

Håbo Kommun

Kommunstyrelsens kontor

746 80 BÅLSTA

Synpunkter på Samrådshandling till Översiktsplan ”Håbo en kommun för framtiden”.

Håbo Naturskyddsförening har tagit del av förslaget till Översiktsplan ”En kommun för framtiden”.

Generellt

Generellt så tycker vi att detta förslag till Översiktsplan vida överträffar de tidigare framtagna Översiktsplanerna 1990 och 2006 samt Fördjupad Översiktsplan för Bålsta tätort 1994, 2002 och 2010. Mycket bra att kommunen inför detta planarbete gjort ortsanalyser i exempelvis i Krägga/Ståmsvik och Skokloster där de boende inbjudits att framföra sina åsikter. Vi ser också en tendens till att nya utvecklingsområden framförallt för nya bostäder i högre grad än tidigare läggs mera centralt, exempelvis genom förtätning av befintliga bostadsområden och i närheten av goda kollektivtrafiklägen, en inriktning som vi uppskattar.

Ökat fokus på ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster definieras som *funktioner hos ekosystem som gynnar människor, d.v.s. upprätthåller eller förbättrar människors välmående och livsvillkor. Dessa tjänster produceras av ekosystemen och är alltså gratis. Exempel på ekosystemtjänster är pollinering (som utförs av pollinerande insekter eller andra djur), skydd mot naturkatastrofer som översvämningar och jordskred, vattenrening via t.ex. våtmarker eller musslor, skadedjursbekämpning (som utförs av naturliga fiender, kan vara både insekter, svampar, bakterier och virus), grönytor för rekreation, reducering av partikelhalter och växthusgaser samt bildandet av bördig jord.*

I stort sett all naturmark som inte utsätts för någon större störning som påverkar reningsgraden har en renande effekt på det vatten som infiltreras eller översilar ytan. Vissa marker har dock en större reningsförmåga än andra eller har större betydelse på grund av sitt läge i förhållande till topografi eller föroreningskällan. Vattenrening sker även i våra sjöar och vattendrag, dock är det viktigt att vattnet i första hand renas innan det når dessa miljöer. I urbana miljöer förekommer även höga bullernivåer och höga halter av luftföroreningar och partiklar. Gröna ytor i staden bidrar här med viktiga reglerande ekosystemtjänster genom att dämpa bullernivåer och reducera mängden partiklar, två miljöfaktorer som påverkar människors hälsa och välmående.

Träd kan reglera stadens/tätortens mikroklimat genom att dämpa vind, jämna ut temperaturskillnader och minska evaporation och transpiration (Källa: Naturvårdsverket).

Läckage av kväve och fosfor från jordbruksmarken bidrar till närmare hälften av den övergödning som orsakas av utsläpp från Sverige. Övergödning anses vara jordbrukets allvarligaste negativa miljöeffekt (Källa: Naturvårdsverket).

För gator med kringliggande träd är föroreningshalten ca 70 % lägre än på en gata utan träd (Källa: Naturvårdsverket).

Studier visar att vegetation kan reducera buller med upp till 15 dBA (Källa: Kalansuriya et al., 2009. ”Effect of roadside vegetation on the reduction of traffic noise levels”).

Många grödor i jordbruket, såväl frukt- som bärarter är starkt beroende av ekosystemtjänsten pollinering för att ge skörd. Detta samtidigt som många pollinatörer såsom humlor och bin minskar drastiskt i antal. Globalt har pollinering som tjänst värderats till 153 miljarder euro (Källa: Gallai et al., 2009. ”Economic valuation of the vulnerability of world agriculture confronted with pollinator decline”).

På sida 8 under punkten **Miljöstrategins tredje inriktning** anges i samrådshandlingarna ”ge goda förutsättningar för att kunna skapa, utveckla och stärka ekosystemtjänster”.

På sida 20 står: ”Natur- och vattenmiljömiljöer bidrar med nyttor, s.k. ekosystemtjänster, som människan är direkt beroende av. Att bevara och utveckla dessa tjänster är ibland nödvändigt för människan och krävs för att Håbo kommun ska uppfattas som en attraktiv kommun att bo och vistas i”.

Vi saknar dock i samrådshandlingarna konkreta förslag på hur ekosystemtjänsterna skall utvecklas och stärkas i samrådshandlingarna och vill därför att dessa kompletteras med följande:

1. Detaljplanen för Gröna Dalen innefattande anläggning våtmark godkänns och genomförs med syfte att samla in och rena allt dagvatten från Bålsta tätort.
2. Omställning av allt skogsbruk i kommunen med målsättningen att allt skogsbruk i fortsättningen skall ske med hyggesfria metoder i syfte att minska läckaget av närsalter till Mälaren.
3. Anläggning av trädalléer runt alla större vägar, i synnerhet i Bålsta tätort, med syfte att minska halten föroreningar från vägtrafiken.
4. Anläggning av mindre våtmarker mellan större jordbruksmarker och Mälaren, exempelvis i Övergran och Hägeby, med syfte att minska läckaget av närsalter till Mälaren.
5. Plantering av träd på gräsytor (framförallt i Bålsta) med syfte att dämpa vind, jämna ut temperaturskillnader och minska evaporation och transpiration i närmiljön.
6. Uppmuntring till biodling, framförallt i kommersiell skala, i syfte att förbättra skörden av frukt, bär och baljväxter inom jordbruket.

Infrastruktur, järnvägar och sjöfart

På sida 11 under punkten ”Effekter av en befolkningstillväxt”, ”Människan och ett hållbart samhälle bör utgöra utgångspunkt i samhällsplaneringen och infrastrukturen bör därför premiera gång-cykel och kollektivtrafik”.

En infrastruktur som underlättar för gång- och cykeltrafik är kostnadseffektivare då det bl.a. bidrar till ett bättre hälsotillstånd, mindre driftskostnader samt en minskad belastning för miljön.

Mäljarbanan, med regional tågtrafik samt pendeltågstrafik, har en avgörande betydelse för boende, arbetande och besökare i kommunen.

På sida 29, rubriken Övriga orter. Krägga/Stämsvik.

