

Detaljplaneprogram för
Björnbrö verksamhetsområde/Logistik Bålsta
Håbo kommun



Godkänt av kommunstyrelsen 2013 04 08

Innehåll

Bakgrund och syfte	3
Nuläge	3
Natur	3
Geologi	4
Kulturmiljö	4
Bebyggelse	4
Trafik och vägnät	4
Förslag	5
Allmänt	5
Delområde A	5
Delområde B och C	6
Gator och trafik	6
Behovsbedömning	7
Konsekvenser	7
Riktlinjer för kommande detaljplaner	7

Handlingar tillhörande detaljplaneprogrammet:

Detaljplaneprogram

Detaljplaneprogramkarta

Naturvärdesinventering Björnbro, Calluna 2012-09-14

Arkeologisk utredning Brunnaområdet i Håbo, Kulturmiljövård Mälardalen, Rapport 2010:56

Arkeologisk utredning Tilläggsinventering Brunna Björnbro, Stiftelsen Kulturmiljövård, Rapport 2012:74

Trafikanalys Björnängsvägen - Kraftleden, Sweco Infrastructure, 2012-10-02

Grundkarta

Fastighetsförteckning

Programmet har tillkommit på initiativ av Håbo Marknads AB som är ett kommunägt bolag med uppgift att förvärva och utveckla markområden för verksamheter inom Håbo kommun.

Programmet har utarbetas av Sweco Architects AB i Västerås genom Staffan Stenvall och Helena Hansson i samarbete med Håbo kommun och Håbo Marknads AB

Bakgrund och syfte

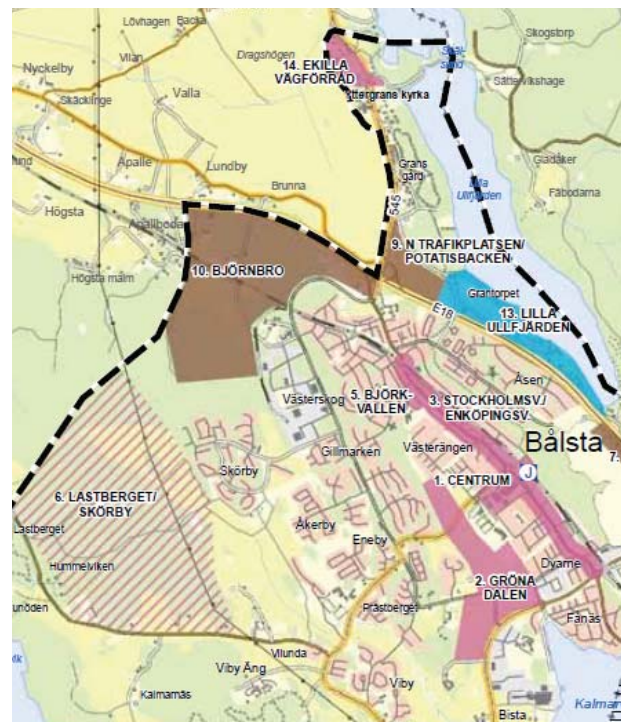
Miljö- och tekniknämnden beslutade 2011-05-18 § 61 att föreslå kommunstyrelsen att uppdraga till förvaltningen att upprätta förslag till detaljplaneprogram för Björnbrö. Detta beslutades av kommunstyrelsen 2011-05-23 § 108.

Planprogrammet syftar till att pröva möjligheten att utveckla området för verksamheter inom logistik, industri, hantverk och lager. Det ska ligga till grund för kommande detaljplaner.

