



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

## Förslag till Planprogram för Dragelund, Håbo kommun, Uppsala län

### SAMRÅDSREDOGÖRELSE

#### Hur samrådet har bedrivits

Förslag till planprogram 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 29 oktober till och med den 21 december (förlängt efter samrådsmötet). Under samrådstiden inkom 20 yttranden varav 18 med erinran (synpunkt på förslaget). Efter samrådstiden inkom ytterligare ett yttranden, vilket efterfrågats särskilt från kommunen efter samrådstiden.

#### Inkomna yttranden

Skriftliga yttranden har under samrådstiden inkommit enligt nedan.

	Yttrande med synpunkter
1. Skanova	X
2. Lantmäteriet	-
3. Privatperson 1	X
4. Privatperson 2	X
5. Vattenfall	X
6. Region Uppsala	X
7. Sveriges geologiska undersökning	X
8. Naturskyddsföreningen	X
9. Försvarsmakten	-
10. Trafikverket	X
11. EON	X
12. Privatperson 3	X
13. Privatperson 4	X
14. Stig Machine	X
15. Privatperson 5	X
16. Privatperson 6	X
17. Privatperson 7	X
18. Privatperson 8	X
19. Privatperson 9	X
20. Länsstyrelsen, Uppsala Län	X
21. Upplands-Bro kommun	X

#### Sammanfattning av inkomna yttranden

Inkomna yttranden berör till stor del trafik, och då specifik väganslutningen till det större verksamhetsområdet söder om E18. Alternativ som inte gå in på Dragets gård efterlyses. Oavsett lösning anses den ökade trafikens påverkan behöva kartläggas, inte minst med tanke på trafikplats Draget. Det finns även ett intresse för ytterligare väganslutningar.

Till del berör även yttrandena de värden som finns i området. Från en önskan om att utöka buffertar mellan de olika användningsområdena, och på så sätt säkra ett bevarande. Till en vilja om att utöka verksamhetsmarken för att ta ansvar för regionens utveckling.



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Det är privata, samhällsnyttiga samt statliga intressen som lyfts. I det stora hela finns goda möjligheter att tillmötesgå yttranden. Programmet ger samtidigt inte svar på alla frågor, och i vissa fall inte i den efterfrågade detaljeringsgraden.

### **Ändringar efter samrådet**

Efter samrådet har förslaget kompletterats med en utförligare beskrivning av områdets historia, samt hur det kan uppmärksammas. Programmet ger tydligare riktlinjer för fortsatt behov av utredningar, samt har kompletterats i mindre omfattning rörande främst dagvatten och dess recipienter samt planering över kommungränsen.

En viktig faktor är det efterkommande planerings- och utredningsarbetet. Programmet identifierar ett antal frågor som kräver mer kunskap, så som trafiklösningar, dagvattenhantering och skydd av natur- och kulturvärden. Frågorna är identifierade, och utreds parallellt eller som del av planarbetet, där nästa fas är detaljplanering. En fas som redan är igång i den mindre delen *Entré Lillsjön*.

### **Sammanställning av, och kommentarer till, inkomna yttranden**

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

## **1. Skanova**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Skanova meddelar att de har både mark- och luftburna ledningar inom planområdet. Ledningar de främst vill behålla i dagens läge. Om ledningarna behöver skyddas eller flyttas förutsätter de att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

### **Kommentar**

Eventuellt behov av flytt eller skyddsåtgärder klargörs vid detaljpaneläggning. Förslaget till planprogram har samtidigt utgått från att befintliga ledningar i stort ska kunna ligga kvar i dagens läge.

## **3. Privatperson 1**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Personen ställer sig emot exploatering/förstörelse av kulturmiljön, främst kopplat till Dragets gård. Personen menar att det finns alternativa trafiklösningar för anslutning till trafikplatsen. Alternativ som inte förstör Dragets gård och Dragelund.

Det framförs även synpunkter på hur kommunikationen skett under samrådstitiden samt att den senare var alltför kort. Otydligheten kring kommunikationen har även lett till en stor oro.

### **Kommentar**

Planprogrammet löser inte alla frågor, framförallt kvarstår frågan om anslutningsväg mellan Trafikplatsen/södra Bålstaleden och verksamhetsområdet söder om E18 (Dragelunds verksamhetsområde). Här återstår ett utrednings- och avvägningsarbete kring de olika intressena som finns på platsen. Från det enskilda intresset av att kunna bo i den bostad en själv och nära och kära investerat tid och pengar i, de allmänna intressena av att bevara kulturmiljöer, fornlämningar och biologiska värden, de allmänna intresset säkra trafik-

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

och elförsörjningen till Bålsta, till att skapa arbetstillfällen lokalt på orten och därmed ge lokala aktörer möjlighet till expansion, och regionen möjlighet att växa.

Det är ett utredningsarbete som tar vid där programmet lämnar av. Kommunen avser anvisa verksamhetsmarken till en privat aktör. De aktören kommer därpå få i uppdrag att utreda en tillfredsställande trafiklösning. Utredningsarbetet bedöms kunna gå vidare under året (2019) och pågå under ett till två år. Berörda fastighetsägare kommer att hållas informerade. Utredningsarbetet kommer variera mellan mer och mindre intensiva perioder och informationen kan därför upplevas sporadisk.

När väl en lösning hittats, är en etappvis utbyggnad trolig. En lösning som påverkar trafikplatsen, och som krävs för att fortsätta expandera verksamhetsområdet, ligger än längre fram i tiden. Dessförinnan krävs detaljplanering under uppskattningsvis två år. Under detaljplanearbetet hålls ett samråd (där berörda har möjlighet att yttra sig) och därefter ställs det justerade förslaget ut på granskning (där det åter finns möjlighet att yttra sig).

Gällande påpekad brist i kommunikationen, beklagar kommunen den oro som skapats. Bedömningen gjordes att det var bättre att hålla samrådsmötet än att skjuta upp det på obestämmd tid. Ännu är planprocessen i ett tidigt stadie, och det viktiga är att just som personen ifråga gjort, inkomma med sina synpunkter.

#### **4. Privatperson 2**

##### **Synpunkter på detaljplanen**

Med anledning av frågan om väganslutning mellan Dragets trafikplats och det större föreslagna verksamhetsområdet i sydost undrar personen om Dragets gård inte är kulturmärkt. Vidare efterfrågas i sådant fall förklaring för intrånget. Finns det inga alternativ?