Mäljarbanan löper mitt emellan tätorterna Stämsvik och Krägga. Åren 1902 – 1967 gick det att ta tåget till och från Krägga järnvägsstation. Befolkningsunderlaget var på denna tid betydligt mindre än idag. Vi anser därför att det är rimligt och angeläget att Krägga/Stämsvik återfår järnvägstrafik, i synnerhet som området är utpekad som utvecklingsområde och har ypperliga förutsättningar för järnvägstrafik. Järnvägsförbindelserna bedöms vara till nytta för såväl de boende och besökare samt konferensverksamheten vid Krägga herrgård.

Vårt förslag: Bygg två stickspår (ett västgående och ett östgående, gulmarkerade enligt karta 1), vilka förses med varsin plattform (rosa markerade på karta 1). Spärrar och vänthall skulle kunna byggas på markplanet och plattformarna nås m.h.a. trappor och (vid behov) hiss.

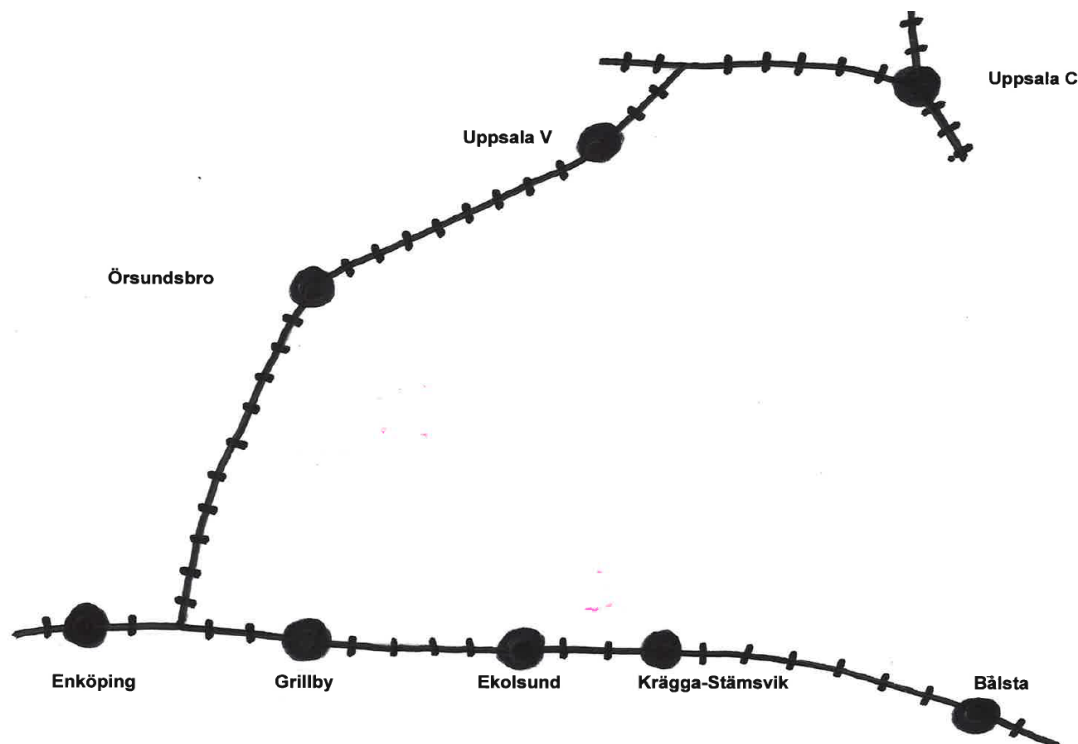
Karta 1. Förslag till placering av ny järnvägsstation i Krägga-Stämsvik



De kollektiva förbindelserna mellan Bålsta och Uppsala är under all kritik, anser vi. En lösning som kunna förbättra såväl restider som turtäthet är att återupprätta järnvägstrafik mellan Enköping och Uppsala. Denna nedlades 1979 men det finns järnvägsreservat inlagda i såväl Enköpings (se karta 3) som Uppsalas (se karta 4) Översiktsplaner.

Vi föreslår en järnvägsförbindelse mellan Bålsta och Uppsala med stopp vid stationerna Krägga-Stämsvik, Ekolsund, Grillby, Enköping, Örsundsbro och Uppsala V.