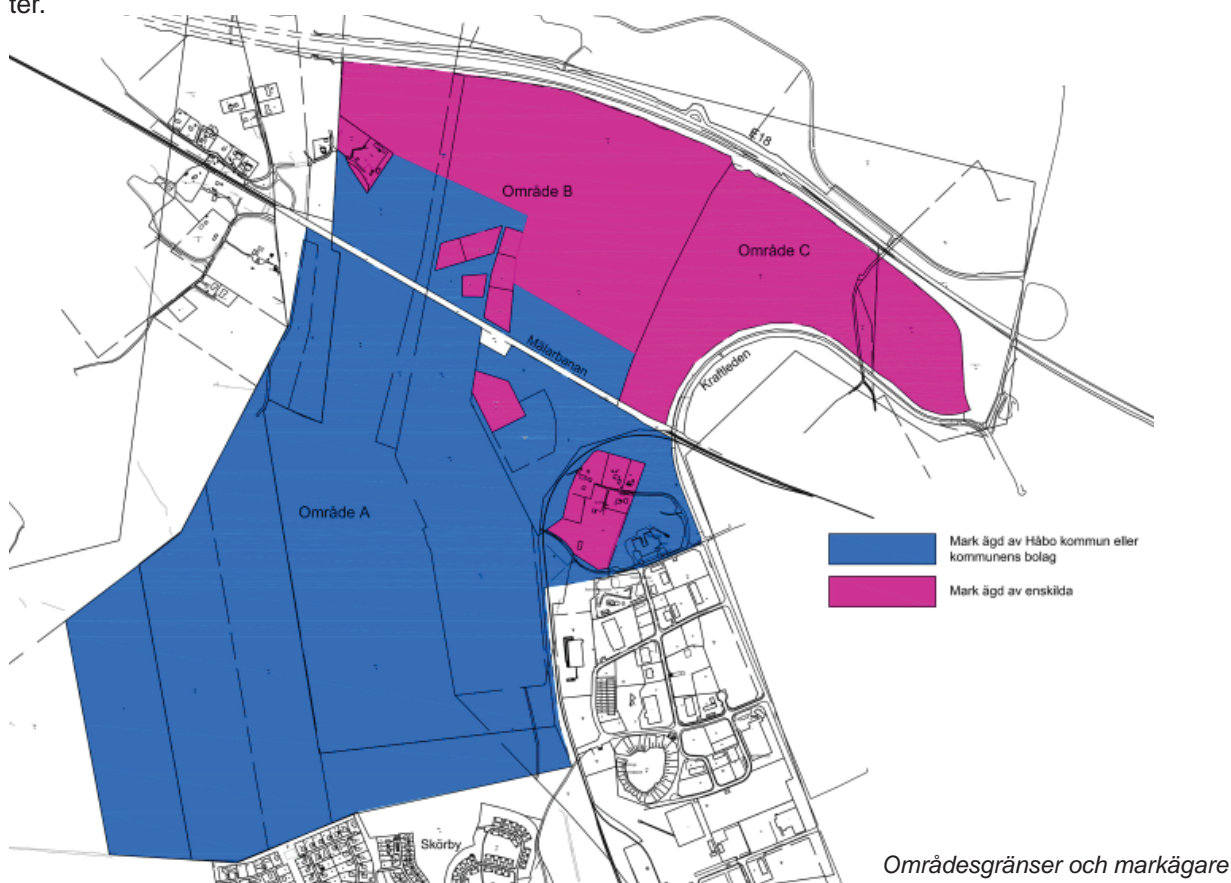
Området har en areal om ca 200 ha och delas in i tre huvuddelar: A, B och C. Ett stort antal fastigheter berörs. Inom delområde A är marken till största delen kommunägd. Inom område B och C ägs merparten av marken av enskilda eller företag. Större delen av området består av skog och en mindre del av åker. Bebyggelsen är sparsam och förekommer inom Nyhagen, östra delen av område A, samt Fågelsången och Berghäll, inom område B.

Diagonalt genom området löper Mäljarbanan. Ett industrispår som är anslutet till Mäljarbanan utgör områdets östra gräns. Industrispåret och en framtida möjlig ny anslutning till järnvägen/industrispåret gör området potentiellt attraktivt för lager- och logistikverksamheter. Det är just tillgången till industrispår som gör Björnbröområdet unikt i kommunen. Det är också en avgörande faktor för att området ska byggas ut. Genom att stora mängder gods kan transporteras, miljövänligt, på tåg avlastas hela Mälardalen från en betydande mängd lastbilstransporter.

