



**HÅBO**  
KOMMUN

**NORMALT PLANFÖRFARANDE**

**PBL 2010:900**

**DPL 417**

**GRANSKNINGSHANDLING**

**Detaljplan för Bålsta torg  
Ettapp 1, Bålsta C  
Håbo kommun, Uppsala län**

**PLANBESKRIVNING**



*Figur 1, Illustration över möjlig bebyggelse vid torget och längs Stockholmsvägen. Från höghusets 17 våningar, till stadsradhusens 2½ plan.*

## Detaljplaneprocessen

Planprocessen inleds med ett initiativ från kommunen, privatperson eller exploatör, men det är Kommunstyrelsen som beslutar om uppdrag att ta fram en ny detaljplan. Efter ett positivt beslut kan arbetet med att ta fram ett förslag till detaljplan påbörjas. När förslaget anses vara färdigt kan planen gå ut på samråd. Samrådet hölls vid årsskiftet 2015/2016 till och med 22 februari. Under tiden för samrådet gavs sakägare, myndigheter och allmänhet möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. De synpunkter som kommit in skriftligen (via brev eller e-post) har sammanställts och besvaras av kommunen i samrådsredogörelsen.

Förslaget var därefter utställt för granskning under maj-juni 2019. Inkomna synpunkter under granskningen har sammanställts i ett så kallat granskningsutlåtande. Då det funnits ett behov av flertalet ändringar efter granskningen väljer kommunen att låta granska planförslaget på nytt. De synpunkter som, skriftligen, kommer in under den nya granskningen sammanställs och besvaras av kommunen i ett ytterligare utlåtande. Utifrån utlåtandet kan mindre ändringar göras i planen innan den lämnas över till kommunfullmäktige för antagande.

Efter att planen antagits löper en tre veckors prøvotid då planen kan överklagas. Om ingen överklagan kommit in, vinner planen laga kraft. Vid överklagande prövas planen av Mark- och miljödomstolen.



## Beslut om planläggning

Beslut om planuppdrag togs i kommunstyrelsen 2012-11-26. Detaljplanen handläggs därför enligt nya plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess lydelse från 2012-07-01.

## Tidplan

Samråd	1:a kvartalet 2016	Granskning	2:a kvartalet 2019
Ny granskning	4:e kvartalet 2019	Antagande	1:a kvartalet 2020

## Planhandlingar

Plankarta med bestämmelser	Planbeskrivning med illustrationer
Fastighetsförteckning	Grundkarta
Behovsbedömning	Samrådsredogörelse
Granskningsutlåtande	

## Medverkande

Planhandlingarna har upprättats av plan- och exploateringsavdelningen i samarbete med övriga förvaltningar, avdelningar och enheter inom Håbo kommun. Konsultstöd för planhandlingarna har inhämtats från EttElva arkitekter, Funkia landskapsarkitekter och Torkel Öste fastighetskonsult. För skisser och illustrationer på kvartersnivå har EttElva arkitekter, Tengbom och Bjerking bidragit.

Konsultstöd har även anlitats för specialistkunskap rörande riskanalys (WSP), buller och trafik (ÅF-infrastructure), dagvatten (Norconsult), geoteknik (Reinertsen och Tyréns) samt för föroreningar (ÅF-infrastructure och DGE mark och miljö).

*Om inget annat anges, är kommunen rättighetsägare till illustrationer, kartor, bilder och fotografier.*

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. PLANBESKRIVNING</b>	<b>4</b>
1.1 <i>Bakgrund</i> .....	4
1.2 <i>Planens syfte och huvuddrag</i> .....	5
1.3 <i>Genomförandetid</i> .....	5
1.4 <i>Tidigare ställningstagande</i> .....	5
1.4.1 Kommunens vision – Vårt Håbo 2030	5
1.4.2 Översiktsplan/Fördjupad översiktsplan	6
1.4.3 Ny översiktsplan 2030(2050)	6
1.4.4 Bostadsförsörjningsprogram	6
1.4.5 Miljöstrategi	7
1.4.6 Planprogram samt idé- och gestaltungsprogram	7
1.4.7 Gällande detaljplaner	8
1.4.8 Kommunala beslut i övrigt	9
<b>2. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PLANFÖRSLAG</b>	<b>10</b>
2.1 <i>Plandata</i> .....	10
2.1.1 Riksintressen	11
2.1.2 Strandskydd	11
2.1.3 Fornlämningar	11
2.1.4 Behovsbedömning och förenlighet med 3-5 kap MB	11
2.2 <i>Natur</i> .....	11
2.2.1 Mark och vegetation	11
2.2.2 Naturvärden	12
2.2.3 Geotekniska förhållande	13
2.2.4 Risk för skred/höga vattenstånd	14
2.2.5 Grund- och ytvatten (recipient)	15
2.3 <i>Bebyggelse</i> .....	16
2.3.1 Bostäder	17
2.3.2 Offentlig och kommersiell service och arbetsplatser i övrigt	18
2.3.3 Placering och utformning	18
2.3.4 Stadsbild/landskapsbild	22
2.3.5 Angränsande bebyggelse	22
2.3.6 Tillgänglighet	23
2.3.7 Ljus- och skuggförhållanden	25
2.4 <i>Det offentliga rummet</i> .....	26
2.4.1 Gatustruktur	26
2.4.2 Gatumiljö	27
2.4.3 Mötesplatser	29
2.4.4 Friytor- lek och rekreation	31
2.5 <i>Trafik</i> .....	32
2.5.1 Trafikflöden och prognos	32
2.5.2 Kollektivtrafik	33
2.5.3 Parkering	34
2.5.4 Angöring	37

2.6	<i>Tekniska frågor</i> .....	38
2.6.1	Vatten- och avlopp	38
2.6.2	Dagvatten	38
2.6.3	Markavvattning	39
2.6.4	El-, tele- och datanät	39
2.6.5	Värme- och elenergi	39
2.6.6	Avfallshantering	40
2.7	<i>Störningar, hälsa och säkerhet</i> .....	40
2.7.1	Radon	40
2.7.2	Förorenad mark	40
2.7.3	Buller och vibrationer	41
2.7.4	Luftkvalitet	45
2.7.5	Farligt gods och Mälarbanan	46
2.7.6	Verksamheter	47
2.7.7	Barn-, och trygghetsperspektiv	47
<b>3.</b>	<b>GENOMFÖRANDE</b>	<b>49</b>
3.1	<i>Organisatoriska åtgärder</i> .....	49
3.1.1	Planförfarande	49
3.1.2	Tidsplan	49
3.1.3	Genomförandetid	49
3.1.4	Huvudmannaskap	49
3.1.5	Ansvarsfördelning	50
3.1.6	Avtal	50
3.1.7	Tillstånd, dispenser och samordning med andra myndigheter.	51
3.2	<i>Fastighetsrättsliga frågor</i> .....	52
3.2.1	Fastighetsbildning	52
3.2.2	Blivande gemensamhetsanläggningar	53
3.2.3	Blivande ledningsrätt	54
3.2.4	Rättigheter	54
3.2.5	Befintliga ledningar inom planområdet	56
3.2.6	Markägoförhållanden	57
3.3	<i>Ekonomiska frågor</i> .....	58
3.3.3	Kostnader för fastighetsbildning	58
3.3.4	Anslutningsavgifter	58
3.3.5	Bygglovsavgifter	58
3.3.6	Kostnader för utbyggnad av allmänna platser och allmänna anläggningar	58
<b>4.</b>	<b>KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAG</b>	<b>59</b>
4.5	<i>Avslutande reflektioner</i> .....	59

# 1. PLANBESKRIVNING

En planbeskrivning ska redovisa planens syfte, dess innebörd och förutsättningar, hur planen ska genomföras samt konsekvenserna av genomförandet. Planbeskrivningen ska endast vara vägledande och är, till skillnad från Plankartan, inte juridiskt bindande.

Planbeskrivningen är uppdelad i fyra delar:

- En inledningsdel som beskriver planens syfte, innehåll och sammanfattning av planbeskrivningen.
- Platsens förutsättningar och planförslag. Innehåller en nulägesbeskrivning och planens innehåll samt förtydligande av de planbestämmelser som finns med på plankartan.
- Genomförande. Beskriver de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av planen.
- Konsekvenser av planens genomförande. Beskriver konsekvenser av ett genomförande av planen och redovisar utfallet av behovsbedömningen.

## 1.1 Bakgrund

Planprogram framtaget 2012 och idé- och gestaltningsprogram 2014 för Bålsta C har legat till grund för detaljplanarbetet.

Som första steg i arbetet hölls en markanvisningstävling för området under 2014. Håbo kommun beslutade i samband med detta att pröva en högre exploatering än vad som beskrivs i programhandlingarna. Antalet bostäder fördubblades, flera kvarter fick en ökad våningshöjd och ett nytt högre hus tillkom. Under samrådet framfördes en del synpunkter på den högre bebyggelsen. Av olika anledningar drog planprocessen ut på tiden med behov av utredningar och omtag för resecentrumet och bussangöring. Omtag ledde till omtag, men under oktober 2018 togs en ny inriktning för detaljplanarbetet.

Bebyggelsehöjderna tänks nu åter i nivå med tidigare från idé- och gestaltningsprogrammet. Det höga huset finns kvar, men i övrigt ska det vara en variation mellan 2½ och 5 våningar, i skilda upplåtelseformer. Resecentrum tas inte längre med i detaljplanen, utan bedöms ha stöd i gällande detaljplan. Även det nya torget, som ger namn åt denna detaljplan, bedöms kunna anläggas enligt gällande plan, men ingår för att framöver säkra platsen som allmänt torg. Planområdet har därmed justerats, och avgränsas i norr mot det nya resecentrumet. I söder har den återstående delen av idé- och gestaltningsprogrammets etapp 2 införlivats i denna etapp. Planområdet sträcker sig därmed i söder till och med Brittsättersvägen. Avgränsningen beskrivs närmre och illustreras under punkt 3.1 Plandata.

## 1.2 Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen för Bålsta torg, utgör den första etappen för Bålsta centrum. Med etappen önskar Håbo kommun skapa förutsättningar för en utveckling av Bålsta med ett attraktivt och levande centrum. Planens syfte är att ge möjlighet för en levande, tät och blandad småstad. Där bostäder (av varierande upplåtelseform), butiker, serveringar, förskoleverksamhet, kontor, trafikområden och offentliga miljöer samt parkering (för både bil och cykel) samsas. Trots läget invid huvudgata och järnväg står människan i fokus, inte trafiken. Den täta strukturen med blandande funktioner skapar förutsättning för en levande och trygg stadsdel såväl dag- som kvällstid.

De skilda kvarteren ska variera i form, höjd och typ. Från höghuset vid stationen, via flerbostadshus i upp till fem våningar, till stadsradhus i två till tre våningar. Därutöver ska det även finnas variation inom kvarteren. En variation av material och färg i fasaderna samt förskjutningar både i höjd och emot gata. Det ska enkelt gå att identifiera byggnaderna från varandra och på så sätt ge en läsbarhet, karaktär och bra orienteringsmöjligheter. Det ska vara enkelt att beskriva ett specifikt hus och specifik trappuppgång; ”*där bor jag*”.

Förutom byggnaderna är de allmänna ytorna viktiga. Torget, Bålsta torg är tätortens entrépunkt från järnvägen, och ska verka som central mötesplats och del i att länka samman åsen, Gröna dalen och Mälaren. Stockholmsvägen ges en ny gestaltning i form av breda trottoarer med möjlighet till uteservering och utrymme för både cyklister och fotgängare. Som del i den levande miljön eftersträvas lokaler i bottenplan mot torget och Stockholmsvägen.

Sammantaget bedöms planen ge möjlighet för uppförande av omkring 500 till 600 bostäder i olika storlekar och upplåtelseformer.

## 1.3 Genomförandetid

Genomförandetiden är **10 år** från och med den dag detaljplanen vinner laga kraft. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla till dess den ändras eller upphävs.

## 1.4 Tidigare ställningstagande

En detaljplan måste förhålla sig till andra planer, policys och ställningstagande. En del planer visar en övergripande riktning såsom visionen och översiktsplanen medan andra riktar in sig på specifika områden såsom bostadsförsörjningsprogram. Gällande detaljplaner spelar också in, i de fall sådana finns.

### 1.4.1 Kommunens vision – Vårt Håbo 2030

Håbo kommun antog våren 2014 en ny vision. Visionen ska vara vägledande för den kommunala verksamheten gällande planering, produktion och bostadsutveckling. Visionens ambition är att det år 2030 ska bo 25 000 invånare i Håbo kommun. Visionen består utav fyra olika delar:

Håbo kommun ska vara en *aktiv part av mälardalsregionen*. Regionen växer och vi ska växa med den som en attraktiv plats i Mälardalen, en av Sveriges viktigaste regioner. Utbud, varor, tjänster, arbetsplatser, kultur och kompetens tillgängliggörs för kommunens invånare samtidigt som det som Håbo kommun erbjuder tillgängliggörs för regionen.

Håbo kommun ska vara en *Mälarkommun nära naturen*. Tillgängligheten till vatten och naturliv är en viktig del i Håbo kommuns identitet och ett stort ansvar. Kommunen ska tillhandahålla både Mälar- och naturnära boendemiljöer utan att äventyra natur- och djurliv.

Håbo kommun ska ta vara på huvudorten och *Bålsta ska vara en levande småstad* där många vill vistas och trivs. Bålsta ska vara en sammanhängande ort som är anpassad för alla människor i alla åldrar.

Håbo kommun ska vara en *hållbar kommun* som skapar ett gott liv för alla. Kommunen ska ta ett stort ansvar för att kommande generationer ska ha samma, eller bättre, möjligheter att förvalta och utveckla kommunens verksamheter. Tillväxten ska vara ekonomisk och ekologisk hållbar, vår planering ska gå mot att minska behovet av biltrafik och kommunen ska skapa en sammanhållen bebyggelse som inte tar nya naturområden i anspråk.

#### **1.4.2 Översiktsplan/Fördjupad översiktsplan**

Detaljplanen stämmer överens med översiktsplan och fördjupad översiktsplan för Bålsta tätort. Enligt översiktsplanen, antagen 2006, behöver Bålsta centrum göras mer innehållsrikt med en blandning av funktioner såsom bostäder, handel och parker. Därtill anges att ett nytt resecentrum behöver upprättas så att byten mellan olika trafikslag kan effektiviseras och göras tryggare.

Utgångspunkten för planarbetet är de mål som tagits fram i den fördjupade översiktsplanen för Bålsta tätort, antagen i juni 2010. I den fördjupade översiktsplanen anges Bålsta centrum som förtättningsområde med ny bostadsbebyggelse. ”Den nya bebyggelsen ska främst tillkomma i centrumnära läge” då den hållbara staden är tät. Syftet är att skapa en levande stad med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser och därmed en tryggare miljö som lever dygnet runt. Ett viktigt mål är att skapa mötesplatser i form av torg och parker. Enligt den fördjupade översiktsplanen är målet att Bålsta tätort ska växa till 25 000 invånare år 2035.

#### **1.4.3 Ny översiktsplan 2030(2050)**

En ny översiktsplan är under framtagande, och ett samråd hölls vid årsskiftet 2016-2017. Det kom in många synpunkter under samrådet, och planen har därefter arbetats om. Gemensamt för både samrådsförslag och fortsatt arbete är fokus på att utnyttja centrala lägen för lite tätare bebyggelse. Att dra nytta av tågstationen och övrig, redan utbyggd, infrastruktur.

#### **1.4.4 Bostadsförsörjningsprogram**

Håbo kommuns bostadsförsörjningsprogram gäller främst åren 2015-2018, och är därför under revidering. Nuvarande program ger ett antal riktlinjer för kommunens arbete med att producera bostäder.

Här passar utvecklingen av Bålsta centrum väl in i beskrivningen om att ge möjlighet till en stadig produktion av bostäder (150-200 per år). Som helhet ges även förutsättningar för att skapa och förbättra befintliga miljöer för lek och rekreation. Just inom den aktuella etappen är möjligheterna för de senare begränsade, men både torget och parken ska fokusera på, och utgå ifrån, ett barnperspektiv. Genom att förtäta inom Bålsta centrum, ges möjlighet för kommunen att växa utan att ta de viktiga och mer attraktiva grönområdena i anspråk.

#### **1.4.5 Miljöstrategi**

Håbo kommun har sedan år 2015 en miljöstrategi, vilken identifierar utmaningar och krav för att kommunens utveckling ska ske på ett hållbart sätt. Strategin är även kommunens sätt att ta sig an de nationella miljö kvalitetsmålen som fastställts av riskdagen. Inriktningen i Håbo är fokuserad till tre huvudområden:

- Att minska utsläppen från transportsektorn genom att stoppa ökningen av fossila utsläpp och giftiga metaller och då sträva efter att bli en fossilbränslefri kommun till år 2050.
- Att minska den totala energianvändningen genom att stoppa ökningen av ämnen från samhällets produktion till naturen samt minska utsläppen av övergödande ämnen och miljögifter till luft, mark och vatten och därigenom bli en giftfri och resurseffektiv kommun.
- Att sträva efter naturmiljöer med mångfald, genom att skydda, bevara och utveckla naturmiljöer och den biologiska mångfalden och därigenom ge goda förutsättningar för att kunna skapa, utveckla och stärka ekosystemtjänster.

En utveckling av Bålsta centrum, och aktuellt planförslag ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Det centrala läget ger nyinflyttade bra incitament för att välja tåg eller buss framför bilen. Det stora antalet nya boende ger i sin tur ett ökat underlag, och på sikt möjligheter för att förbättra turtäthet och tillgänglighet.

I och med denna större utveckling av tidigare lågexploaterad mark ställs krav på hantering av dagvatten. Där har kommunen tagit ett större grepp, med det parallella planprojektet för stadsparken i Gröna Dalen, och mer specifikt den dagvattenanläggning som ska ingå i parken. På så sätt agerar exploateringen i Bålsta centrum motor för att förbättra kvalitén på dagvattnet från stora delar av Bålsta.

