



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Förslag till detaljplan för Håbo Allmänning 1:5 m.fl. Kalmarsand Håbo kommun, Uppsala län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hur samrådet har bedrivits

Förslag till detaljplan har varit utsänt för samråd, enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen, till berörda sakägare, myndigheter och berörda föreningar samt kommunala förvaltningar från och med den 1 juni till och med den 31 augusti. Under samrådet inkom 30 yttranden varav 28 med erinran (invändningar). Region Uppsala och Länsstyrelsen (begärde till den 18 oktober) inkom sent med synpunkter.

Sammanfattning av inkomna yttranden

En stor andel av inkomna yttranden lyfter oro över den höga bebyggelsen, både vid silon och i norra delen av planområdet (mot Kalmarmodellen till). Att bebyggelsen inte passar in så nära inpå Fånäs villabebyggelse och för i viss mån i Bålsta i stort. Framförallt för att bebyggelsen är för hög och för tät (för mycket bostäder).

Det finns även en oro över den ökade trafiken, och hur den och trafik från annan kommande exploatering påverkar trafiken i Bålsta överlag.

Regionen yttrar sig tveksamt kring ny linjedragning av bussen, men har i dialog med kommunen arbetat vidare med föreslagen inriktning. Länsstyrelsen lyfter ett antal punkter att titta närmare på. Där kommunen kompletterat för vissa punkter, och för andra förtydligat resonemangen.

Det påpekas vidare att detaljer redovisas fel eller otydligt.

Ändringar efter samrådet

Ett fåtal frågor och synpunkter har medfört medelstora justeringar av förslaget. Det gäller bland annat justering av gatudragningen för att ta hänsyn till tele- och fjärrvärmeanläggningar. Det gäller även justeringar för en mer konservativ syn på möjligheter att upphäva strandskyddet vid Silon. Där går nu istället den gröna kopplingen mellan ny bebyggelse ned mot vattnet och den högre bebyggelsen har en något smäckrare form i fyra istället för fem byggnader. Vidare har bostadsbebyggelsen i norra delen av planområdet arbetats om. För att minska påverkan på naturområdet ska ingen trafik ledas ned i ravinen/grustaget. Parkeringen ordnas därför mellan två byggnader (tidigare tre). I samrådsförslaget redovisades missvisande siffror för byggrätten. Bestämmelsen om 2640kvm bruttoarea stämde inte överens med illustrationerna, vilka motsvarade cirka 3500kvm. I det omarbetade förslaget är byggrätten istället satt med 500kvm byggnadsarea per byggnad (yta på marken), vilket bör motsvara cirka 3000kvm bruttoarea totalt.

Som helhet ser samtidigt förslaget sig likt ut sedan samrådet.



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Synpunkter på planförslaget

Skriftliga yttranden har under samrådtiden inkommit enligt nedan.

	Yttrande med synpunkter	Sakägare enligt fastighetsägarförteckning	Synpunkter som ej tillgodosetts
1. Vattenfall		-	
2. EON	X	X	
3. Lantmäteriet	X	-	
4. Privatperson 1	X	X	
5. Privatperson 2	X	-	X
6. Naturskyddsföreningen	X	-	X
7. Privatperson 3	X	-	X
8. Trafikverket	X	X	X
9. Privatperson 4	X	-	X
10. Privatperson 5	X	-	X
11. Privatperson 6	X	-	X
12. Privatperson 7	X	X	X
13. Privatperson 8	X	X	X
14. Privatperson 9	X	-	X
15. Privatperson 10	X	X	X
16. Privatperson 11	X	X	X
17. Privatperson 12	X	-	X
18. Telia	X	X	
19. Privatperson 13	X	-	X
20. Privatperson 14	X	X	X
21. Privatperson 15	X	-	X
22. Privatperson 16	X	-	X
23. Privatperson 17	X	X	X
24. Privatperson 18 (flera hushåll)	X	-	X
25. Privatperson 19	X	X	X
26. Privatperson 20	X	-	
27. Privatperson 21	X	-	X
28. Privatperson 22 (flera hushåll)	X	X & -	X
29. Försvarsmakten		-	
30. Länsstyrelsen	X	-	X
31. Ambulansen Enköping och Håbo (Akademiska sjukhuset)	X	-	
32. Region Uppsala (sent inkommen)	X	-	

Inkomna yttranden med synpunkter på planförslaget har sammanfattats och kommenterats nedan. Originaltexterna återfinns i sin helhet på Plan- och exploateringsavdelning.



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

1. Vattenfall

Synpunkter på detaljplanen

Inga synpunkter.

2. EON elnät

Synpunkter på detaljplanen

EON Elnät önskar ett ytterligare E-område för befintlig nätstation inom Kalmarsand Udde. Tänkt exploatering kräver en nätstation i det aktuella området. Vidare påpekas att alla utpekade områden för befintliga transformatorstationer inte berör just sådan, utan annan typ av tekniskanläggning (kopplingsstation). Vidare efterfrågas att ledning korsandes föreslaget verksamhetsområde, med anslutning till bebyggelsen vid Lillsjön, säkras.

Kommentar

E-områden justeras för att ligga i gränazon mellan två eller flera användningar, samt för att garantera angoring. Därutöver läggs även ett e-område till vid Udden (kombinerad användning för parkering och transformatorstation PE₂). Område för transformatorstation bedöms rymma även kopplingsstation, varav användningen inte ändras. För att säkra nämnd ledning är ett u-område tillagt över verksamhetsmarken.

3. Lantmäteriet

Synpunkter på detaljplanen

Lantmäteriet rekommenderar att huvudmannskapet skrivs ut i plankartan. De konstaterar vidare att det inte finns några bestämmelser om fastighetsindelning, men att intention till sådan kan finnas i planbeskrivningen.

Del av vattenområde W₂ står som Spånga 1:6, men är outrett. Lantmäteriet uppmanar till att kommunen begär en uppregrering av vattenområdet.

Vidare kommenteras benämning i plankarta för gång- och cykelväg. Användningsbestämmelsen för verksamhetsområdet bör korrigeras med bokstav för huvudsaklig användning först. Bland planbestämmelserna saknas utfartsförbud, som finns utritat i plankartan. Vidare saknas även egenskapsbestämmelserna e10 och 12. Lantmäteriet påpekar även att det saknas bestämmelse om exploateringsgrad för verksamhetsområdet, samt att ett kvarter inom Kalmarsand Udde saknas höjdangivelse.

Vidare önskas tydligare redovisning av grundkartan, speciellt för delområde B av plankartan.

Kommentar

Kommunen har ingen intention om att reglera fastighetsbildningen i planen. Luckorna i indexeringen av egenskapsbestämmelserna "e" (10 och 12) beror på arbetsprocessen, och indexeringen korrigeras därefter. Exploateringsgradsbestämmelse om 50 procents byggnadsarea av fastighet läggs till för verksamhetsområdet. Det outredda vattenområdet ingår inte längre i planområdet. I övrigt korrigeras planhandlingarna utifrån synpunkterna.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

4. Privatperson 1 **Synpunkter på detaljplanen**

Personen uttrycker glädje över att det äntligen verkar hända något i området. Önskemål om en ytterligare förlängning av Stockholmsvägen längs järnvägen förs fram. Personen lyfter även frågan om gång- och cykelväg längs Stockholmsvägen (tolkas som befintlig sträckning), att gatan smalnas av samt att skötseln av anslutande naturområden förbättras (röjning av sly).

Personen ställer sig frågande till höjden på bebyggelsen på silotomten (Kalmarsand Udde) med tanke på de närboende. Inom samma område önskas att bryggor och hamn hålls som allmän plats med exempel från Västerås och Hornsberg strand.

Det ska gå rykten om att det finns väldiga mängder råttor i silon, vilket bör tas hänsyn till vid rivning.

Kommentar

Möjligheten till en ytterligare förlängning har utretts övergripande i två alternativ. Alternativ 1 med förlängning på samma sida (södra) om järnvägen förbi befintliga bostäder i Kalmarsand. Det är trångt, skulle kräva intrång befintliga garagebyggnader samt bullerskärm. I alternativ 2 ledds gatan under järnvägen i höjd med dagens gångtunnel. Det är trångt även där, med större behov av schaktning och sprängning. Störningen för boende bedöms samtidigt bli betydligt lägre. Just passagen under järnvägen medför dock en stor investering, och gör alternativ 2 betydligt dyrare än alternativ 1. Kostnaden är samtidigt betydande för båda alternativen, och ytterligare förlängning ryms inte inom aktuell detaljplan. Utredningsalternativen läggs som bilaga till planhandlingarna.

I gällande fördjupad översiktsplan, som i utställningsförslaget till ny översiktsplan, pekar kommunen ut området sydöst om Kalmarsand som möjlig för framtida bostäder (trädgårdsstad). Vid en sådan något större exploatering kan del av kostnaden bäras av privata intressenter och därmed möjliggöra en fortsatt omledning av Stockholmsvägen bort från stranden.

När Stockholmsvägen läggs om i ny dragning, kommer gång- och cykelväg anläggas både längs den nya och gamla sträckningen. Den gamla sträckningen görs om till lokalgata, med vändplan i slutet på villabebyggelsen inom Fånäs (gatan försörjer alltså inte det nya områdena vid silon). Skötsel av naturområden regleras inte i detaljplanen, utan synpunkt bör lämnas till kommunens gatu- och parkenhet.

Höjden på bebyggelsen motiveras av dagens höjd på silon. Med tanke på skuggbildning och synintryck/påverkan finns där redan idag en stor och påträngande byggnad. Kommunen vill vidare även att Kalmarsand fortsatt ska gå att uppfatta på håll, med bebyggelse som ett fortsatt landmärke. Bryggor, hamn och strandlinjen ska vara allmänt tillgängliga.

Eftersom silon varit ur drift i så pass många år, finns troligen inte de mängder råttor som tidigare. Vid rivning kommer saneringsfrågor självklart hanteras.