Personen efterfrågar tidigare och rakar kommunikation med berörda.

##### **Kommentar**

Som beskrivs i planprogrammet finns Dragets gård upptaget i kommunens kulturmiljöprogram och tilldöms där ett värde. På gården och i dess anslutning finns även flera kultur- och fornlämningar.

Gården och kulturlämningarna är en del av de intressen som ger förutsättningar för väganslutningen, för vilken fortsatt process beskrivs närmare under punkt 3.

#### **5. Vattenfall**

##### **Synpunkter på detaljplanen**

Vattenfall informerar om sina ledningar i och i anslutning till planområdet. De påpekar vidare att de har en fördelningsstation (i programmet kallad transformatoranläggning/ställverk) inom planområdet, och att den i framtiden kan behöva byggas ut.



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Vattenfall påpekar behov av markområdena inom dagens fastighet, och begränsningar/kostnader kopplade till säkerhetsåtgärder om väg ska passera nära fastigheten. De ser även att ny bebyggelse hålls på visst avstånd (säkerhets- och expansionsmässigt). Vattenfall efterfråga 50 meters avstånd mellan regionnätledningarna och bostäder (oklart om samma gäller för verksamheter). Vattenfall informerar vidare att förändringar av regionnätet kan medföra behov att söka nya tidskrävande och kostsamma tillstånd.

Kostnader för flytt eller säkerhetsåtgärder står exploatör/beställare för.

### **Kommentar**

Fördelningsstationen är ett av flera viktiga intressen i området. Specifikt med koppling till angöringsfrågan beskriven i tidigare kommentarer. Framtida elförsörjning av Bålsta måste självklart säkras, och ny bebyggelse och vägstruktur ska anpassas därefter. Med anledning av kopplade kostnader och driftsäkerheten är någon flytt av ledningar troligen inte aktuellt.

I kommande arbete, för utredning av väg och avgränsning av olika användningsområden, kommer Vattenfall, som berörd part, att involveras närmare.

Värt att poängtera är samtidigt att planprogrammet inte syftar till att möjliggöra nya bostäder. Illustrationen i planprogrammet redovisar endast byggnader för verksamheter.

## **6. Region Uppsala**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Regionen noterar planprogrammets föreslagna förändringar, och kommunens vilja att kollektivtrafikförsörja nya områden. Kollektivtrafikförvaltningen (UL) poängterar samtidigt att de i detta skede inte tar ställning till några justeringar av linjenätet, annat än att kapaciteten bland annat är kopplad till bussterminalen i Bålsta.

### **Kommentar**

Föreslagen utveckling med verksamheter och rekreationsområde ligger (för det tidigare) tidsmässigt en bit bort. Kommunen har noterat att Regionens avser genomföra en linjeöversikt för Bålsta. Lämpligen tas de föreslagna områden och innehållet med i den översikten.

## **7. Sveriges geologiska undersökning (SGU)**

### **Synpunkter på detaljplanen**

SGU anser att den yttre skyddszonen (redovisad på karta 8), som begränsar möjligheterna till sprängning, även ska inkludera samma begränsning för borrhning. Vidare anser de att den inre skyddszonen även ska förbjuda grävarbeten utan samråd med SGU.

SGU framför vikten av att planprogrammet inte begränsar/försvårar (framtida) miljösäkring av berggrummet.

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Gällande det oljespill vid Lillsjön som nämns i programmet önskar SGU ett förtydligande, att spillet skett i anslutning till Lillsjön, och inte själva bergrummet. Med anledning av spillet förordas även att den yttre skyddszonen utökas till att inkludera södra delen av Lillsjön.

### **Kommentar**

*Beskrivningen av skyddszonerna har kompletterats i linje med yttrandet.* Planprogrammet har ingen juridiskt bindande status, och bedöms därmed inte ha någon påverkan på möjlighet att miljösäkra bergrummet. Programmet leder i sin förlängning till detaljplaneläggning i delar av området, dock inte för Prästberget.

## **8. Naturskyddsföreningen, Håbo**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Naturskyddsföreningen framför att de bedömer avgränsningen med anledning av natur- och kulturvärdena kontra exploatering gjorts med tillräcklig hänsyn. De poängterar samtidigt att genomförda inventeringar börjar bli till åren komna, specifikt sådan från 2010.

De konstaterar att de dammar som finns i områdets sydöstra del, inte utretts i inventeringen. De påpekar risker främst kopplade till dagvattenhanteringen för föreslaget verksamhetsområde. Verksamheterna kan bidra förorenande, medans av- och/eller omledning av dagvatten kan påverka vattennivån i dammarna. Därför efterfrågas komplettering av naturvärdesinventeringen.

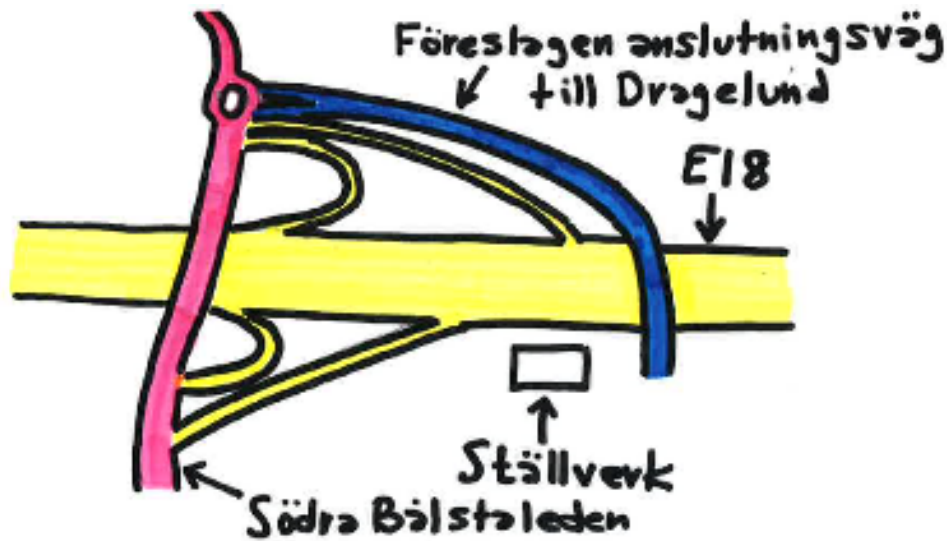
Med tanke på just dagvattenhanteringen, samt omfattningen av den föreslagna exploateringen för verksamheter efterlyser föreningen en övergripande dagvattenutredning, innan detaljplanering. Detta för att säkra vattenkvalitén i Mälaren.