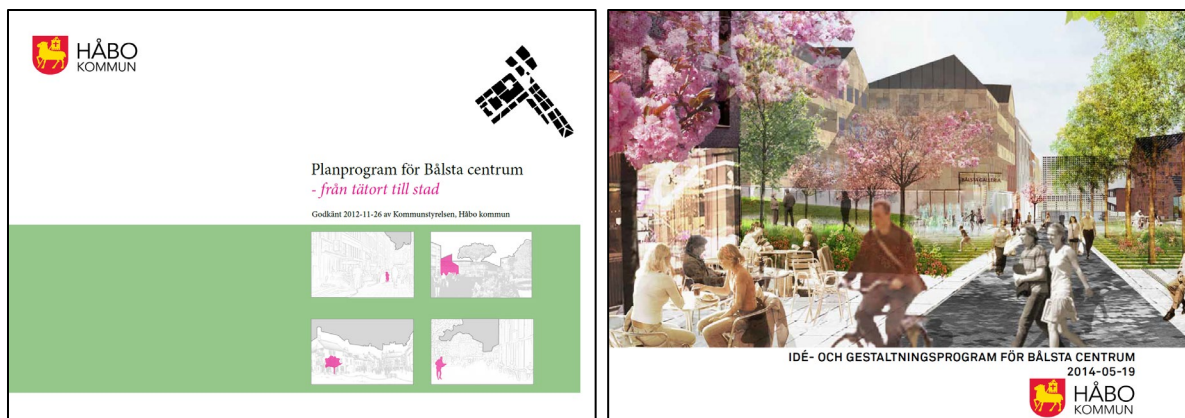
Den biologiska mångfalden har bedömts som begränsad i området idag. Den täta strukturen, och dess läge mellan järnväg och Stockholmsvägen ger även begränsade möjligheter för att ta tillvara på befintliga ekosystemtjänster. Det går dock att skapa nya, som klimatstabiliserande och luftrenande trädalléer längs gatorna, en grön lunga i form av en mindre park. Därutöver kan även tak och fasader användas, för förnyelsebar energiutvinning, eller kläs med grönska.

#### **1.4.6 Planprogram samt idé- och gestaltningsprogram**

Detaljplanen har föregåtts av program med programsamråd. Detaljplaneprogrammet godkändes av Kommunstyrelsen den 26 november 2012. Samtidigt gav Kommunstyrelsen



planavdelningen i uppdrag att upprätta den första detaljplanen för stationsområdet och nya resecentrum.



Under perioden maj 2013 – maj 2014 arbetades ett idé- och gestaltningsprogram fram. Programmet godkändes av kommunstyrelsen 2014-05-19 § 73. Syftet med programmet är att ge stöd åt inblandade parter i gestaltningen av nya Bålsta centrum, att föreslå, tydliggöra och illustrera önskade kvaliteter i den nya bebyggelsen, samt att föreslå utformning av torg, parker, gator och offentliga platser. Idé- och gestaltningsprogrammet ska vara vägledande vid framtagande av de kommande detaljplanernas utformningskrav samt som stöd vid bygglovsprövning.

Efter granskningen av detaljplanen maj-juni 2019, har även ett Kvalitetsprogram tagits fram. För att på ett mer kortfattat och inte lika detaljerat sätt visa på kommunens vision och ambition. Likt tidigare program ska detta användas som underlag för detaljplaneläggning, markanvisning och lovgivning. *Kvalitetsprogrammet har inte beslutats av politisk nämnd utan av centrumprojektets politiska styrgrupp.*



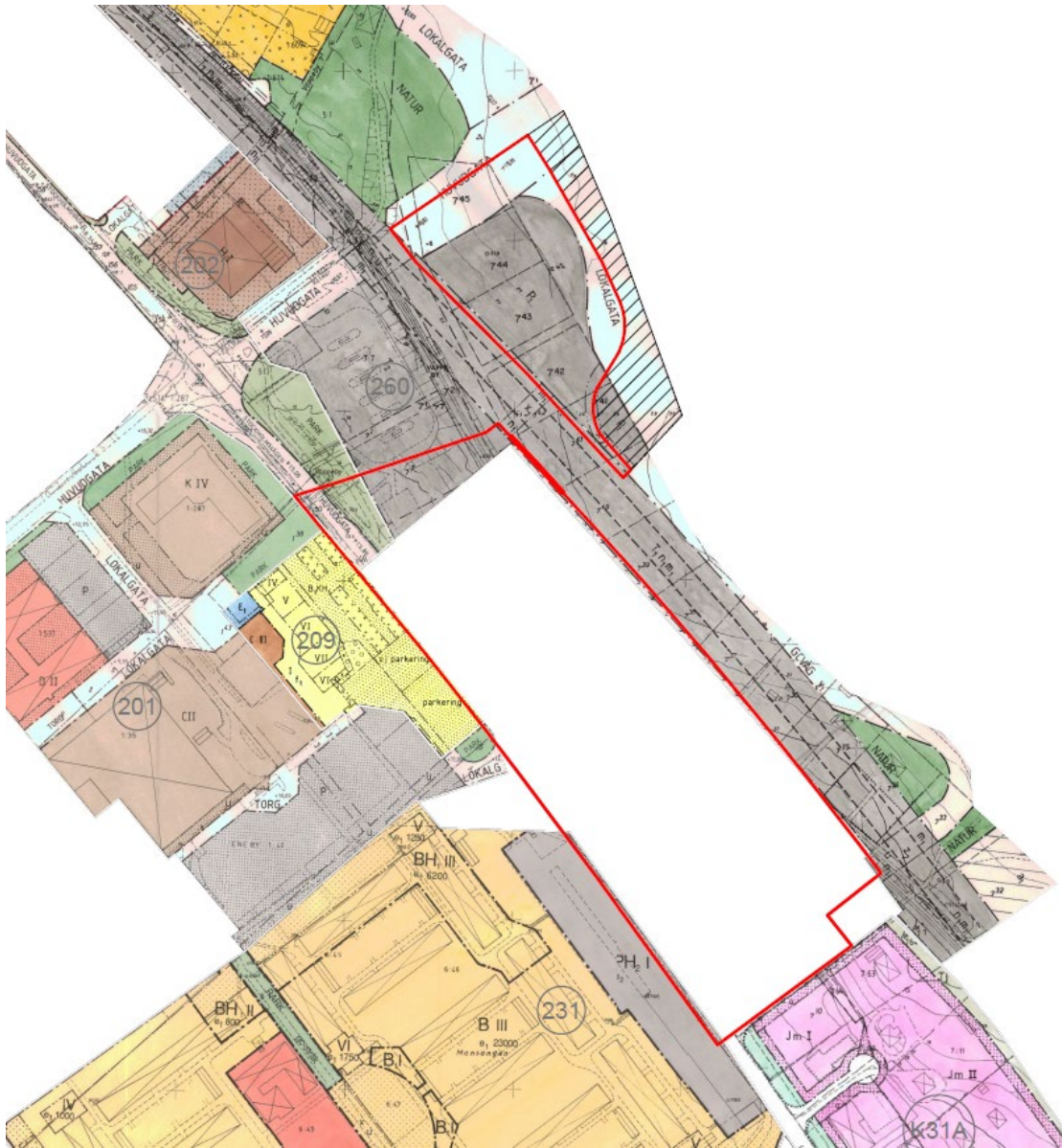
#### 1.4.7 Gällande detaljplaner

Planområdet är till största del inte tidigare planlagt. Del av detaljplan 260 för Mäljarbanans omläggning tangeras söder om järnvägen, men det är främst norr om som samma plan berörs mer. I övrigt tangeras även del a detaljplan 209 för Novilla (prickad bostadsmark) och 231 för Mansängen (prickad parkeringsmark). Omgivande planer berör så väl kontors och centrumanvändning, som för bostäder.

I söder angränsar planområdet till detaljplanen K31a, Kalmar Gata, med huvudsaklig användning för småindustri. Dagens verksamheter i anslutning till planområdet består i handel, servering samt småhusbebyggelse (kvar sedan innan gällande plan togs fram). Området är del i Bålsta centrum projektet (etapp 3) med inriktning, likt aktuell etapp, mot en omvandling till bostäder och planläggning pågår.

Förutom föreslagen ny markanvändning i aktuell plan, föreslås även en mindre del av gällande plan (260) upphävas. Det gäller del av område för lokalgata och parkering. Området

är väl tilltaget, har inte utnyttjats, och förväntas inte komma att utnyttjas. Där en stor anledning är de kraftiga nivåskillnaderna och att del av marken består av berg.



Karta 1, Gällande planer, visandes den reglerade användning runt aktuellt planområde (i rött).  
Grått = trafik, Brunt = kontor/handel, Rosa = småindustri och Grönt = natur/park. Röd linje markerar föreslagen plangräns, svart markering i norr markerar del av gällande plan som föreslås upphävas.

#### 1.4.8 Kommunala beslut i övrigt

Parallellt med planarbetet har ett anläggningsarbete för nytt resecentrum och ny bussterminal påbörjats. Del i anläggningsarbetet har varit att anlägga pendlarparkering, för att ersätta del som tas i anspråk av föreslagna bostadskvarter (5 och 6) inom aktuell detaljplan, men även för att möta en ökad efterfrågan. För att möjliggöra ombyggnad av bussterminal krävs en tillfällig lösning, vilket skett på mark som föreslås för kvarter 5 och 6 i aktuell detaljplan. Ny terminal behöver därmed färdigställas innan nämnda kvarter kan byggas.

## 2. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PLANFÖRSLAG

Planbeskrivningen ska redogöra för de fysiska förutsättningar som står bakom motiven till planens utformning. Förutom naturliga förutsättningar, som markförhållande, handlar det bland annat om hur befintlig bebyggelse, tillgång till service och trafiksituationen ser ut. För underrubriker, som berörs, redogörs även för planens förslag till framtida användande.

### 2.1 Plandata

Planområdet är cirka 46 000 kvm och ligger i samt omfattar delar av Bålsta centrum. Området ligger huvudsakligen mellan Stockholmsvägen och Mälarbanan, med begränsning i dagens busstorg i norr, och Brittsätersvägen i söder. Den asfalterade pendlarparkeringen norr om järnvägen (och stationen) ingår också i planområdet.



Karta 2, planområdets läge i Bålsta



Karta 3, planområdets avgränsning på flygfoto från 2017

Avgränsningen har valts utifrån de naturliga barriärerna i form av vägen och järnvägen. I norr mötes gällande plan för buss och tågtrafik upp, där tänkt utveckling av Bålsta bedöms rymmas inom den detaljplanen. I söder möter planområdet upp med passagen under järnvägen. Viss justering har där gjorts för att möjliggöra en flexibilitet i kommande etapp (det invikta hörnet). Vidare kan även konstateras att detaljplaneområdet endast inkluderar kommunal och statligt ägd mark (söder om är marken privat).

Norr om järnvägen avgränsas planområdet för att säkra ytterligare parkering samt angöring (med bil, gång och cykel) till stationen.

### **2.1.1 Riksintressen**

Mälarbanan som sträcker sig genom planområdet klassas som riksintresse för kommunikationer. Planförslaget väntas ha en positiv effekt på riksintresset då tillgängligheten till stationen förväntas öka och bli mer integrerat med bebyggelsen i centrum.

Rörande säkerhets- och bebyggelseavstånd till järnvägen, redovisas kommunens resonemang under rubrik 3.7.5.

### **2.1.2 Strandskydd**

Inom planområdet finns inga vattendrag eller strandskyddade områden.

### **2.1.3 Fornlämningar**

En känd fornlämning i form av en vägmarkering finns inom området. Länsstyrelsen har konstaterat att märket har flyttats sedan dess registrering, samt att fundamentet då tagits bort. Avsikten är att behålla märket i sitt nuvarande läge, invid Stockholmsvägen.

Kommunen har samrådit med Länsstyrelsen rörande behov av att genomföra en arkeologisk utredning, och då kunnat konstatera att någon utredning inte är befogad. Om fornlämningar skulle påträffas, vid grävning eller annat arbete, föreligger anmälningsplikt enligt Kulturminneslagen.

### **2.1.4 Behovsbedömning och förenlighet med 3-5 kap MB**

Vid upprättande eller ändring av en detaljplan ska kommunen alltid undersöka om planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 11-18§ miljöbalken. I undersökningen deltar olika professioner inom kommunen i en så kallad behovsbedömningsgrupp vilka upprättar en behovsbedömning. I detta fall har kommunen, med utgångspunkt i behovsbedömningen, bedömt att planen inte kommer att leda till betydande miljöpåverkan. Bland annat utifrån att detaljplanen inte berör något natura 2000-område, samt inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan utifrån MKB-förordningens andra och fjärde bilaga.

Kommunens bedömning har stämts av med Länsstyrelsen, vilka instämde i kommunens bedömning. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför inte upprättats.

Förslaget till detaljplan är förenligt med 3 kap. miljöbalken som gäller lämplig användning av mark och vattenområden samt 5 kap. som gäller miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och vattenförekomster. Något riksintresse enligt 4 kap. berörs inte.

## **2.2 Natur**

### **2.2.1 Mark och vegetation**

Området sluttar från Bålsta/Uppsalaåsen i nordöst mot Bålsta centrum i sydväst. Markytan ligger som högst på nivån cirka +22 och som lägst ca +10. Förutom dessa nivåskillnader är marken relativt flack.

Nordöst om järnvägen och samhället Bålsta finns en rullstensås, Uppsalaåsen. Åsen är vattenförande och dricksvatten tas ut ur den på flera ställen, dock begränsat lokalt i den del som kallas Bålstaåsen.



Foto 1, trädbestånd norr, respektive söder om järnvägen (2015, sedan dess har del av träden söder om avverkats)

Vegetationen på åsen utgörs primärt av barrträd såsom tall och gran och lövträd såsom björk, lönn och rönn. Många av träden är högväxta och flera av dessa har en stamdiameter som överstiger 50 cm. Söderut i planområdet utgörs vegetationen mer av planterade träd och växter.

Större del av marken är hårdgjord för parkering, vägar, bussuppställning och förenings- samt förskolelokaler. I övrigt finns därför begränsat med växtlighet.

#### *Planförslag:*

Planförslaget innebär en hel del markarbeten för att kunna anlägga ny lokalgata och bebyggelse in på densamma.

### **2.2.2 Naturvärden**

Några särskilt värdefulla biologiska värden har inte påträffats i området. Längs med Stockholmsvägen finns dock ett antal delsträckor med träd planterade i allé. För trädalléer längs gator och vägar gäller ett generellt biotopskydd (förutsatt att de uppfyller krav på ålder eller stamstorlek). Delsträckorna längs Stockholmsvägen har bedömts vara biotopskyddade.

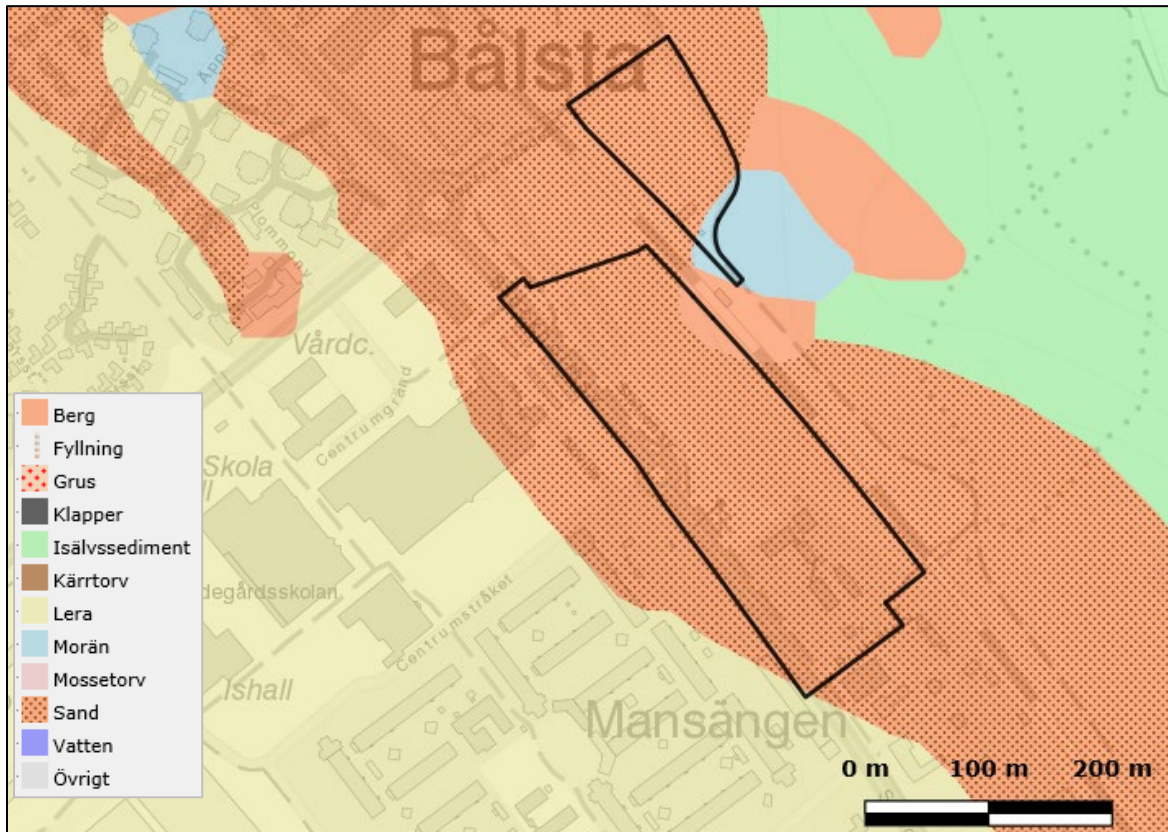
#### *Planförslag:*

En huvudfråga för planförslaget, och utvecklingen av Bålsta centrum är en omvandling av Stockholmsvägen till en mer levande gata. Med levande menas att gatan kantas av bebyggelse med lokaler i bottenplan, att vägbanan smalnas av, bland annat genom anläggande av kantstensparkering. Det innebär även anläggande av en ny mer sammanhängande trädallé. Befintliga träd kommer i stor utsträckning att behöva avverkas, alternativt flyttas.