I den fördjupade översiktsplanen för Bålsta tätort, 2010-06-14, anges att området ska användas för verksamheter. En ny väg föreslås mellan Kraftleden och Vibyäng via framtida bostadsområden i Lastberget/Skörby. Se bild nedan.



Utdrag ur markanvändningskarta till den fördjupade översiktsplanen för Bålsta tätort. Brun yta visar nya verksamhetsområden



Nuläge

Riksintressen

Mäljarbanan som korsar genom planområdet i östvästlig riktning samt motorväg E18 som gränsar till planområdet i norr är båda anläggningar av riksintresse för kommunikationer. Längs E18 finns beslut om utvidgat bebyggelsefritt avstånd till 50 meter. Längs järnvägen rekommenderar Trafikverket generellt att minsta 30 meter hålls bebyggelsefritt. Området Yttergran, Övergran längs med E18 omfattas av riksintresseområde för kulturmiljövård samt regionalt intresse för kulturmiljövård. Riksintresset utgörs av det odlingslandskap i anslutning till förhistoriska kommunikationsleder med omfattande fornlämningsmiljöer samt by- och herrgårdsmiljöer.

Längre väster om planprogramområdet finns en större kraftledning som är av riksintresse för energidistribution samt riksintresset Mälaren med öar och stränder. Riksintresset Mälaren med öar och stränder omfattar främst turismen och det rörliga friluftslivets intressen.

Natur

Topografiskt kan området grovt delas in i tre delar. Den sydvästra delen är kuperad och skogbevuxen. Marken öster om denna och fram till järnvägen ligger lägre och är flackare jordbruksmark. Tillsammans utgör de delområde A. Delområdena B och C ligger norr om järnvägen och är kuperade och huvudsakligen skogbevuxna.

Skogsområdena är välbesökta rekreationsmarker med delvis värdefulla naturinslag, flera stigar och spår av äldre vägar.

En inventering av naturvärdena i området har gjorts av Calluna under år 2012. I redovisningen finns inget objekt som har högsta naturvärdesklassen, däremot ett flertal i de lägre klasserna. Man rekommenderar att 10 objekt helt undantas från exploatering. Av dessa finns fyra i delområde A och övriga i områdena B och C, norr om Mäljarbanan.

Geologi

Enligt SGU:s jordartskarta består marken i de kuperade och skogbevuxna partierna av huvudsakligen berg eller sandig morän. I de lägre flacka delarna dominerar sand och lera.

Kulturmiljö

Arkeologiska utredningar gjordes 2010 och 2012 av Stiftelsen Kulturmiljö. Utredningarna resulterade i att ett betydande antal kulturhistoriskt värdefulla eller intressanta fynd kunde läggas till de som var kända från tidigare undersökningar. Fynden består främst av gränsrösen, hålvägar och möjliga boplatser. Koncentrationen av fynd är särskilt stor i anslutning till Gamla Bålstas bytomt.

Utredningarna konstaterar att de möjliga boplatslägen som påverkas av exploatering måste undersökas vidare.



Flygfoto som visar områdena B och C från nordväst. Del av område A syns i högra delen av bilden

Bebyggelse

Större delen av område A saknar bebyggelse. Öster om Björnängsvägen finns två bebyggda fastigheter, dels en övningsbyggnad för brandförsvaret, dels en nätstation för E.ON. Mellan industrispåret och Björnängsvägen ligger kommunens byggnad för räddningstjänst samt några småhus. Öster om spåret finns ett verksamhetsområde med bl.a. Benders betongvaruindustri. Söder om område A ligger bostadsområdet Skörby med ett stort antal småhus.

Norr om Mäljarbanan finns i områdena B och C ett tiotal bebyggda bostadsfastigheter.