Föreningen berör även trafiken, där de konstaterar att föreslagen väganslutning vid trafikplatsen (söder om) går genom ett område med höga natur-, kultur-, och arkeologiska värden. De ställer sig därför emot att leda tung trafik i den föreslagna sträckningen. De redogör för alternativa möjligheter, och ser där inte heller någon möjlighet att ansluta söderifrån. Främst då detta skulle leda in mer tungtrafik i befintliga bostadsområden i Kalmarsand. Potentiellt kan en sådan koppling användas för lättare trafik, men för att hålla samman den gröna kilen från Lillsjön österut mot Upplands-Bro kommun föreslår föreningen att dagens grusvägar bibehålls utan allmän trafik.

Som alternativ framhålls en lösning med angöring norr ifrån E18, via bro. Jämförelser görs med bygget av trafikplats Kockbacka i Upplands Bro kommun, men att denna lösning ändå inte är lika omfattande.



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen



Figur 1, Bifogad skiss på alternativ trafiklösning vid Trafikplats Draget, Naturskyddsföreningen.

Föreningen påpekar bristande beskrivning av kollektivtrafikförsörjningen för de för Bålsta sett stora arbetsplatsområdet. De ger förslag på att linje 579 (Arlanda-Bålsta) gör en avstickare in i området (större sydost).

### **Kommentar**

Kommunen gör bedömningen att dagvattenhanteringen bäst utreds med mer kunskap om typ av verksamheter inom varje enskilt verksamhetsområde. För de nämnda större området söder om E18 ska hanteringen inledningsvis utredas för hela området, även om detaljplanläggningen sker i etapper. Frågan om påverkan på områden nedströms idag (till följd av exempelvis avledning eller förändrade flöden) ska ingå i sådan utredning. Då det bedöms vara just dagvattenhanteringen som kan medföra påverkan på dammarna i fråga, avses kartläggning av biologiska värden med koppling till dammarna ske som del av dagvattenutredningen. I övrigt krävs utredning för att säkerställa ytor (storlek, läge och funktion) för fördröjning och rening av dagvattnet. Då avrinningen ske öster ut förläggs lämpligen samordnade funktioner i områdets östra del. Alternativt anläggs flera mindre separata funktioner. *Förtydliganden kring krav på fortsatt utredningsarbete och dess översiktliga funktion har lagts till i planprogrammet.*

Som nämns under punkt 3 krävs vidare utredningsarbete för att klargöra möjligheter och begränsningar för vägan slutningen. Nämnda alternativ, med anslutning norrifrån över E18, har utvärderats tidigare i arbete och ansågs då som kostsam. Då den tidigare studiens resultatlösning inte helt kan accepteras kommer samtidigt fortsatt process att inkludera att åter se brett på alternativ.

## **10. Trafikverket**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Trafikverket konstaterar att planområdet angränsar till riksintressena E18 och Mälarbanan. Vidare konstateras att fortsatt utredningsarbete rörande (anslutning till) Trafikplats Draget behövs.

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Verket informerar om pågående utredning av trafikplatsen. En utredning som kommit att begränsas till att studera befintliga trafikflöden och tar därmed inte hänsyn till eventuella framtida förändringar.

Trafikverket ser en risk att verksamhetsområden kan generera stora trafikflöden, med negativ påverkan på riksintresset (E18). Verket efterfrågar därför en helhetsutredning rörande verksamhetsetableringens påverkan på trafikplatsen. Verket efterfrågar även klargörande/utredning rörande anslutningsförslag till det större södra området. Där upplyser de även att en direkt koppling till trafikplatsen skulle begränsa eventuell framtida utbyggnad av densamma, och därmed är en sådan lösning inte aktuell. Verket menar att båda utredningarna ska godkännas av densamma, samt tas fram innan granskning av planprogrammet.

Trafikverket upplyser även om att det är förbjudet med skyltning närmast vägen (E18), samt inte minst olämpligt med bildväxlande reklam ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

### **Kommentar**

Kommunen har tagit del av arbetsmaterial från nämnda utredning, och ser positivt på att trafikplatsen utvecklas och görs mer trafiksäker. Fokus för planprogrammet är samtidigt den framtida utvecklingen, där trafikförutsättningarna är starkt kopplade till verksamhetsområdena.

Håbo kommun genomför ingen granskning av planprogram. Plan- och bygglagen ställer krav på samråd av program, men i övrigt är programförfarandet förhållandevis oreglerat. En snabb sökning bland andra kommuners planhandlingar visar att kommuner generellt endast samråder planprogram. Något ytterligare utredningar arbete rörande trafik kommer därför inte att genomföras inom ramen för programmet.

Kommunen delar Trafikverkets tankar om utredningsbehovet och avser genomföra fortsatta utredningar. Då det generellt inte genomförs någon granskning/utställning av planprogram, genomförs nämnda utredningar efter att programmet godkänts av Kommunstyrelsen. Kommunen förutsätter hur som en fortsatt konstruktiv dialog om de fortsatta utredningsarbetet.

I nuläget ser kommunen fortsatt utpekade område som det lämpligaste för en väganlutning till det aktuella verksamhetsområdet. En möjlig väg fram bedöms vara att utreda trafikplatsen långsiktigt, och då fånga upp och säkra framtida utbyggnadsbehov. I form av att reservera markområden och potentiellt i form av en etappvis utbyggnad, där en väganlutning kan vara en etapp.

Skrivningar om skyltningsläge syftar främst på möjligheten för verksamheter att synas och uppmärksammas, mer än att göra direkt reklam med skyltar. Då marken närmast E18 berörs av bebyggelseförbud samt att det går kraftledning parallellt med vägen, bedöms inte verksamheterna komma för nära vägen.

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

## **11. EON**

### **Synpunkter på detaljplanen**

EON meddelar att de förutsätter att befintliga ledningar kan ligga kvar i nuvarande läge. Skulle det inte vara möjligt bör en tidig dialog tas, så också för framtida elförsörjning av exploateringsområden.

### **Kommentar**

Befintliga ledningar ska i möjligaste mån ligga kvar i nuvarande läge. Om åtgärd krävs, står initiativtagaren (byggherren) för kostnaderna. Kommunen avser föra dialog med EON under detaljplanarbetet för att säkra den lokala elförsörjningen.