För den nya allén ska val av trädart göras med tanke på den långsiktiga skötseln, den biologiska mångfalden (inte minst med tanke på biotopskyddets syfte) och självklart även för upplevelsevärde av ett trevligt stadsrum. Träden hjälper till att reglera/balansera lokalklimatet, samtidigt som de både släpper förbi och skydda mot solen. Trädallén regleras in i plankartan under användningen huvudgata med tvåsidig trädallé, **GATA<sub>1</sub>**.

### 2.2.3 Geotekniska förhållande

Två översiktliga geotekniska utredningar har föregått planen. Sweco Infrastructure AB har gjort en undersökning för hela Bålsta C och Reinertsen Sverige AB har gjort en undersökning för bedömning av byggbarheten för planområdet. Under planarbetet har även en undersökning för nordvästra delen av planområdet genomförts av Tyréns.



Karta 4, Översiktliga kartering över jordarter (SGU), övervägande sand inom planområdet.

I befintlig parkeringsyta och i ett skogsparti i områdets östra kant består jordlagerföljden av ett ytligt silt- och gruslager med humusinhåll (0,5m-1m) på berg. Området sammanfaller med jordartskartans markering för postglacial finsand.

Söder om busstorget består jordlagerföljden av torrskorpelera (0,4-2,2m) på grus (0,4-1,4m) på förmodad morän på berg. Väster om busstorget och i anslutning till kommunhuset består jordlagerföljden av torrskorpelera (0,4-0,6m) på lera (3-5m) på sand (ca 3-5,5m) på förmodad morän på berg. Berg i dagen kan ses öster och söder inom delområdet. Nordöst om området finns Uppsalaåsen med isälvavlagringar.



Karta 5, Utdrag ut geoteknisk undersökning, redovisandes två huvudområden i planområdets norra del. Del A har sedan dess utgått ur planområdet.

I den södra och östra delen av området, markerat B ovan, bedöms grundläggning kunna utföras med platta på mark, då jordlagret ovan berg är begränsat. I området väster om busstorget och intill kommunhuset, markerat A ovan, är jorden finkornigare och lösare. Grundläggning bedöms därför kunna utföras med spetsburna betongpålar. Vid grundläggning i närhet till järnväg är det vid detaljprojektering aktuellt med vibrationsmätning för att bestämma huruvida grundläggning bör ske med vibrationsdämpande material.

Utökningen av planområdet sker längs med Bålstaåsen, och bedömningen är därför att grundförhållandena är tämligen lika i även i de tillagda området.

#### 2.2.4 Risk för skred/höga vattenstånd

Marken utgör inget känt riskområde för skred men de delar av marken som innehåller lera är känsliga för sättningar. Sättningsrörelser har konstaterats inom programområdet för Bålsta centrum, dock inte inom eller i anslutning till detaljplaneområdet. Skillnaden mellan de östra och västra delarna av programområdet är stora, med mycket mäktiga lerlager mot Gröna Dalen, och åsmaterial mot järnvägen.

Grundvattennivån har mätts inom eller strax utanför detaljplaneområdet varje månad mellan juli 2013 till maj 2014. Vid Bålsta busstation varierade grundvattennivån mellan ca -2 m under markytan till ca +1 m över markytan. Vid Ullevivägen var grundvattenröret torrt vid samtliga mättillfällen och vid Centrumrondellen varierade grundvattennivån mellan att vara i nivå med markytan till -4 m under markytan.

Ytterligare mätningar av grundvattennivåerna har i maj 2015 gjorts av Reinertsen Sverige AB. Vid en mätpunkt strax norr om Håbo kommunhus låg grundvattennivån på ca -3 m under markytan, vid Bålsta busstation ca -1,5 och vid parkeringsplatsen vid Stationsvägen drygt 1 m under markytan. Fortsatta mätningar rekommenderas då grundvattnet fluktuerar över året.

Delområdet med tunnare lerlager är redan idag till stor del hårdgjort. Påverkan på grundvattennivån bedöms därför främst påverkas av eventuella schaktningar. Risken för sättningar får bedömas som låg, men dränerande åtgärder och schakt ner till grundvattenytan bör undvikas.

#### *Planförslag:*

En inriktning med separat parkeringsgarage (med undantag för överbyggd gård) samt de ökade kostnaderna, och tillståndbehov (vattenverksamhet) kopplat till grundläggning under grundvattenytan bedöms minimera intresse för stora schakt. Samtidigt kan det inte uteslutas att det i enstaka fall och till begränsad omfattning kan vara motiverat. Någon särskild reglering för lägsta grundläggnings nivå görs därför inte i planen.

### **2.2.5 Grund- och ytvatten (recipienter)**

Planområdet tangerar delar av Bålstaåsen, och ligger därmed delvis på grundvattenförekomsten Vreta-Bålsta. Åsen har bedömts ha både god kemisk och kvantitativ status. Förekomsten är sedan tidigare bebyggd i andra delar av Bålsta (Draget industriområde), och dess funktion och lämplighet för användande för dricksvattentäkt utreds parallellt med planarbetet.



*Karta 7, lokal avgränsning av Mälaren-Prästfjärden i ljusblått (Viss.lansstyrelsen.se)*



*Karta 6, lokal avgränsning av Vreta-Bålsta i mörkblått (Viss.lansstyrelsen.se)*

Förutom grundvattenförekomsten har planområdet koppling till Mälaren, och då närmaste till Prästfjärden. Prästfjärden uppnår god ekologisk status. God kemisk status uppnås dock inte, främst på grund av de allmänt för höga värdena av kvicksilver och bromerad difenyleter (från flamskyddsmedel), men även på grund av för höga värden av Tributyltenn föreningar i bottensediment (från båtfärg innan 2003).

Håbo kommun har ansökt om att bilda vattenskyddsområde för del av prästfjärden/ för att säkerställa färskvattenintaget för kommunens reningsverk. Det är i dagsläget oklart vilka skyddsbehov som kan tänkas beröra planområdet. Huvudspåret, med avledning av dagvatten till Gröna dalen och planerad dagvattenanläggning, bedöms samtidigt möte upp väl mot möjliga restriktioner.



### *Planförslag:*

Föreslagen hantering av dagvatten beskrivs närmare under 3.6.2. Huvudinriktningen är att leda planområdets dagvatten till en ny större dagvattenanläggning i Gröna Dalen (längst ned i dalgången). Med nämnda anläggning finns förutsättningar att förbättra reningen av dagvatten generellt i Bålsta, och inte minst för aktuellt planområde.

Bålsta centrum-projektet är en förutsättning för att kunna anlägga anläggningen, och på samma sätt är anläggningen en förutsättning för att rena dagvattnet från samma projekt. Projektet kan därmed ses som en kugge i att förbättra vattenkvaliteten i Prästfjärden.

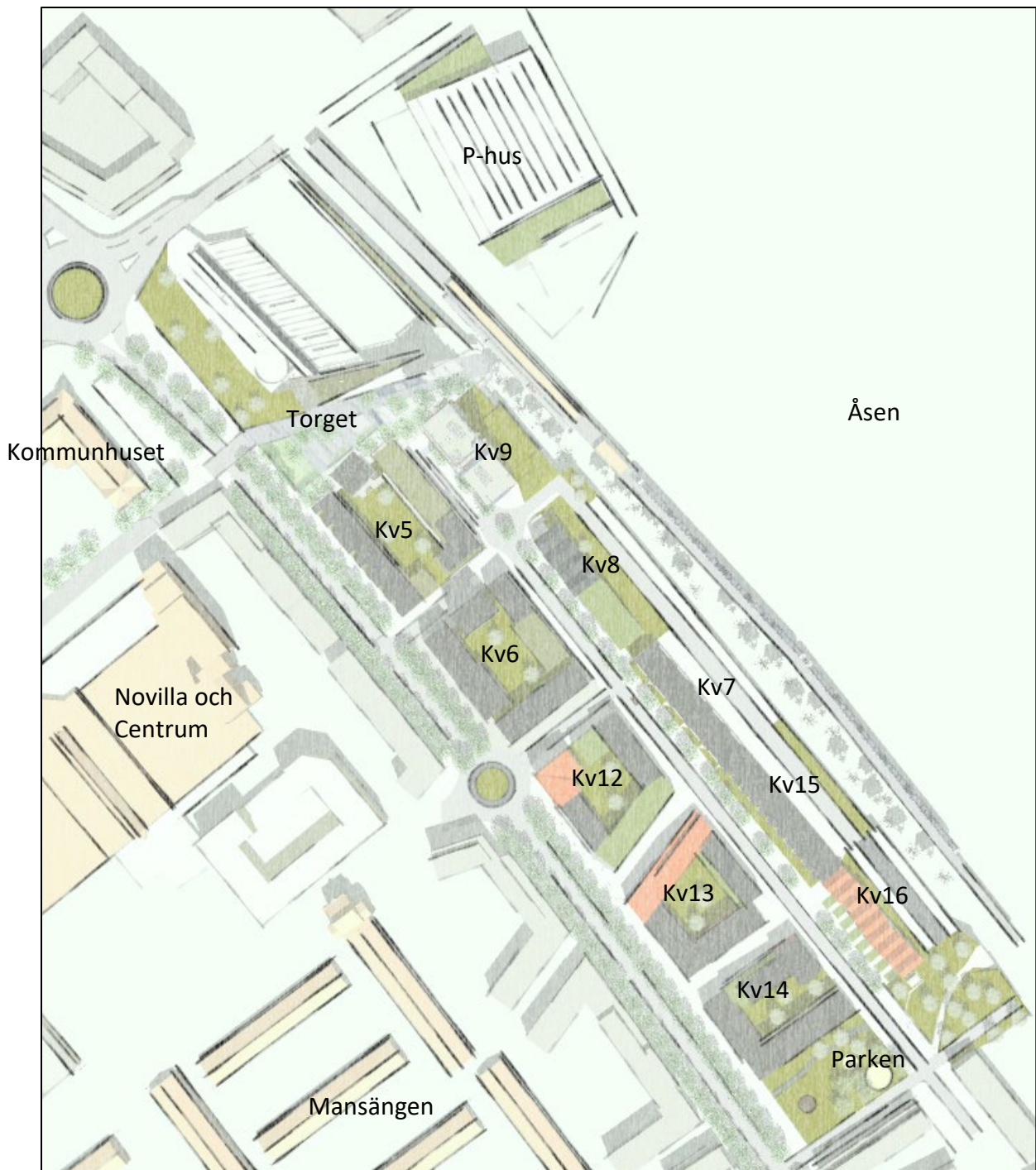
### **2.3 Bebyggelse**

Detaljplanen utgår från en tydlig kvartersstruktur med länkade stråk och öppet gestaltade och aktiva bottenvåningar. Genom att samla byggrätter med blandad användning kring starkt betonade och sammankopplade gaturum ges möjligheter för en god stadsmiljö. Planen ger möjlighet till en ny siluett längs Bålstaåsen med flera kvarter för bostäder och verksamheter med en skala upp till fem våningar samt en högre bostadsbyggnad på 17 våningar.

Sammanlagt förväntas planens genomförande kunna möjliggöra mellan 500 och 700 bostäder. Det stora spannet är kopplat till planens flexibilitet, och kommunens ambition om att skapa en variation i upplåtelseform och byggnadsstruktur.

Den övergripande strukturen är densamma som vid samrådet 2015, men där enstaka kvarter lyfts ur planen, förändrats något, och som i södra delen där kvarteren 12-16 tillkommit.

Numreringen baseras på tidigare, där kvarter 1-4 samt 10 inte längre finns med. Kvarter 5-9 och 12-16 utgörs huvudsakligen av bostäder, medans 11 är tänkt som ett p-hus.



Karta 8, Övergripande struktur, redovisandes föreslagna kvarter med numrering.

### 2.3.1 Bostäder

Idag finns inga bostäder inom planområdet. Både i väster och söder ansluter dock planområdet till bostadsbebyggelse. I nordväst ansluter byggnaden Novilla med ca 55 bostadsrätter, i sydväst det större bostadsområdet Mansängen med ett större antal hyresrätter. I sydöst finns två villor.

#### *Planförslag:*

Planen möjliggör alltså framför allt för bostadsbebyggelse. Det är bebyggelse i med om kringbyggda kvarter med innergårdar, men även lamellhus och stadsradhus mot järnvägen.

Vid större eller mindre andel stadsradhus blir utslaget på antalet bostäder stort, vidare regleras inte storleken på lägenheter. Därav är uppskattningarna översiktliga, men bör totalt ligga inom spannet om 500 till 700 bostäder. Målsättningen är att få till en jämn fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter, och även med inslag av ägarlägenheter samt ägarlägenheter (stadsradhus).

Kvarterstrukturen mot Stockholmsvägen ger förutsättningar för väl skyddade uteplatser i form av balkonger. Med möjlighet till uteplatser i mer utsatta lägen som komplement. Innergårdarna ger samtidigt möjlighet till viss lek och rekreation för de mindre barnen. För bebyggelsen mot järnvägen kan uteplatser antingen anordnas i markplan mot lokalgatan, eller upp på taken. Enskilda balkonger får ses som ett komplement. Därav lämpar sig det läget bättre för en mindre personintensiv exploatering (som stadsradhus). Det blir färre boende som konkurrerar om utemiljön, och även trafiken längs lokalgatan blir lägre, vilket ytterligare stärker kvalitén på nämnda utemiljö.

### 2.3.2 Offentlig och kommersiell service och arbetsplatser i övrigt

Planområdet utgör en del av Bålsta centrum med ett stort utbud av offentlig service. Här finns vårdcentral, arbetsförmedling, kommunhus, post, bildningscentrum med bibliotek och gymnasieskola mm. Inom planområdet finns Talltorps förskola, samt ett antal lokaler som hyrs ut till föreningar. I dagsläget är förskolan den enda arbetsplatsen inom planområdet. Tidigare fanns även det äldre resecentrumet.

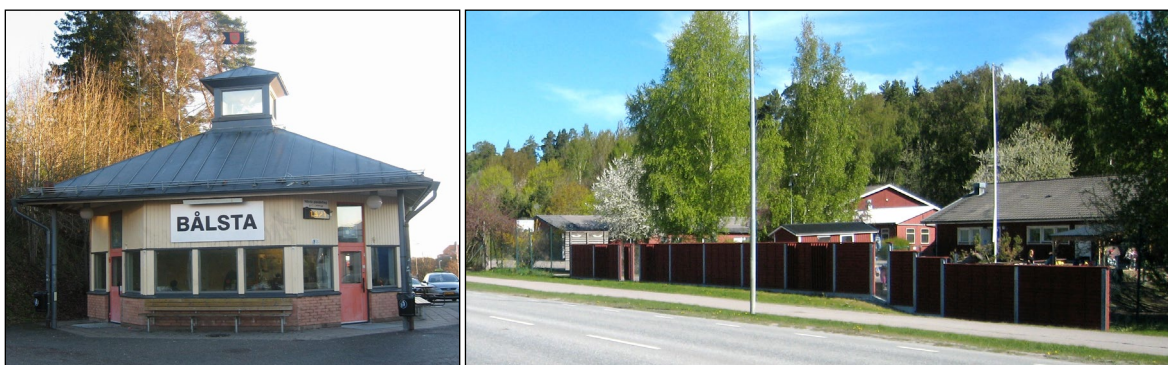


Bild 1 och bild 2, gamla resecentrum vid stationen, respektive Talltorps förskola vid Stockholmsvägen.

#### Planförslag:

Planförslaget ger möjlighet för centrum användning i samtliga kvarter (**C**). Ambitionen är att skapa ett levande stadsrum, där kvarterens bottenvåning till största del inrymmer lokaler så som butiker, serveringar eller kontor mm. Krav på lokaler i bottenvåning ställs i de mest centrala kvarteren.

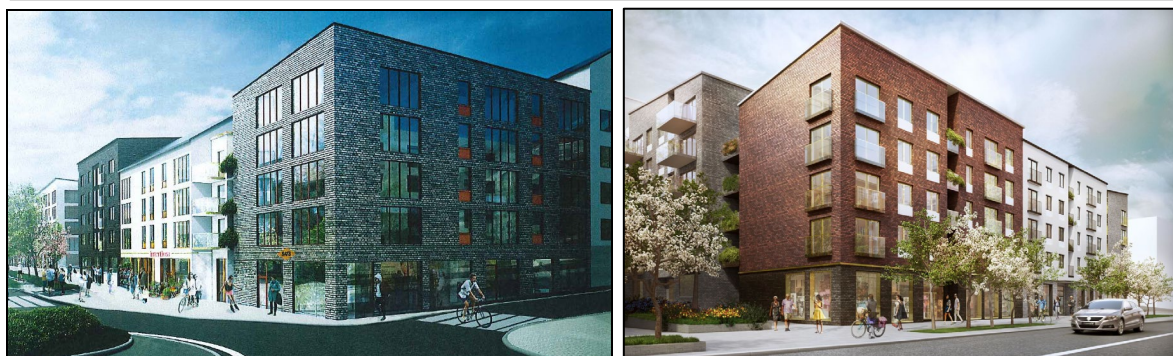
### 2.3.3 Placering och utformning

Bebyggelsen i området kännetecknas främst av förskolans röda träfasader, men även ett mindre hus med gul träfasad finns i söder. I övrigt utgörs det byggda främst av skärmtak och väderskydd. Den tidigare resecentrumbyggnaden kännetecknade till del platsen vid busstorget (byggd på 90-talet) men är sedan våren 2018 riven.