Karta 2. Förslag till framtida järnvägsförbindelse Bålsta – Enköping - Uppsala



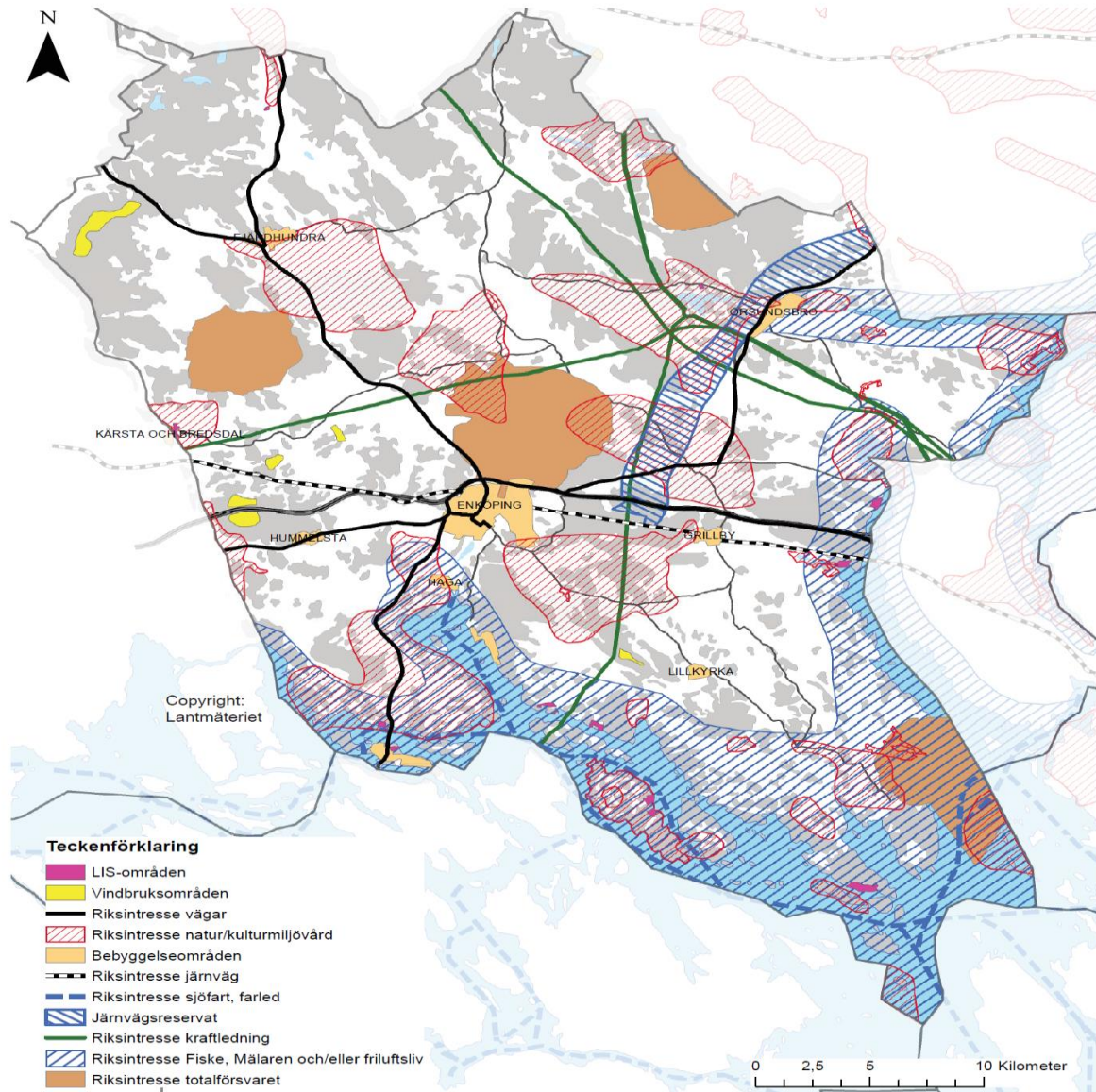
På sida 39 anges under rubriken ”Järnväg”, ”Anläggande av järnväg, alternativt förbättrade vägförbindelser, från Bålsta till Arlanda skulle öka tillgänglighet till Arlanda för kommun såväl som regionen”.

Såväl Håbos kommunfullmäktige som Sveriges regering har som målsättning att Sverige skall vara fossilfritt till 2050. En satsning på Arlanda och fortsatt flygtrafik med flygplan som bygger på principen ”tyngre än luft” och drivs av jetmotorer av typ Jet A1 är att gå helt fel väg, en återvändsgränd. Jet A1 liknar vanlig dieselolja till sina egenskaper, men har bl.a. betydligt lägre slutkokpunkt, smalare kokpunktsintervall, lägre viskositet, högre kemisk stabilitet, mycket bättre köldtålighet (jetbränsle skall tåla minst -40°C och helst -50°C .), mycket högre svavelhalt m.m. Flygbränslet kommer idag till mer än 99,9 % från fossila källor. 6 % av råoljan, som bearbetas av raffinaderier, blir flygbränsle. Förbränningen av flygbränslet ger i sin tur koldioxid, som bidrar med 2 % av de globala koldioxidutsläppen. Chartertrafiken med jetplan, som helt saknar nyttoeffekt, borde avvecklas omedelbart. En rimlig avvecklingsplan för reguljärt flyg med jetmotorer är 2030 – 2035 så att alternativa färdmedel med båt, tåg eller aerostater (luftfarkoster som bygger på principen ”lättare än luft”) hinner utvecklas och etableras.

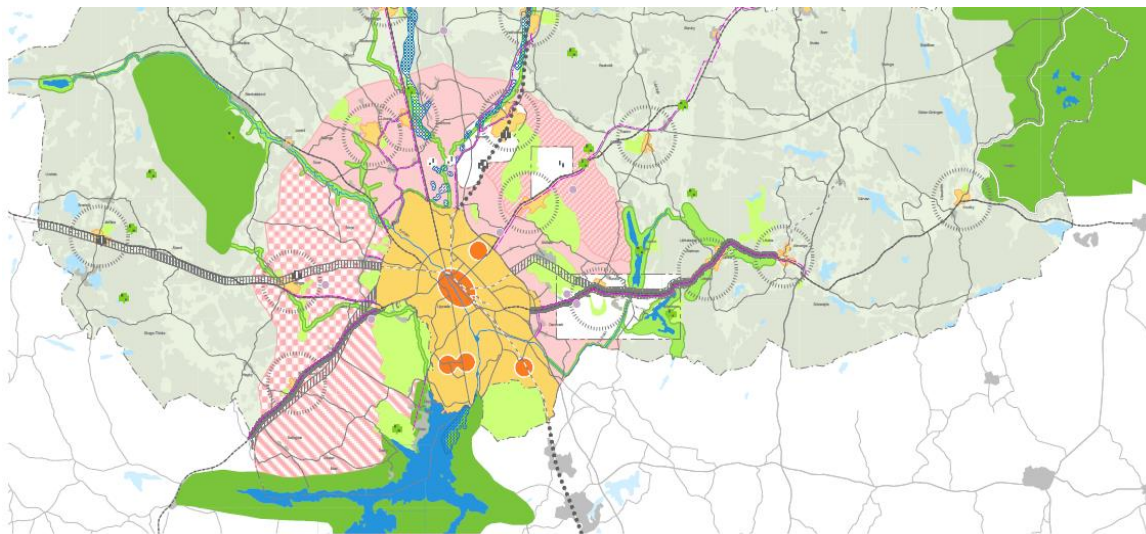
Översiktsplan 2030

Markanvändningskarta

Antagen av kommunfullmäktige 2014-05-13



Karta 4. Detaljritning under avsnittet ”Inriktningen av mark- och vattenanvändningen i Uppsala kommun (ur Översiktsplan för Uppsala kommun KSN-2014-1327)



Ett ämne som förbigås i Översiktsplanen är sjöfart. Med ett undantag. På sida 29 omnämns en föreslagen färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta över Skofjärden.