## **12. Privatperson 3**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Personen framför en vilja och önskan om att Dragets gård kan få finnas kvar som bostad.

### **Kommentar**

Planprogrammet ger inte svar på frågan om Draget gård (och grannfastigheten) även i framtiden kan användas för bostäder. Fortsatt planeringsprocess efter programmet beskrivs närmare under punkt 3. När det gäller just möjlighet till boende, är det framförallt en fråga om trafikbuller. Platsen är redan idag utsatt från buller från två kraftigt trafikerade vägar, och vid planering av område måste även de vägarnas påverkan vägas in. Därutöver kommer den nya anslutningsvägen. Förutom den faktiskt vägsträckningen kommer det därmed vara nödvändigt att utreda bullerpåverkan på dagens två bostadsfastigheter. Vilka bullernivåer utsetts fastigheterna för utan en utbyggnad, och hur skulle nivåer förändras med ny väganslutning. Vidare ska det även konstateras om det finns (rimliga) skyddsåtgärder för att minska nivåerna till acceptabla.

## **13. Privatperson 4**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Personen påpekar trafiksäkerhetsbrister (på och avfartsramper) i dagens utformning av Trafikplats Draget. Att då föreslå en utveckling med ökad tungtrafik anses helt felaktigt. Personen ställer sig även frågande till lösningar med cirkulationer vid trafikplatsen, och menar att dessa skulle minska trafiksäkerheten.

Vidare påpekas det kulturhistoriska värdet av Dragets gård. Som del i områdets övriga fornhistorik med hålvägar och dragrännor. Personen ställer sig frågande till hur utbyggda trafikplanläggningar och ökad trafik påverkar besökandes upplevelse av Bålsta.

Personen påpekar även det privata värdet av gården, dels att den passar väl för pågående verksamhet och för boende, dels att det investerats både tid och pengar i att anpassa och rusta upp byggnader.

### **Kommentar**

Trafikverket arbetar för tillfället med en utredning rörande dagens utformning av trafikplatsen (beskrivs kortfattat under punkt 10). Där har de inledningsvis konstaterat ett antal



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

brister som kan och bör lösas oavsett framtida utveckling av nya områden i Bålsta. Trafikverket konstaterar vidare att det krävs mer kunskap om hur ytterligare (tung) trafik kopplat till nya exploateringsområden kan komma att påverka trafikplatsen. Kommunen delar åsikten att trafiksäkerheten inte får minska i och med en ny exploatering, och att påverkan och eventuella åtgärder ska klargöras i fortsatt utredningsarbete (vilket beskrivs närmare under punkt 3).

Som påpekas i tidigare kommentarer finns det flera allmänna och enskilda intressen i området, speciellt i läget vid Dragets gård och ställverket. Att skapa lokala arbetstillfällen och utnyttja närheten till E18 för verksamheter har och ett stort intresse för kommunen. Där gäller det att hitta en avvägning mellan intressena. Kommunens ambition är att skapa än mer välkomnande entré till Bålsta och Håbo, där en ombyggd trafikapparat är en del. Nya verksamhetsområden är en annan del, och att lyfta fram kulturvärden med koppling till Bålstas läge invid en historisk genomfartsled är ytterligare en del.

#### **14. Stig Machine (företag i Bålsta)**

##### **Synpunkter på detaljplanen**

Stig Machine efterfrågar en anslutning till deras fastighet(er) via redovisad rondell (karta 18) i programmet. Tidigare ”bygglov chef” (1989) ska vid nuvarande ägares köp av fastigheten Bista 5:25 gett muntligt löfte om att tillåta nedfart från Södra Bålstaleden.

##### **Kommentar**

Karta 18 i planprogrammet redovisar en tidig skiss på möjlig trafiklösning. I samma avsnitt konstateras samtidigt att lösningen medför ett flertal problem, och att alternativa lösningar ska utredas. Det arbetet är till del påbörjat, med efterföljande kartor som fortsatta tidiga alternativ, men frågan kräver fortsatt utredningsarbete.

Vart och hur en anslutning från Södra Bålstaleden kan komma att bli återstår att se. Intresset för en anslutning till Bista 5:25 noteras för fortsatt arbete. Det går samtidigt att konstatera att höjdskillnaderna är omfattande, och att ett väganlutning därmed troligen skulle kräva omfattande markåtgärder (en anslutning norrifrån kan potentiellt vara möjlig, men en anslutning söderifrån är högst tveksam).

#### **15. Privatperson 5**

##### **Synpunkter på detaljplanen**

Personen är väl bevandrad i området och har studerat natur- och kulturvärden i fält runt Lillsjön och Dragets Gård. Utifrån tidigare kunskap, och genom granskning av underlaget till planprogrammet anför:

- Att även om områdets värden är kända och skyddsvärda, krävs noggrannare inventering för att få aktuell information (om djur, växter och hålvägar).
- Att hela området runt Lillsjön och Dragets gård skyddas genom inrättande av ett naturreservat. Inrättande bör prioriteras högre än arbetet med detaljplaner/planprogram, vilket personen inte anser vara fallet idag.
- Att det föreslagna verksamhetsområdet ”Entré Lillsjön” (där detaljplaneläggning pågår) omedelbart läggs ned. Detta då exploateringen inkräktar på strandskyddet



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

och utgör hot mot viktiga växtplatser för sällsynta arter samt amfibie- och reptilpopulationer i sjön.

- Att kommunen bör avstå från föreslagen vägenslutning vid Draget gård, och istället leta förutsättningslöst efter mindre naturförstörande alternativ. Vidare poängteras att en anslutning via Entré Lillsjön inte är ett sådant alternativ.

### **Kommentar**

Närmare inventering av natur- och kulturvärden kommer, beroende av delområde, vara aktuellt vid fortsatt planering (detaljplanering). Det gäller speciellt de områden som i nuvarande underlag pekats ut som värdefulla och som inbegriper fornlämningar. Ett exempel på sådant område är nämnda Entré Lillsjön där detaljplanering pågår. Som del i detaljplanearbetet inventeras naturvärdena närmare, och även en fornlämning kommer att utredas.

Som nämns i planprogrammet är en del av dess syfte att undersöka möjligheter till skydd av natur- och kulturvärden. Att bilda ett naturreservat bedöms vara ett lämpligt sätt, och parallellt med planprogrammet pågår förarbeten för att kunna bilda ett reservat. Det arbetet är varken högre eller lägre prioriterat än planprogrammet, utan genomförs parallellt.