#### Planförslag:

Planförslaget har en förhållandevis flexibel reglering av byggrätten för vardera kvarteret. Samtliga kvarter regleras med högsta byggnadshöjd, som högst motsvarande 17 våningar för höghuset. Därefter tillåts bebyggelse om 19 meter mot torget med en succesiv avtrappning söder ut längs Stockholmsvägen. En variation om tre till fem våningar är huvudinriktningen, vilket regleras med 16 och 13 meters byggnadshöjder. *Byggnadshöjden redovisas med siffran i meter i en liggande romb, där siffran avser höjden på byggnadens takfot (förutsatt att taklutningen understiger 45 grader).* Valet av byggnadshöjd ger ytterligare flexibilitet vid val av takutformning, där ett sadeltak kan tillåtas sticka upp högre än ett platt eller valmat tak. Höjdförhållandet regleras jämfört med anslutande gatunivå, med vilka i huvudsak lokal- och huvudgata (GATA<sub>1</sub> och GATA<sub>2</sub>) avses, men även kvartersgränderna ska ligga till underlag.

Sedan tidigare har Magnolia Bostäder AB tagit fram programhandlingar för bebyggelse inom kvarter 5 och 6. Illustrationerna visar på den efterfrågade variationen i material, fasadliv och höjd (om än nu med krav på lägre bebyggelse än illustrerat). Variationen fås även genom de skilda förutsättningarna, för de olika kvarteren emellan, med kringbyggda gårdar, lameller och stadsradhus.



*Bild 3(överst) och Bild 4 (tv), visandes illustrationer från vinnande anbud från Magnolia (2014). Bild 5(th) visandes illustration från Magnolia (2015).*

Planförslaget innehåller fortsatt det högre huset, utfört i två nivåer. Maxhöjden är bestämd utifrån möjligheten att uppföra huset med en stomme av trä.



*Bild 6, (överst th) visar vy från lokalgatan i höjd med Brittsätersvägen. Bild 7v (nederst tv) visar vy från Stockholmsvägen i höjd med Brittsätersvägen, i båda fallen mot norr. Bild 8, visar en illustration från tidigare förslag till höghuset*

Krav på variation regleras genom allmän bestämmelse om förändring i fasad var 30:e meter (horisontellt). Ett antal alternativ för variation ges, i form av kulör, material samt förskjutning i höjd och/eller i fasadliv. För att stärka gaturummet, och kopplingen mellan byggnad och gata, ställs även krav på att byggnader mot torget och mot sydväst ska utföras med markerad sockelvåning. Den eller de första våningarna ska alltså utföras med en annan gestaltning än övriga våningsplan. De ska även utformas som ”öppna”, så att det från gaturummet går att uppfatta vad eller att det sker något inne i byggnaden. På så sätt skapas en potentiell koppling där emellan, och tryggheten i gaturummet stärks. Att kravet på sockelvåning begränsas till fasader mot torg och mot sydväst är kopplat till de stora nivåskillnaderna i delar av området, där en sockelvåning mot alla anslutande gator skulle bli väl hög.

Kvarteren mot Stockholmsvägen har även en maximal byggrätt bruttoarea. På så sätt kan inte hela kvarteren utföras i maximal byggnadshöjd. Byggrätten är beräknad till i snitt fyra våningar, men om del utförs i lägre antal våningar (ex tre våningar) kan annan del utföras högre (ex. fem våningar).

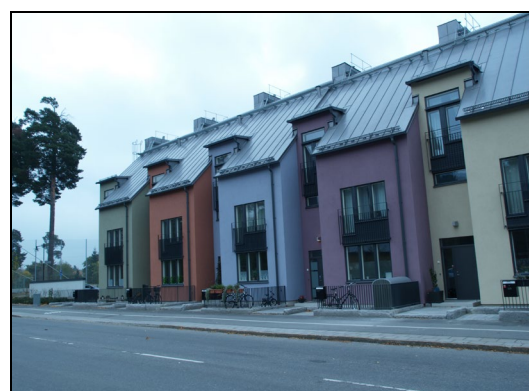
Den stadsmässighet som eftersträvas längs med Stockholmsvägen lyfts bra fram genom kvarter som går i liv med trottoaren, men kan vid enstaka kvarter kompletteras med mindre förgårdar. Inte minst för att skapa variation även i denna bemärkelse. Med tanke på strävan

efter stadsmässighet, finns även möjlighet till blandad användning. Därav kompletteras bostadsanvisningen (**B**) med centrumanvändning (**C**) generellt, och i delar kompletteras även med förskola (**S<sub>1</sub>**) specifikt. För kvarteren närmast stationen regleras även att bottenvåningen inte får användas för bostäder (**B<sub>1</sub>**).



*Bild 9, fågelperspektiv ovan dagens kommunhus med utblicköster ut över det nya torget och kvartersbebyggelsen i tre till fem våningar.*

För att stärka livet och rörelsen på torget och längs med Stockholmsvägen ska de fasader som vänder sig mot desamma utformas med öppna fasader (**f<sub>5</sub>**). Tanken är att verksamheten ska vara synlig utifrån, med glaspartier och entréer mot gata och torg. Det kan vara handel, servering, kontor, offentlig inrättning men även cykelförråd eller tvättstuga vara tillåtna. Huvudsyftet är att platsen ska befolkas även när de boende är på jobbet. Med ett större avstånd till stationen kan samtidigt en lägre grad av lokaler, och/eller exponering av dem accepteras. Därför ställs endast ska-krav för de mest centrala kvarteren.



*Bild 10 och bild 11, exempel på öppna bottenplan, i detta fall med servicelokaler respektive stadsradhus.*

Ytorna närmast järnvägen får av riskhänsyn inte användas för stadigvarande vistelse. Ytorna ska inte uppmana till att människor vistas där längre perioder. De kan därmed inte användas för utegårdar eller liknande. Därför föreslås ytorna huvudsakligen användas för parkering eller bostadsnära förvaring. Av så väl riskhänsyn som på grund av buller från tågtrafiken bör bostäderna därmed vända sig mot lokalgatan.

Byggrätterna mot järnvägen lämnas förhållande flexibel rörande djup på tomterna. Avsikten är där att typen av bebyggelse kan ge olika behov av förgård. Stadsradhus anläggs exempelvis lämpligast en bit in på tomten för att på så sätt möjliggöra en uteplats mot lokalgatan. Gaturummet tjänar samtidigt på att bebyggelsen ligger någorlunda tätt inpå gata/trottoar.

#### **2.3.4 Stadsbild/landskapsbild**

I dag kännetecknas området av parkering och den tidvis vältrafikerade Stockholmsvägen. Nordöst om järnvägen syns skogen tydligt. För att se åsens resning krävs dock ett större avstånd.

##### *Planförslag:*

Lokalt förändras området i sin helhet. Från landsvägs- och parkeringsdominans, till en mer stadsmiljö med mer avgränsade rum. Väg bana och gångbana separeras med grönremsor och trädallé. Gaturummet avgränsas av kvartersbebyggelse. Den senare varierar i höjd. Mest utstickande blir höghuset precis vid stationen. Ett landmärke för passerande längs med Järnvägen, men framförallt en markering i Bålsta, här är stationen och centrum. Med möjligheten att ta sig upp på takterrassen ges även Bålstabor och besökande tillgång till en tidigare exklusiv bild av landskapet och orten med vyer ut över (Gröna) Dalen och Kalmarviken.

#### **2.3.5 Angränsande bebyggelse**

Trots det centrala läget finns få angränsande byggnader. Den byggda strukturen präglas av gleshet med väl tilltagna avstånd dels mellan gator och hus och dels mellan olika byggnader. Skalan i angränsade bebyggelse är mestadels låg, två till fyra våningar, med inslag av grupper av något högre hus på upp till fem eller sex våningar. Centrum för handel i Bålsta inryms i en galleria i en till två våningar.



*Foto 2, kommunhuset respektive bostadshuset Novilla, som både återfinns nordväst om planområdet*

Två byggnader utmärker sig i planområdets närhet, Håbo kommunhus och flerbostadshuset för bostadsrättsföreningen Novilla. Angränsande sydväst om planområdet ligger Håbo kommunhus. Byggnaden är tillkommen under 1980-talet. Kommunhusets planform bildar ett L runt en sydvänd parkyta med nära koppling till Håbo centrums galleria. Norra sidan vetter mot Stockholmsvägen och en remsa med gräsmatta och träd. Kommunhuset har ett flackt sadeltak i rött tegel med jämn takhöjd. Huset varierar trots detta mellan ett huvudsakligt antal våningar på tre, till fyra våningar på gavlar och gavelliknande partier. Fasaden är i rött tegel och har en vågrät betoning med liggande, breda fönsterpartier.

Bostadsrättsföreningen Novilla ligger sydöst om planområdet i ett utsträckt flerbostadshus med varierande höjd. Även denna byggnad är tillkommen under 1980–90-tal och har en ljusröd, mot rosa eller gul färgton med delar av fönsterpartierna betonade i grönt. Taket är ett flackt sadeltak täckt med rött tegel. Fasaden betonas i bottenvåningen med mörkare puts och övergår till ljusare nyans på följande våningar. Svagt betonade vågräta linjer och fält bryts av lodräta och starkare grönmarkerade fönsterpartier. Norrsidan har ett något slutet uttryck med små fönster medan sydsidan öppnar sig mer med sammanhållna fönsterpartier och stora balkonger. Huset omges av en parkeringsplats med rader av låga grönfärgade garage i norr och en slänt ner mot gallerian i söder.

#### *Planförslag:*

Förutom för höghuset sätter Novillas sex våningar max höjden även för ny bebyggelse. I övrigt sker ingen medveten anpassning av ny bebyggelse gentemot befintlig. Utan den nya får ta uttryck från modern/tidsenlig arkitektur.

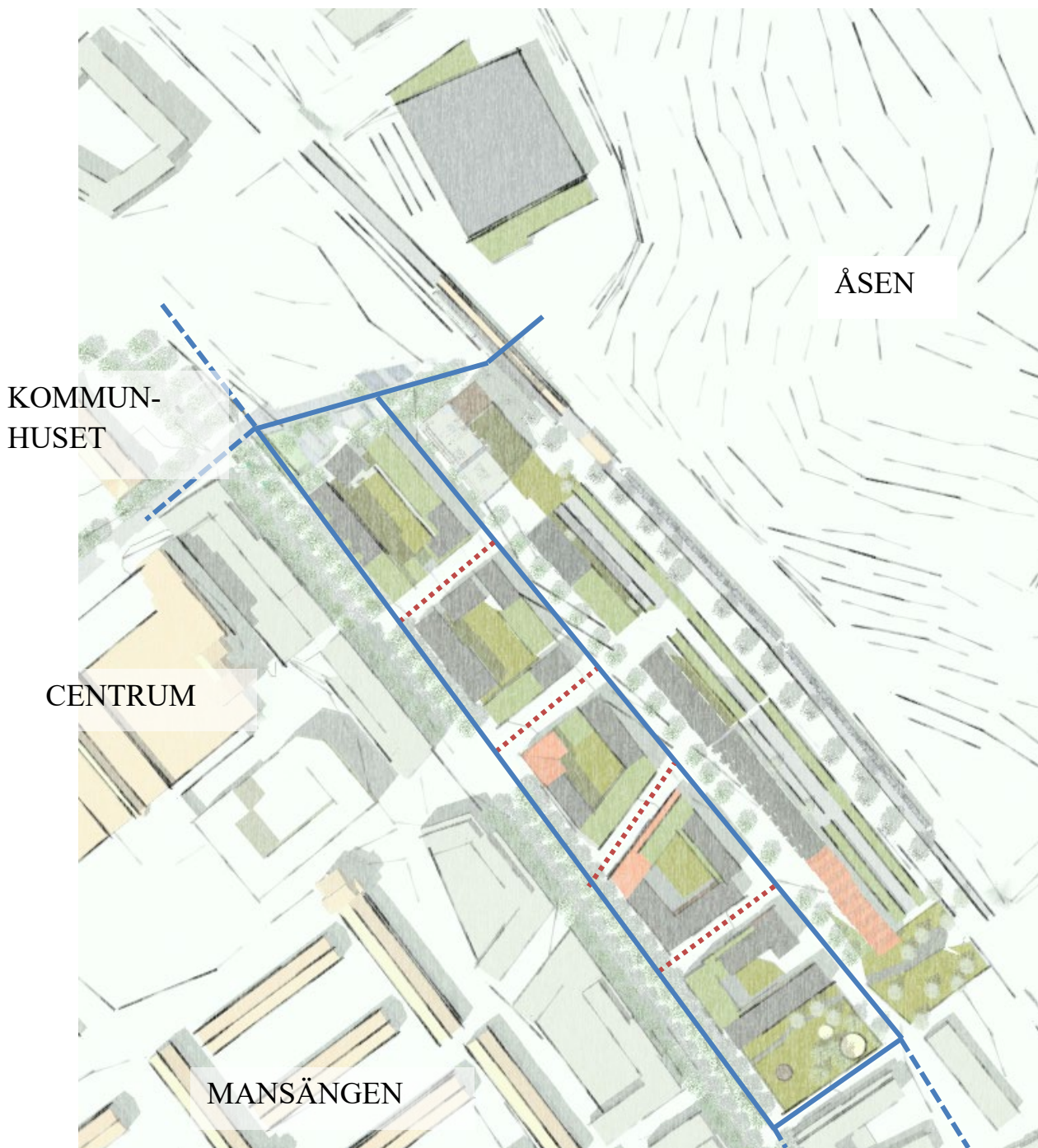
### **2.3.6 Tillgänglighet**

Håbo kommun har under flera år arbetat med att förbättra tillgängligheten. I februari 2004 togs rapporten ”Tillgänglighet i Bålsta centrum – ett arbete med stöd av idéskriften Tillgänglig stad” fram. I rapporten identifieras de brister som finns samt förslag på åtgärder för en tillgänglig utemiljö för alla. De barriärer som man fann i Bålsta centrum bestod av vägar, ex. Stockholmsvägen, som upplevdes som svåra att passera.

#### *Planförslag:*

Marken inom planområdet varierar stundtals kraftigt i nivå och delar av planområdet är därför mindre tillgängligt än önskvärt. För de allmänna platserna utgår förslaget samtidigt ifrån Boverkets riktlinjer (*Tillgänglighet på allmänna platser BFS 2011:5 – ALM 2*). För Stockholmsvägen och lokalgatan kan lutningen göras acceptabel, även om lokalgatan har en stadig lutning mot stationen. Det är kopplingarna mellan Stockholmsvägen och lokalgatan som begränsas. Det nya torget (som ligger norr om planområdet) kommer att anläggas med tillgänglighetsanpassade lutningar mellan stationen och Stockholmsvägen, och därför även vara den primära länken mellan de båda gatorna. Annars hänvisas främst till Brittsättersvägen. Fler passager däremellan kommer att finnas, men utförs med trappor eller med stundtals branta lutningar.





*Karta 9, Tillgängliga passager och stråk i blått. Rödsträckade passager utgörs av trappor eller med brantare lutning.*

För att uppnå en acceptabel lutning mellan stationen och Stockholmsvägen, kommer dagens gångtunnel att stängas igen för gångtrafik. Att anlägga ett omfattande system av ramper är inget försvarbart alternativ. För att säkerställa en säker och trygg passage över Stockholmsvägen ska huvudpassagen från torget utföras i samma nivå som torget/trottoaren och tydligt markeras för att visa att gående har företräde. Säkerhetsmässigt kan passagen utföras utan trafikljus, men det måste samtidigt även kännas tryggt för alla, invånare och besökare. Slutlig lösning tas fram parallellt med planarbetet som del i projekteringen av den allmänna infrastrukturen.



Foto 3, exempel på passage över huvudgata (Tulegatan i Sundbyberg). I detta fall en kort skyltad gångfartsgata, där biltrafiken ska anpassas till de gående. En av nackdelarna är trygghetsfaktorn, då trafiken endast saktar ned då någon rör sig ut i gatan. Därmed finns det en ordentlig tröskel att som gående våga sig ut och över gatan. En fördel är flexibiliteten, och att trafiken inte stannas upp långa perioder.



Foto 4, exempel där biltrafiken leds över ett torg (Skvallertorget i Norrköping). Torget är utformat som ett så kallt "shared space", där flera trafikslag samsas. För biltrafiken signaleras brottet från vanlig gata till torget med förändrad markbeläggning och avsmalning. Utan tydlig utformning finns en inbyggd osäkerhet för bilisterna på torget, en osäkerhet som leder till en större uppmärksamhet och lägre hastigheter.

### 2.3.7 Ljus- och skuggförhållanden

Både ljusförhållanden, och direkt solljus för lägenheter och (vissa) lokaler regleras i Boverkets byggregler. Syftet är att säkerställa en hälsosam boende- och vistelsemiljö. Där dygnets och årstidernas förändring ska gå att uppfatta.

#### *Planförslag:*

Planområdets kvartersstruktur ligger med en sträckning i nordvästlig-sydöstlig riktning. Det innebär att det i regel inte finns några längre fasader som endast orienteras mot norr. Det finns därmed goda förutsättningar för ljusinsläpp för fasader längs gatorna. För att även säkerställa bra ljus- och skuggförhållanden på innergårdarna behöver bebyggelsen begränsas i höjd. Med en maximal våningshöjd om sex våningar bedöms även släpp/öppning i fasaden mot söder vara nödvändigt. Det går samtidigt att konstatera att det under årets allra mörkaste tid är svårt att säkra dagligt solljus för bottenplanet även med en lägre byggnadshöjd (som tre/fyra våningar). Det rör sig samtidigt om en begränsad tid, och bedöms därför vara acceptabelt. I och med att ljus- och skuggförhållanden regleras separat, och med tanke på att frågan kan

lösas på olika sätt, bedöms det inte lämpligt att reglera annat än högst byggnadshöjd i detaljplanen.

Släpp, och öppningar ger en något sämre bullersituation för kvarteren, specifikt vid själva öppningen. Detta beskrivs närmare under rubriken 3.7.3.