Den 9/5 2016 meddelade den danska färjeoperatören HH-ferries att deras ROPAX-färjor m/f *Tycho Brahe* och *Aurora af Helsingborg* som trafikerar mellan Helsingør och Helsingborg skall byggas om från dieseldrift till ren batteridrift. I hamnarna har två laddningsstationer, s.k. robothus uppförts. Dessa fungerar ungefär en laddningsstation till en batteridrivna självgående gräsklippare, bara mycket större och med kraftigare ström. Nio meter höga och med en bottenplatta cirka tre gånger tre meter. Under hösten 2016 har förberedelsearbete skett genom att färjorna försetts luckor i skrovet på bägge ändar, som automatiskt öppnas när fartyget kommer till kajen i hamnarna. I laddstationen på kajen finns en robotarm som ansluter strömkablarna och batterierna laddas under hamnupphållet (några minuter), samtidigt som bogporten är öppen. När bogporten stängs kopplas sladdarna automatiskt loss. I hamnupphållet laddas 640 litiumbatterier som skall placeras i fyra 32-fotscontainers mellan

skorstenarna längst upp på fartygen. Hösten 2017 beräknas färjorna vara i drift i sin nya skepnad, vilken innebär 0-utsläpp av föroreningar till såväl vatten som luft.

PÅ STRØM OVER ØRESUND

M/F Tycho Brahe og søsterskibet MS Aurora, der sejler på den højintensive rute Helsingør-Helsingborg, skal ombygges til ren batteridrift. Ombygningen forventes at koste i omegnen af 240 mio. kr. og forventes gennemført til næste år.

640 batterier a 6,5 kWh installeres i fire stk. 32-fods-containere på toppen af skibet sammen med to dækshuse, som skal indeholde transformere, convertere og køleanlæg til batterierne.



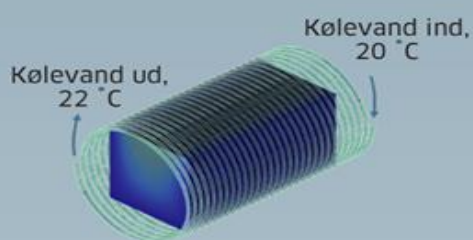
Skibets fire nuværende dieselmotorer forbliver om bord på skibet - men skal efter ombygningen til eldrift kun fungere som backup.

SÅDAN SLUTTES STRØMMEN

1. En dør i skibssiden åbner sig, når skibet nærmer sig færgelejet.
2. En laserstyret robotarm rækker ud og griber efter elkablet.
3. Når skibet er fortojet, starter ladning af skibets batterier.



Et lithium-batteri på 100 volt og 6,5 kWh. Tilkoblingen af + og - er på de to inderste koblinger, og de to yderste koblinger er til vandkølingen.



Hvert batteri består af 24 celler, der er indkapslet i et vandbaseret kølekredsløb. Fra en ekstern køleenhed, pumpes vand ved 20 °C ind i en spiral omkring battericellen. Systemet, kaldet CellCool, sikrer høj ydeevne og levetid og forhindrer overophedning af skibets batterier.

M/F TYCHO BRAHE



Rute	Helsingør-Helsingborg
Type	RoPax
Byggeår	1991
Bruttotonnage (BT)	11.148
Længde	111 m
Bredde	28,2 m
Dybgang	5,7 m
Batterikapacitet	4.160 kWh

Kilde: Scandlines · Grafik: Lasse G. Jensen

Vi anser att det upplägg som färjerederiet HH-lines valt är fullt tillämpligt för en kommande färjeförbindelse mellan Skokloster och Knivsta vare sig trafiken bedrivs med nybyggda eller begagnade färjor.

Mälaren är dricksvattentäckt för 3 miljoner människor. Ur transportkapacitetssynpunkt överträffar sjötransporter vida landtransporter eftersom ett lastfartyg av Södertälje Kanal max-dimensioner (längd = 124 meter, bredd = 18 meter och djupgående = 6,5 meter) kan ta lika mycket last som 100 st. långtradare med släp. Nackdelen med sjöfart är sämre flexibilitet. Eftersom det inte är möjligt att nå alla resmål med fartyg så kommer lastbilar även i framtiden behövas för kortare transporter.

För att sätta press på sjöfartsnäringen att gå över till transportlösningar som ger 0-utsläpp i såväl luft som vatten, anser vi, skall att ett generellt förbud mot maskindrivna fartyg som drivs av fossila bränslen såsom dieselolja införas i Mälaren och som träder i kraft fr.o.m. 2030.