För kommentar rörande vägenslutningen se punkt 3.

## **16. Privatperson 6**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande är i huvudsak positiv till planprogrammets syfte. Där entrén till Bålsta förstärks och kan bidra till att skapa en identitet för kommunen och orten. Som hemmahörande inom planområdet berörs samtidigt svarande personligt av föreslagna förändringar. Svarande har bott i området i drygt 20 år och har haft för avsikt att fortsätta bo i det förhållandevis centrala, men ändå avskilda och naturnära, läget.

Planprogrammet förslag till förändringar skapar framförallt en ovisshet om framtiden. Svarande ställer frågan om kommunen i framtiden kommer att vilja lösa in deras fastighet, och efterfrågar tidiga och tydliga besked kring fortsatt process. Just för att undvika en ovisshet och psykiskt påfrestande framtid.

### **Kommentar**

För kommentar rörande fortsatt process, se punkt 3.

## **17. Privatperson 7**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande närvarade vid samrådsmötet anordnat av kommunen, och redogör för att det där informerats om behov av en utbyggnad av Dragets trafikplats och ny anslutningsväg för industri och bostäder. Det informerades även om att entréläget var viktigt och där del att bevara kultur- och fornminnen, vilket svarande tycker rimmar illa med en vägutbyggnad så nära/på sådana minnen, specifikt Dragets gård och bäckravinen. Vidare informerades det om en pågående detaljplan söder om, vilken svarande uppfattat var skrotad.

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Svarande har anknytning till Dragets gård, och redogör för det arbete som lagts ned på gården för att anpassa och renovera fastigheten.

### **Kommentar**

För kommentar rörande väganslutningen och fortsatt process, se punkt 3.

Den pågående detaljplan som nämns (Entré Lillsjön) ansluter till Draget rondellen, och har inte direkt beröring på trafikplatsen eller Trafikverket. Den är inte skrotad, utan arbete pågår (samråd skedde under våren 2018).

## **18. Privatperson 8**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande har anknytning till Dragets gård, och redogör för arbete, slit och pengar som lagts ned på att rusta upp tomt, hus och lador på gården. Målet har varit att skapa ett drömboende för flera generationer. Kommunens planer på en väganslutning som kan förhindra boendet för svarande att tappa hoppet om framtiden.

Svarande anser därför att andra alternativ för väganslutning till verksamhetsområdet bör väljas. Som för slag ges en av- och påfart närmare Bro. På så sätt kan Dragets trafikplats avlastas och den nya trafikplatsen kan utföras utan uppförsbackar och hårda inbromningssträckor. Svarande medger att en ny trafikplats kan ta längre tid att få till, men att det känns som ett bättre alternativ.

### **Kommentar**

Under planarbetet har trafiken varit en av de stora frågorna att titta närmare på och lösa. Inledningsvis utreddes frågan om anslutningar till E18, Södra Bålstaleden och Stockholmsvägen förutsättningslöst, där en rad alternativ studerats. En ytterligare trafikplats (hel eller halv) fanns med i arbetet. Avståndet mellan trafikplatserna skulle dock bli för kort, och Trafikverket har därför motsatt sig en sådan lösning. För ytterligare information rörande väganslutningen och fortsatt process rörande densamma, se under punkt 3.

## **19. Privatperson 9**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Svarande beskriver Håbo kommuns och inte minst Dragelunds förutsättningar för att bidra till regionens utveckling. Det gäller framförallt närheten till regionens större städer och Arlanda, och den stora efterfrågan på mark för företagsetableringar. Dragelunds läge svarar upp till den efterfrågan och är även ett större sammanhängande område i utkanten av tätorten.

Vidare lyfts kommunens planer på nya bostäder i Kalmarsandsområdet, och med det även ett kommande behov av ströv- och rekreationsområde. Ett sådant område föreslås i Lillsjöns omedelbara närhet, vilket skulle möjliggöra att en del av hålvägar samt kulturvärden bevaras. Av de cirka 600 000kvm som programmet berör, bedöms 7-10 000kvm väl tillgodose behovet av rekreationsområdet. Resterande område skulle därmed kunna användas för varsamheter.



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

### **Kommentar**

Kommunen har identifierat samma förutsättningar rörande platsens läge gentemot E18 och ser också behovet av mark för företagsetableringar samt möjligheten till att expandera befintliga verksamheter i kommunen.

Lillsjön och Prästberget är idag ett populärt, men ändå lite okänt strövområde. Tillgängligheten är dålig, och som nämns för fler bostäder med sig ett behov och en möjlighet till att förstärka rekreationsvärdet. Lillsjön är kärnan när det gäller naturvärden, och hålvägarna när det gäller kulturvärden. Tillsammans ger det goda förutsättningar för att skapa ett rekreationsområde av hög kvalitet.

När det gäller frågan om hur stort ett sådant rekreationsområde bör vara finns ett flertal utgångspunkter. Dels har inte kommunen beslutande rätt om hantering av hålvägarna, då de är fornminnen. Det är Länsstyrelsen som beslutar, och de har under planarbetet tydligt markerat att det är helheten av vägsystemet som är bevarandevärdt, alltså inte bara hålvägarna närmast Lillsjön. Hålvägarna återfinns, av naturliga anledningar, i brant och kupe-rad terräng, vilket även de sätter begränsningar för användning av marken. Liknande gäller vid Prästberget (öster om Lillsjön), med branta partier. Därunder finns även ett berg- rum (statligt via SGU), vilket begränsar möjligheterna till anläggningsarbeten (stabilitets- mässigt).

Tillbaka till själva rekreationsfunktionen, så krävs även ett visst område med omnejd för att upprätthålla upplevelsen om att besökande rör sig i ett naturområde. För att området ska bibehålla naturvärden krävs även att dagens koppling söderöver bibehålls, därav den gröna ”korridoren” mot kommungränsen. Samma korridor är även tänkt att fungera som en buffertzona mellan verksamheterna i norr och potentiella framtida bostäder i söder.

Området som omfattas av programmet är cirka 195 hektar (1 950 000kvm), varav ett det verksamhetsområde föreslaget söder om E18 utgör cirka 65 hektar (650 000kvm). Av- gränsningen mellan olika områden i programmet är samtidigt inte hårdragna, utan mindre justeringar är möjliga. I slutänden handlar det som att ge bästa möjliga förutsättningar för vardera användningen, där sammanhållna områden är en viktig del.