## **2.4 Det offentliga rummet**

### **2.4.1 Gatustruktur**

Den förhållandevis glesa bebyggelsestrukturen i Håbo kommun prioriterar biltrafik. Genom hela planområdets sträckning löper Stockholmsvägen som är huvudgata genom Bålsta. Längs delar av sträckan löper gång- och cykelväg på båda sidor, men i huvudsak endast på en.

Det kommunala cykelvägnätet är annars väl utbyggt i Bålsta. Det finns gång- och cykelvägar i nord-sydlig riktning (nordväst-sydöst) längs med järnvägens östra sida, genom centrum och längs med Badhusvägen. I öst-västlig riktning finns det gång- och cykelbana genom centrum via Centrumgränd fram till Stockholmsvägen och vidare till stationen via tunnel under Stockholmsvägen. Ett kortare parallellt stråk löper längre i sydost. Gång och cykelväg saknas längs med Centrumleden.

Förutom Stockholmsvägen gränsar planområdet även till Centrumleden och återvändsgatan Ullevivägen. Även Stationsvägen är en mindre återvändsgata som leder biltrafik från Stockholmsvägen till en större parkering nära järnvägsstationen (numera tillfälligt busstorg). Stockholmsvägen löper parallellt med järnvägen och kopplas genom Stationsrondellen samman med Centrumleden i norra delen av planområdet. Ullevivägen ansluter till Centrumleden via en tunnel under järnvägen. Parallellt med Centrumleden löper Centrumstråket. Centrumstråket kopplas samman med Stockholmsvägen genom Centrumrondellen i södra delen av planområdet.

#### *Planförslag:*

Planförslaget utgår från Stockholmsvägens sträckning, och även om gaturummet förändras, gör inte gatans sträckning det. Brittsättersvägen i söder behålls även den. Den senare blir huvudinfart för lokalgatan och bostäderna mot järnvägen och utformas därför med separata svängfält för att förbättra flödet in från Stockholmsvägen. Lokalgatan är en ny gata som går parallellt med Stockholmsvägen, fram mot torget där angöring för färdtjänst och parkeringsplatser för funktionsvarierade görs möjligt.

Under innergården på varje kvarter längs Stockholmsvägen anordnas mindre parkeringsgarage. Dessa garage angörs via gränderna mellan kvarteren.

Samtliga gator får gångbanor på båda sidor, och längs Stockholmsvägen anläggs även en separerad cykelbana. Norr om järnvägen planläggs befintlig cykelväg söderifrån till Stationen (**Cykel1**). Cykelbanan fortsätter förbi stationen norrut i dagens sträckning. Planförslaget ger samtidigt möjlighet till en tydligare separering mellan cykelbana och vägbana.

## 2.4.2 Gatumiljö

Stockholmsvägen präglas av biltrafiken, med en bred vägbana och öppna och delvis vida vägkanter. I delar flyter gång- och cykelvägen ihop med gatan och gör gaturummet än mer storskaligt.

### Planförslag:

Stockholmsvägen (**GATA<sub>1</sub>**) föreslås utvecklas till en gata med stadskaraktär. Det handlar dels om att sänka hastigheten, smalna av vägbanan och prioritera upp gång och cykel. Dels handlar det även om att dela upp gaturummet. Kantstensparkering och planteringar mellan vägbana och cykelbana skapar del av en sådan uppdelning. En trädallé längs med hela den nya delen av Stockholmsvägen bidrar än mer. Det breda gaturummet ger goda förutsättningar för den lite högre bebyggelsen, vilken även bidrar till rumsbildningen.

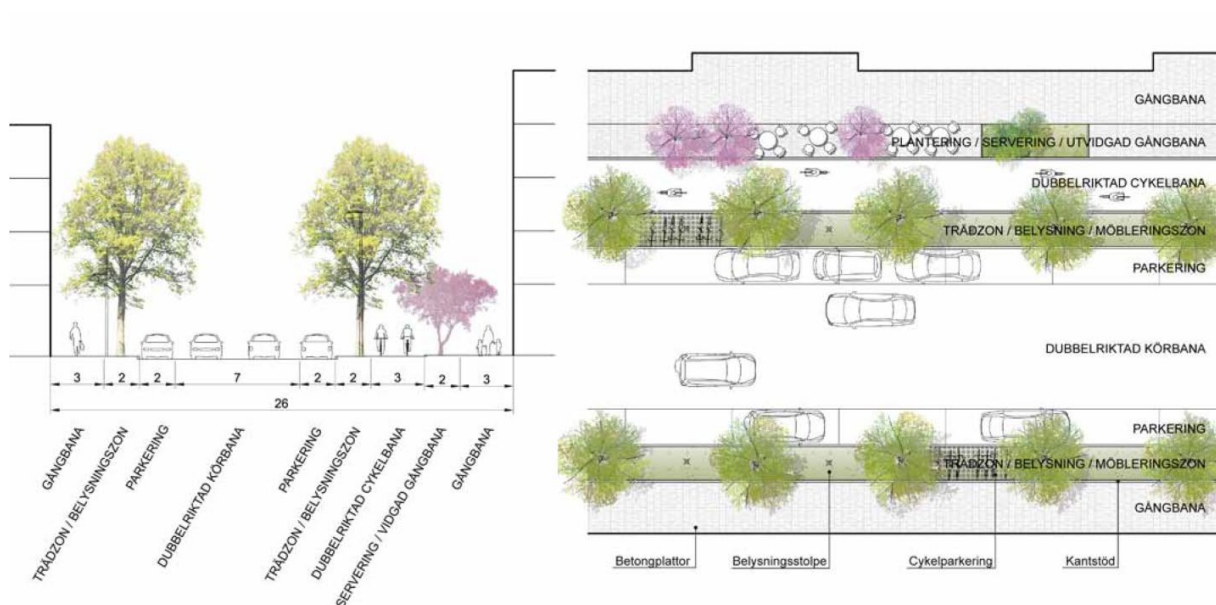


Bild 12, Principsektion och -plan för Stockholmsvägen, gata med 26 meters bredd. Bild hämtad ur Idé- och gestaltungsprogrammet för Bålsta Centrum. Till skillnad från i programmet föreslås parkeringsfickorna breddas till 2,5 meter istället för 2 meter, en breddning som tas från trädzonen.

På gatans norra sida är gångbanan breddad för att kunna erbjuda uteserveringsmöjligheter i söderläge. På norrsidan löper en dubbelriktad cykelbana. På södra sidan upprepar sig mönstret med trädplanterad grönremsa och gångbana.



Bild 13, Exempel på möblerings- och planteringszoner längs gata (foto: tandezine.com).

En ny lokalgata (**GATA<sub>2</sub>**) ordnas parallellt med Stockholmsvägen. Gata ges gröna trädplanterade stråk som även kan användas för exempelvis cykelparkering. Längs ena sidan finns en tydligt formad vegetationsyta med exempelvis våtmarksväxter som samlar upp dagvatten från hårdgjorda ytor och takvatten.

Längs dessa planterade stråk promenerar man på tydligt definierade trottoarer. Cykling sker på den dubbelriktade körbanan då dessa gator är mindre trafikerade av biltrafik. Gatan har även kantstensparkering för bil längs ena sidan.

Vegetationen längs gatorna tänks som varierad, bestående av träd som; vintergröna tallar, ädellövträd som ek och avenbok samt blommande prydnadsträd som japanska körsbärsträd och magnolior.

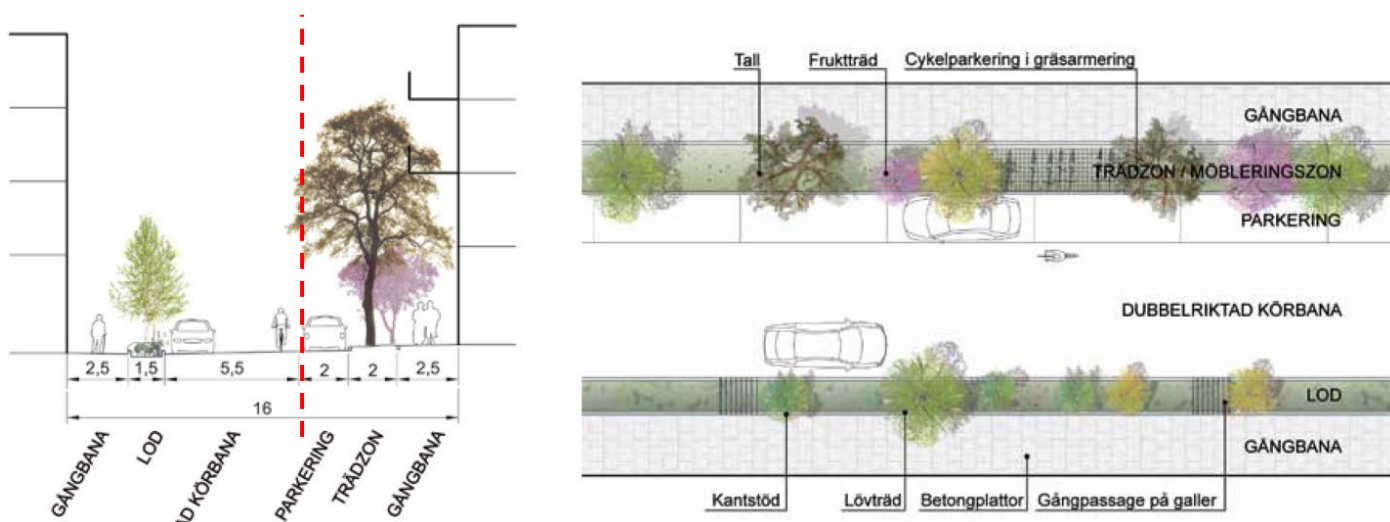


Bild 14, Typsektion och -plan över ny lokalgata om 16 meters bredd. Bild hämtad ur *Idé- och gestaltungsprogrammet för Bålsta Centrum*. Rött streck på sektionen visar avgränsning av Brittsättersvägen, där detaljplanen endast behandlar den vänstra sidan.

Brittsättersvägen delar lokalgatans utformning, men eftersom gatan ligger i gränsen på detaljplanen lämnas genomförandet av den södra sidan till kommande detaljplaneetapp (3). På så sätt kan befintliga verksamheter söder om gatan fortsatt göras liknande idag. Vidare

kantas gatan av en park, vilket minskar behovet av grönremsan. Istället kan samma yta fogas in i parken.

Mellan kvarteren längs Stockholmsvägen ordnas kvartersgator/gränder. Beroende på läge och höjdförhållandena kan de avslutas med trappa eller brantare lutning. In/utfart görs möjlig för att angöra till garage under kvarterens innergårdar. Genomfart upp på lokalgatan bedöms endast vara möjlig från centrumrondellen, men detta regleras inte närmare. I övrigt bör ytan användas för (cykel)parkering, plantering och annan form av möblering.

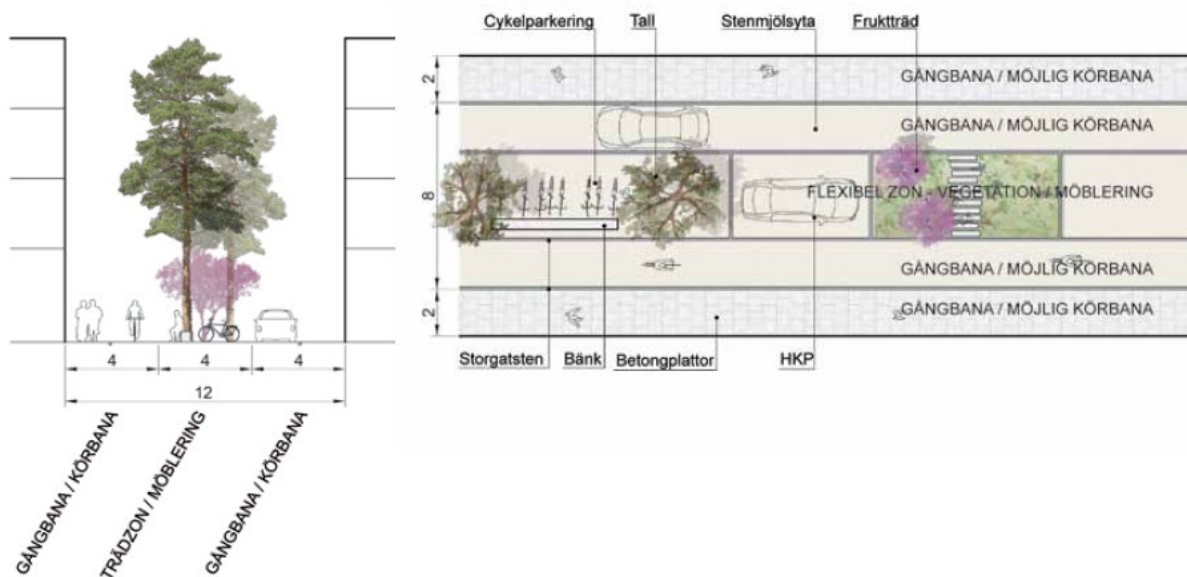


Bild 15, Typsektion- och plan över möjlig utformning av kvartersgata/gränd.

### 2.4.3 Mötesplatser

Planområdet ligger invid Bålsta station, vilken fungerar som en knutpunkt, och skulle därmed också kunna klassas som en sekundär mötesplats. Platsen är inte utformad för att vara en mötesplats, och det saknas målpunkter annat för att ta sig från platser (tåg, buss och taxi). I områdets södra del finns föreningslokaler och förskola, och anslutande restaurang mm. Även om möten sker, finns här ingen offentlig mötesplats.

### Planförslag:

Bålsta torg (tidigare kallad stationsparken) projekteras parallellt med planarbetet, då anläggande av torget inte bedöms kräva någon detaljplaneändring. Idén med en kontinuerlig svag stigning från Stockholmsvägen mot stationen och en huvudriktning i nord-sydled finns kvar. Torgytan utformas för att möjliggöra och locka till vistelse. Dels genom så enkla åtgärder som att erbjuda sittmöjligheter, att dela upp ytan i mindre rum, att befolka den med träd och inte minst genom att skapa ytor för exempelvis lek (vattenspel, lekutrustning) och spel (ex. grusad yta för boules). I kanterna, längs med de nya byggnadernas fasader ges möjligheter för uteserveringar.

Det nya resecentrumet, och stationer möter också upp mot torget och torget ska därför även klara av stora flöden över och förbi torget. Framst för gående, men även cykeln ska ges tillräckligt utrymme för att stärka cykelns ställning som transportmedel.



Karta 10, illustrationsplan över Bålsta torg, med en tydlig riktning mellan station och centrum, samt flera mindre parterrer (Funkia 2018)



Bild 16, illustration på möjligt nytt resecentrum. Vyn är tagen nordväst ut, från lokalgatan, mellan höghuset och bostadskvarteret vid torget.

Från torget fortsätter ett (grönt) stråk genom och förbi centrum mot Gröna Dalen. Längs stråket passeras befintliga mötesplatser (Kommunhusparken, torgytan vid biblioteket, skateparken med mera), som i samband med kommande etapper av centrumprojektet utvecklas. Stråket ska tydliggöra kopplingen mellan stationen och centrum, och vidare mot den planerade stadsparken i Gröna Dalen.



Karta 11, översiktskarta med de olika etapperna inom Bålsta C. Där det gröna stråket sträcker sig från etapp 1, mellan 6 och 7 och möter upp med Gröna dalen.

Inom själva planområdet ger Stockholmsvägen (inte minst med avseende på dess breda gångzoner) möjlighet till mindre lokala mötesplatser. Kanske främst kopplade till potentiella servicefunktioner i byggnaderna bottenplan, som caféer eller liknande.

I söder, vid Brittsättersvägen och passagen under järnvägen, skapas även en ny park (**PARK/R<sub>1</sub>**). Dels tydliggörs kopplingen mot Bålstaåsen, dels brytts det annars ganska kompakta stadskvarteren upp med en grön lunga, och dels möjliggörs för en mindre förskola att använda del av parken som utegård (**R<sub>1</sub>**).

#### 2.4.4 Friytor- lek och rekreation

På ca 500 meters avstånd sydväst om planområdet ligger Gröna dalen, ett naturligt lek- och rekreationsområde. Gröna dalens idrottsplats erbjuder allvädersbanor för bl.a. friidrott och fotboll. Vid Åbergs museum ligger en lekplats och museum.

Inom 1000 meter finns flera kommunala lekplatser. Skeppsparken som är närmast ligger på ca 600 meters avstånd. Inom bostadsrättsföreningen Novilla som ligger i direkt anslutning söder om planområdet finns en mindre lekplats. Delar av Uppsalaåsen används för rekreation och lek, men de delar som är attraktiva för en längre vistelse ligger utanför planområdet. På åsen går en naturstig som knyter an till Upplandsleden.

Fritids- och idrottsanläggningar som finns i närområdet är sport-, is- och simhall/badhus, skatepark och bowling.



### *Planförslag:*

Planförslaget innehåller främst bebyggelse med innergårdar och mindre privata förgårdar. I södra delen, vid passagen under järnvägen, föreslås tidigare nämnda park (**R<sub>1</sub>**). Platsen är till stor del grön idag, och det kommer behövas gröna ytor i den tätare bebyggelsen. Läget, in på både järnvägen och Stockholmsvägen, är samtidigt ordentligt bullerutsatt. En kompletterande bullerutredning visar på behov av flertalet skärmar för att uppnå riktvärden för en föreskolegård. Platsen blir då mer instängd, och en variation av material på skärmar (genomsiktliga) och komplettbebyggelse, är av stor vikt. Ytan för utegård är totalt drygt 2000kvm, vilket är i minsta laget för att kunna ge en stimulerande utemiljö. Läget är samtidigt precis intill ett större naturområde (åsen). Sammantaget bedöms därför platsen som lämplig för förskoleverksamhet.