5. Privat person 2 **Synpunkter på detaljplanen**

Personen framför synpunkter om verksamhetsområde, vilket bör begränsas till detaljhandel och

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

kontor, inget störande. Personen menar vidare att den nya vägens dragning hindrar en spårutbyggnad med 1 till 2 spår på södra sidan, och att en dragning inte är möjlig norr om.

Personen för fram synpunkter om en fortsatt omdragning av Stockholmsvägen norr om järnvägen förbi Kalmarand och med anslutning till området "Nya Kalmarsand" ifrån kommunens fördjupade översiktsplan.

Vidare framförs även att det är fel att byggherren bestämmer vilken typ av bostäder som ska byggas. Det är kommunen som ger direktiv för vilken typ av bostäder som kommunens invånare behöver.

Kommentar

Järnväg och väg bedöms medföra sådana bullerstörningar att visst buller även från verksamhetsområdet inte förvärrar den övergripande situationen. Nya verksamheter ska inte vara störande, utan uppfylla riktlinjer om verksamhetsbuller mot dagens och framtida bostäder. Någon begränsning av användning till endast detaljhandel eller kontor bedöms inte som nödvändig utifrån störningsrisk.

För kommentar angående fortsatt omdragning av Stockholmsvägen, se kommentar under rubrik 4.

Kommunen har i uppdrag att ta fram riktlinjer och visa på behov av bostäder. Kommunen verkar i möjlig mån för att möjliggöra alla vanliga former av boende. Kommunen kan reglera typ av bebyggelse, i form av begränsning av bygg rätt (ex. villa, radhus eller flerbostadshus). Kommunen har dock inga möjligheter att reglera upplåtelseform (ex. hyresrätt eller bostadsrätt). Vid exploatering på mark som kommunen säljer till byggherre har kommunen möjlighet att påverka val av upplåtelseform vid byggandet. Om ägaren av fastigheten sedan i framtiden väljer att ändra upplåtelseform finns ingen möjlighet för kommunen att hindra detta.

6. Naturskyddsföreningen

Synpunkter på detaljplanen

Naturskyddsföreningen vill se ett bevarande av ett antal äldre ekar vid Kalmarrondellen. De anser även att förskolan inom planen ska bedrivas utifrån så kallad ur- och skurpedagogik och att ytor anpassas därefter. De önskar även en planskild passage över den nya genomfartsvägen.

De ser positivt till skapandet av en permanent vattenspegel i form av dammen inom Kalmarsand Park och dess bidrag till den biologiska mångfalden.

Föreningen anför vidare att fasader och tak på flerbostadshusen ska kunna förses med solpaneler/fångare och/eller vertikala vindkraftverk. Vidare att byggnaderna utförs enligt passivhusstandard 09 samt förses med gröna tak. Föreningen vill även att avloppsnätet dimensioneras för att möjliggöra framtida användning av avfallskvarnar.

De anför även att parkeringsytor ska minimeras, och i markplan endast omfatta besöksparkering. Boendeparkering ska förläggas under byggnad eller under jord samt att parkeringarna ska vara försedda med laddstolpar.



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Föreningen anför även att friytor mellan husen ska kunna användas som odlingslotter för de boende.

Slutligen förs även synpunkter på området Kalmarsand Udde fram. Med en undran om huruvida fruktträdgården och/eller soldattorpet kan bevaras/restaureras. De påpekar även att gränsen mellan kvartersmark och allmän platsmark utförs på ett tydligt sätt så att stranden inte privatiseras.

Kommentar

Nämnda ekar ligger inom användningsområde för natur, och i den mån det är möjligt ska hänsyn till dessa och andra bevarandevärda träd tas vid exploatering i anslutning.

En detaljplan kan inte reglera hur förskoleverksamheten bedrivs. Detaljplanen medger goda förutsättningar för föreskolemiljön både på tomt och i anslutande naturområden. Någon planskildkorsning vid underpassagen till järnvägen är inte möjlig att åstadkomma till en försvarbarkostnad. En passage över bör samtidigt utformas så att hastigheten dämpas och att det är tryggt att korsa gatan.

Kommunen får inte använda detaljplan för att reglera tekniska särkrav. Typ av värme- och elförsörjning, samt isoleringsgrad faller inom sådant särkrav. Kommunen strävar, och uppmanar samtidigt allmänt om att bygga hållbart, vilket kan inkludera nämnda åtgärder. Kommunen tittar bland annat på att tydliggöra förutsättningar för solenergi genom att beräkna planförslags (generellt) effektivitet för tag och fasader. På så sätt ges frågan större uppmärksamhet, och kan i förlängningen spela roll för placering och utformning av byggnad (även om det inte alltid går att reglera).

En dimensionering utifrån hushåll med avfallskvarn kan inte motiveras utan en beslutad inriktning mot en sådan förändring. Utbyggnad och drift av vatten- och avloppsledningar bekostas av VA-kollektivet, som inte bör bära kostnader för anpassning till eventuella framtida systemförändringar.

Parkeringslösning är till stor del en fråga om resurser. Att gräva ner all parkering är inte ekonomiskt rimligt, särskilt om marken ovan ska kunna användas flexibelt (för så väl byggnation som för planering av större träd). I planförslaget används den ganska bullerutsatta miljön i direkt anslutning till Stockholmsvägen för parkering. Vidare används ett parkeringsdäck, vilket ska grävas in i kullen och på så sätt minimera synintrycket.

Planförslaget hindrar inte att friytor inom kvartersmarken används för odling. Tidigare odling i form av äppleträden vid soldattorpet kan inte bevaras, då de står på marken som i förslaget är utpekade för bebyggelse.

Gränsen mellan kvartersmark och allmän plats är mycket riktigt en viktig aspekt. En förutsättning för att tillåta exploatering så pass nära vattnet som förslaget medger, är att en allmän strandpromenad skapas. Den ska särskiljas så pass från bebyggelsen att det inte ska vara någon tvekan om att vem som helst får röra sig där längs med. Där är "entréerna" till promenaden viktiga, men även den långsmed löpande gränzonen. Den gränsen tas till del upp av nivåskillnader, vilken även minskar kopplingen mellan kvartersmark och allmän plats.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

7. Privatperson 3

Synpunkter på detaljplanen

Svarande motsätter sig ny bilväg, om den inte dras längs järnvägen, alternativt norr om densamma. Svarande menar att området riskerar att tappa det lugn som finns där idag. Samtidigt lyfts bullret från tågen, vilket stör redan idag och då skulle bli än värre med biltrafiken.

Samma person har även skickat in en gemensam lista (samma från flera personer) med synpunkter. Där lyfts synpunkterna:

1. *Vägdragningen*, som bör dras norr om järnvägen, med förslag via Draget rondellen, förbi oljelagret i Prästberget. Det lyfts även behov av bullerabsorberande skydd mot Fånäs och Kalmarsand
2. *Bostäderna i norra delen av planområdet (mot Kalmarrondellen)*, där trycket på miljön lyfts som orosfaktor. De flesta som valt att bosätta sig i närområdet gjorde det med anledning av landskapskänslan och de många grönområdena. De ser även en risk att hyresränter ökar i området, vilken befaras leda till värdeminskning på befintliga bostäder och därmed en selektiv utflyttning med negativ inverkan på kommunens skatteintäkter.

Även frågan om el-kapacitet lyfts. Det nämns att området upplevt flertalet driftstörningar de senaste åren. De frågan bör behandlas i planhandlingarna. Liknande klagorande efterfrågas även för vatten- och avloppsnätet.

Vidare lyfts dagvattenfrågan. Där hänvisning till Miljökonsekvensbeskrivningen för planprogrammet görs. I vilken det bland annat lyfts frågor om ökad andel hårdgjorda ytor, samt föroreningar från trafik och mark och att dessa i förlängningen eventuellt kan förorena Kalmarviken.

3. För *parkeringsdäcket i slänten*, nordväst om dagens silo, framförs en oro då svarande menar att marken där tidigare använts för deponering av grovsopor (70-talet) och därmed medföljande risker för föroreningar om det börjar grävas där. Vidare hänvisas även till att platsen dessförinnan huserat en cementfabrik.
4. I samma närområde som för punkt 3 lyfts även frågan om *fornlämningar*.
5. Att det område som i planförslaget pekats ut som verksamhetsområdet är ett uppskattat område för rekreation och djurliv. Att bebygga marken för verksamheter anses ytterligare öka trycket i form av trafik och buller. En önskan om att utveckla områdets rekreativa- och biologiska värden framförs, exempelvis genom vandringsleder mot Lillsjön och Kalmarviken.

I slutet av listan framförs även korta önskemål/stöd till:

- Att stänga av dagens sträckning av Stockholmsvägen mellan Fånäs och det nya bostadsområdet vid silon.
- Strandpromenaden, vilken gärna får kopplas samman mot Lillsjön.
- Restaurangverksamhet vid vattnet
- Att djuphamnen vid silon fortsatt möjliggör angörande av medelstora båtar (exempelvis räkbåten från Stockholm).

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

- Seniorboende och förskola, vilka passar väl in i närområdet.
- Småskaligt byggande av enfamiljshus i området.

Slutligen framförs att svarande vill att Håbo förblir en landsbygdskommun, och inte en förort till Stockholm.

Kommentar

1. *Vägdragningen*. Utgångspunkten är att gällande krav på buller ska uppehållas. För detta projekt gäller Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Närmare beskrivning av riktvärden återfinns i planbeskrivningen under rubriken Trafikbuller och vibrationer.

En dragning norr om järnvägen redan från Södra Bålstaleden är inte möjlig på grund av flera hinder. Dels i form av den regionsunika dödissjön Lillsjön och de höga naturvärden som omgärdar sjön, dels på grund av de fornlämningar, främst i form av de riksunika hålvägssystemet som finns norr om Lillsjön, men inte minst även på de stora nivåskillnaderna.

En fortsatt omledning av Stockholmsvägen förbi Kalmarsandsbadet har utretts av Norconsult och beskrivs närmare under punkt 4.