## **20. Länsstyrelsen, Uppsala Län**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Länsstyrelsen ställer sig positiva till att kommunen valt att ta fram ett planprogram som underlag för kommande detaljplanering. De ser även positivt på de övergripande målsätt- ningarna, med att undersöka förutsättningar för nya verksamhetsområden samtidigt som höga natur- och kulturvärden säkras.

Länsstyrelsen efterfrågar dock mer utvecklade resonemang rörande:

- Hur rekreationsområdet ska säkra och lyfta fram utpekade värden,
- Hur kopplingen mellan planprogrammet och det potentiella bostadsområdet söder om (Nya Kalmarand i FÖP 2010) ser ut och påverkar (trafik)frågor inom planpro- grammet,

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Med stöd av 4:e bilagan till förordningen om MKB bedömer Länsstyrelsen att vissa av de kommande detaljplanerna kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Som exempel på påverkan lyfts bygg- eller grävarbeten inom misstänkt förorenade områden.

*Frågor som bevakas av Länsstyrelsen enligt 11 kap 10§ PBL:*

Länsstyrelsen anser att kommunen bör redovisa åtgärder som garanterar att MKN inte riskerar att försämrans på grund av ett genomförande av planprogrammet. Detta gäller både vid själva genomförandet (risk för frigörande av föroreningar), och i/vid drift och förvaltning av området (dagvattenlösningar).

Det påpekas att planområdet utgörs av genomsläppligt åsmaterial, med medförd ökad risk för att eventuella föroreningar sprids till grundvattnet. Länsstyrelsen anser att de faktorer som eventuellt kan spridas till vattenresurser är otillräckligt beskrivna. Vidare efterfrågas även en samlad redogörelse av hur exploateringen eventuellt kan påverka vattenresurser, samt konsekvenser av en sådan påverkan. Det påpekas även att miljökvalitetsnormer för grundvatten inte redovisats.

Gällande anförda skäl för att kunna upphäva del av strandskyddet vid det föreslagna verksamhetsområdet "Entré Lillsjön" anser Länsstyrelsen att kommunen inte anført tillräckliga skäl. Ett förtydligande krävs därför.

*Upplysningar:*

Länsstyrelsen uppger som att anläggningar (exempelvis dagvattendammar) som utförs inom vattenområden kräver tillstånd från mark- och miljödomstol (Nacka tingsrätt).

Det gröna samband (och stigkopplingar) som nämns mellan Kalmarsand och Lillsjön/Drigelund bör beskrivas närmare, både i aktuellt planprogram och i pågående detaljplanarbete i Kalmarand.

Länsstyrelsen understryker behovet av att studera avgränsningen mellan område för rekreation och område för exploatering. Framst med tanke på de antal rödlistade marksvampar som påträffats på norra och sydvästra sluttningen av Prästberget. Länsstyrelsen påpekar att den skogstyp (näringsrik kontinuitetsbarrskog) som kopplas till svamparna är en skyddsvärd naturtyp och anser att all sådan skog bör skyddas. De påpekas även att naturtypen i fråga är känslig för gallring och fragmentisering, genom exempelvis anläggande av stigar.

Området vid Dragets gård och bäckravinen därintill fyller flertalet funktioner (trafik, dagvatten, kulturhistoria, rekreation, naturvärden, grön länk samt entré till Bålsta och ev. naturreservat) och Länsstyrelsen anser därför att framtida planläggning kräver försiktighet för att inte störa någon av funktionerna.

Med anledning av att kommunen i samrådsförslaget till ny översiktsplan beskrivit den gröna koppling mellan Granåsen och Stockholms län (via Görvälnkilen) efterfrågar Länsstyrelsen ett tydligare resonemang rörande avvägning mellan intresset för exploatering

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

och intresset för den gröna kopplingen. Sambandet med Görvälnkilen ses som viktigt för att långsiktigt bidra till biologisk mångfald, friluftsliv och ekosystemtjänster.

Länsstyrelsen påpekar även att området bör göras tillgängligt, som exempel med toaletter och stigar anpassade för rörelsehindrade. De lyfter även att hänsyn behöver tas för att minimera störningar mot rekreationsområdet från trafik och verksamheter.

Länsstyrelsen redogör för hur området Draget utgjort en historisk kommunikationsnod, med dess förhistoriska vattenled och olika epokers landsburna vägar. Därutav utgör hålvägssystemet en central del med fornlämningen Håtuna 187:1 (precis norr om Lillsjön) som den mest iögonfallande.

Den gamla landsvägen mellan Enköping och Stockholm från 1700-talet, samt en väg längs Lillsjön från 1800-talet används fortsatt idag, och utgör därför inte fornlämningar men har inte desto mindre stort kulturhistoriska värde. En ytterligare vägsträckning som lyfts fram är den troliga genvägen längs landsvägen som sträcker sig längs ledningsgatan i nord-sydlig riktning.

I övrigt finns ett flertal lämningar inom programområdet, så som järnåldersgravar (förhistoriska) och torpmiljöer med tillhörande fossil åkermark. Andra exempel är jaktskåre och fångstgrop.

Länsstyrelsen bedömer att beskrivningarna av fornlämningsmiljön i programmet bör fördjupas, så att de olika tidsskiten tydliggörs, från förhistoria till järnvägens, och därmed Bålstas framväxt.

Specifika kommentarer lämnas för de föreslagna verksamhetsområdena:

- *Entré Lillsjön*, där ett fornlämningsområde om 80 meter till Håtuna 187:1 krävs för att lämningen ska vara möjlig att förstå. En justering av utpekad verksamhetsområde efterfrågas, alternativt att berörd mark utpekas som natur i detaljplan.
- *Trafikplats Draget*, här lyfts de kända fornlämningar i form av fångstgrop, fossil åker och hålvägssystemet Håtuna 223. Det påpekas även att fornlämningarna har ett fornlämningsområde, om än i detta skede av oklar omfattning (normalt ca 50m). Rörande väganlutningen i samma område meddelar Länsstyrelsen att en tillfart norr om Dragets gård och ställverket är att föredra ur kulturmiljösynpunkt. En anslutning via befintlig väg (Dragelundvägen) skulle medföra stor negativ påverkan på upplevelsen av hålvägssystemet.
- *Draglunds verksamhetsområde*, för att tidigare nämnda genväg (Håtuna 227) längs med kraftledningsgatan ske kunna bevaras anser Länsstyrelsen att verksamhetsområdet bör justeras cirka 50 meter österut. Då kan även rekreationsområde erbjuda en nordlig slinga och läsbarheten av den kulturhistoriska miljön blir bättre.