Utän skärmar bör anordnade lekytor begränsas, då det finns mer skyddade lekplatser (på visst avstånd). Utän skärmar blir det tydligare att ytan är allmänt tillgänglig före och efter förskolans verksamhet. Med skärmar försvagas den öppnare kopplingen mellan Stockholmsvägen och Åsen förlorad. För att även förebygga att den avskärmade platsen inte upplevs som otrygg efter verksamhetens öppettider, bör flertalet av skärmarna utföras genomsiktliga.

## **2.5 Trafik**

### **2.5.1 Trafikflöden och prognos**

Idag passerar cirka 9500 fordon längs Stockholmsvägen förbi planområdet en vardag (årsmedeldygnstrafik, ÅDT). På centrumleden passerar nära 3000 fordon. Brittsättersvägen fungerar endast som angöring för förskolan, lokalerna invid samt en privatbostad.

För att uppskatta framtida flöden av trafik räknas det normalt sätt med en ökning om 1½ till 2 procents årlig ökning av fordonstrafik. Procentsatsen tar hänsyn till en allmän ökning av trafiken, främst kopplat till befolkningstillväxt, vilket i sänder främst kan kopplas till exploatering för bostäder och/eller arbetsplatser.

Trafikverket utgår sedan 2017 ifrån prognosåret 2040 (mot tidigare 2030). I projekt som inleds eller arbetats om betydande därefter använder Håbo kommun därför 2040 som prognosår.

Parallellt med planarbetet har kommunen gett ÅF-infrastruktur i uppdrag att modellera fordonstrafiken i Bålsta tätort utifrån ett nuläge (2015) och prognosåret 2040. I arbetet ingår även att titta på effekter av ett antal scenarion, däribland en anslutning mellan centrumleden och Åseleden och beräkningar med prognosår 2030. Det första visar sig ha stora avlastande effekter på Stockholmsvägen och delvis även på Kraftleden. Det senare togs fram för att kunna särskilja på åtgärdsbehov i nära och med avlägsen framtid.

Modelleringen tar inte hänsyn till någon samhällsförändring så som förändrade resemönster (mer distansarbete). Vidare tas inte heller hänsyn till offentligt och privat arbete för att minska bilresor, öka kollektivåkande eller cyklande. Håbo kommun arbetar för att bli en fossilbränslefri kommun, planerar för bostäder och arbetsplatser i kollektivtrafiknära lägen

och arbetar med hållbarhetsfrågor generellt. Det arbetet kommer att fortsätta, och om kommunens och våra nationella mål ska uppnås bör vi även räkna med en ökad takt på arbetet. Modellens resultat bör därför justeras.

#### *Planförslag:*

Med tanke på ovan, utgår planarbetet från en justerad prognos för 2040 gällande fordonstrafik. Som exempel bedöms trafiken på Stockholmsvägen till cirka 12 000 fordon och på centrumleden (nordöst om stationsrondellen) till cirka 6500.

Ett helhetsgrepp har tagits för hela sträckan av Stockholmsvägen inom programområdet. Med tanke på de ökade flödena bedöms stationsrondellen behöva utökas till två körfält (innan 2040). Vidare bedöms även anslutande lokalgator behöva separata svängkörfält. För att busstrafiken lättare ska kunna komma ut på Stockholmsvägen från busstorget föreslås busstrafik få företräde på centrumleden (nordöst om stationsrondellen), vidare föreslås även ett separat busskörfält förbi rondellen norrut.

### **2.5.2 Kollektivtrafik**

Bålsta centrum är välförsett med kollektivtrafik. Både järnvägsstation och busstorg finns i direkt anslutning till planområdet. Stockholmsvägen och Centrumleden trafikeras av tätorts- och regionbussar (301, 302, 303, 304, 305, 310, 311, 730, 803, 895, 898 och SL 579).

Mälarbanan delar planområdet i östvästlig riktning. Från järnvägsstationen går pendeltåg mot Stockholm och regionaltåg mot Stockholm och Hallsberg.

#### *Planförslag:*

I dagsläget finns endast en uppgång till tågstationen. En ytterligare uppgång söderifrån har tidigare funnits, men när perrongen för pendeltågen förlängdes sattes uppgången igen.

En av anledningarna till att den stängdes var ett bristande underlag (antal resenärer). Med utvecklingen i centrumprojektet, med det stora antalet nya bostäder i Bålsta i stort och en inriktning mot ett mer hållbart resande, bör ett tillräckligt underlag för att öppna uppgången vara möjligt att nå. Om inte utifrån en skild etapp som denna detaljplan, så på sikt i och med fortsatt förtätning i Bålsta.

Som del i centrumprojektet (Bålsta C) ligger att bygga ett nytt resecentrum och ny bussterminal. Dessa ska utformas och utrustas för att möta och bidra till ett mer hållbart resande. Det ska vara enkelt att byta färdmedel, främst mellan buss, tåg och cykel. Det ska gå att förvara sin lite dyrare (el)cykel. Optimalt även med nära möjlighet till service (cykelverkstad), och kanske uthyrning.

Bussterminalen ska utföras för att separera busstrafik från gående. I dag måste resenärer korsa flera bussgator för att nå hållplatserna, men ambitionen är att begränsa eller allra helst utesluta sådan korsningar.

Norr om järnvägen möjliggörs för ombyggnation av entrén. Möjlighet finns för att omlokalisera och modernisera befintliga funktioner som trapp och hiss upp till parkeringen

samt mindre komplementbebyggelse/anläggningar (T<sub>1</sub>). Avsikten är inte att det ska uppföras någon byggnad att vistas i.

### 2.5.3 Parkering

Entrén till centrala Bålsta präglas av de stora parkeringsytorna för pendlarparkeringarna, parkeringarna i anslutning till bostäderna längs Stockholmsvägen samt parkeringarna kring Centrumbyggnaden. Pendlarparkeringarna vid stationen är ofta fullbelagda och täcker således inte det behovet. Det gäller så väl för bil som för cykel.

Det finns drygt 200 parkeringsplatser inom planområdet, samtliga är markparkeringar. Ut- och infart sker via Ullevivägen. Tidigare fanns ytterligare 100 vid Stationsvägen, men ytan är nu anlagd för tillfällig användning för busstorg.

Det finns cirka 300 cykelplatser vid stationen, 200 söder och 100 norr om. Det är i regel enkla hållare, där endast ett fåtal möjliggör låsning av ramen på cykeln.

*Planförslag:*

*P-tal, antal platser per lägenhet/verksamhetsyta*

Kommunen har sedan 2003 en antagen policy för parkering. Policyn tar inte hänsyn till geografiskt läge, tillgång till och status för, gång- och cykelnät samt cykelparkering. Ej heller för närhet till buss och tåg eller andra mobilitetsåtgärder. Policyn ger rekommendationer om en fördelad p-norm om:

1 Rok (rum och kök)	0,6 platser/lgh (lägenhet)
2 Rok	0,8 platser/lgh
3 Rok	1,1 platser/lgh
4 Rok (och större)	1,4 platser/lgh

Som del i centrumprojektet togs en separat parkeringsutredning fram (Structor 2014). Utredningen tar utgångspunkt i projektets ambitioner om att skapa ett centrum för människor snarare än bilar, och att främja andra transportsätt än bil. Även kommunens mål (ex. fossilbränslefri kommun 2050) och policys ligger till grund. Utredningen tittar på problematik med avgifts- och tidsreglering. Utredningen väger in kommunens ambitioner, men bedömer ändå möjliga åtgärder utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv när det gäller vilka åtgärder som kommunen kan åstadkomma/påverka. Kvartstrafik på pendeltåget ingår därför inte i utvärderingen, till skillnad från en satsning på gång- och cykeltrafiken. Vikten av att informera om alternativa färdssätt lyfts särskilt.

Utredningen rekommenderar en fördelad p-norm mellan 0,4 och 0,9 platser per lägenhet, plus 0,1 plats för besöksparkering. Omvandlat i stil med kommunens generella policy:

1 Rok	0,5 platser/lgh
2 Rok	0,7 platser/lgh
3 Rok	0,9 platser/lgh

4 Rok (och större) 1,0 platser/lgh

Utredningen ger även förslag på p-norm för cykelparkering mellan 1,5 och 3,5 platser per lägenhet. Här föreslås en generell norm om minst 2 platser per lägenhet.

Med en uppskattning om att planområdet innehåller mellan 500-700 bostäder, med en viss övervikt på mindre lägenheter, beräknas mittenspannet ge ett parkeringsbehov om drygt 450 platser för bil och drygt 1000 platser för cykel. Om inriktningen på stadsradhus mot järnvägen frångås ökar parkeringsbehovet, och lokala lösningar är då ett krav.

Avslutningsvis (rörande boendeparkering) tar utredning även upp vikten/möjligheten av mobilitetsåtgärder. Det gäller åtgärder som främjar andra färdmedel än egen bil. Exempelen som lyfts fram är gratis kollektivtrafikkort i ett år vid inflyttning, gratis medlemskap (månadsavgiften) i bil pool i fem år, gratis cykel samt god cykelförvaring. Om de boende erbjuds nämnda lösningar uppskattas parkeringsbehovet kunna minska med upp till 30 procent.

En viktig distinktion är skillnaden på arbetspendling och övriga resor. Arbetspendling löses inte med bil pool, och endast för en begränsad skara med cykel. En kombination av kollektivtrafikåtgärd och bil pool/cykelfrämjande skulle därmed kunna premieras särskilt. Förslagsvis ges enskilda åtgärder en rabatt om 5 procent vardera, och en kombination enligt ovan 15 procent. Konkret kravställning för åtgärder bör säkerställas i kommande genomförandeavtal.

Mobilitetsåtgärder bedöms ha en mer begränsad effekt på verksamhetens parkeringsbehov. Utredningen konstaterar en generell rekommendation om 18 platser per 1000kvm BTA för både besökande och anställda. För anställda ska parkeringen helt lösas inom fastigheten. Besöksparkering kan till stor del räknas hem via kantstensparkering.

#### *Fysiska lösningar, vart och hur parkeringen anordnas*

Höjdförhållandena gör det möjligt att i flera av kvarteren gräva in lokala parkeringslösningar (under innergård, som del i souterrängplan mm.). Flerplanslösningar inom ett kvarter kan vara acceptabelt, så länge det inte är synligt i fasad mot gata (regleras med generell bestämmelse, som ger undantag för in/utfarter). Att lösa all boende- och personalparkering bedöms vara möjligt inom kvarteren. Samtidigt finns alternativ med gemensam anläggning mot järnvägen och köp av parkeringsplats i p-huset norr om järnvägen. För att göra cykeln attraktiv som färdmedel ska platser inomhus/under tak, i markplan eftersträvas.



Foto 5 Till vänster fasadskiss parkeringshus med vildvin i fasaden. Illustration ETTTELVA arkitekter AB. Till höger p-hus med matmarknad i bottenplan, Västra hamnen Malmö.

Utöver boende och personalparkeringen innehåller även detaljplan pendlarparkering med koppling till tågstationen. Dagens pendlarparkeringar avses på sikt ersättas av ett parkeringshus i flera plan norr om Järnvägen (**P<sub>1</sub>**). Det finns idag nära 1000 avgiftsfria parkeringsplatser i centrum, vars syfte är att täcka behov för pendling och besök i kommunens anläggningar (badhus ishall etc.).

Kommunen arbetar med att förbättra och marknadsföra cykel och kollektivtrafik, vilket av flera (hållbarhets) skäl kommer bli än viktigare framöver. Kommunen eftersträvar därför en balans mellan att tillhandahålla pendlarparkering, och att förbättra andra färd sätt. Bedömningen har därför gjorts att p-huset ska ha en kapacitet mellan 400 till 600 pendlarparkeringar.

Pendlarparkering är tydligt bundet till dagtid och bör kunna kombineras väl med boendeparkering, som är någorlunda bundet till kvälls/nattetid. 2015 tog Ramböll (på uppdrag av Nacka kommun) fram en rapport om *Parkering vid ny exploatering*. Rapporten behandlar delvis gemensamma parkeringshus och för resonemang om samutnyttjande. De berör inte pendlarparkering, utan endast boende, personal och besökare för handel. I rapporten uppskattas en samutnyttjandevinst för garage med fler än 400 platser till mellan 15 och 30 procent beroende på kommunens/områdets parkeringstal/norm. Vid lägre norm används bilen till lägre grad för arbetsresor, och samutnyttjandet med ”dagplatser” minskar.

Ett parkeringshus med 600 platser för pendlare skulle därmed kunna antas ge möjlighet för ett samutnyttjande för boende med mellan 100-180 platser.

Parkeringsbehovet kan tänkas se annorlunda ut i en inte alltför avlägsen framtid, och kan med fördel redan idag kombineras med handel eller servicefunktioner. Detaljplanen medger därför även centrumanvändning (**C**) inom samma område.

Även cykeln är ett populärt pendlingsfordon, och för att förstärka attraktionen föreslås det i planen ett område för parkeringshus för cykel precis i anslutning till stationen (**P<sub>2</sub>**). Beroende på utformning och utförande kan byggnaden husera hundratals cyklar. Det gäller samtidigt att

hitta en balans mellan standard och bekvämlighet. En lite dyrare cykel kan motivera en något krångligare parkering, men flertalet cyklister prioriterar sannerligen en enkel parkering (om än gärna med tak). Den mer komplicerade parkeringen löses därmed i parkeringshuset, medans markparkering löses i anslutning till det nya resecentrumet. Med tanke på dagens belägningsgrad på södra sidan om stundtals mer än 100 procent bör minst en dubbling lösas i samband med exploateringen av resecentrum och etapp 1. Därutöver bör mark, eller lösningar för ytterligare platser finnas med i fortsatt planering i området (exempelvis parkområdet sydväst om det nya busstorget).

Mot järnvägen finns en relativt stor yta som av riskhänsyn inte får användas för stadigvarande vistelse. Parkering är inte stadigvarande vistelse för annat än fordon, och fungerar väl på platsen. Inom 15 meter från järnvägen ställs samtidigt krav på skydd mot gnistbildning från järnvägen (inbromsningsträcka).

Marknivåerna skiftar ordentligt i området, och parkeringsytan kan därför behöva utföras i skilda delar, i skilda nivåer. Planförslaget indikerar en infart till parkeringen i norr, ytterligare passage eller släpp (exempelvis portiker) kan och bör lösas genom/mellan bebyggelsen från lokalgatan.

#### **2.5.4 Angöring**

I dagsläget sker angöring för leveranser till förskolan via Brittsätersvägen. Busstorget angörs via centrumleden, där busstrafiken i högtrafik kan bli stående i väntan på att få komma ut. Pendlarparkeringarna norr om angörs via en infart för respektive parkering. Då flödena tenderar att vara enkelriktade (in på morgonen, ut på kvällen) finns få konflikter.

##### *Planförslag:*

Planförslaget ger möjlighet till centrumverksamhet i samtliga kvarter mot Stockholmsvägen. Förhoppningen är att bottenvåningarna huvudsakligen används för lokaler, potentiellt kan något våningsplan i något kvarter användas för kontor. I övrigt ses bostäder som det mest realistiska. För att varu- och avfallstransporter ska kunna angöra krävs att dessa sker tidsbestämt, och att delar av kantstensparkeringen under begränsade tider beläggs med stoppförbud för obehörigtrafik.

Viss angöring kan även ske via kvartersgatorna, men flertalet av dessa medger varken genomfart, eller vändmöjligheter för annat än personbilar. För att minimera påverkan på trafikflödet längs Stockholmsvägen, samt för att minska konflikter mellan biltrafik och gående, ska antalet angöringar mot kvartersgatorna begränsas. Angöring bör ske via lokalgatan, annat än där så inte är möjligt ske via lokalgatan. Planen tillåter till exempel inte angöring till garage med infart i fasad mot Stockholmsvägen. Detta regleras i plankartan med så kallad ringstreckad linje (*körbar förbindelse får inte anordnas*).

## 2.6 Tekniska frågor

### 2.6.1 Vatten- och avlopp

Planområdet omfattas av VA-verksamhetsområde. Inom planområdet finns ett utbyggt nät för vatten och avlopp längs Stockholmsvägen och norr om järnvägen via centrumleden.

#### *Planförslag:*

Ledningarna längs Stockholmsvägen ligger inom två meter från tänkt gräns mellan kvartersmark (bostadskvarter) och allmän platsmark (trottoar). Avloppsledningarna börjar precis vid planområdets gräns i nordväst, och skulle behöva förlängas på sikt. Vidare har både avlopp och vattenledningarna för låg kapacitet för att tillmötesgå kommande exploatering i. Med tänkt ombyggnation av Stockholmsvägen är det därmed lämpligt att också ersätta dagens ledningar med nya.

Ledningar kommer även dras i lokalgatan och ansluta till sträckningen längs Stockholmsvägen via Brittsättersvägen.

### 2.6.2 Dagvatten

Nätet för dagvatten är utbyggt runt planområdet. Dagvatten avleds söderut till Västerängsbäcken i Gröna dalen. Västerängsbäcken mynnar i Mälaren-Prästfjärden och idag finns ingen särskilt anlagd dagvattenrening eller fördröjning nedströms planområdet.

Norr om järnvägen förefaller marken utgöras av friktionsmaterial och här bedöms det finnas möjlighet att infiltrera dagvatten. Söder om järnvägen består marken av mer täta leror och möjligheten att infiltrera bedöms som liten. Även om möjligheten till infiltration finns, ska endast tillräckligt rent dagvatten tillåtas infiltreras.

Håbo kommuns dagvattenpolicy anger hur dagvatten ska hanteras i planskedet. Huvudprincipen för allmän plats är att dagvatten ska infiltreras och i andra hand fördröjas. Huvudprincipen för kvartersmark är att dagvatten ska tas omhand genom LOD – lokalt omhändertagande av dagvatten. Om förutsättningar saknas för LOD eller infiltration nära källan ska vattenflödet utjämnas och fördröjas innan avledning sker till ledningsnät och/eller recipient. Det vatten som inte kan infiltrera eller omhändertas nära källan ska om möjligt avledas i öppna avrinningsstråk mot anslutningspunkt för det kommunala dagvattennätet.