2. När det gäller *flerbostadshuset i norra delen av planområdet (mot Kalmarrondellen)*, har området pekats ut i tidigare planprogram från 2010 för just bostadsändamål. Naturområdet naggas i kanten, och det återstående området ska därför slås vakt om och anges därför som naturområde i detaljplanen. Viktiga naturvärden ska bevaras i högsta mån, och området ska inbjuda till rekreation, i form av promenader, kojbyggen med mera. Tanken är även att ytterligare bostäder i naturområdets kant ska bidra till att öka den upplevda tryggheten.

När kommunen nu gått in i detaljplaneringsfasen har en möjlighet setts till att utöka utbudet av boende i närområdet. Flerbostadshus saknas i närområdet, och det är därmed inte möjligt att bo kvar, eller göra bostadskarriär inom detsamma. Eftersom det finns hyresrätter både söderut i Kalmarsand, och norrut vid Skeppsvägen är inriktningen just här på bostadsrätter. Håbohus (som har fått markanvisning) har gjort en bedömning av sin uppdragsbeskrivning, och har då sett att byggande av även bostadsrätter ligger inom sitt uppdrag.

Nätägare för det lokala elnätet är EON, vilka granskat planförslaget. EON ser behov av nya transformatorstationer, men nämner inget om kapacitetsbrist. Vattenfall som ansvarar för elnätet (en nivå uppåt i nätet) har inte heller sett anledning att kommentera kapacitetsfrågan.

För att tydliggöra kapacitetsfrågan utökas beskrivningen angående elförsörjning i planbeskrivningen. Förtydligande görs även för motiven till flerbostadshuset för bostadsrätt mot Kalmarrondellen.

Gällande vatten-, och avloppsnätet har den lokala ledningskapaciteten säkerställs genom simuleringar av Bålstas ledningssystem. Med omdragningen av Stockholmsvägen finns

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

samtidigt möjlighet att skapa större tillförlitlighet (redundans) med ytterligare en ledningsdragnings mot Kalmarsand. Vilket nämns i planbeskrivningen under rubriken Vatten och avlopp.

Dagvattenfrågan har sedan programmet studerats närmare i tre utredningar (VV ingenjörerna 2017, Norconsult 2018 och ÅF 2018), med föreslagna åtgärder beskrivna i planbeskrivningen under rubriken Dagvatten. Vid ny exploatering gäller att vattenkvaliteten i våra sjöar och vattendrag (deras miljö kvalitetsnormer, MKN) inte får försämrats. Referenstexten beskriver en problematik/risker som behöver studeras närmare, vilket gjorts.

Krav på utsläpp från industriverksamhet (ex. Gyproc och Cementa) hanteras inom ramen för respektive verksamhetstillståndsprövning.

3. För marken föreslagna för *parkeringsdäck* (i slänten nordväst om dagens silo), kan det konstateras att kommunen är väl medveten om att det finns en deponi i området, och att det grus som utvunnits bearbetats till cement på plats.

Deponins utbredning har utretts genom en undersökning med provgrävning och provtagning (Sweco 2011 och 2012). Utbredningen konstaterades då enligt redovisning i planbeskrivningen under rubriken Förorenad mark. Den utbredningen stämmer även överens med vad som kan utläsas av flygfoton från 60-talet och framåt. Det har varit viss verksamhet (främst angöring) på den aktuella marken, men delar har hela tiden varit skogbevuxta. Spår av visst avfall (cement) finns i slänten, men utgör då ingen risk för förorening. Innan byggnation kommer det vara aktuellt att undersöka markens geotekniska förhållanden genom provtagning.

4. Gällande frågan om *fornlämningar*, finns inga registrerade lämningar inom planområdet. Länsstyrelsen har i tidigt samråd med kommunen bedömt att delar av planområdet kräver utredning, och sådan genomfördes under sen sommaren 2019. Rapport från utredningen är ännu inte färdigbehandlad, men Länsstyrelsen har meddelat att det gränsröse som finns väster om silon kan betraktas som fornlämning (om/när fastigheten som markeras upplösas). Avsikten är att bevara röset i dagens läge, och att det fortsättningsvis markerat gränsen mellan den privata kvartersmarken och den allmänna skogs- och strandpromenaden.

5. *Verksamhetsområde*

Det föreslagna verksamhetsområdet ligger till största del på den idag röjda och delvis ianspråktaga marken närmast järnvägen. En mindre del mot sydost är bevuxet med träd av ringa biologiskt naturvärde. Den nya gatan (Stockholmsvägen) kommer även att skära av nämnda område och blir även en barriär.

Dagens promenadstigar nere i det gamla grustaget kommer finnas kvar och utvecklas. Bland annat med nya anslutningar. Norrut över den gamla järnvägsbron och söderut mot strandpromenaden med passager över den nya vägen kopplade till passagera under järnvägen. Trafik och verksamhet har pågått i området sedan sekelskiftet 18/1900, och ändrar i detta fall endast, och åter, karaktär och läge. Möjligheter till, och kvalitén av rekreativ möjligheter bedöms fortsatt som goda i närområdet.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Av sistnämnda punktlista bedöms alla förutom den sista punkten uppfyllas i samrådsförslaget. Eftersom området (Fånäs) idag endast består av småhus, syftar planförslaget till att utöka utbudet av bostäder. För att möjliggöra boendekarriär och att så väl unga som äldre kan bo kvar.

8. Trafikverket

Synpunkter på detaljplanen

Trafikverket påpekar att Mäljarbanan är av riksintresse och att tillkommande bebyggelse därför inte får utföras så att riksintresset lider skada.

Trafikverket framför synpunkter angående minsta avstånd mellan järnvägsspår och bebyggelse (30m), komplementbebyggelse (15m) och gata (enligt TDOK 2014:0555). Vidare påpekas åtgärdsval/behov för att hantera risker med koppling till transporter med farligt gods på järnvägen. Närmre bestämt att alla utrymningsvägar ska vetta från järnvägen.

Trafikverket anser även att högsta tillåtna bullernivåer ska säkerställas i plankartan. De anför även att prognosår 2040 ska användas samt att eventuellt buller från sjötrafik bör ses över.

Kommentar

Kommunen anser att de påvisade kraven på avstånd mellan järnväg och nämnda anläggningar innehålls i detaljplaneförslaget.

Korsmarken (område för komplementbebyggelse) är avgränsad till 15 meter från närmaste spårmitt med underlag ifrån primärkarta. Vid kontroll stämmer inte primärkartan och flygfotos (Håbo kommun 2017) spårsträckning helt överens. Förslaget korrigeras därför utifrån de båda, så att 15 meter innehålls utifrån båda underlagen (cirka 1 meter justering på två delsträckor om cirka 50 meter).

Även gränsen för annan bebyggelse korrigeras (marginellt) på samma sätt, utifrån primärkartan och flygfoto, för att säkerställa minst 30m till närmaste spårmitt.

Enligt TDOK 2014:0555 ska ett minimiavstånd om 10 meter hållas mellan järnväg med hastighet över 100km/h och väg med hastighet under 60km/h. För att ta höjd för en utveckling/utbyggnad av spåransläggningen bedömer kommunen att avståndet bör utökas med ytterligare 5m. I förslaget till detaljplan ligger ny gata som närmast drygt 25 meter från järnväg. Planbeskrivningen kompletteras med redogörelse för, och resonemang kring, avståndet.

*Bestämmelsen **m₂** korrigeras så att samtliga utrymningsvägar ska vetta bort från järnvägen.*

Riktvärden för högsta bullernivå regleras i *förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Sådant som regleras i annan lagstiftning bör normalt sätt inte föras in i detaljplan. I detta fall är det inte aktuellt att reglera nivåerna till andra än riktvärdena. Istället ska utformningen och övriga bestämmelserna i planen säkerställa åtgärder att riktvärdena innehålls. *Bestämmelser om placering, åtgärd för att klara bullernivåer för uteplats har därför lagts till i plankartan.*

Val av prognosår gjordes inledningsvis i planarbetet (2011, med nystart 2015). I nyare planer tillämpar kommunen prognosåret 2040. *Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang kring ett utökat prognosår.* Dels att uppräknings av biltrafiken gjorts i överkant (2% jämfört



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

med Trafikverkets egna bedömning om 1,1%), dels att marginalerna bedöms så pass goda att ytterligare (tåg)trafik inte medför att riktvärdena överstigs. Samt att det mest utsatta bostadsområdet (i norra delen) fått mer gynnsamma förhållanden efter omarbetning av ny gatusträckning).

I Kalmarviken finns tre tillståndsgivna hamnverksamheter. Vid prövning av tillstånden har bullrets påverkan på främst befintlig bostadsbebyggelse prövats av tillståndsmyndigheten. Kommunen har i dessa fall även påpekat och tryckt på pågående planering av nya bostäder. Tillståndsmyndigheten, samt för den senaste verksamheten även rättsprövande myndighet, har bedömt att verksamheterna inkl. sjötrafiken inte medför sådan oacceptabel störning för bostäderna. Bostäder som för alla tre verksamheterna ligger närmare bullerkällorna än planerade områden i Kalmarsand. Kommunen anser därför att det är påvisat att buller från sjötrafiken ligger inom acceptabla nivåer för den planerade bostadsbebyggelsen.

9. Privat person 4 **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande påpekar att strandskyddet (både normalt och utökat) ska respekteras. Vidare framförs att intressekonflikten mellan natur och boende kontra vinster från exploatering.

Störst fokus läggs på en övergripande fråga rörande kommunens vattenverk, och placeringen av dess intag för råvatten. Placeringen anses olämplig på grund av dess närhet till kommunens avloppsverks utsläpp. Där ytterligare påverkansfaktorer nämns. Så som båttrafikens påverkan på vattenomsättning och upprörning av bottensediment, dagvattenavrinning från E18 (Ekolsund) samt beviljade (industri) och obeviljade/okända utsläpp (bostäder på båda sidor Ekolsund).

Med anledning av framförd problematik rörande råvattenintaget ställer sig svarande emot ytterligare exploatering/planering i Bålsta generellt.