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Länsstyrelsen efterlyser ett helhetsperspektiv gällande de kulturhistoriska värdena, och hur dessa ska lyftas fram, tillgängliggöras och bevaras. En separat studie av typen kulturmiljöanalys efterfrågas redan i programskedet, där potentiellt ytterligare arkeologisk utredning (etapp 2) kan vara aktuellt för att utröna fornlämningsstatus för övriga lämningar.

Vidare anses att nämnda landsväg från 1700-talet bör hållas intakt, utan korsande gator för tungtrafik. Länsstyrelsen ställer sig alltså emot en väganslutning via befintlig väg (Dragelundsvägen). De poängteras även vidare att eventuella gång- och cykelvägar samt gator inte bör tas upp inom fornlämningsområdena. Fornlämningsområden som i detta skedde inte är specificerade.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen värderar risker för skred, ras och höga vattenstånd. SGUs bergrum, kollektivtrafikförsörjning, samåkning, gång- och cykelväg (säkra korsningsställen, parkering).

Då området berörs av riksintresse för totalförsvaret med avseende på hög bebyggelse, vill Länsstyrelsen se ett förtydligande rörande bebyggelsehöjder inom planområdet.

Länsstyrelsen påpekar att fysisk planering utgör ett viktigt verktyg för att uppnå de av riskdagen beslutade miljömålen. En översiktlig redovisning av miljömålen och hur planprogrammet påverkar dessa efterfrågas därför.

Länsstyrelsen upplyser om att nya kulturmiljölagen från 2014 medfört en omklassning av kulturhistoriska lämningar, och att även lämningar som inte i dagsläget klassas som fornlämningar kan vara sådana. Det krävs därmed vidare utredning för att klarlägga faktiskt status/klassning. Vidare påpekas att karta 12 i programmet bör redovisa samtliga lämningar tydligt (mot bakgrunden), just för att de alla kan vara fornlämningar. Slutligen informeras om att begreppet ”fast fornlämning” inte används sedan tidigare nämnda nya lag.

### **Kommentar**

Planprogrammet rekommenderar en avgränsning mellan rekreationsområde och område för verksamheter. Gränsdragningen ska inte tolkas i detalj, utan justeringar kommer vara nödvändiga för att hitta en lämplig utformning. Del i det arbetet är framtagande av skötsel föreskrifter för ett naturreservat, där de biologiska värdena är styrande. Avsikten är samtidigt att i möjligaste mån även täcka in kulturmässiga värden. Där/om så inte är möjligt ska föreskrifterna kompletteras med en utvecklings- och skötselplan för kulturvärdena. Inte minst ska det gå att uppleva och förstå dessa värden (utan att skada dem) på ett trivsamt sätt. Det krävs därmed ett vis avstånd mellan stig och verksamhetsområde.

Planprogrammet behandlar dagvattenhanteringen, och i förlängningen dess påverkan på MKN för vatten för berörda recipienter, övergripande. Viktiga förutsättningar som nivåskillnader (avrinning och instängda områden) och geologi (genomsläpplighet och spridning) är kartlagda. Att gå närmare in på faktiska åtgärder, som för fördröjning och rening, bedöms som alltför osäkert i detta skede. Sådant utredningsarbete tas i detta fall lämpligast i detaljplaneskedet, där särskilda krav på helheten ställs (även vid en etappvis

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

planering). Med krav på fortsatt utredning, och en utformning och ett genomförande därifrån, bedöms MKN för berörda recipienter inte påverkas negativt. *Programmet har kompletterats med en tydligare skrivning om fortsatt utredningsbehov.*

Endast en mindre del av planområdet utgörs av åsmaterial, men avrinningen från ett större område går mot åsen (grundvattenförekomsten Bålsta-Vreta). *Programmet är därför kompletterat med information om förekomsten och dess MKN.* Kommunen har under 2018 även påbörjat en utredning rörande förekomsten, för att bedöma dess användbarhet som vattentäkt, samt dess skyddsbehov och därmed medföljande restriktioner. Utredningen är en del i att klargöra dagvattenhanteringen för området kallat Entré Lillsjön och till del även vid Trafikplats Draget.

Upphävande av strandskyddet vid Lillsjön hanteras närmare i den aktuella detaljplanen.

De gröna sambanden mellan Dragelund och Kalmarsand, Görvelnkilen och Bålstaåsen/Granåsen ser olika ut. Mot Kalmarsand blockerar Mälarbanan till stor del, men spridning över järnvägen är möjlig, inte minst där järnvägen går i tunnel (till del även via gångtunneln vid badstranden). Kopplingen över tunneln säkerställs till del genom programmet, men kommer vara en viktig del vid fortsatt planering söder om. Att tunneln bedömts (av Trafikverket) som för instabil för att bära en trafikerad gata ger än större anledning till att bibehålla den som grön en koppling. Vid just Kalmarsand, och den pågående detaljplaneläggningen är möjligheterna till att stärka kopplingen över/under järnvägen begränsad, men säkra passager över gator, och en övergripande grönstruktur bedöms ändå bibehålla kopplingen.

Kopplingen norrut mot Åsarna är än svårare, med både hårt trafikerade gator, järnvägen samt verksamhets- och boendeområde som barriärer. Kommunen ser där över möjligheten till att utnyttja markområdet närmast järnvägen och på så sätt skapa en gång- och cykelkoppling mot Bålsta åsen från Kalmarsand. Ytorna (vid och norr om järnvägsviadukten över Södra Bålstaleden) är reda idag begränsade och de gröna plättar som finns idag ska avses inte exploateras.

Då det är just via Kalmarsand som den tydligaste kopplingen norrut finns, bedömer kommunen att föreslagen exploatering (inom programmet) inte påverkar sambandet negativt. Exploateringen sker till största del på naturmark av lägre värde (biologiskt, kulturellt och rekreationellt), och möjliggör samtidigt kvalitetshöjning/säkring i de delar med starkast koppling till det övergripande gröna sambanden.