#### *Planförslag:*

Planförslaget bygger på att rening och fördröjning av dagvatten sker utanför planområdet. Liknande gäller för programområdet i stort. Vidare saknar Bålsta övergripande renande åtgärder för dagvattnet, annat än delvis avledande i öppna stråk och diken samt enstaka mindre dammanläggning. Kommunen planerar därför anläggandet av en större dagvattenanläggning i Gröna Dalen.

Från planområdet leds dagvatten ned via befintliga och nya dagvattenledningar till Västerängsbäcken/Gröna Dalen. Vid större regn/skyfall säkerställs avledningen längs gatemark (i stort sätt samma sträckning som ledningarna), även här nedåt mot Gröna Dalen. Gatorna längs med ska därför förses med kantsten (där detta saknas). Där brott i kantstenen

krävs ska vägbanans lutning säkerställa att vattnet ändå leds fortsatt via gatan. Detta berör främst Centrumstråket, och kommer att ingå i etapp 6 inför granskning.

Av ”stordriftsskäl” efterfrågas alltså inte lokalt omhändertagande i området. Det finns samtidigt andra vinster med lokala åtgärder. Åtgärder som gröna tak, planteringsbäddar med mera kan motiveras av andra aspekter än främst omhändertagande av dagvatten (biologisk mångfald, mikroklimat mm.).

Skulle anläggandet av dagvattenanläggningen inte vara slutfört i samband med exploateringen av aktuellt detaljplaneområde, är avsikten att tillfälligt installera brunnsfilter för att säkerställa rening av dagvattnet. Västerängsbäcken bedöms klara av det ökade flödet, och någon eventuellt fördröjningsåtgärd krävs därför inte.

### **2.6.3 Markavvattning**

Västerängsbäcken, som planområdet har avrinning till berörs av Dikesföretagen CK 161 Väppeby-Bålsta och C72 Väppeby-Eneby. Båda företagen är föremål för en upphävandeprocess som del i arbetet med Gröna Dalen.

### **2.6.4 El-, tele- och datanät**

Fiber och tele-, och elledningar finns dragna längs med Stockholmsvägen och ansluter bland annat till befintliga verksamheter inom och i anslutning till planområdet.

Elnätsägaren i och till planområdet är E-ON.

### **2.6.5 Värme- och elenergi**

En detaljplan reglerar varken elförsörjnings- eller uppvärmningsform, men ska samtidigt främja en lämplig användning av mark och resurser. Håbo kommun har även en politisk antagen miljöstrategi med mål om att kommunen bland annat ska vara fossilbränslefri 2050.

Fjärrvärmenätet är utbyggt söder om planområdet, med närmaste ledning i centrumleden. Fjärrvärme är ett effektivt sätt för uppvärmning, men är samtidigt beroende på bränsleval i produktionen. Grundproduktionen i Bålsta kommer från industriens restvärme, vilken tidvis behöver kompletteras med mindre värmepannor.

Vid koppling till fjärrvärme låser sig fastighetsägaren samtidigt till ett ej konkurrensutsatt uppvärmningsalternativ.



### *Planförslag:*

Kapaciteten för både el och fjärrvärme har bedömts som tillräcklig för centrumprojektet i sin helhet. Ytterligare transformatorstationer krävs, och tre användningsområden för sådana är därför med i plankartan (**E1**), varav placering i den norra delen är mer flexibel för att kunna placeras både separat och som inbyggd i p-huset. Både EON och Kommunen tillämpar den så kallade försiktighetsprincipen, och transformatorstation ska därför inte placeras närmare än fyra meter från byggnad eller rum för stadigvarande vistelse (ex. centrumändamål). E-områdena är därför tilltagna för att rymma både station och säkerhetsavstånd.

Alternativ/komplement till försörjning via elnätet kan vara anordnande av solenergianläggningar (solceller) på tak och väggar. Solenergin kan även användas för uppvärmning (då genom så kallade solpaneler).

#### **2.6.6 Avfallshantering**

Håbo kommun strävar ständigt efter en allt mer miljömässigt hållbar avfallshantering. Enligt kommunens avfallsplan är de långsiktiga målen att förebygga uppkomsten av avfall, att därefter öka både återanvändning och materialåtervinning. Kommunen ska även sträva efter att minska mängden avfall som går till energiåtervinning (fjärrvärme på brända soppor). Samtidigt ska avfallsverksamheten utgå från kundens behov.

Som del i arbetet med att öka återvinningen har kommunen utrett och beslutat om att öka antalet fraktioner av avfall som hushållen ska sortera i. Inriktningen är att sorteringen ska ske nära hushållen, och en direkt följd är därmed ett ökat ytbehov för sorteringen.

## **2.7 Störningar, hälsa och säkerhet**

### **2.7.1 Radon**

Stora delar av Håbo kommun utgör högriskområde vad avser markradon då markförhållandena till stora delar utgörs av grusåsar eller sprickiga bergarter. Det saknas dock en heltäckande kartläggning av markradon i kommunen. Riktvärdet i bostäder, förskolor, skolor och andra allmänna lokaler får inte överskrida 200 Bq/m<sup>3</sup>.

Om radonstrålningen inte undersöks och visar på lägre nivåer, ska ny bebyggelse utföras radonsäkert.

### **2.7.2 Förorenad mark**

#### *Handelsträdgård*

Planområdet inkluderar mark som tidigare använts av tre skilda handelsträdgårdar. Det finns idag få synliga spår efter handelsträdgårdarna, men alla spår är inte synliga för blotta ögat. På grund av att bekämpningsmedel kan ha hanterats i området, har det preliminärt klassats som ett MIFO område med riskklassen 3.

För att undersöka om det finns spår av farliga ämnen, genomförde ÅF-infrastruktur (på uppdrag av kommunen) 2017 en miljöteknisk markundersökning. Då det funnits flera handelsträdgårdar i området undersöktes alla med beröring på programområdet. Därav de tre

inom detaljplaneområdet. Undersökningen visade på spår efter PAH inom detaljplaneområdet, och till nivåer över mindre känslig markanvändning. Provtagningen skedde i det övre jordlagret, och spåren påträffades endast i en punkt. I samband med tidigare nämnda geologiska undersökning prov tog även Tyréns ett antal punkter. I två av dessa (i anslutning till ÅFs fynd) påträffades förhöjda värden av PAH.

För att få bättre kunskap om omfattningen av föroreningen genomfördes ytterligare provtagning (av DGE mark och miljö) i januari 2018. Resultatet visade att föroreningen är punktvis inom 5 meter från tidigare tre fynd. Föroreningen har därmed avgränsats både i sid och höjddled.

Som del i förberedande arbete inför en ombyggnad av resecentrum och busstorget har ett tillfälligt busstorg anlagts. Vid det anläggande sanerades föroreningen.

### *Järnvägsbank*

Del av planområdet utgörs av tidigare järnvägsbank för Mäljarbanan (ombyggt under tidigt 90-tal). Eftersom det tidigare varit brukligt att använda bekämpningsmedel, samt impregneringsmedel som idag klassas som hälsofarliga har marken provtagits.

Inga förhöjda värden av impregneringsmedel (Arsenik/kreosot) påträffades. Det påträffades inte heller några spår av bekämpningsmedel.

### **2.7.3 Buller och vibrationer**

Planområdet ligger i ett utsatt läge när det gäller trafikbuller. Huvudkällor i närområdet är tågtrafiken längs Mäljarbanan och biltrafiken längs Stockholmsvägen och Centrumleden.

Bullerstörning från väg-, tåg- och flygtrafik regleras sedan 2015 genom *förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Förordningen ska tillämpas vid bedömning om kravet under 2 kap. 6a § PBL är uppfyllt. Nämnda paragraf infördes först 2015-01-02, och förordningen anses därför främst tillämpbar för detaljplaner som påbörjats efter samma datum.

För detaljplaner påbörjade dessförinnan saknas reglering genom förordning för bullernivåer. Riktvärden beskrivna i Boverkets allmänna råd (2008:1) *Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik* har dock tillämpats på liknande sätt för äldre detaljplaner (denna detaljplan påbörjades redan 2012).

Huvudsakliga skillnader mellan de allmänna råden och förordningen rör högsta bullernivå vid fasad, där den tidigare rekommenderar max 55 dB(A) ekvivalent (decibel, dygnsmedelvärde). Den senare reglerar istället till 60 dB(A). De allmänna råden visar på avstegsmöjligheter, kopplat till lokalisering och möjlighet till att anordna en tyst- eller ljuddämpad sida. Förordningen reglerar liknande men med friare avstegsmöjligheter, utan lokaliseringshänsyn. Vidare regleras nivåer för mindre lägenheter (under 35kvm) särskilt, med möjlighet till upp till 65dB(A) vid fasad utan behov av ”ljuddämpad sida”.

I de allmänna råden rekommenderas att en anordnad uteplats, tillhörande en bostad, inte bör utsättas för högre bullernivåer än 55 dB(A) ekvivalent, och 70 dB(A) maximalt. I förordningen regleras nivåerna istället till 50 dB(A) ekvivalent och 70 dB(A) maximalt. Där det senare värdet får överskridas med max 10 dB(A) som mest fem gånger per timme mellan 22.00 och 06.00.

Riktvärdena är framtagna utifrån hälsoriskerna på människor som största faktor (buller påverkar även andra värden negativt, så som djurliv, rekreation). Riktvärdena är satt efter en bedömning om ”acceptabel” hälsopåverkan. Även bullernivåer under riktvärdena har alltså en påverkan på hälsan. Åtgärder för att minimera bullernivåer, både inomhus och utomhus bör därför alltid eftersträvas (utöver det som detaljplanen reglerar).

#### *Planförslag:*

Bullersituationen för planområdet har utretts av ÅF-Infrastructure. Då planförslagets innehåll kommit att förändras genom arbetets gång har flera skilda rapporter producerats. Det aktuella planförslaget baseras på underlag utifrån två (B 2018 och D 2019). Rapport B ska ligga till underlag för bedömning för kvarteren mot Stockholmsvägen. Rapporten redovisar förutsättningarna för kvarter 5 och 6. Kommunen bedömer att förutsättningarna är snarlika för övriga kvarter (12, 13 och 14) längs med Stockholmsvägen och att de därför inte kräver separat utredning. Rapport D för kvarteren mot järnvägen samt för föreskolegården. Den senare berör en något mer komplex situation, med flera av värdena nära riktvärdet (både över och under) och redovisar därför nivåer i intervall om 1 dB(A).

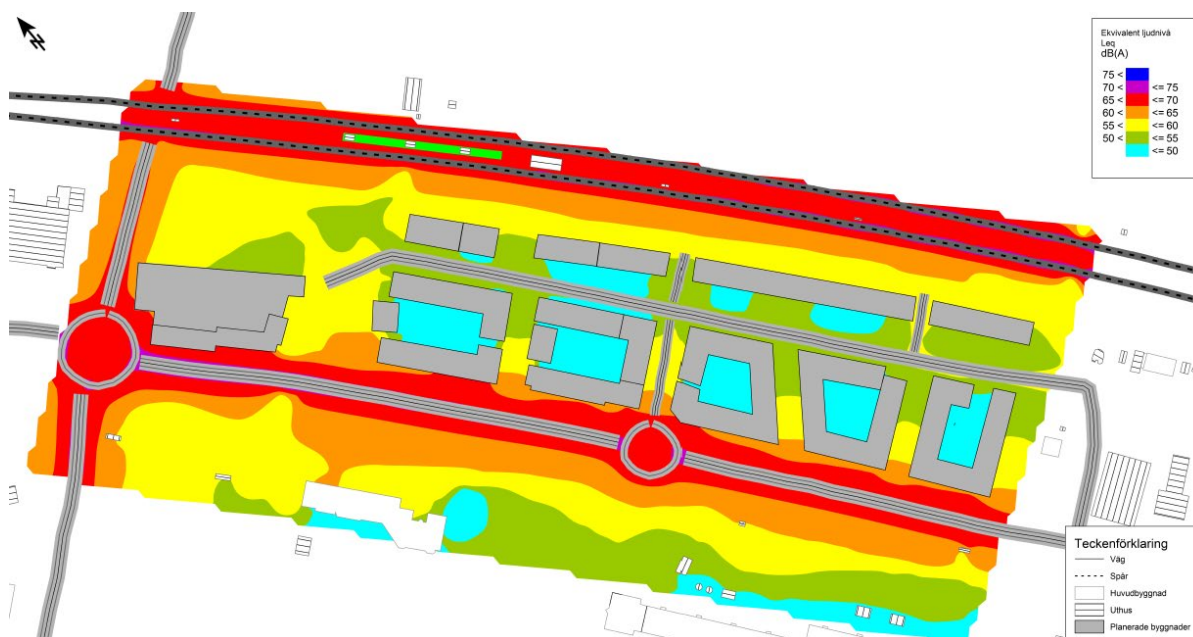
Rapporterna utgår från prognoser om trafikmängder år 2040. I trafikverkets prognos över tågtrafiken för 2040 räknas det med kvartstrafik för pendeltåget. Håbo kommun har i samarbete med Upplands-Bro kommun undersökt förutsättningarna för kvartstrafik till Bålsta och Bro. Slutsatsen var att kvartstrafik till Bålsta förutsätter ett ytterligare vändspår. En utbyggnad av spår vid Bålsta finns samtidigt inte med i Trafikverkets planering fram till 2040. Med dagens kända förutsättningar får därför kvartstrafik innan 2040 anses vara osäkert. Utredningen (2018) särredovisar därför en eventuell utbyggnad av järnvägen med ett ytterligare vändspår för pendeltågtrafiken. Endast i detta särredovisade scenario ligger kvartstrafik som underlag för bullerberäkningarna.

Utifrån utredningarna går det att konstatera att tågtrafiken genererar kraftiga maximala ljudvärden (godstrafiken), men lägre ekvivalenta (genomsnittliga) värden. Fordonstrafiken längs Stockholmsvägen genererar högre ekvivalenta värden, men lägre maximala. Där de senare högre värdena främst genereras av tung trafik (lastbilar och bussar).

Utredningarna redovisar bullerförhållanden i kartbilagor, och sammanfattat i text.

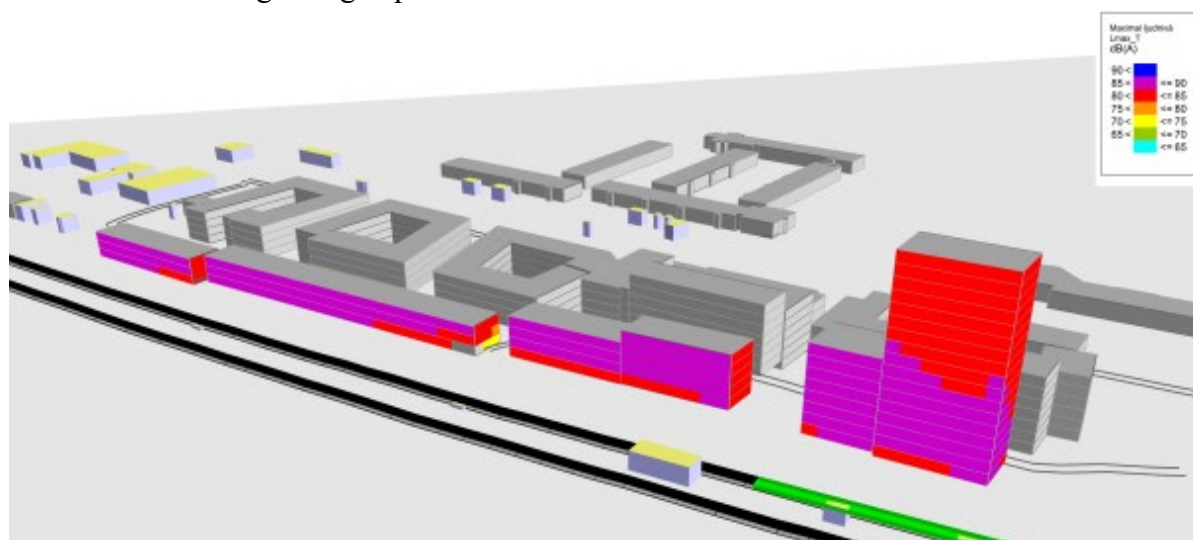
Sammantaget kan det konstateras att kvarteren mot Stockholmsvägen utsätts för höga nivåer mot just Stockholmsvägen (upp mot 65 decibel, ekvivalent). Kvarterens innergårdar är samtidigt väl avskärmade och nivåerna ligger där betydligt lägre (överhängande under 50 decibel). Vid kvarterens släpp/öppningar ökar dock nivåerna (till mellan 55 och 60 decibel). Liknande gäller även för de maximala nivåerna, där innergårdarna är väl skyddade (med nivåer

under 70 decibel) medans fasaderna mot Stockholmsvägen utsätts för betydligt högre nivåer (upp mot 85 decibel).



Karta 12, från rapport D genomförd av ÅF, visar utbredningen 2 meter över marken av ekvivalent buller.

För kvarteren mot järnvägen ses en tydlig skillnad mellan fasaderna. Fasaderna mot järnvägen utsätts för nivåer upp till 56 decibel (ekvivalent) medans nivåerna för fasaden mot lokalgatan ligger under 50 decibel. Det maximala nivåerna följer samma mönster, men längs lokalgatan ligger det samtidigt i delar upp till 77 decibel. Mot järnvägen kan nivåerna samtidigt nå upp mot 90 decibel när godstågen passerar.