Kommentar

Del av strandskyddet, om 100m, (undantaget från det utökade efter beslut av Länsstyrelsen) i området är sedan tidigare upphävt (för Stockholmsvägen och siloanläggningen). Vid framtagande av en ny detaljplan inträder strandskyddet på nytt, och upphävande måste åter motiveras utifrån de särskilda dispensskäl som ställs i Miljöbalken. I planbeskrivningen och bilaga rörande just strandskyddsfrågan redogörs för kommunens motiv till upphävande.

Alla exploateringsprojekt innebär en avvägning mellan olika intressen, allmänna som enskilda. I detta fall tillåts en exploatering som ger ett stort antal personer möjlighet att bo nära vatten, samtidigt som alla ges möjlighet att röra sig allra närmast, och längs med vattnet. Biologiska värden i form av äldre tallar bevaras och uppmärksammas.

Då samma synpunkter rörande råvattenintaget även kommit in under samrådet av kommunens nya översiktsplan, behandlas frågan inom den mer övergripande processen.

10. Privat person 5 **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande ser positivt på att det börjar hända något i området, bland annat med omdragningen av Stockholmsvägen och förändring av de tidigare industrimiljöerna. De framförs både skräck- och goda exempel.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Föreslagen bebyggelsen anses vara för hög, del på grund av att den begränsar utblickar från, samt skymmer, resten av projektets bebyggelse. Dels även för att den inte integreras bra med befintliga villaområden. Ett resonemang om att en lägre bebyggelse vid vattnet, och högre längre inlands förs. Här förordas en tät och varierad bebyggelse i 1-3 våningar med sjöstaden (gränder och magasinliknande hus) som förlaga. De lyfts fram som kontrast mot vad som fruktas, en förortsstadsdel, ett miljonprogram.

Vidare diskuteras även former för landmärke, och om ett sådant behövs.

Kommentar

Höjden om 6 våningar som generell maximal höjd kommer från planprogrammet (2010). Det är en höjdsättning som för Håbo kommun främst kan kopplas till enstaka punkt- och lamellhus. Det är en idé som går genom i förslaget, med just punkt och lamellhus. Modernismens ideal om ljus och grönska känns igen i placering och höjder. Där en högre höjd på byggnaderna ger möjlighet att behålla och tillföra grönska mellan och runt om husen. Det saknas anknytning på platsen för en tät och småskalig kvarterstad, och en sådan skulle även vara svår att passa in med omkringliggande bebyggelsekaraktärer.

Den högre bebyggelsen mot vattnet motiveras dels med utgångspunkt i den befintliga silobyggnaden och dess höjd, men även för att ge en större andel personer direktkontakt med vattnet. Bebyggelsen ligger där även framför en kulle som inte föreslås exploateras, dels för att behålla grönskan men också rent krasst ekonomisk, då det där under huserar en gammal deponi. De finns ingen egentlig bakre bebyggelse, utan alla husen har sikt mot vattnet och mellan husen kan även passerande skönja Mälaren, mer än idag.

Att bygga hus i park rimmar mer med 40- och 50-tal än med miljonprogrammen som kom därefter. En utmaning är parkeringen, där det inte får bli narrbilden, hus i parkering. Där görs en avvägning med hur den mest bullerutsatta marken mot Stockholmsvägen bäst kan utnyttjas. Med parkering som buffert, och potentiell buller dämpare (vid uppförande av carports).

Åter till frågan om landmärke. Ett landmärke behöver mycket riktigt inte vara högt. Det viktigaste är att det är känt, och med fördel då för de flesta. Så att både ung som gammal kan prata om samhället (orten), röra sig och hänvisa annan genom det, att ha gemensamma referensramar. Ett landmärke behöver inte heller vara unikt som företeelse. Ett högt hus (över cirka 12 våningar) på just denna plats är synligt från stora delar av Bålsta, och har därför bättre förutsättningar för att bibehålla landmärkesfunktionen. Samtidigt kan det vara andra delar av området som blir den faktiska referensen. Kanske småbåtshamnen och dess trädäck för möten av avkoppling, byggnadernas utformning mer än höjd, eller kanske är det främst fortsatt badplatsen (som troligen har stor del i referens till dagens silo). Landmärket behöver inte vara byggnaden, utan platsen.

11. Privat person 6

Synpunkter på detaljplanen

Svarande vill få förtydligat huruvida separat gång- och cykelväg kommer att anläggas längs med "gamla" Stockholmsvägen genom Fånäs samt om och hur gatan kommer att stängas av. Svarande redogör även för möjlig omdaning av gatan.

Vidare framförs synpunkt på högsta höjd för bebyggelse, där 30 meter bör vara max. Annars ser svarande fram emot förändringen av platsen i stort.



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Kommentar

Gatusträckan finns inte med i detaljplanen, och regleras därför inte närmare i densamma. Kommunens ambition är dock att omskapa den "gamla" Stockholmsvägen till en lokalgata i linje med svarandes synpunkter (se figur 1 i planbeskrivningen under rubriken gatumiljö för exempel på gatusektion). Bland annat med separat gång- och cykelväg och sänkning av hastighet. Planförslaget säkerställer nu även att gatan avslutas innan silotomten med vändplan. Det är endast gång- och cykelvägen som ska fortsätta där förbi.

Rörande maxhöjd för bebyggelsen har utgångspunkten generellt varit 6 våningar, men som ersättning av silon (bland annat i form av landmärke, synligt vida ifrån) föreslås bebyggelsen där få gå upp i samma höjd som silon (60 meter över marken, tillika 67 över medelvattennivån).

12. Privat person 7

Synpunkter på detaljplanen

Svarande har synpunkter på informationen kring våningsantalen och höjder, där både planprogrammet (5-7) och detaljplanens (60m) högsta höjder florerat i media.

Svarande ifrågasätter bebyggelse om 16 våningar i Bålsta, att de förändrar samhällets arkitektur och värdetanke. Vidare framförs även att ett flerbostadshus blir större och bredare än silon, som ju ses vida ifrån. Som högst 7 våningar bör tillåtas för att inte förstöra det lugna området nära stranden.

Kommentar

Skillnaden mellan planprogrammet och detaljplanen har kommunicerats separat med svarande.

Rörande högsta höjd hänvisas till det uttömmande svaret under punkt 10. Det som kan tilläggas är rörande storlek, där silon är en större byggnad, om cirka 800 kvm i plan. Den föreslagna bebyggelsen utgörs av flera bostadshus, varav varje enskilt uppgår till cirka 550 kvm i plan. Ytan i plan avtar även med höjden, där den översta våningen begränsas till som mest cirka 150 kvm. Vidare skulle det i de flesta riktningar endast gå att se en av byggnaderna. Bostadsbebyggelsen bör därmed upplevas som mindre än silon. Undantaget är efter mörkrets inbrott, då ett bostadshus befolkas och lysas upp. Byggnaderna uppfattas därmed bättre än silon under kväll och natt.

13. Privat person 8

Synpunkter på detaljplanen

Svarande ser positivt på en förändring av området, men ställer sig kritisk till bebyggelsehöjderna på silotomten. Håbo kommun ska ha en låg och mjuk karaktär, där ett återskapande av silon inte spelar in. Det framförs vidare att det är för den låga och mjuka karaktären som människor trivs på orten.

Kommentar

För svar rörande höjden på silotomten, se kommentar under punkt 10 (och ev. även punkt 12)

14. Privat person 9

Synpunkter på detaljplanen

Svarande ser positivt på att något händer med de platser som idag lämnats hän, men har ett antal synpunkter på planförslaget. Att exploateringsgraden är för stor, med för höga hushöjder (som max 3 våningar exkl. ett smäckert höghus). Att parkeringslösningarna är ofullständiga och otillräckliga.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Vidare görs ett antal konstateranden. Att förslaget i stort sett frångått planprogrammet (2010). Att förslaget inkräktar på strandskyddet. Att äldreboende och förskola används som bullerplank mot järnvägen. Att nästan all grönska på silotomten försvinner.

Förslaget anses även redovisas delar fel eller otydligt, så som höjdangivelser i meter kontra beskrivna våningsantal. Ej redovisade gång- och cykelstråk. Oklart huvudmannaskap för småbåtshamnen.

Det efterfrågas även förtydliganden, eller ytterligare utredning rörande frågan om trafiklösning och tillkommande trafiks påverkan på Bålsta i stort.

Kommentar

Ett planprogram ska ses som en viljeinriktning och riktlinjer inför kommande detaljplanering. Eftersom det nu gått åtta år sedan programmets godkännande har en del hunnit hända. Detaljplaneförslaget avviker från programmet i ett fåtal, men viktiga punkter. Främst rör avvikelserna höjd på bebyggelsen. Upp mot Kalmarrondellen rör det även typ av bebyggelse, motiv till den bebyggelsen och i förläning till avvikelserna ses i kommentaren till punkt 7. För svar rörande höjden på silotomten, se kommentar under punkt 10 (och ev. även punkt 12).

Växtlighet

Att en del av silotomten tas i anspråk för ny bebyggelse ligger i linje med planprogrammet (där även en naturvärdesinventering ingått). Sedan samrådet har området arbetats om, och större delar planeras som **PARK**₁. Området, och inte minst strandkanten görs, till skillnad från idag, tillgänglig.

Med omarbetningen bedömer kommunen att det föreligger särskilda skäl för att upphäva strandskyddet, att marken redan är ianspråktagen.

Förskola och vårdboende

Förskolans läge avgörs till stor del av vägdragning och direkt tillgång till naturmark. Förskolans gård ska läggas söder om byggnaden, och då fungerar den som bullerdämpande. Den dämpar dock inget buller för någon annan bebyggelse. Vårdboendet behöver gott om plats, och bör ligga med långsidan mot sjön. Just för att möjliggöra den sjöutsikt som finns rakt fram. Även från förskolegård och byggnad finns möjlighet till lite sjöglimt. De är inte tänkta som bullerskärmar, men har, som resten av byggnaderna, en sådan effekt.