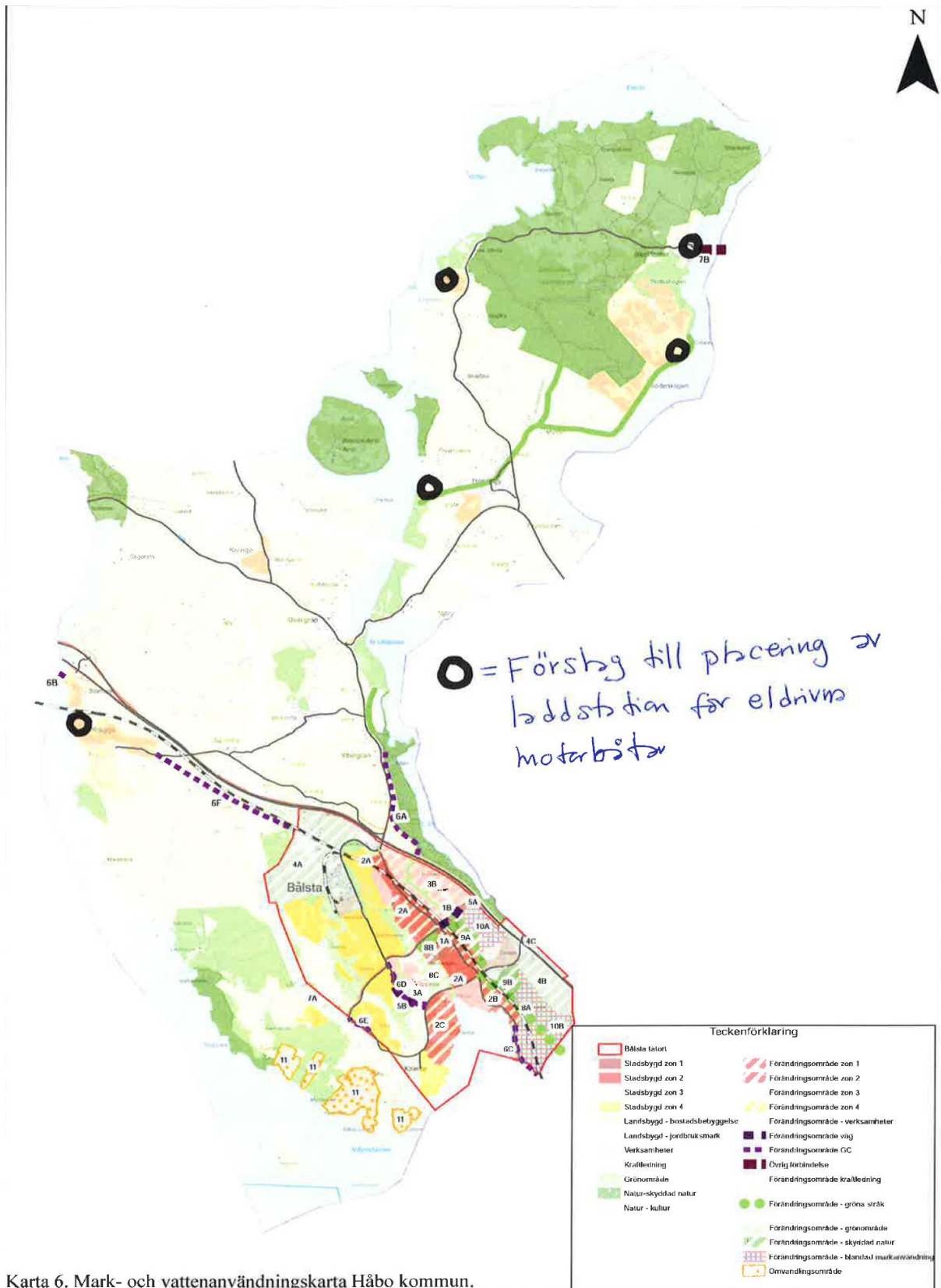
Förutsatt att sjöfartsnäringen tar till sig de erfarenheter som HH-lines tillfört så anser vi att det borde finnas en hamn i Håbo, lämpligen kombinerad med en logistikanläggning, för transporter med lastbil motsvarande den som finns planerad i Björnbrö industriområde.

Längre transporter, anser vi, skall bedrivas per järnväg eller båt medan de kortare kan bedrivas med lastbil.

De drifterfarenheter som HH-lines tillför, anser vi, skall även omfatta fritidsbåtar. Utsläppen i luft och vatten från den sammanlagda flottan av fritidsbåtar, bedömer vi, är fullt jämförbar med den som kommer från den kommersiella sjöfarten.

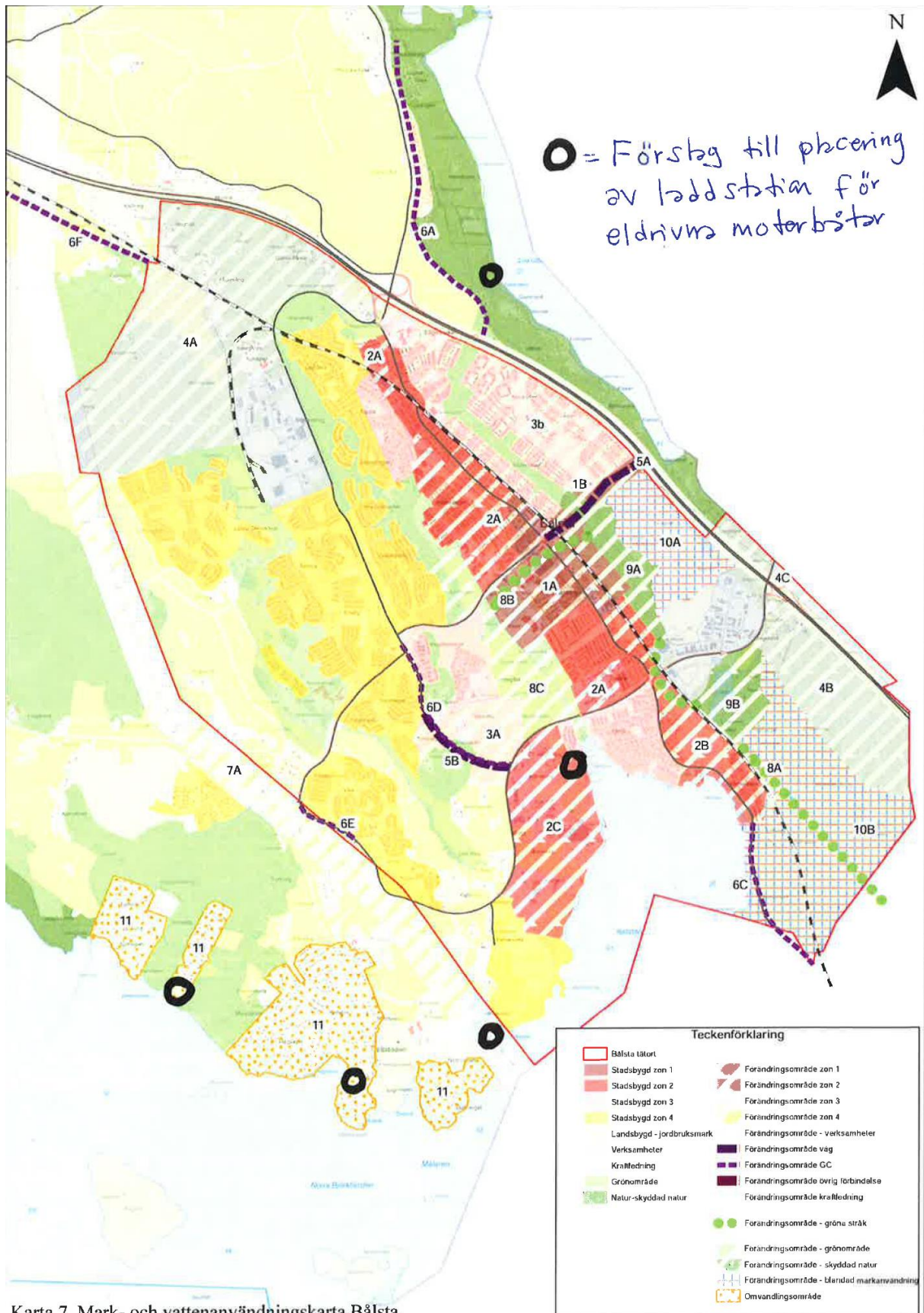
Utmaningen att konvertera två-taktsmotorer eller dieselmotorer i såväl utombordare som inombordare är förmodligen inte märkvärdigare än den som HH-lines antagit. En förutsättning för övergång till eldrivna fritidsbåtsmotorer är att det inrättas laddstationer, lämpligen vid bryggplatser och marinor. Vi föreslår att 10 st. laddningsstationer inrättas enligt karta 5 – 6. Laddstationerna anläggs och drivs av lokala båtklubbar eller privata aktörer.