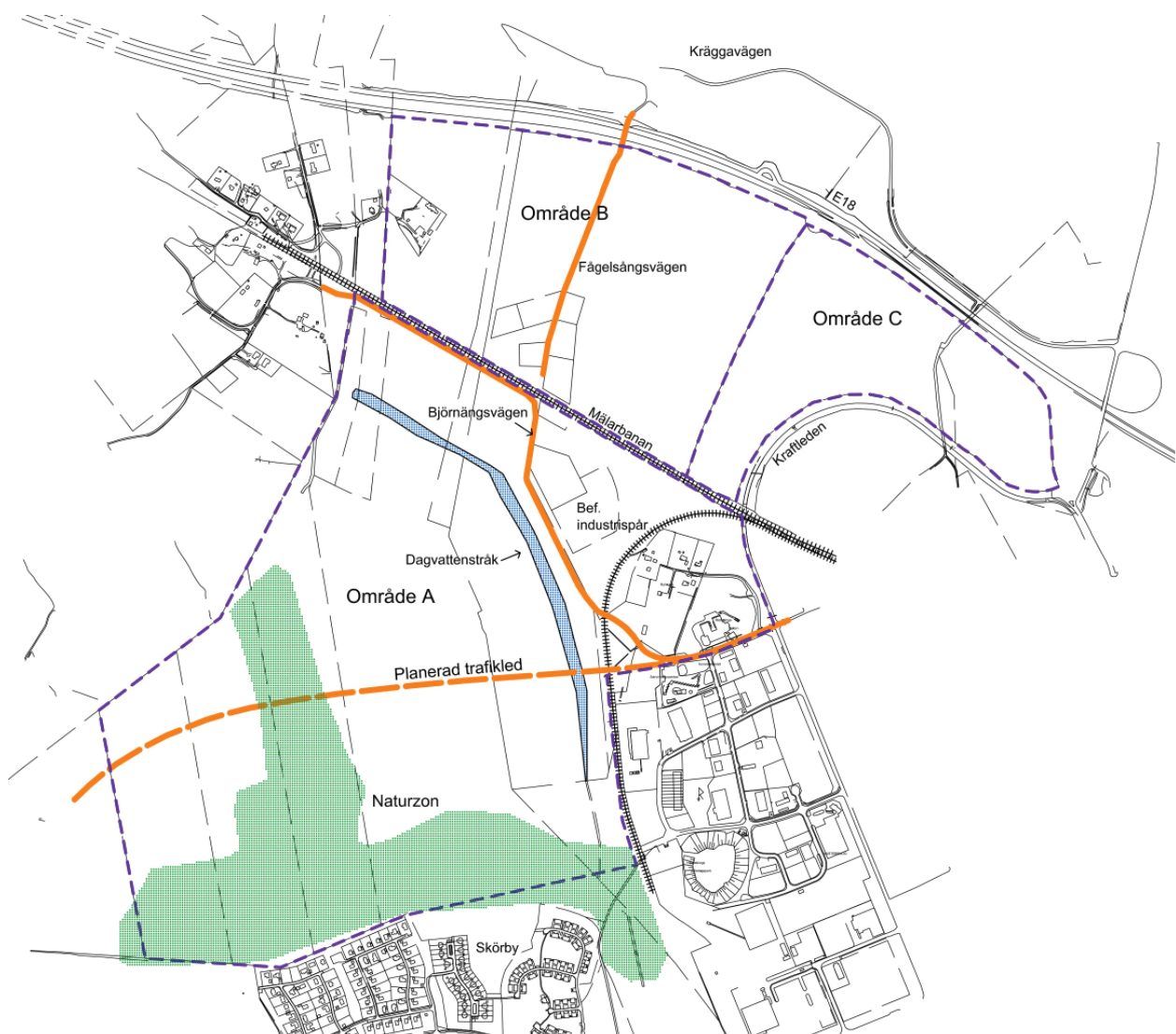
Trafik och vägnät

Björnängsvägen ansluter till Kraftleden. Den leder in i område A i nordlig riktning i form av en smal grusväg. Den följer sedan Mäljarbanan åt nordväst och når fram till Vallalund strax utanför planområdet. Väster om området passerar Vallalundsvägen under järnvägen via en vägport och går vidare norrut under E18 till Kräggavägen. Från Kräggavägen löper Fågelsångsvägen söderut centralt i område B och når fram till Mäljarbanan.

