presterat i kommunen. Vid prissättning av mark tillämpar kommunen i huvudsak marknadsvärdeprincipen.

Kommunen ska också arbeta fram en särskild markstrategi med syfte att förtydliga hur kommunen kan verka långsiktigt för att möta det behov av utveckling som finns inom Sollentunas näringsliv. I detta markprogram bör också förtydligas hur de verksamheter som idag befinner sig i områden som planeras för annan utveckling kan evakueras och hur ersättningsmark kan hittas. Eftersom den kommunala markreserven är begränsad bör vid försäljning en noggrann avvägning göras mot eventuella framtida behov.

Övriga styrdokument

Utöver de rekommendationer och riktlinjer som redovisas i översiktsplanen finns andra mål och styrdokument som påverkar den fysiska miljön men som inte är riktlinjer eller en del av översiktsplanen. Ett urval av dessa listats här.

- Markanvisningspolicy (2012-06)
- Avfallsplan 2009–2020 (KF 2008) – Kommungemensam plan för avfallshantering. Revideras under 2012–2013.
- Policy för Sollentuna kommuns trafik- och transportsystem (KF 2015).
- Dagvattenpolicy (KF 2016-02) – Anger riktlinjer för hantering av dagvatten så att påverkan på sjöar, vattendrag och grundvattenmagasin minimeras.
- Energiplan (KF 2005-09)
- Funktionshinderpolicy (KF 2010-06)
- Handlingsprogram mot klotter och annan skadegörelse (KF 2004-09)
- Klimatpolicy (KF 2010-10, reviderad 2016-09) – Strategin för kommunens klimatarbete syftar till att minska utsläppen av växthusgaser genom att bidra till att sprida och öka kunskapen om klimatpåverkan, skapa förutsättningar för klimatsmarta val, minska klimatpåverkan från kommunens egna verksamheter samt även anpassning till den klimatförändring som sker.
- Miljöpolicy för Sollentuna kommun (KF 2014-11)
- Kulturmiljöplan 1993-02, med tillägg 2002 – I kulturmiljöplanen redovisas riktlinjer för värdefulla byggnader och miljöer som bör bevaras.

- Naturvårdsplan (KF 1991-12)
- Näringslivsstrategi (KF 1998-09) – Näringslivsstrategin syftar till att stärka det lokala näringslivet genom att medverka till bästa möjliga betingelser för befintliga företags verksamhet och fysiska utveckling i kommunen.
- Riktlinjer för kommersiell skyltning (MBN 2011-04)
- Riktlinjer och råd om skyltning.
- Räddningstjänstplan (KF 2005-03)

Riksintressen

Riksintressen definieras enligt 3 och 4 kapitel miljöbalken (1998:808) och utgör en delmängd av de allmänna intressena. Miljöbalken och plan- och bygglagen (2010:900), har en sammankopplad lagstiftning i detta avseende. Riksintresseområden är av nationell betydelse för bevarande eller nyttjande och beslutas av riksdagen eller utses av olika sektorsansvariga statliga myndigheter.

Kommunen gör bedömningen att riksintresseanspråken för kulturmiljön, totalförsvaret och vägarna E4, Norrortsleden, E18, Förbifart Stockholm och Stäketvägen tillgodoses. Likaså bedöms riksintresseanspråken för kraftledningar tillgodoses under förutsättning att den planerade avvecklingen av kraftledningarna parallellt med Norrortsleden och Danderydsvägen genomförs.

Riksintressenspråket för friluftslivet behöver preciseras norr om Kärrdal, men bedöms i övrigt tillgodoses i översiktsplanen.

Riksintresseanspråket för vattenförsörjningen behöver förenas med de utbyggnadsplaner som översiktsplanen pekar ut i Rotebro.

Preciseringen av Ostkustbanans riksintresseanspråk för två ytterligare spår behöver förenas med kommunens strategi att ytterligare förtäta bebyggelsen i centrala goda kollektivtrafiklägen, med särskilt fokus på områden nära spårstationerna. Denna strategi ligger dessutom helt i linje med RUFSS 2010 och utställningsförslaget till RUFSS 2050, som bland annat pekar ut centrala Sollentuna som delar av den regionala stadskärnan Kista–Sollentuna–Häggvik.

Hanteringen av riksintressen kan beskrivas som ett växelspel mellan stat och kommun. Staten beslutar och formulerar anspråk på vad som ska betraktas som riksintressen. Länsstyrelsen tillhandahåller kunskapsunderlag till kommunens planering och är tillsynsmyndighet bland annat genom att granska översiktsplanen. Kommunen visar i översiktsplanen hur värdena eller funktionerna i riksintresseområdena ska hanteras och tillgodoses. Kommunen och länsstyrelsen kan i översiktsplanarbetet komma överens om områdenas fysiska avgränsning och precisera värdena i riksintresset. Det är möjligt för länsstyrelsen att, i samråd med kommunerna, föreslå förändringar till de centrala sektorsmyndigheterna om att ta bort eller lägga till områden av riksintresse eller att ändra i beskrivningen.