Karta 5. Förslag till placering av publika laddstationer för eldrivna fritidsbåtar på Skohalvön och i Krägga.



Karta 6. Mark- och vattenanvändningskarta Häbo kommun.

Karta 6. Förslag till placering av publika laddstationer för eldrivna fritidsbåtar i Bålstaområdet.

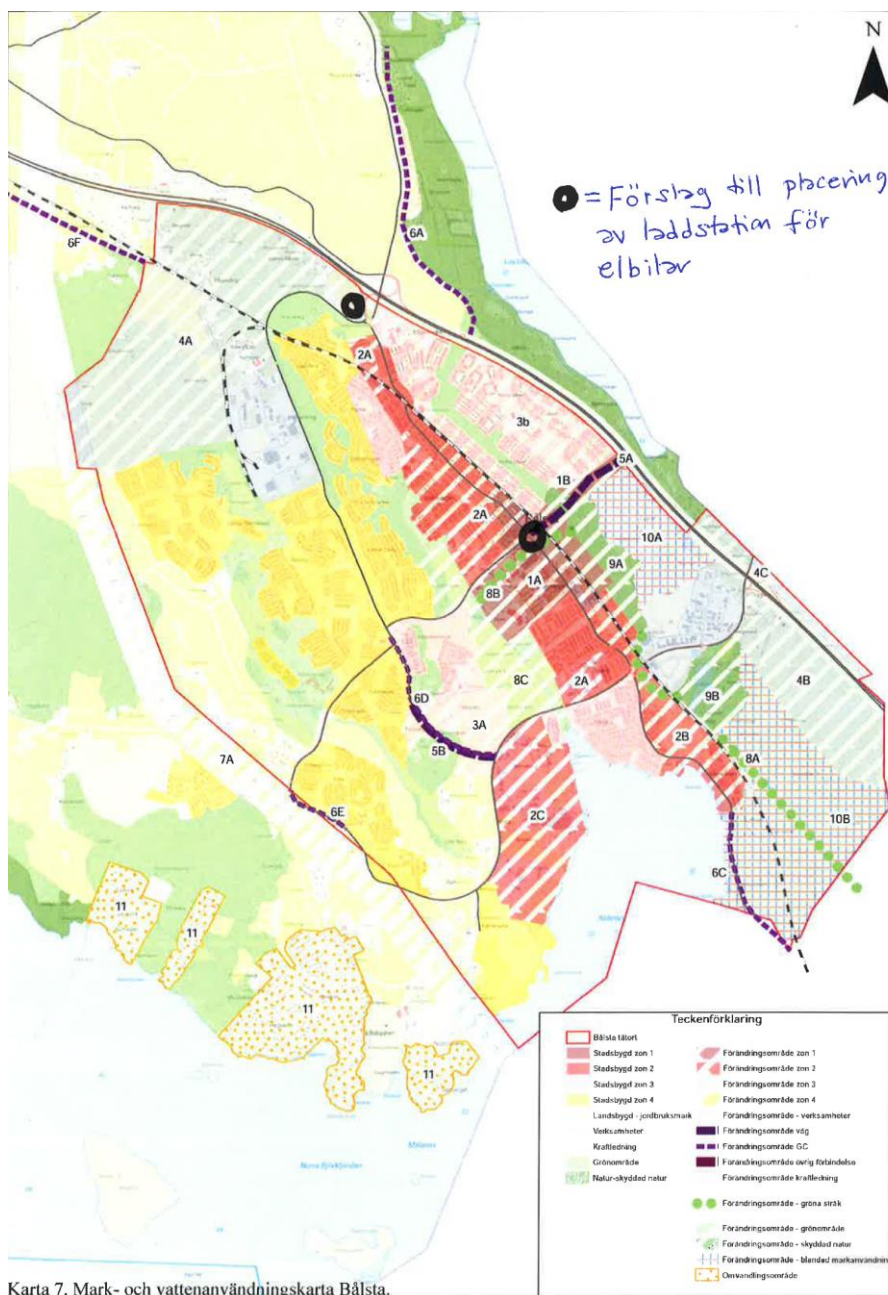


Karta 7. Mark- och vattenanvändningskarta Bålsta.

Laddstationer för elbilar

Om Håbo kommun skall uppfylla målsättningen att vara en fossilbränslefri kommun till 2050 så måste övergången från bilar (såväl personbilar som olika arbetsfordon och lastbilar) som drivs av fossila bränslen till icke fossila bränslen eller eldrift redan nu. Ur resurssynpunkt är elbilen det bästa alternativet. Överhuvudtaget nämns inte laddstationer för Översiktsplanen. Vi föreslår att en laddstation för elbilar placeras centralt i Bålsta och en laddstation för elbilar i närheten av E18, lämpligen invid den befintliga Shellmacken. Se karta 7. Om färjeförbindelsen mellan Skokloster och Knivsta blir verklighet så föreslår vi även att en laddstation för elbilar placeras i Skokloster, lämpligen i närheten av färjeläget i Skokloster.

Karta 7. Förslag till laddstationer för elbilar.



Karta 7. Mark- och vattenanvändningskarta Bålsta.