Björnbroområdet och angränsande verksamhetsområden är idag dåligt försörjt med säkra gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Idag finns en gång- och cykelförbindelse som leder från Skörby norrut mot Kraftleden. Den är idag förhållandevis sparsamt använd, men kan tänkas få växande betydelse om antalet arbetstillfällen ökar i området. Om Benders behöver utvidga sitt område så att det hänger samman med området väster om industrispåret måste sannolikt stråket ledas om. De alternativ som står till buds är 1) parallellt med Skörbyleden fram till Kraftleden och vidare norrut utmed denna, 2) norrut genom naturområdet till den nya trafikleden och sedan österut utmed denna och 3) gångbro över Benders område. Frågan måste behandlas mer ingående när en detaljplan för Benders utvidgning blir aktuell.

Teknisk infrastruktur

Planområdet genomkorsas av överföringsledningar till Krägga och Ekolsund för vatten och spillvatten. Behov finns av att flytta dessa ledningar vid en exploatering av kvarter 3, område A. Det nya verksamhetsområdet förutsätts anslutas till det kommunala vatten- och avloppsnätet. E.on är ledningsägare av



Karta över viktiga ståk i området

elnätet i området. Elnätet har kapacitet för ytterligare anslutningar. Fjärrvärmenätet är inte utbyggt i denna del av Bålsta. Kommunens dagvattenpolicy samt energi- och klimatstrategi ska ligga till grund i fortsatt planering.