Otydligheter

Höjdangivelserna för silotomten är angivna med +höjder (höjd över medelvattennivån). Vidare har 16 våningar angetts so mest troliga max höjd för bebyggelsen, på grund av brandskyddskrav för ytterligare våningar. Detaljplaneförslaget tillåter dock en bebyggelse om högst +67m (60m), vilket motsvarar mellan 18 och 20 våningar beroende på byggnadsteknik. Gång- och cykelstråken beskrivs under rubrikerna gatustruktur och gatumiljö. Småbåtshamnen ska vara allmänt tillgänglig. Kommunen avser inte driva hamnen, men avser säkerställa krav på densamma. Så som minsta antal gästplatser.

Trafiken

Den tillkommande trafikens påverkan på Kalmarrondellen, och i dess förlängning på trafiken i Bålsta i stort har redovisats som en del i en övergripande trafikutredning/simulation. Utredningen

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

utgår ifrån ett maxalternativ med omfattande utbyggnad av Bålsta. När ett sådant maxalternativ skulle kunna vara aktuellt i tid är svårt att uppskatta, men troligen längre bort än 2040.

Det står klart att Stockholmsvägen och Södra Bålstaleden är de viktigaste trafikstråken för bil. En viktig faktor för just en cirkulationsplats, är fördelningen av trafik mellan dess olika ben. Kalmarrondellen har idag en ojämn fördelning med betydligt högre belastning norr och österut. Kalmarsand ligger söderut, och en ökning av trafiken från/till den riktningen skulle därmed till del kunna väga upp den ojämna belastningen. Kalmarrondellen ansågs inte överbelastad än med tillägg av en eventuell större framtida bebyggelse söder om Kalmarsand.

En huvudproblematik med Bålstas trafiksystem är den stora utpendlingen. Där det under en kort period morgon och kväll är en extrem belastning. Där arbetar kommunen övergripande med åtgärder för att göra buss och cykel till mer attraktiva pendlings alternativ. Del av det arbetet inkluderas i detaljplaneförslaget, med nya gena gång- och cykelstråk med säkra passager över Stockholmsvägen. Del av arbetet ligger i den ständiga utvecklingen av Bålstas trafiksystem.

En sammanfattande redogörelse för utredningen och de slutsatser som dras av den har lagts till i granskningshandlingen.

15. Privat person 10

Synpunkter på detaljplanen

Svarande Påpekar att del av marken som pekas ut som förslag på ny vändplan för buss idag används för parkeringsplats för Brf Kalmarstrand (4 st.). Platserna kan inrymmas på alternativa platser och ska då ersättas av kommunen.

Det påpekas vidare att det i dagsläget inte finns någon gång- eller cykelväg som kopplat ihop området (Hälledagsvägen) med resten av Kalmarsand (och Bålsta). Stockholmsvägen, vilken gående hänvisas till, anses vara kraftigt trafikerad och ett säkrare alternativ efterfrågas. Det efterfrågas även ytterligare hastighetssänkande åtgärder, för att sänka hastigheter men också för att göra vägen mindre attraktiv för genomfartstrafik. Det framförs att det informerats om att tätortsskyltar ska sättas upp, och efterfrågas även en översyn av vegetation och belysning.

Svarande menar vidare att trafiken längs Stockholmsvägen i förlängningen bör ledas om på andra sidan motorvägen.

Kommentar

Avtal mellan kommunen och brf. Kalmarstrand rörande ersättning för markintrånget ska tecknas innan detaljplanen antas.

Kommunen deltar i ett arbete med att se över det regionala cykelnätet, där fokus ligger på kopplingen mellan Bålsta och Bro. Den aktuella detaljplanen säkerställer del av den kopplingen, men resterande del bedöms rymmas inom gällande detaljplaner.

Se kommentar under punkt 4 för utförligt svar angående ytterligare omdragning av trafiken/Stockholmsvägen.

16. Privat person 11

Synpunkter på detaljplanen

Svarande framför samma synpunkter som privatperson 3, vilka redovisas under punkt 7.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Kommentar

Se kommentarer under punkt 7.

17. Privat person 12 **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande noterar att förslaget till detaljplan avviker från planprogrammet (2010). Främst i den norra delen där enbostadshus ersatts med flerbostadshus. Flerbostadshusen anses passa illa in i det annars utpräglade villaområdet.

De påpekas vidare att den nya vägsträckningen bör byggas först, innan exploateringen i övrigt kommer igång.

Kommentar

För utförlig kommentar rörande föreslagen bebyggelse i norra delen (mot Kalmarrondellen), se kommentar under punkt 7. Den nya dragningen av Stockholmsvägen ska vara klar innan bostadsbebyggelsen i södra delen är klar. Vissa delar kommer av praktiska skäl inte kunna byggas ut förens gata och ledningar kommit till. Främst på grund av markförhållandena (rullgrus) och de stora schakt som kan tänkas krävas. I delar av området bedöms det inte föreligga några hinder för att påbörja byggnationen innan ny gata står klar.

18. Telia **Synpunkter på detaljplanen**

Telia inleder med att konstatera att handlingarna inte skickats till Telia Sverige Net Fastighetsbolag (endast ledningsansvarigt bolag Telia Skanova), vilka äger telestationen i södra delen av planområdet. De påpekar även tidigare yttrande till planprogrammet, och det svar kommunen då lämnat. De menar då som nu att stationen förutsätts stå kvar, och att ett E-område för den tas med i plankartan samt att ett minsta avstånd om 10 meter från stationen hålls fritt från bebyggelse.

De påpekar även att utrustningen är känslig, och att hänsyn ska tas till riktlinjer för sprängning och borring (bifogade i yttrande).

Kommentar

Kommunen har inte gjort någon ny bedömning huruvida Telia Sverige Net Fastigheter AB är sakägare eller ej, och ett utskick skulle gått till bolaget. Detta rättas till i fortsatt planprocess, och rutinerna för utskick till moder/dotterbolag inom samma plan har förbättrats.

Den nya vägen har efter samrådet förprojekterats, och dess sträckning har bland annat justerats i det aktuella läget. *Ett E-område är infört i plankartan.* Anslutande ledningar kan komma att justeras i samband med att gatan anläggs. Det är den som utför åtgärd/justering som i sådant fall står för kostnaderna.

19. Privat person 13 **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande undrar vilken metod som kommer att användas vid rivningen av silon.

De framför vidare tankar om att den högre bebyggelsen troligen gör sig bättre lämpad längre in i området (mot järnvägen). Med än lägre bebyggelse mot vattnet, som då skuggar bebyggelsen bakom och skymmer sjöutsikten mindre. Eventuellt kan även ljudavskärmningen bli bättre.



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Vidare framförs synpunkter på omdragningen av vägen, där flytten av busshållplatsen inte accepteras. Fördelar med även en önskad fortsatt omdragning förbi resten av Kalmarsand läggs fram.

Slutligen lyfts framtida trafiksituation vid Kalmarrondellen. Med utökad verksamhet från Gyproc, Cementa och Toresta grustag, och dess konflikt med persontrafiken som måste korsa Stockholmsvägen och Kalmarleden.

Kommentar

Rivningen behandlas inte i detaljplanearbetet, utan utifrån det rivningslov som lämnats av kommunens bygg- och miljönämnd. För mer information innan rivningen hänvisas till kommunens Bygg- och miljöförvaltning.

För kommentar på placering av den högre bebyggelsen se punkt 1. För kommentar rörande ytterligare omdragning av Stockholmsvägen, se punkt 4

Rörande busshållplatser, har kommunen gjort en avvägning, bland annat mellan antalet påstigande, avstånd till närmaste hållplats samt en prioritering av olika trafikslag. Rörande det sistnämnda krävs en avsmalning (till 5-5,5 meter) av den "gamla" Stockholmsvägen för att få plats med en separat gång- och cykelbana. Gatan blir då för smalt för de vanliga linjebussarna att trafikerade.

För kommentar rörande trafiksituationen i Kalmarrondellen se punkt 9.

20. Privat person 14

Synpunkter på detaljplanen

Svarande framför en stark oro för buller, då den nya vägen kommer att ligga nära bostadshus (Lillsjövägen). De påpekas att dessa hus ligger på en höjd samt att träd kommer att avverkas. De ifrågasätts att bullerutredningen utgått från en höjd om 2 meter. Förslag på alternativ sträckning för omdragningen framförs (helst norr om järnvägen). Liknande oro framförs även rörande verksamhetsområdet, med utökat buller.

Svarande påpekar även värdet av grönområdet i norra delen av planområdet, dess landskapsbild, funktionen som grön lunga och plats för spontanlek. Det är just dessa kvalitéer som lockat hit de som bor här idag.

De finns även en oro för en framtida fortsatt byggnation av återstående grönområden.

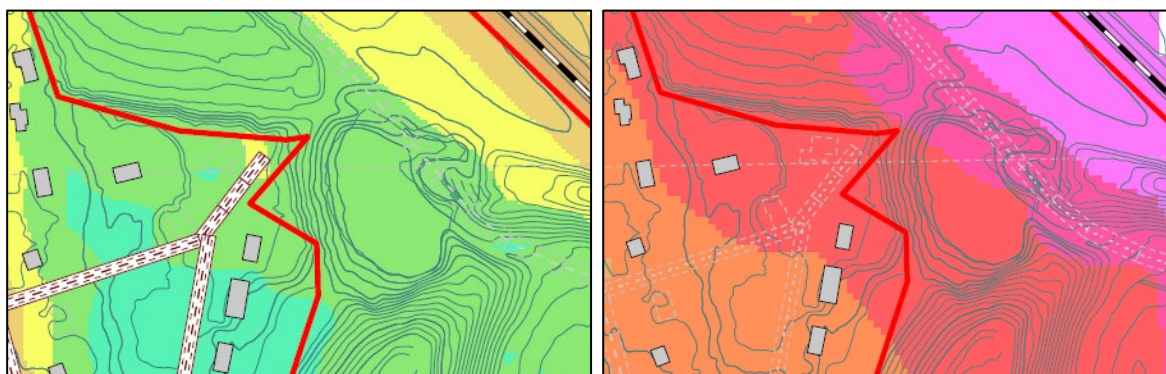
Svarande har även skickat in samma synpunkter som privatperson 3, vilka kommenteras under punkt 7.