Entrépunkter från Kalmarsand och från Draget är identifierade, med angränsningsplatser i angränsade planområden. Med utgångspunkt därifrån, bör del av området utformas men ett ökat hänsynstagande för tillgänglighet, men värdena i området kan/får ger samtidigt vissa förutsättningar. Förutsättningar som kartläggs i/genom arbetet med skötsel-föreskrifter för naturreservat.

*Redovisningen av områdets kända kulturhistoriska lämningar justeras och kompletteras.* Kompletteringen avser en beskrivning över skilda tidsepoker. Från Draget som vattenled, via dess funktion som knutpunkt längs med landsvägen, till Bålsta som stationssamhälle.



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

Det kulturhistoriska arvet är fokuserat på rörelse och en riktning mellan omlandets större samhällen. Lokalt har riktningarna formats av terrängen, genom dalgången och på mer eller mindre dramatiska sätt ner i och upp från densamma. För mer än nu, men både E18 och Mäljarbanan anspelar också på samma typ av rörelse.

Under modern tid har platsen fått nya platsbundna funktioner. Järnvägen och sedan även motorvägen drog med sig en utbyggnad av industrier. Utbyggnaden av båda trafikslagen ställde samtidigt krav på material, så som rullstensgrus. Utvinningen av grus är minst sagt påtaglig i området, med en omfattande förändring av landskapet. De historiska riktningarna är numera svåra att uppfatta, blockerade som de är av nya riktningar och nya funktioner. Till del lever de samtidigt kvar, i form av fornminnen, men även som del av den moderna infrastrukturen.

Den huvudsakliga berättelsen att lyfta fram är den om transportstråken. Tydliggöra riktningar med lämpliga utblickpunkter med beskrivande skyltning, samt lämnings-specifik skyltning, där lämningen är väl synlig men dess sammanhang desto svårare att förstå.

Kommunen är medveten om fornlämningsområden, och vill därför påpeka att användningsområdena är översiktliga och inte innebär en total exploatering inom utpekade verksamhetsområden. Avstånd, och möjligheter till eventuella undersökningar av lämningar lämnas till nästa planeringsfas för fastställande. Inte minst vid Dragets gård (se tidigare kommentar under punkt 3). Därmed även sagt att kommunen i detta skede inte heller kan utesluta behov av att korsna nämnda landsväg med anslutningsvägen.

Kommunen bedömer inte att Håtuna 227 kräver ett skyddsavstånd om 50 meter för dess bevarande. Ledningsgatan kommer att finnas kvar, och ger på så sätt ett visst skydd. Avgränsning i detalj bli som nämns tidigare aktuellt i nästa planerings-skede. Därmed justeras inte några användningsgränser jämfört med samrådsförslaget.

Planprogrammet är alltför övergripande för att gå in i detalj på bebyggelsehöjder. Med en inriktning på verksamheter, är det osannolikt att det skulle bli fråga med så pass hög bebyggelse att de kan påverka riksintresset för Totalförsvaret. Skulle ett sådant intresse framkomma vid detaljplaneringen, kommer kommunen samråda med Totalförsvaret.

Kommunen delar Länsstyrelsens syn på att den fysiska miljön är av stor vikt för att uppnå de nationella miljömålen. Del av kommunens arbete med målen utgår ifrån en miljöstrategi, vilken mynnar ut i tre inriktningsområden; fossilbränslefri kommun, en giftfri och resurseffektiv kommun samt naturmiljöer med mångfald. De tre inriktningsmålen innehåller vidare tio målsättningar. *Ett avsnitt som behandlar strategin, och programmets del av den läggs till programhandlingen.*

## **21. Upplands-Bro kommun**

### **Synpunkter på detaljplanen**

Upplands-Bro kommun ser positivt på att det skapas förutsättningar för fler arbetsplatser i grannkommunen. Inte minst med de följdverkningar så som förbättringar av infrastruktur, som trafikplatsen och gatunätet, där speciellt Håbo Häradsväg, väg 912 (förläningen av Södra Bålstaleden norrut), lyfts fram.



Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelningen

De ser även positivt på den föreslagna utvecklingen av grönstråk/området för rekreation och som spridningskorridor. Däri även möjligheten till att förlänga Upplands-Broleden.

Upplands-Bro kommun bedömer däremot att det föreslagna verksamhetsområdet norr om E18 bör lyftas ut ur programmet, och hanteras separat. Upplands-Bro har i sin översiktsplan pekat ut området för areella näringar, vilket verksamhetsmark strider emot. Frågan bedöms kräva en separat process, där inkluderat en tidig och bred politisk förankring samt ytterligare utredningar. Det nämns samtidigt en rad potentiellt positiva effekter av en utveckling i linje med förslaget.

Förslaget redovisar buffertzoner mellan verksamhetsmark och rekreationsområde, där Upplands-Bro poängterar att sådan även är nödvändig mot åkermarken i öster. Vidare saknas information om att förslagets huvudsakliga avrinningsområde, Broviken, är både ett Natura 2000- och Esko-område. Slutligen saknas en redovisning av närliggande fornlämningar i Upplands-Bro kommun.

#### **Kommentar**

*Programmet har kompletterats med skrivning om att det kommer krävas en långsiktigt och kommunöverskridande dialog om verksamhetsområdet norr om E18. Det framgår sen tidigare att det finns ett beroende, både till Upplands-Bro kommun, och till markägaren. Området förändras dock inte kartmaterialet, just för att visa på Håbo kommuns viljeinriktning, om att ta tillvara på läget, och utveckla Bålsta tätort.*

Mötet mellan verksamhetsmark och åkerlandskapet i öster (Upplands-Bro kommun) bör studeras närmare. *Programmet är därför kompletterat med skrivning om mötet däremellan, och landskapsbilden att ta tillvara på.* Typen av verksamhet, som bedöms vara aktuellt i detaljplanefasen, samt kravställning i utförandet/utformningen, kan samtidigt spela en avgörande roll i behovet av "buffertzon" eller ej. I det följande detaljplanearbetet kommer Upplands-Bro kommun fortsatt vara remissinstans.

*Beskrivningen av avrinningsområdet mot Broviken har kompletterats med information om Natura 2000- och Esko-områdena. Konkreta åtgärder för hantering av dagvatten kommer samtidigt att utredas närmare i nästa planeringsskede, se punkt 8. Programmet har även kompletterats med beskrivning av kända fornlämningar (fornborg) i anslutande markområden i Upplands-Bro kommun.*

Bålsta den 5 januari

Johan Hagland  
Plan- och exploateringschef

Anton Karlsson  
Planarkitekt