Förslag

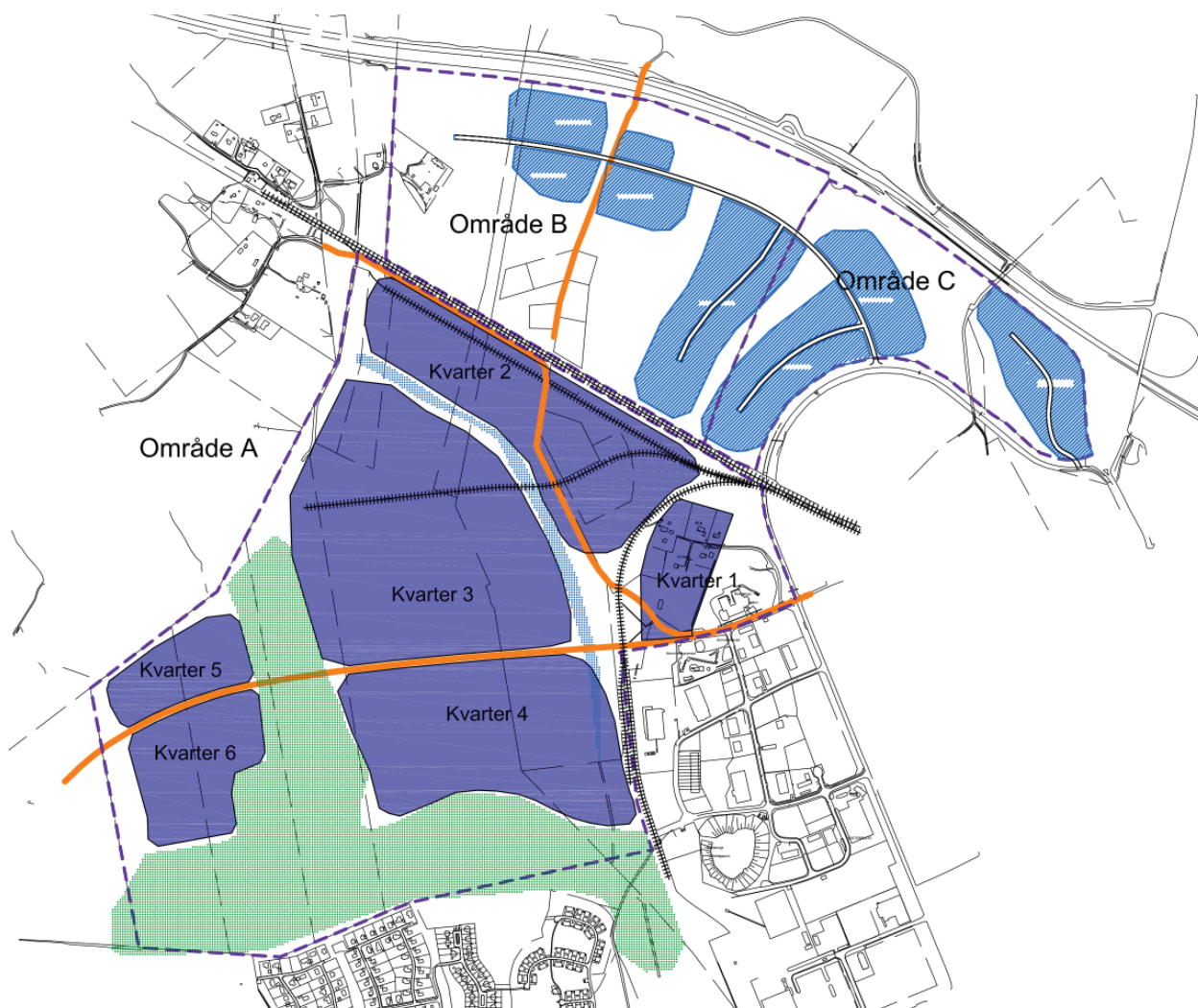
Allmänt

Björnbroområdet har en unik förutsättning i kommunen med sitt nära läge till E18 och tillgången till industrispår. Kommunikationerna är en avgörande faktor för ambitionen att bygga ut området. Efterfrågan på mark i dessa lägen finns då allt fler företag önskar transportera gods miljövänligt på tåg. När allt mer gods transporteras på järnväg kommer belastningen på vägnätet av lastbilstransporter att minska, vilket på sikt bidrar till ett hållbart samhälle. Kommunen ser även att Björnbroområdet har möjlighet att locka till sig nya verksamhetsetableringar och därmed öka antalet arbetstillfällen i kommunen. Fler arbetstillfällen i Bålsta kan bidra till minskat bilåkande då allt färre har behov att pendla till arbetsplatser utanför kommunen.

Exploateringen i Björnbroområdet kommer att starta i delområde A. När efterfrågan på mark för verksamheter ökar kan områdena B och C bli aktuella att bygga ut. Eventuellt kan det för en mindre del av område C vara intressant för etablering tidigare.

Det får förutsättas att de framtida intressenterna av mark har olika önskemål beträffande läge och fastighetsstorlek. Företag inom lager- och logistiksektorn kan behöva stora markområden i jämn nivå medan tillverkande små och medelstora företag oftast efterfrågar mindre markområden. Av det skälet måste programmet utformas så att det inte alltför detaljerat låser förutsättningarna för kommande detaljplaner. Exempelvis bör lägen för nya gator och verksamhetsområdenas avgränsningar mot naturområden ses som ungefärliga. Det egentliga ställningstagandet i de frågorna kan göras först när en detaljplan upprättas.

Större delen av området är kuperat varför stora ingrepp i naturen kan bli nödvändiga för att skapa rationella verksamhetstomter. I de delar av området som ligger nära befintliga bostadshus måste störningarna från kommande verksamheter beaktas. Skyddsåtgärder för att motverka störningar bör regleras i kommande detaljplaner.



Karta över kvartersbenämningar

Delområde A

Den överordnade strukturen i området är dels den öst-västliga nya trafikleden, dels ett nord-sydligt trafikstråk med läge i eller nära den nuvarande grusvägen, Björnängsvägen. Parallellt med stråket löper ett flackt parti genom vilket större delen av området avvattnas söderut mot Mälaren.

I den södra delen av området lämnas en zon ca 200 m djup kvar som naturmark för rekreation och som störningsskydd mellan industriverksamheten och bebyggelsen i Skörby. Denna mark fortsätter norrut i ett stråk som även det innehåller ytor som från naturvårdessynpunkt bör undantas från exploatering.