Kommunens utgångspunkt är att ett riksintresse är tillgodosett så länge det inte finns anspråk på förändringar i eller i närheten av området. Skyddet för riksintressen blir aktualiserat vid ett anspråk på förändrad markanvändning genom till exempel provning enligt plan- och bygglagen, miljöbalken eller övrig speciallagstiftning. Ett riksintresse innebär inte ett förbud mot åtgärder i eller i närheten av området. Åtgärder som kräver någon form av tillstånd, detaljplan eller liknande och påtagligt kan komma att skada ett riksintresse får däremot inte komma till stånd. Ett område som är av riksintresse för kommunikationsanläggning ska därutöver skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Det är således främst vid ändrad markanvändning som ett område av riksintresse får praktisk betydelse.

Mellankommunala intressen

Följande områden och frågor anser Sollentuna vara av mellankommunalt eller regionalt intresse.

Område vid Stäketvägen, Kappetorp – En förändring av markanvändningen vid Stäketvägen och Kappetorp enligt framtaget detaljplaneprogram, påverkas av utvecklingen i Upplands Väsby och Järfälla kommuner. Järvakilen påverkas av utvecklingen i Kappetorp, och grannkommunerna.

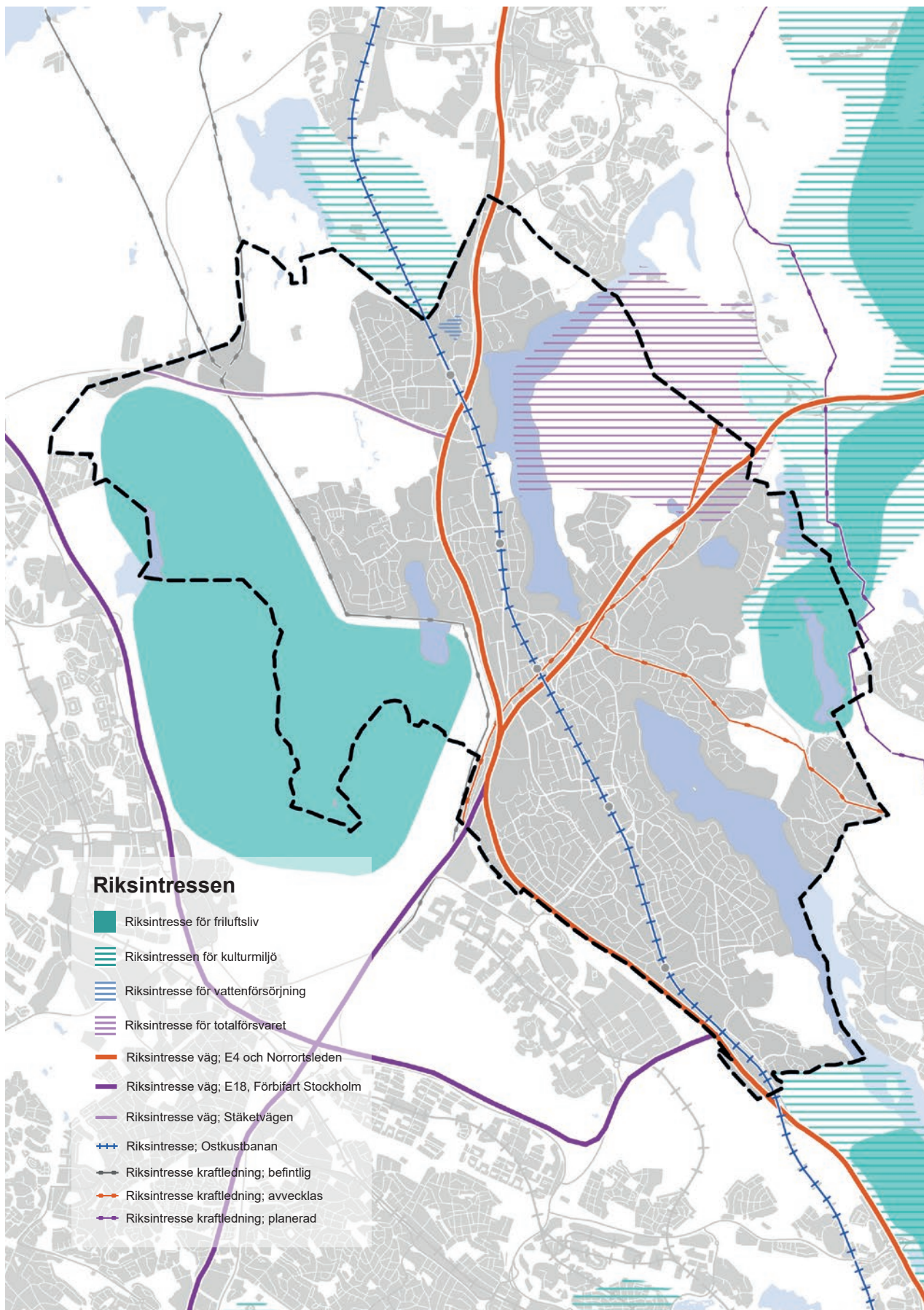
Älvsundadalen, Upplands Väsby – En förändring av markanvändningen inom Älvsundadalen i Upplands Väsby påverkar Sollentuna. Beroende på omfattningen på utbyggnaden inom Upplands Väsby bör en eventuell koppling till Rotebro station studeras.