Kommentar

Området i stort är redan idag utsatt från buller, från järnväg och väg. Med omdragningen minskar bullret för en klar majoritet av befintliga bostäder. Fastigheterna in på Lillsjövägen har idag bullernivåer om mellan 45-56 dB(A) ekvivalent respektive 70-80 dB(A) maximalt. Huvudkällan till buller är järnvägen.

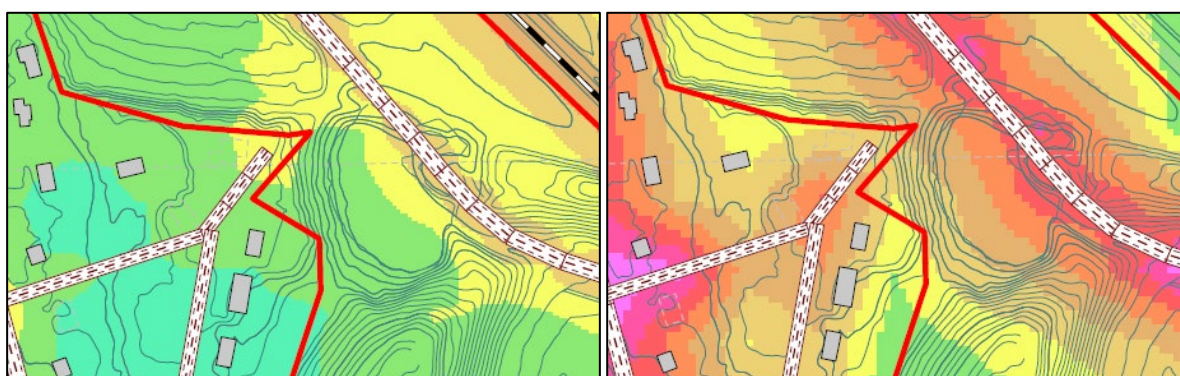


Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen



Kartor visandes ekvivalent ljudnivå utan ny gata och exploatering samt över maximalljudnivå från järnvägen. Kartorna togs fram i en tidigare version av bullerutredningen.

Omdragningen av vägen innebär att en ytterligare ljudkälla hamnar norröver. I och med de branta nivåskillnaderna begränsas samtidigt bullrets spridning. En viss ökning kommer att ske, men det är främst på slutningarna uppåt (mot söder). Uppe på topparna, och nere i sänkorna är nivåerna fortsatt relativt låga (för att vara så pass nära en gata). En marginell ökning kan ses vid den allra nordligaste fastigheten på Lillsjövägen. Att nivåerna om cirka 56 dB(A) skulle kunna öka med cirka 1 dB(A). Se nedan kartor för läge utan och med nya gata samt exploatering. Nivåerna ligger väl under de nationella riktvärdena på 60 dB(A) vid fasad.



Kartor visandes ekvivalent ljudnivå med ny gata och maximalljudnivå från vägtrafik med ny gata samt exploatering. Den högra kartan togs fram innan inriktningen om att klippa "gamla" Stockholmsvägen innan silon. Därav de höga (och nu oriktiga) värdena i väster.

Utredningen beräknar bullernivå 2 meter över marknivån. Där marken stiger stiger även nivån där bullret beräknas. Beräkningarna är alltså anpassade utifrån nivåskillnaderna. Normalt sätt ökar bullret ju högre upp från källan man kommer, men i detta fall hjälper den branta terrängen (först nedåt och sen uppåt) till att dämpa (först blir det längre för ljudvågorna innan de når marken, och sedan styrs det brant uppåt).

De verksamheter som tillåts ska även de förhålla sig till riktvärden för buller. Där gäller något striktare värden än för trafikbuller. Om nivåerna överstigs ansvarar verksamhetsutövaren för åtgärder. I detta fall finns även en tanke om att verksamheterna kan få en bullerdämpande effekt gentemot järnvägen (ej medtaget i utredningens beräkningar).

För kommentar rörande omdragningen av Stockholmsvägen, se punkt 3.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

För kommentar rörande det norra bostadsområdet, se punkt 7. Håbo kommun har gjort en avvägning av just hur mycket av området som kan bebyggas, och ser inte någon möjlighet att i framtiden bygga till än mer. Del av naturområdet behöver finnas kvar, till del för biologiska värden, men främst för rekreativsvärdet. Det kommer finnas gott om natur även efter exploateringen, lokalt i grustaget, på kullen och längs stranden och på litet avstånd det större rekreativsområdet vid Lillsjön och Dragelund.

21. Privat person 15
Synpunkter på detaljplanen

Svarande har lämnat samma synpunkter som privatperson 3.

Kommentar

Se kommentar under punkt 7.

22. Privat person 16
Synpunkter på detaljplanen

Svarande har lämnat samma synpunkter som privatperson 3.

Kommentar

Se kommentar under punkt 7.

23. Privat person 17
Synpunkter på detaljplanen

Svarande anser att föreslagen bebyggelse är för hög. Som mest bör tre våningar tillåtas, och med ett fokus på småhus i en eller två våningar. Vidare ifrågasätts att Håbohus fått ensamrätt på markområdet i norr. Svarande anser att det bör vara bostadsrätter i hela planområdet, och vid silon av exklusiv karaktär i linje med idén om landmärket.

Den vändplan för buss som föreslås i söder, bör enligt svarande justeras bort från Brf Kalmarstrands fastighet (och infart). Svarande vill även få det tydliggjort huruvida det är tänkt en hållplats vid vändplanen eller ej.

Slutligen lyfts frågan om godstrafik till verksamhetsområdet, och om den nya Stockholmsvägen klara av den ytterligare trafiken kapacitetsmässigt.

Kommentar

För kommentar angående höjder, se under punkt 7 för norra delen av planen och punkt 10 för södra.

Vändplanen är placerad för att dra nytta av den befintliga infarten, där bussen då endast svänger runt. Kommunen för en dialog med brf. Kalmarstrand om intrånget och ersättning. Det är inte tänkt en hållplats vid vändplanen, utan vid övergångsstället i höjd med SATS/restaurangen.

24. Privat person 18
Synpunkter på detaljplanen

Svarande konstaterar att ambitionen är ganska hög kring utvecklingen av Bålsta, främst med tanke på antalet nya (planerade) bostäder. Vidare konstateras att en del större verksamheter i kommunen vill utvidga (Gyproc, Cementa). Svarande menar att nämnda utveckling rimmar illa

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

med politiska ledord (som lyfts under valkampanjerna) samt antagna dokument (ex. miljöstrategi).

Svarande ställer sig frågande till en hög bebyggelse närmast vattnet, och föreslår att den högre istället läggs mot järnvägen till, med 3-4 våningar mot vattnet istället. De menar vidare att bergkrossverksamheten i Toresta kan ha en negativ inverkan på miljön, inte minst på den tänkta trevliga miljön vid småbåtshamn och strandpromenad. Det efterlyses en kompassriktning där kommunen tydligt markerar hur den ser på Kalmarviken, ska den ägnas åt industrier eller boende?

De efterfrågas åtgärder för att hindra tungtrafik på den ”gamla Stockholmsvägen”, inte minst med tanke på krossverksamhetens transporter. Vidare påpekas även trafiktrycket i stort, där detaljplanen anses ha en del framförallt på Kalmarrondellen.

Svarande anser även att den nya vägen bör byggas innan silon rivs.

Kommentar

En viktig del med detaljplanens syfte är att just tillgängliggöra Mälarens stränder. Vilket ligger väl i linje med uttalade ambitioner och strategiska dokument. Störande verksamheter i omgivningen behandlas inte i aktuell detaljplan.

För kommentar rörande höjd på bebyggelsen i södra delen av planområdet, se punkt 10.

Rörande gamla Stockholmsvägen kommer ingen genomfart vara möjlig, se kommentar under punkt 4.

Rivningen av silon hanteras av kommunens Bygg- och miljöavdelning, som redan beviljat lov för rivning. Några krav på anläggande av ny väg är inte möjlig. Med tanke på läget kan samtidigt en del av rivningen ske via vattnet, och därmed minska påverkan för nära boende.

25. Privat person 19

Synpunkter på detaljplanen

Svarande ställer sig kritisk till de föreslagna flerbostadshusen (hyresrätter) i norra delen av planområdet. De anses inte passa i det utpräglade villaområdet Fånäs. De villor som föreslagits i planprogrammet (2010) anses passa mycket bättre.

Vidare påtalas vikten av att anlägga den nya vägen som en första etapp, innan övrig exploatering. Detta då (den tunga) trafiken längs Stockholmsvägen redan idag upplevs som besvärande.

Kommentar

För kommentar rörande flerbostadshusen i norra delen av planområdet, se punkt 7. För kommentar rörande utbyggnadsordning, se punkt 17.

26. Privat person 20

Synpunkter på detaljplanen

Svarande anser det märkligt att gränsröset vid silon inte är noterat som fornlämning. Röset bör åtminstone härröra från 1600-talet som gränsmarkering mellan Håbo och Bro härader. Röset är välbevarat, och då detta är ovanligt, anser svarande att de höjer betydelsen av att bevara det.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Ett bevarande som bör ske på samma plats som idag. Den flytt som ges förslag på i planbeskrivningen anses inte förenlig med rösets funktion. Detta då röset är placerat i en knäck, där gränsen ändrat riktning. Potentiellt kan röset vara än äldre.

Kommentar

Sedan samrådet har en arkeologisk utredning genomförts. Inga nya spår efter fornlämningar påträffades. Gränsröset markerar en befintlig fastighetsgräns, och kan därför bedömas vara i ”användning”. Därför är röset i strikt bemärkelse inte en fornlämning. Om/när fastighetsgränsen förändras, blir dock röset en fornlämning.

Kommunens avsikt är att bevara röset i dess nuvarande läge, där det markerar gränsen mellan privat mark och allmän plats.