Kvarter 1 (se karta föregående sida)

I denna del av området ligger ett mindre antal småhus på förhållandevis stora tomter. Närheten till industrier skulle kunna göra området intressant för småföretagare som vill bo och arbeta på en plats. Därför föreslås att bostadsändamålet utvidgas till att omfatta även verksamhet som inte är störande för kringboende. Med icke störande verksamheter avses exempelvis kontor, hantverk, tillverkning och handel i mindre omfattning. Areal: ca 5 ha.

Kvarter 2

Marken utmed Mälarbanan är plan och lätt att försörja med järnvägstransporter. Delar av området har mark med sämre bärighet vilket kan göra pålning nödvändig för en större byggnad. Läget kan vara lämpligt för en kombiterminal¹ med krav på plan mark i anslutning till befintlig järnväg. Areal: ca 19 ha.

Kvarter 3

I skrivande stund (november 2012) finns en intressant som vill förvärva ca 30 ha mark omedelbart norr om den planerade trafikleden för att bygga ett ca 88 000 m² stort lager. Verksamheten kräver att större delen av tomten planas av till en jämn nivå. Ett önskemål är att fastigheten kan få spårförbindelse till det befintliga industrispåret. Detta för att ha möjlighet att frakta gods på tåg i större utsträckning och därmed minska antalet transporter med lastbil. Areal: ca 33 ha.

Kvarter 4

Området söder om Björnbrovägen är av intresse för Benders som utreder förutsättningarna för att där utöka sin verksamhet. Sannolikt handlar det även där om att omforma terrängen till stora plana ytor för byggnader och infrastruktur. Areal: ca 22 ha.

Kvarter 5 och 6

Längre västerut finns mark för verksamheter på båda sidor om den planerade trafikleden. Areal: ca 5 respektive 8 ha.

¹ Omlastning mellan tåg och lastbil

Frågan om hur industribuller hanteras är särskilt viktig i kommande detaljplaner för områdena 4 och 6. Även om Naturvårdverkets riktlinjer för externt industribuller gäller bör tomternas disposition särskilt studeras för att minimera uppkomsten av eventuella bullerstörningar för boende i närområdet.

Delområde B och C

Ett ianspråktagande av områdena ligger förmodligen ganska långt fram i tiden. Dispositionen av marken är därför skissartad och visar en möjlig utformning. En ny gata föreslås anlagd västerut från Kraftleden i höjd med Graneberg. På den norra sidan av den nya gatan kan plats ges för verksamheter med intresse av att exponera sig mot E18. Områdena söder om gatan nås via mindre gator i nord-sydlig riktning.

För en mindre del av område C närmast trafikplatsen vid E18 är förutsättningarna annorlunda. Läget gör att marken är potentiellt intressant för verksamheter med inriktning mot transporter och trafik. På platsen finns redan en bensinstation och tidigare fanns där även en vägkrog.

För att ge förbipasserande och besökare en trevlig bild av Bålsta bör tomt och byggnader utefter E18 och Mälarbanan se prydliga och välordnade ut. Detaljplaner, i denna del av planområdet, kan med fördel innehåll gestaltungsbestämmelser med syfte att skapa en enhetlig och god arkitektur.

Gator och trafik

Befintliga vägar inom området är få och av sämre standard. När nya gator byggs bör dessa ges ett utförande som är långsiktigt hållbart, både vad avser teknik och kapacitet. Då verksamhetsområdet på sikt kommer utgöra en stor arbetsplatsområde ska området vara väl försörjt med kollektivtrafik samt säkra gång- och cykelvägar. Den nya trafikleden genom område A byggs förmodligen ut i etapper men bör redan från början förses med trafiksäker gång- och cykelväg, trottoar, korsningspunkter samt lägen för busshållplatser. För att skapa en enhetlig gata och sammanhängande stråk bör även gatusektionen för befintliga Björnängsvägen genom Västerskogs företagspark ses över. Om korsningen Björnängsvägen - Kraftleden utformas som en cirkulationsplats har den kapacitet för en stor trafikmängd in i området utan att köproblemm uppstår. En trafikanalys, gjord av Sweco Infrastructure, visar att samtliga tillfarter in i cirkulationsplatsen kommer ha god framkomlighet även med tillkommande framtida trafik från Björnbro och Lastberget/Skörby.