Hagbylund, Upplands Väsby – Upplands Väsby har påbörjat arbete med en fördjupning av översiktsplanen. En förändring av markanvändningen i området kring trafikplatsen vid Norrortsleden kan påverka Sollentuna.

Tvärspårväg norr, Stockholm m.fl. kommuner – Tvärspårväg norr planeras i en första etapp att byggas ut från Alvik till Helenelund. Detta har stor betydelse för Sollentunas regional tillgänglighet och i synnerhet integrationen och sammanväxten med Kista.

Pendeltåg och regionaltågstation – Häggvik, Sollentuna centrum och Helenelund diskuteras för regionaltågstation. En södra uppgång till pendeltågsstationen i Häggvik är angelägen och bör komma till stånd oavsett regionaltågstation. Även Helenelunds station bör få en sydlig entré för att bli en bättre tillgänglighet för Silverdal. Se även Ostkustbanan på nästa sida.

Övriga planeringsfrågor med mellankommunal eller regional koppling är bl a regional grönstruktur, regionala gång- och cykelvägar, den regionala kärnan, dricksvatten, värmeförsörjning, avfallshantering, yt- och grundvattenförekomster, området öster om Rösjön m.fl. Flera av dessa behandlas i övriga avsnitt i översiktsplanen och för de flesta av dessa finns etablerade samverkansformer eller forum.



Riksintresse i Sollentuna kommun

Översiktlig bedömning av miljökonsekvenser

Till översiktsplanens samrådshandling följer en miljökonsekvensbeskrivning, som redovisar den miljöbedömning som skett parallellt med framtagandet av förslaget till plan. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i utarbetandet av planen för att främja en hållbar utveckling.

Den fortsatta planeringen

Översiktsplanen är rådgivande och inte juridiskt bindande. Det utgör vägledning och för fortsatt stadsplanering i form av fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplaner, enligt Plan- och bygglagen.

Detaljplanering

Beslut om att påbörja detaljplaneläggning ska prövas mot översiktsplanens mål, strategier och riktlinjer. En översiktsplan med tydliga mål ger förutsättningar för att arbeta med generella detaljplaner i större utsträckning. Det innebär möjligheter till större flexibilitet i detaljplanen och mindre detaljstyrning av exempelvis gestaltning. Generella detaljplaner kan vara en lämplig arbetsform vid planering av stadsutvecklingsområden. Detaljplaner som föregår markanvisningar kan vara ett annat arbetssätt som skulle kunna effektivisera processerna i vissa projekt.

Det kommunala planmonopolet ger en kommun ensamrätt att besluta om detaljplaner, samtidigt kan staten via länsstyrelsen upphäva kommunens beslut om riksintressen inte blivit tillgodosedda i planeringen.

Avstyckningsplaner

Inom flera av befintliga villaområden gäller idag avstyckningsplaner antagna på 1920- och 30-talen som i stort sett saknar byggnadsreglerande bestämmelser. Några av dessa har upphävts, ersatts av nya detaljplaner eller försetts med tilläggsbestämmelser som ger större möjligheter att styra bebyggelsen. Återstående avstyckningsplaner bör ändras på motsvarande sätt. Områden med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse enligt Kulturmiljöplanen prioriteras.

Ej planlagda områden

Inom delar av kommunen finns sammanhållen bebyggelse, dvs bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark, där detaljplan eller planer med byggnadsreglerande bestämmelser saknas. Som stöd för bygglovsprövningen inom dessa områden är de riktlinjer som formuleras i översiktsplanen av stor betydelse. All ny bebyggelse bör emellertid föregås av detaljplan. För vissa av dessa områden föreslås att de riktlinjer som formulerades i föregående kommunplan (antagen 1988) i huvudsak ska fortsätta att gälla. Därmed kan bygglov övervägas i de fall riktlinjerna ger relevant stöd.

Underlagsmaterial

- Ett framtidssäkrat Sollentuna
- Urban servicepotential
- RUF 2010
- Utställningsförslag RUF 2050
- Sollentuna sociotopkarta 2014
- Ekosystemtjänster i Sollentuna 2015
- Ekologiska landskapssamband 2015
- Översvämningsanalys Sollentuna 2015
- Översvämnings utmed Oxundaån 2013
- Vatteninformationssystem Sverige
- Dagvattenpolicyn
- Mål och handlingsplan för miljö- och klimatarbetet i Sollentuna kommun till 2020