27. Privat person 21

Synpunkter på detaljplanen

Svarande har skickat in samma synpunkter som privatperson 19, se punkt 25.

Kommentar

För kommentar rörande flerbostadshusen i norra delen av planområdet, se punkt 7. För kommentar rörande utbyggnadsordning, se punkt 17.

28. Privat person 22

Synpunkter på detaljplanen

Svarande ser positivt på omdragningen av Stockholmsvägen, och påpekar att den bör komma till stånd senast i samband med rivning av silon och Torestas krosstransporter.

Svarande upplever annars att planprogrammet (2010) nästa helt frångåtts, liksom kommunens vision ”vårt Håbo 2030. De värnar Bålsta som småstad, med tätortsnära rekreation och en strandkant för det rörliga friluftslivet. I programskedet lyfte svarande en tanke om en Håbo hamnstad, med gränder och magasinliknande bebyggelse i 2-5 våningar, olika upplåtelseformer

Planförslaget recenseras, med början i den föreslagna bebyggelsen. Där höjderna, och dess avvikelser från planprogrammet lyfts fram. Att ett flertal bastanta terrasshus sticker upp över trädtopparna bedöms äventyra viktigare kvalitéer i området. Möjligen kan en hög (30 meter) och smacker byggnad motiveras som fortsatt (historisk) markering. Positivt är ändå den trappning och de glimtar husen emellan som arbetas in i förslaget. Gällande parkeringslösningen anses den vara alltför ytkrävande, och på för stort avstånd från bostäderna med behov av att korsa gator.

Det framförs även en oro för att den vegetation (vid silon) som föreslås bibehållas mot villabyggelsen blir utsatt och stryker med i eller efter exploateringen. Samma område anses vara för smalt, och de motiv till upphävande av strandskyddet som kommunen anför bedöms inte som tillräckliga annat än för den inhägnade silotomten.

Kritiken är minst sagt hård, då svarande menar att förslaget helt saknar stadskvalitéer, snarare är det en utpräglad och isolerad förort, stick i stäv med politiska direktiv. Svarande kräver ett omtag för hela projektet, med fokus på vad Bålsta- och Håbobor vill ha samt utifrån ett komplett utredningsunderlag. Vidare påpekas att höjdangivelserna inte alltid korresponderar med angivna våningsantal.



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Avslutningsvis föreslås även att (gamla) Stockholmsvägen stängs av efter Fånäs. Trots avsmalning av (gamla) Stockholmsvägen bör busstrafiken vara kvar där. naturområdena, både norr om silon och i norra delen av planområdet, bör bevaras inte exploateras. Vidare är svarande kritisk till storleken på småbåtshamnen.

Kommentar

För kommentar angående avvikelser från planprogram samt föreslagen bebyggelsens höjder och utformning, se bland annat punkt 10 och 14.

Gällande parkeringslösning, bedöms den ligga på ett acceptabelt avstånd från bostäderna. Det går att parkera tillfälligt invid entréerna, men annars är det inte med självklarhet att bilen ska vara såpass bekväm att använda. På så sätt lyfts konkurrenskraften för andra transportmedel. Den del av Stockholmsvägen som behöver korsas för att nå garaget kommer endast trafikeras för angoring direkt till bostäderna på udden. Vidare ligger delar av området lågt i förhållande till Mälaren samt grundvattnet, och underjordiska garage är i flera fall därför inte lämpliga. Det är även svårt att skapa garage i souterräng, och en eller flera våningar garage i botten på bostadshus skapar ingen bra boende- eller vistelsemiljö. För underjordiska garage ska även dess tak beaktas, där begränsningar kring plantering av större träd med mera ger en annan karaktär för området. På sikt kan ett större antal väl uppvuxna träd skapa variation, ridåer och inramning till bebyggelsen, men det tar tid, och kräver bra markförhållanden.

Vidare finns det en tanke med att inte förbygga sig rörande garage. Det pågår en utveckling av bilen som transport. Med självkörande bilar minskar avståndskrav, och med en delningsekonomi, eller poollösning kan även antalet stillastående bilar (och därmed parkeringsplatser) minskas avsevärt. det är inte en förutsättning för vald parkeringslösning, men en värd tanke.

Trädridån mellan ny bebyggelse (vid silon) och Fånäs är inmätt, och en majoritet av de större träden ska bevaras. Byggnads/uppföringsmetod för de närmaste husen ska anpassa för att minimera påverkan. Stigen ned mot vattnet är i samma passage tänkt som just en enklare stig. Först nere vid vattnet ställs krav på tillgänglighet, med angöring från hamnsida till. Efter viss omarbetning av området vid silon, gör kommunen bedömningen att det finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet.

För större detaljplaneprojekt är det inte ovanligt att allt utredningsmaterial inte är klart till samrådsskedet. För den aktuella planen har en arkeologisk utredningen som beställts av kommunen, men hamnat i handläggningskö hos Länsstyrelsen. Utredningen kom till stånd under september 2019, och medför inga egentliga förändringar av planförslaget. I handlingarna nämns även den nya vägen, och fortsatt utredningsarbetet rörande denna. Där gäller det att konkretisera vägdragningen, vilket inte är lämpligt innan viss säkerhet kring dragningen finns. Exempelvis genom remissvar från myndigheter och sakägare.

Det är naturligt att ett planförslag förändras mellan samråd och granskning (nästa steg i planprocessen). Det är först vid granskningen som förslaget ska vara "klart".

Höjderna i meter är i vissa fall angivna som meter över nollplanet, och i vissa fall som meter över marknivån. Uppskattningen i våningsantal utgår från 3,3 meter per våningsplan och höjd

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

över marknivå plus lite marginal för taklösning. Höjdbestämmelse på en av byggnaderna vid silon försvann genom tekniskt strul (beteckningen kom bakom den gula ytan) och kom inte med vid utskrift.. *Detta och andra rittekniska fel rättas till och säkerställs i granskningshandlingarna.*

För kommentar angående busstrafiken, se punkt 19.

Kommunen saknar/har brist på gästplatser för mindre och mellanstora båtar. Dagens brygga kan tillgodose de mellanstora båtarna. I och med att inloppet muddrats ordentligt ses här samtidigt en möjlighet att även utöka med ett antal platser för småbåtar utan att göra stor påverkan på vattenmiljön. Genom att koncentrerar båtplatserna åt väster kan även Kalmarsandsbadet fredas. Gästplatserna bidrar även till att utöka underlaget för serveringen.

29. Försvarsmakten

Synpunkter på detaljplanen

Yttrar sig normalt om hög bebyggelse (inom tätort över 40m) och hade i detta fall inga synpunkter.

30. Länsstyrelsen

Synpunkter på detaljplanen

Länsstyrelsen konstaterar att anläggande av dagvattendammar för infiltration i norra delen och vid Kalmarsand Udde kräver mer kunskap rörande markföroreningar. Länsstyrelsen delar kommunens tankar om täckning och försiktighet vid schaktning invid den nedlagda deponin. De påpekar vidare behov av regelbunden kontroll av täckningen. Vidare konstaterar Länsstyrelsen att eventuell föroreningssituation vid fjärrvärmeverket behöver klargöras innan granskningskedet, detta på grund av närheten till föreslagen bostadsbebyggelse. Oklarheterna kring föroreningssituationen gör att miljökvalitetsnormerna för vatten (Mälaren-Prästfjärden) inte kan garanteras, vilket är ytterligare en anledning till vidare utredningsbehov.

Vidare anför Länsstyrelsen synpunkter från Trafikverket rörande Buller (prognosår 2040, sjötrafik) men nyanserar synpunkten rörande planbestämmelser för att säkra riktvärderna. Länsstyrelsen efterlyser bestämmelser som säkrar nämnda åtgärder (så som skärmar på uteplats). Även Trafikverkets synpunkter rörande säkerhetsåtgärder mot Mäljarbanan, samt minsta avstånd mellan väg och järnväg lyfts. Just för att riksintresse inte ska skadas.

Strandskyddet

Länsstyrelsen anser att strandskyddet kan upphävas utifrån den särskilda skäl kommunen anger för mark norr om Stockholmsvägen, redan ianspråktagen mark inom silo- och soldattorpstomterna samt (dispens) för strandpromenaden. Länsstyrelsen anser samtidigt att kommunen inte redovisat särskilda skäl för upphävande av skyddet på marken mellan silon och soldattorpet. Där efterfrågas förtydliganden.

Fornlämningar

Länsstyrelsen upplyser vidare att en arkeologisk utredning kommer att genomföras under hösten 2018 på silotomten (på land och i vatten). Det konstateras att gränsröset är en fornlämning och att den och den gräns som en gång markerats ut med fördel markeras i den föreslagna exploateringen. Vidare informeras om lagstadgad process för åtgärder som påverkar fornlämning och/eller fornlämningsområdet (det senare bestäms efter genomförd utredning). Länsstyrelsen informera även om stensättningen Låssa 115:1, vilken slutundersökets och togs bort. Informationen i planbeskrivningen är därmed felaktig.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att en byggnads dåliga skick är ett dåligt argument för rivning. Fastighetsägaren ansvarar för underhållet. Det påpekas vidare att det vid kommunens behovsbedömning inte varit aktuellt med en rivning. Länsstyrelsen anser vidare att byggnaden bör bevaras och integreras i den tillkommande bebyggelsen.

Naturmiljö

Naturområde mellan silon och soldattorpet utgör i dagsläget en del av den gröna passagen mellan Lillsjön och Kalmarviken. Där kommunen undersöker förutsättningarna för bildande av ett naturreservat för den tidigare. Länsstyrelsen anser att bebyggelsen bör anpassas bättre för att vidhålla den gröna passagen. Som del i den anpassningen rekommenderas även en förstärkt tillgänglighet från badplatsen till Lillsjön, och på så sätt främjar naturmiljö friluftsliv samt att barnens tillgång till bad och naturstudier.

Länsstyrelsen påpekat vidare att mistel, som förekommer väster om den planerade förskolan är fridlyst (8 § artskyddsförordningen). För att säkerställa att misteln inte påverkas negativt av exploateringen (som sker i närheten) bör den inventeras.