Gång-cykelvägar

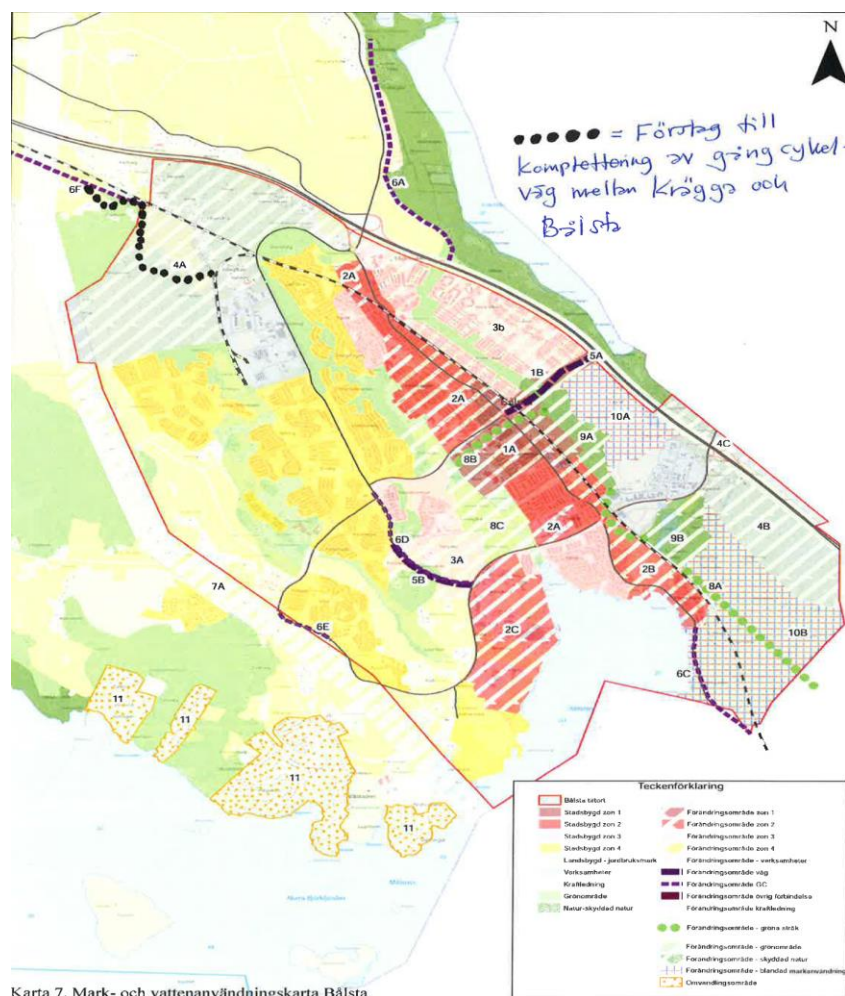
På sida 11 under punkten ”Effekter av en befolkningstillväxt” står följande:

”Människan och ett hållbart samhälle bör utgöra utgångspunkt i samhällsplaneringen och infrastrukturen bör därför premiera gång, cykel och kollektivtrafik.....En infrastruktur som underlättar för gång- och cykeltrafik är kostnadseffektivare då det bl.a. bidrar till ett bättre hälsotillstånd, mindre driftskostnader samt en minskad belastning för miljön”.

Vi noterar att det i Översiktsplanen föreslås ”en förbättrad gång- och cykelväg mellan Krägga/Stämsvik och Bålsta bör även tillkomma för att möjliggöra arbets-, fritids- samt turismresor mellan Bålsta och Krägga/Stämsvik samt vidare över Ekolsund till Enköpings kommun” (sida 30 samt karta 7).

Vi tycker att förslaget är bra. Dock är dragningen inte komplett enligt karta 7. Tanken är gång-cykelvägen mellan Krägga och Apallboda följer den gamla banvallen men mellan Apallboda och Bålsta saknas konkret information om dragning av en föreslagna gång-cykelvägen. Detta beror (tror vi) på avsaknad av detaljplanering av Björnbrö industriområde.

Vi föreslår att befintlig grusväg används från Apallboda till Nyhagen och att gång-cykelvägen dras runt kvarter 3 (Logistik Bålsta) och ansluts till Bålsta tätort via Västerskogs industriområde.



Angående punkt 4.7 Teknisk försörjning

På sida 58 anges ”Lokalproducerad förnyelsebar energi ska uppmuntras och nya bostadshus ska i första hand förses med vattenburna uppvärmningssystem”.

På sida 60 redovisas Håbo kommuns aspekter angående vindkraft.

Vi håller dock inte med om påståendet att etablering av stora vindkraftverk (över 100 meter) är olämpligt med hänvisning till att ”landskapskaraktären är mycket känslig för vindkraftsetablering”.

Detta är dåligt argument. I t.ex. Skåne, Halland och Danmark är vindkraftverk, såväl små som stora en lika naturlig del av landskapet som dess föregångare, väderkvarnar, var för några hundra år sedan. Vi är omgivna av kraftledningar och mobilmaster i det moderna landskapet. När människor väl vant sig vid att de (vindkraftverken) finns och blir medvetna om att dessa gör samhällsnytta genom producera el till hushåll, bil, belysning och annat, så borde dessa endast i enstaka fall skapa negativa reaktioner. Avståndet till bostäder och fritidshus i tätbebyggda områden, till vägar och järnvägar, säkerhetsavstånd till kraftledningar samt områden av riksintresse för t.ex. naturvård och friluftsliv borde vara de kriterier som styr om etablering får ske eller ej oavsett storlek och antal enheter.

Enligt en av Översiktsplanens referenser (Landskapsanalys. Underlag för planering av vindkraft i Håbo, Enköping och Knivsta kommun i Uppsala län) görs följande bedömningar:

”**Vindkraft i storskaligt odlingslandskap.** I ett storskaligt odlingslandskap är den visuella tåligheten för vindkraft generellt hög. Landskapets skala och komplexitet i kombination med moderna inslag som infrastruktur och industriella jordbruksanläggningar gör att vindkraften kan passa in. Landskapskaraktären storskaligt odlingslandskap bedöms med sina platsspecifika förutsättningar vara känslig för vindkraftsetableringar. Det betyder dock inte att det är omöjligt att inrymma vindkraftverk. Det kan finnas möjligheter att rymma någon av de tre storleksklasserna. Dessa bör orienteras efter landskapets nordväst-sydostliga riktningar ioch hänsyn måste även tas till kringliggande landskapskaraktärer. Landskapsrummen bedöms inte vara tåliga för vindkraftsparker, möjligen kan en grupp eller rad om maximalt tre vindkraftverk rymmas”.