Eftersom denna nya led på sikt får en viktig funktion genom att den binder samman stadsdelar bör den även få en genomtänkt estetisk utformning, exempelvis som en alléplanterad gata i de partier av gatan som omges av industrifastigheter. Kommunen kommer att vara huvudman för gatan.

Befintliga Björnängsvägen kan användas initialt i ett utbyggnadsskede men måste ersättas med en ny gata när transportbehovet ökar. Dragningen av denna väg är en fråga för kommande planering.

Inom områdena byggs ett gatunät ut allt efter behov. Vem som är huvudman för gatorna får avgöras från fall till fall.

Behovsbedömning

Detaljplaneprogrammets genomförande kommer att medföra betydande miljöpåverkan för landskapsbild/stadsbild, naturmiljö, mark- och vattenanvändningen samt hälsa och säkerhet. Kommande detaljplaner ska kompletteras med miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Avgränsning och omfattning av miljöpåverkan och dess konsekvenser ska närmare utredas och beskrivas i kommande detaljplan.

Konsekvenser

För naturmiljön innebär en utbyggnad enligt programmet en mycket kraftig omvandling. Det mesta av vegetationen kommer att tas bort på de framtida fastigheterna. Stora ytor kommer att avplanas. De från rekreationssynpunkt värdefulla områdena kommer att bli avsevärt mindre. För flora och fauna blir effekterna negativa.

För avvattningen av området blir förutsättningarna kraftigt förändrade. Regnvatten från stora taktytor och hårdgjorda trafiktytor måste tas om hand på ett planerat sätt genom fördröjning och eventuellt även rening innan det leds vidare mot Mälaren.

För kulturmiljön innebär en exploatering att fornlämningar antingen undersöks och tas bort eller att de kan vara kvar genom att verksamhetsområdenas utbredning anpassas. I de fall fornlämningarna undersöks kan detta bidra till att kunskapen om levnadssätt och livsvillkor i bygden fordoms ökar.

För näringslivet och sysselsättningen i Håbo bör nya företag i området ha en mycket positiv effekt, inte bara genom att fler arbetstillfällen skapas utan också att arbetsplatser erbjuds på hemorten för kommuninvånarna.

Ur hållbarhetssynpunkt är tillgången till industrispår i Björnbroområdet mycket viktig då det medför att stora mängder gods kan transporteras miljövänligt på tåg. Transporterna på tåg kommer att avlasta hela Mälardalen från en betydande mängd lastbilstransporter.

För boende i fastigheter i närheten av Björnbroområdet kan en utbyggnad medföra störningar under både byggskede och när verksamheterna pågår. När området detaljplaneras måste frågorna om buller och olika typer av utsläpp beaktas.

Riktlinjer för kommande detaljplaner

Detaljplaner kommer att upprättas för de framtida etableringarna. I dessa ska följande frågor särskilt behandlas:

- Tillgång till natur för rekreation och utevistelse ska beaktas. Stråk ska leda vidare ut till andra naturområden.
- Risken för störningar från industri- och trafikbuller ska uppmärksammas.
- Goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik ska finnas i området.
- Frågan om hur en ökande mängd dagvatten från tak och hårdgjorda ytor tas om hand måste utredas.
- Kommunens dagvattenpolicy ska beaktas
- Massor som uppstår inom detaljplaneprogramområdet, ska enligt kommunens viljeriktning, så långt som möjligt återanvändas inom området.



Håbo kommun

746 80 Bålsta

Besöksadress: Centrumleden 1

Telefon vxl: 0171-525 00

E-post: kommun@habo.se