Särskiljande av olika former av handel

Länsstyrelsen framför att en särskiljning av handel, vilket föreslås inom användningen för verksamheter (**Z**), måste motiveras genom särskild utredning. Utredningen ska visa på att det finns skäl av betydande vikt för att inskränka handelsverksamheten, i detta fall till skrymmande varor. Den ska vidare visa på konsekvenser för/på befintlig handel samt infrastruktur (trafik) och klimatmål. Det efterlyses även en övergripande handelsstrategi för kommunen.

Vidare anses en begränsning av exploateringsgraden för verksamhetsområdet som lämpligt.

Planhandlingar

Länsstyrelsen anför att bestämmelsen för parkeringsdäcket i slänten lämpligen ändras från bostadsanvändning (**B, e₁₃**) till parkeringsanvändning samt kompletteras en högsta byggnadshöjd. Liknande anføres för parkeringen mot Stockholmsvägen i Kalmarsand Park (**B, e₁₁**). Där bör även egenskapsbestämmelsen ändras från exploatering till utformning.

Slutligen framförs förslag på att byta benämningen *oexploaterat* mot *obebyggt* vid beskrivning av området idag. Detta med tanke på att stora delar av planområdet tidigare exploaterats för grusutvinning.

Kommentar

Konkret förslag på dagvattendam finns endast redovisat i området benämnt Kalmarsand Park och den samt eventuella andra dagvattenanläggningar ska utföras täta. Någon ytterligare undersökning av mark utifrån dagvattenperspektivet bedöms därmed inte som aktuellt.

Kommunen instämmer med Länsstyrelsen angående regelbunden kontroll av den nedlagda deponin specifikt, och gamla deponier generellt. Gällande fjärrvärmepannan har EON sedan samrådet meddelat att anläggningen tagits ur drift. Det är därmed inte längre aktuellt att planlägga området för tekniskt ändamål, utan som naturmark. Till dess anläggningen är helt avvecklad bör inhägnaden som finns där idag vara kvar. Då området även avskilds från planerade bostäder av en större gata, bedöms inte föreligga några hälsorisker förknippande med ev. kvarvarande föroreningar.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Klargörande av föroreningsbild och ev. sanering bör inkluderas i avvecklingen av anläggningen. Något ytterligare undersökningsarbete kommer därför inte göras som del av detaljplanen.

För kommentarer rörande buller, säkerhetsåtgärder och minsta avstånd mellan väg och järnväg, se under punkt 8. Kommunen instämmer med Länsstyrelsen att åtgärd för att säkra riktvärde för buller med fördel förs in i plankartan, och bestämmelser för detta har lagts till i plankartan.

Strandskyddet.

Planförslaget har justerats med anledning av strandskyddsfrågan. Kommunen anser fortsatt att det finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet, men åberopar inte längre det särskilda skälet för allmänt intresse. Förhållandet mellan kvartersmark och allmän plats (PARK) har därför justerats, och den senare användningen utgör nu en större yta. Inriktningen är densamma, med en tillgänglig strandpromenad.

Strandskyddet avses upphävas för kvartersmark, med ett undantag. För att få en tydlig fastighetsindelning ingår ett mindre område kvartersmark där strandskyddet inte bedöms kunna upphävas. För allmän plats ska dispens sökas för åtgärder med beröring på strandskyddet.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning utfördes under september 2019. Utredningen konstaterar att gränsröset har ett bevarandevärde. Då röset ligger i nuvarande fastighetsgräns är det i teknisk bemärkelse inte en fornlämning. Skulle fastighetsgränsen ändras, blir röset dock en fornlämning (att de inte längre används och är av tillräcklig ålder).

Kommunens avsikt är att bevara röset i nuvarande läge. Marken kommer regleras som allmän plats, och fastighetsgränsen kommer passera runt röset. Det kommer samtidigt markera gränsen mellan allmän och privat mark.

Kulturmiljö

I behovsbedömningen nämns att inga byggnader inom planområdet har bedömts ha så pass stort värde att de inte bör/får rivas (ett konstaterande som kommer ifrån planprogrammet). Det var en bedömning som gjordes innan framtagandet av kultur- och miljöprogrammet, där både soldattorpet och Kalmarsandsvillan finns beskrivna. Under planprocessen har fastighetsägarna ansökt och beviljats rivningslov för båda byggnaderna (samt silon) av Bygg- och miljönämnden. Det ligger i linje med att kommunen (som planförfattare) inte anser att byggnaderna ha så pass värde att de inte får rivas.

Kommunen för samtidigt en dialog med fastighetsägaren om att bevara en mindre del av siloanläggningen som ett minne av tidigare markanvändning.

Naturmiljö

Planförslaget tar viss naturmark i anspråk vid Silotomten. Samtidigt bedöms de släpp mellan byggnaderna (hus i park) samt mellan bebyggelsegrupperna, kunna tillmötesgå behovet av gröna passager. Föreslagen ”klippning” av Stockholmsvägen ger förbättrade förutsättningar lokalt, men flytten av vägen innebär ändå en fortsatt barriär mellan Lillsjön och Mälaren.

Kopplingen mellan badet, (för)skolan och vårdboendet samt Lillsjön tydliggörs i planbeskrivningen. Det handlar dels om att arbeta med säkra passager och tydliga stråk. Sen kommer det vara begränsad väldigt begränsat med fordonstrafik inom området under dagtid.



Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Mistel finns i två eller tre träd uppe på kullen vid det tidigare grustaget (markerat i kartan nedan). Beståndet är samlat och ligger på cirka 40 meters avstånd från närmaste exploaterbara yta. Vidare är det drygt 15 meters skillnad i höjdd. Det finns flera träd av samma sort i närområdet av beståndet, även dessa på betydande avstånd från föreslagen exploatering. Därmed bedöms inte beståndet påverkas negativt av planförslaget.



Karta 1, Bestånd av mistel markerat med röd cirkel.

Handelsstrategi

Opreciserad handel tillåts i dagsläget inom Dragets industriområde och Lillsjöns företagspark (motsatt sida järnvägen). Handelsverksamheterna berör främst just skrymmande varor, men inom kort kommer även livsmedelshandeln utökas stort.

Som del i programarbetet med Bålsta centrum togs en handel-utredning fram. I utredningen görs bland annat en uppskattning om möjlig ytterligare yta för handel. Ytan är begränsad, och i viss konkurrens med ovan nämnda område.

För att motverka en utlokalisering av handelsverksamhet från centrum/centrala Bålsta, bedöms en precisering till just handel med skrymmande varor som lämplig. Samma kategori kallas ibland för sällanköpsvaror, vilket även spelar med intresset av att begränsa den besökande trafiken.Utförliga motiv med stöd i tidigare genomförd handelsutredning redovisas nu i planbeskrivningen.

Planhandlingar

Parkeringsytorna inom kvartersmarken är endast tänkt att försörja bostäderna. Kommunen bedömer att både B och P är möjliga att använda för detta syfte. Användningen P blir något tydligare och ändring sker därför därefter.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Egenskapsbestämmelse **e₁₃** har tagits bort. Egenskapsbestämmelsen **e₁₁** har delats upp i en n- och en f-bestämmelse enligt synpunkten. Beskrivningen av stora delar av planområdet som oexploaterat är mycket riktigt fel, och detta är justerat i planbeskrivningen.

31. Ambulansen Enköping och Håbo (Akademiska sjukhuset)

Synpunkter på detaljplanen

Akademiska sjukhuset framför en önskan om att Stockholmsvägen fortsatt hålls öppen, åtminstone för utryckningsfordon. Just med tanke på att den stationerade ambulansen i Bålsta har så pass nära till Stockholmsregionen denna väg.

Kommentar

Stockholmsvägen kommer inte stängas av förens den nya gatan öppnats. Den nya gatan är lika lång som den sträcka som ersätts.

32. Region Uppsala

Synpunkter på detaljplanen

Regionen framför att föreslagna förändringar på hållplatslägen får konsekvenser för boende i södra delen av Fånäs (längre avstånd till hållplats). Regionen efterlyser en konsekvensanalys och fortsatt dialog. Vidare konstateras att en vändplan krävs, även om läget kan justeras, exempelvis som föreslagits.

Kommentar

Kommunen och regionen har haft dialog innan och nu även efter samrådet och är överens om upplägget för linjedragning och hållplatslägen.

33. Samrådsmötet, synpunkter utöver inkomna

Synpunkter på detaljplanen

Vid samrådsmötet kom ett antal funderingar och frågor upp. Huvuddelen har berörts ovan, men frågan om skyddsrum kom endast upp under mötet och inte som skriftligt yttrande. Det konstaterades att det var länge sedan det byggdes skyddsrum i Bålsta (och Sverige generellt). Det framfördes en oro över dagens bristande kapacitet. Med rådande säkerhetsläge i världen ansågs det av vissa deltagande nödvändigt att undersöka frågan närmare.

Kommentar

Det är myndigheten för samhällsskydd och beredskap som ansvarar för skyddsrum i Sverige. Myndigheten bedömer behov av nya och modernisering av gamla skyddsrum, och ser i dagsläget inget ytterligare behov. Det är med andra ord inte en kommunal fråga, utan en nationell (riskdag och regering inte kommunfullmäktige). Om myndigheten skulle få andra riktlinjer kommer frågan bli aktuell i det fortsatta planarbetet, alternativt framtida planarbeten.

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen

Särskild sammanställning av yttranden på miljökonsekvensbeskrivning

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)

Synpunkter som riktas särskilt mot MKB:n inkom från Länsstyrelsen. De menar att kommande arkeologiska utredning ska behandlas i den. I övrigt inkom inga synpunkter på MKB:n

Kommentar

Då den arkeologiska utredningen inte påvisat några nya fynd, bedöms inte miljökonsekvensbeskrivningen behöva justeras därutav.

Bålsta den 2020-03-17

Johan Hagland
Plan- och exploateringschef

Anton Karlsson
Planarkitekt