För att en vindkraftsetablering skall vara lönsam i ett jordbrukslandskap i Uppland så bedöms medelstora-stora vindkraftverk vara den enda realistiska lösningen. Enligt den landsomfattande vindhastighetskarteringen utförd 2007 m.h.a. MIUU-modellen så ligger årsmedelvinden (m/s) i Håbo kommun på höjden 49 meter ovan nollplansförskjutningen på 4,8 – 5,9 m/s. Motsvarande resultat för höjden 72 m ligger på 5,5 – 6,5 m/s och för höjden 103 meter på 6,3 – 7,3 m/s. För att få ett vindkraftverk att börja snurra krävs en startvind på minst 3 m/s.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

Vi anser inte att det finns något behov att utpeka områden i Håbo kommun i enlighet med LIS p.g.a. kommunen ligger i hjärtat av en landets största tillväxtregioner, Mälardalen. Ta bort detta avsnitt.

Verksamheter

Sida 79. Verksamheter. 4A. Logistik Bålsta.

Vår utgångspunkt är att grönområdet som löper mellan Krägga och Bålsta skall bevaras som grönområde även i fortsättningen. Vi ser det dock som angeläget att varutransporter, i synnerhet långväga transporter, överföra gods från lastbil till järnväg i syfte att skapa en hållbarare transportapparat än idag. Björnbrö industriområdet bedömer vi vara den enda rimliga placeringen av

en logistikanläggning som kan hantera in- och/eller utkommande gods per järnväg. Ett villkor för acceptans från vår sida är att hanteringen sker med järnväg som en del av transportapparaten. I annat fall så borde logistikanläggningen placeras i Dragets industriområde eller i Dragelund. I samband med samrådet angående detaljplan för Kvarter 3 (Logistik Bålsta) framkom det att det finns en mindre förekomst av det i EU:s Art- & Habitatdirektiv och Artskyddsförordningen skyddade groddjuret Större vattensalamander i området. Skall denna lilla population ha möjlighet att överleva och på sikt spridas så behöver dess närmiljö inte exploateras alltför mycket. Populationen behöver dock ett bättre lekvatten än vad som erbjuds idag. Den framtagna detaljplanen innehöll två mottagningsdammar för dagvatten. Om dessa dammar utformas på rätt sätt så skulle den planerade anläggningen bli en räddning för groddjuret. Vi bedömer därför att Kvarter 2 och 3 (enligt Detaljplaneprogrammet för Björnbrö men anser att övriga planerade verksamheter söder och väster om Kvarter 3 utgår med syfte att skapa en möjlig spridningskorridor västerut för den större vattensalamandern.

Förändringsområden

Bålstaåsen

På sida 74 – 75 beskrivs punkt 5.2.1. Stadsbygd och punkt 1A (Centrala Bålsta) – 1B (Bålstaåsen). Enligt figur 24 är en del av naturen på Bålstaåsen tagen i anspråk för bostadsbebyggelse. Vi motsätter oss bestämt att de delar av Bålstaåsen som idag inte är ianspråktagna för bostadsbebyggelse eftersom Bålstaåsen är ett viktigt rekreativområde för människor bosatta i Bålstas centrala delar. Ta bort denna punkt från Översiktsplanen.

Nya Kalmarsand

På sida 84 beskrivs punkt 5.2.5. Förändringsområde blandad användning. 10B. Nya Kalmarsand. Vi motsätter oss bestämt att detta grönområde tas i bruk för bostadsbebyggelse. Området saknar kollektivtrafikförsörjning. Vi håller inte med om påståendet att området ”ligger relativt centralt”. Vi anser att området skall bevaras som grönområde och inte exploateras. Ta bort denna punkt från Översiktsplanen.

Natur

På sida 20, punkt 3.16. och rubriken ”Tillvarata naturen”.

”Kommunens natur- och vattenmiljöer utgör en stor resurs och ska tillvaratas och utvecklas på bästa möjliga sätt både utifrån sociala och ekologiska perspektiv. Det innebär att värdefulla områden ska synliggöras och tillgängliggöras så att områdenas rekreativa värden uppmärksammas och att kommuninnevånare samt besökare ges möjlighet att besöka dem”.

Angående Grönplan

Det är bra att det finns tydliga kartor över utpekade naturvärden såsom naturreservat, Natura 2000-områden inventerade och klassade naturområden mm. Men kartorna bör ha en starkare förankring och stöd i relevanta textavsnitt så att det går att tolka kartorna. För de områden som bygger på kommunens naturvårdsplan borde den kort i sig beskrivas men det är viktigare hur kommunen förhåller sig till de olika klassningarna – principer för vad som kan tillåtas eller förbjudas för att konkret skydda och förvalta dessa områden. Vad menas med de olika begreppen mer än vad som nu står i fråga om hantering vid lov och planläggning? T.ex. borde det beskrivas hur detta ska fångas upp i behovsbedömningen i anslutning vid ändring av och nya detaljplaner. Värdet av olika klassningar i utredningar om förhandsbesked för bygglov är ett annat område som behöver förtydligas.

Förklara gärna vad som menas med biotopskydd? Till exempel borde här i ett särskilt avsnitt beskrivas de biotoper som har generellt skydd enligt Miljöbalkens 7 kap.

Ett bra verktyg för en strategisk hantering av gröna värden i planeringen tycker vi är en kommuntäckande Grönstrukturplan eller Grönplan. Vi ser att det nu finns tankar om en Grönstrukturplan och det är bra men behöver utvecklas och tyvärr ser vi inget förslag om hur och när den ska tas fram. En sådan Grönplan skulle med fördel kunna tas fram som ett tillägg till den nya Översiktsplanen.

I väntan på att en Grönplan tas fram borde Bålsta tätort och utvecklingsorterna prioriteras och hanteras strategiskt med värdering av natur- och rekreationsvärden, sociotopkartering som en förutsättning att släppa fram ytterligare exploateringar och förtätningar av bebyggelsekartering. Här skulle ekosystemtjänstansatsen kunna vara en viktig komponent i värdering och balansering av nuvarande och förväntade exploaterings- och förändringsprojekt.

På styrelsens uppdrag.

Håkan Nihlman

Ordförande Håbo Naturskyddsförening