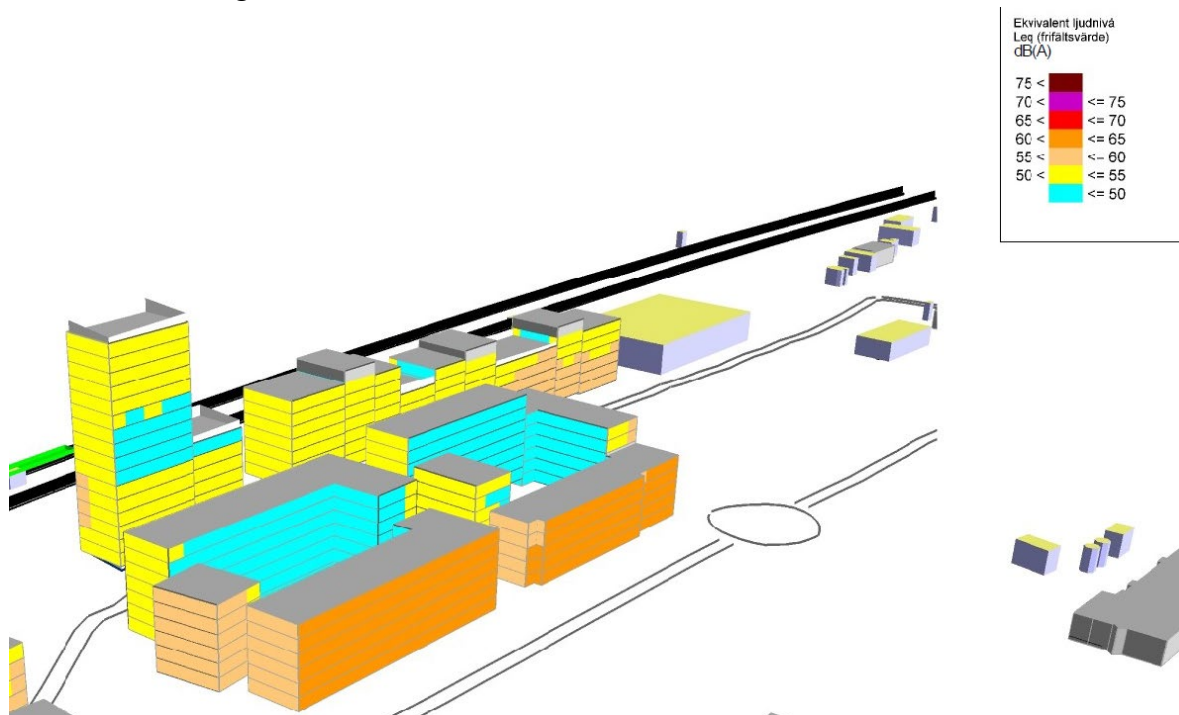


Karta 13, från rapport D genomförd av ÅF, visar maximalt buller i fasad från järnvägen.

I dagsläget finns en bullerskärm längs del av planområdet mot Järnvägen. Skärmen är cirka 1,6m hög.

För kvarteren mot Stockholmsvägen är kvartersutformningen av största vikt. Att bebyggelsen utformas runt en innergård (**f1**). På så sätt kan ljuddämpade sidor anordnas för de lägenheter som vetter mot Stockholmsvägen (**m3**). För bebyggelsen mot järnvägen är det av vikt att

kvarteren får en minsta sammanhållande längd (**m2**). Där färre och mindre släpp ger en bättre ljudmiljö längs lokalgatan. Utredningen utgår ifrån en struktur med två släpp mellan kvarteren, men reglerar endast att ett måste finnas.



Karta 14, från rapport B genomförd av ÅF, visar ekvivalenta nivåer vid fasad. För kvarteren mot Stockholmsvägen

För höghuset finns goda förutsättningar att anordna en eller två gemensamma uteplatser på taket. Det är samtidigt troligt att lägenheterna utformas med egna uteplatser, och att de används i totalt sätt mer än de gemensamma. Bestämmelse om krav på utförande och placering av uteplats finns därför med i plankartan (**m8**). För att klara de maximala nivåerna krävs därför täta räcken, absorbenter i tak, samt att uteplatsen delvis glasas in (helt inglasad balkong räknas inte som uteplats och rekommenderas där inte). Liknande gäller för övriga kvarter mot järnvägen, vilka i regel dock är mindre utsatta. För att ta höjd för de något skilda förutsättningarna görs viss skillnad på kravställningen (**m6** och **m7**).

Med föreslagna regleringar genom bestämmelser, bedömer kommunen att riktvärdena enligt de allmänna råden uppfylls för alla kvarter, med undantag för ekvivalent nivåer vid fasad för delar kvarteren mot järnvägen. För de övre våningsplanen på de kvarteren tangeras riktvärdet med 1 decibel.

Åtgärder för att dämpa ljudnivån med minst 1 decibel kan utföras på en mängd olika sätt. Med loftgångar med täta räcken, ljudabsorbenter eller inglasning uppnås riktvärdet med goda marginaler. Sammanhängande carports mot järnvägen bedöms också ha effekt, just eftersom det handlar om 1 decibel. Vidare är ytan för några av kvarteren så pass breda, att huskroppen kan förskjutas längre ifrån järnvägen och närmare lokalgatan.

Ett annat åtgärdsalternativ är att uppnå värden för ljudämpad sida vid fasad mot lokalgatan. Med uteplatser enligt bestämmelserna m<sub>6</sub>-m<sub>8</sub> utmed minst hälften av bostadsrummen uppnås riktvärdet för maximala nivåer (70 dB).

Eftersom det finns så pass många möjliga åtgärder, regleras sådana inte i detalj i plankartan. Med bestämmelsen **m<sub>9</sub>** är avsikten samtidigt att någon alternativ åtgärd ska inkluderas. Åtgärder enligt exemplen ovan, eller annan åtgärd med samma effekt.

En åtgärd för att uppnå en bättre ljudmiljö i området i stort är att täppa igen och förlänga befintlig bullerskärm (på södra sidan av järnvägen) längs med hela planområdet. Om skärmen anläggs på det avståndet bedöms det inte behöva höjas högre än befintligt. Trafikverket ställer dock krav på att skärm inte får anläggas närmre än 5 meter från del av järnvägen som kan föra högspänning. Med ett större avstånd krävs högre skärm, och kommunen bedömer det inte som rimligt att anlägga en sådan högre skärm.

Utifrån kompletterad bullerutredning innehåller plankartan två bestämmelser om skyddsåtgärder för att säkra ljudnivån i parken (**R<sub>1</sub>**) i de fall den ska användas som förskolegård. Det krävs då skärm eller kompletterande bebyggelse med samma effekt om 3,5 (**m<sub>4</sub>**) respektive 2,5 meters höjd (**m<sub>5</sub>**).

#### *Vibrationer*

För att undersöka risk för påverkan av vibrationer, genomförde Bjerking en undersökning av marken närmast järnvägen (inom 50m). Rapporten redovisar bedömda vertikala vibrationsnivåer på mellan 0,04-0,22 mm/s RMS beroende på grundläggningsmetod och konstruktion. Bäst förutsättningar ges vid grundläggning direkt på berg, eller med stödpålar till berg.

Praxis är att 0.4 mm/s RMS används som riktvärde för bostäder och kontor. Människans känseltröskel anges i standarden (SS 460 48 61) till 0,3 mm/s RMS. Det bedöms alltså inte vara någon risk för störande vibrationer inom planområdet.

Vertikala vibrationer kan öka något i byggnader med träkonstruktion. För horisontella vibrationer kan dessa öka för både betong- och träkonstruktioner. I samtliga fall konstaterar Bjerking att sådan ökning inte kommer överstiga riktvärdet.

#### **2.7.4 Luftkvalitet**

Enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken bör värdena angivna i Förordningen om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft inte överskridas. I dagsläget är det endast vid E18 som nivåerna ligger nära normerna i Håbo.

#### *Planförslag:*

Med den föreslagna täta stadsstrukturen, längs en väl trafikerad gata finns det ändå skäl att behandla luftkvaliteten. Dels medger detaljplanen ingen verksamhet som genererar ökade utsläpp av luftföroreningar, dels bedöms tillskottet av biltrafik från planförslaget bli begränsat jämfört med det totala flödet. Vidare placeras den nya bebyggelsen med skyddande

gårdsmiljöer samtidigt som luftgenomströmning mellan kvarter och längs lokalgatan möjliggörs. Anläggandet av alléer längs alla gator bedöms hjälpa till ytterligare för att fånga upp partiklar i luften.

För att ytterligare minska föroreningar i luft och vatten har kommunen beslutat i ”Håbo kommuns lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön” att begränsa tomgångskörning till högst 1 minut inom tätorten.

### **2.7.5 Farligt gods och Mälarbanan**

På Mälarbanan sker transporter med farligt gods. Andel och typ av farligt gods är inte uppskattat, men inga restriktioner på typ finns. Därmed gäller försiktighetsprincipen.

Del av Stockholmsvägen är en sekundär transportled av farligt gods. Transporter till bensinstationerna längs Stockholmsvägen görs lämpligast från närmaste trafikplats från E18, och då passeras inte planområdet. Närmaste bensinstation ligger cirka 180 meter söder om planområdet.

#### *Planförslag:*

För att klargöra risker kopplade till olyckor vid transporter av farligt gods längs järnvägen har WSP genomfört en riskanalys. Analysen tittar närmare på individrisk samt samhällsrisk och bygger till stor del på uppskattning om antalet personer som bor och rör sig inom området.

Slutsatsen är att ett avstånd om 25 meter från järnvägen potentiellt påverkas av urspårningar (+5 meter för framtida extra spår). Inom det avståndet ska därför byggnader klara av en kollision med ett urspårat tåg. WSP har inte undersökt åtgärder för att kunna bygga inom kollisionzonen. Det har dock gjorts i ett annat projekt i Järfälla kommun, längs med Mälarbanan i anslutning till Jakobsbergs station. Brandskyddslaget tog fram en riskanalys som bland annat undersökte förutsättningar för parkeringsgarage inom 15 meter från järnvägen med slutsatsen:

*Parkeringsgarage som placeras där marknivån inom planområdet är på samma, eller lägre, nivå som Mälarbanan samt placeras inom ca 15 meter ska utföras med en konstruktion som förhindrar ett fortskridande ras om ett tåg kör in i konstruktionen. Är marknivån inom planområdet 1 meter eller mer över Mälarbanan behöver inte garagen konstrueras på detta sätt.*

I plankartan återfinns därför bestämmelse om krav på konstruktion som, vid tågkollision, inte ska medföra fortskridande ras för resten av byggnaden. Kravet ställs på området för parkeringshus (**P<sub>1</sub>**) på mellan 20 och 30 meters avstånd från närmsta spårs mitt.

Förutom kollisionsrisk behöver även bebyggelsen anpassas för att motstå brand (som följd av en urspårning) under en viss tid. Frågan har utretts både av WSP och av Briab (på uppdrag av Håbohus). I grundutredningarna rekommenderas brandskyddshöjande åtgärder inom 40 respektive 30 meters avstånd till järnvägen. Eftersom utredningarna konstaterar olika avstånd

gav kommunen WSP i uppdrag att utreda avvikelsen. Sammantaget konstateras att risken beräknats på två olika sätt, och att båda sätten är godtagbara.

Kommunen har i närtid gjort bedömningen att 30 meter är godtagbart i liknande situationer/projekt. Att därför ställa högre krav och med sådana ökade kostnader bedöms inte berättigat. Krav om brandskyddshöjande åtgärder ställs därför inom 30 meters avstånd från närmaste järnvägsspår. Kravet regleras med generell planbestämmelse och är även kompletterat med krav på utrymningsväg och ventilationsintag vänt bort från Järnvägen.

Närmast järnvägen tillåts endast markparkering med eller utan carport (**e1**), alternativt mindre specifikt vid höghuset, att marken ändå inte får utformas för stadigvarande vistelse (**n1**).

#### **2.7.6 Verksamheter**

Som nämns under rubriken 2.4.6, Gällande detaljplaner, angränsar planområdet i sydöst till en detaljplan som tillåter industri. Även om det finns en teoretisk möjlighet att anlägga industriverksamhet i anslutning till planen, får sådan inte vara störande. Det finns ingen industriverksamhet i anslutning till planområdet idag, och det pågår en parallell planläggning av nämnda område mot en omvandling till bostäder. Att det just finns bostäder där idag får även det anses utgöra hinder för att anlägga industriverksamhet.

#### **2.7.7 Barn-, och trygghetsperspektiv**

Barnkonventionen utgår från att alla barn har samma rättigheter och lika värde samt att barnens bästa ska uppmärksammas. Barn och ungas perspektiv ska vara en naturlig del i samhällsbyggandet och barn ska ges möjlighet till inflytande i planeringen av den fysiska miljön. Hur inflytandet görs möjligt varierar beroende av markområde och tänkt innehåll i planen, där barnperspektivet ibland bör få särskilt fokus.

#### *Planförslag:*

Arbetet med Bålsta C har pågått under en längre period, med övergripande program och gestaltungsarbete, och nu i detaljplanearbete. Barnperspektivet har funnits med i delar, men det är minst lika viktigt att det även uppmärksammas vid kommande skeenden. Vid själva genomförandet av planförslaget. Det tydligare gaturummet och stråket genom och förbi centrum stärker orienterbarheten. Viljan till variation är även den tänkt att stärka och förenkla orienterbarhet.

Dagens gångtunnel kan upplevas som trygg för att gående inte behöver korsa Stockholmsvägen, men kan även upplevas som otrygg för att gående tvingas ned i den smala passagen. Till del handlar det om vilka trafikanter som prioriteras, de gående (och cyklister) eller bilister.

Ambitionen med planförslaget och dess omgestaltning av Stockholmsvägen är att lägga större vikt vid de gående och de cyklister. Det ska finnas en flexibilitet och flera valmöjligheter för de gående, att korsa Stockholmsvägen, och att röra sig in och förbi bebyggelsen. Där i mindre kvarteren med gränderna, och där även de breda trottoarerna och möbleringszonerna.



I och med en förändring av gångtunneln under Stockholmsvägen, är det särskilt viktigt att arbeta med torgets- och det gröna stråkets koppling över Stockholmsvägen. Det ska tydligt framgå för både gående och bilister att de är en viktig passage över gatan. En passage där de gående har företräde. Det ska upplevas naturligt och tryggt för alla att ta klivet ut i gatan, och känna att biltrafiken stannar.

Vidare tillför torget och parken området lokala vistelsezoner, till vilka boende inom planområdet inte behöver korsa någon gata för att komma till. Tillgången till åsen är även den möjlig att nå utan att korsa gata, alternativt endast en lokalgata.

### 3. GENOMFÖRANDE

En genomförandebeskrivning ska redovisa de ekonomiska, tekniska, fastighetsrättsliga och organisatoriska åtgärder som behövs för att åstadkomma och genomföra detaljplanen på ett samordnat och ändamålsenligt sätt.

En genomförandebeskrivning har ingen rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt. Det kan till exempel handla om ansvarsfördelningen mellan kommun och exploatör samt övriga iblandade i detaljplanens genomförande.

#### 3.1 Organisatoriska åtgärder

##### 3.1.1 Planförfarande

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande enligt Plan- och bygglagen (2010:900).

##### 3.1.2 Tidsplan

Tidsplanen är preliminär och kan komma att ändras.

Samråd	1:a kvartalet 2016
Granskning	2:a kvartalet 2019
Antagande	1:a kvartalet 2020

##### 3.1.3 Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är **10 år**.

Genomförandet av detaljplanen börjar när planen vunnit laga kraft. Planområdet beräknas vara helt färdigställt inom tio år. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras eller upphävs.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen. Som huvudregel får detaljplanen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under denna tid. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

##### 3.1.4 Huvudmannaskap

Detaljplanen har kommunalt huvudmannaskap för allmän plats. Det innebär att Håbo kommun ska ansvara för utbyggnad, drift och skötsel av allmänna platser, gator, torg, och parker samt vatten- och avloppsledningar inom planområdet.

### **3.1.5 Ansvarsfördelning**

Håbo kommun ansvarar för utbyggnad av allmänna platser och vatten- och avloppsledningar fram till varje fastighet upprättad förbindelsepunkt.

Byggaktören/fastighetsägaren ansvarar för anläggnings- och byggnadsarbeten inom kvartersmark.

E-on ansvarar för sina ledningar inom planområdet samt utbyggnad av el- och fjärrvärmenät.

Övriga nätägare (bredband, tele) ansvarar för sina ledningar samt utbyggnad av sina ledningar inom planområdet.

### **3.1.6 Avtal**

#### *Planavtal*

Kommunen har tecknat planavtal med Håbohus AB och Magnolia Bostad AB. I avtalen fastställs fördelningen av ansvar mellan parterna avseende arbete och kostnader i samband med upprättandet av detaljplanen. I och med att planområdets avgränsning förändrats finns nu även kvarter utan aktiv byggaktör. Sedan planavtalen träffades ingår inte längre resecentrum i kommande detaljplan Bålsta centrum etapp 1. Detaljplaneområdet för etapp 1 omfattar även kvarteren 12-16. En översyn av planavtalen behöver nu ske.

#### *Markanvisningsavtal*

Kommunen genomförde år 2014 en markanvisningstävling inom området för dåvarande detaljplaneområde etapp 1, resecentrum och stationsområdet. Till grund för utvärderingen låg pris per kvm BTA, gestaltning och arkitektonisk utformning, social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet samt finansiell stabilitet hos anbudsgivaren. Kommunstyrelsen beslutade sedan under år 2015 att anvisa mark till Håbohus AB, Magnolia Bostad AB och Magnolia Bostad AB i samarbete med Coop Fastigheter AB.

Med samtliga anbudsgivare träffades under år 2015 och 2016 markanvisningsavtal.

Markanvisningsavtalen med Håbohus AB och Magnolia Bostad AB innehåller var sin option avseende ett av kvarteren 12-15.

Håbo kommun utlyste år 2016 ytterligare en markanvisningstävling för bostäder inom kvarter 9. Arbetet med kommande resecentrum hade då lett fram till att kvarter 9 hade lyfts fram som ett kvarter som med fördel kunde inrymma någon form av profilbyggnad. Efter beslut i Håbo kommuns kommunstyrelse, utsågs Håbohus AB med sitt förslag Vidablick, som vinnare i markanvisningstävlingen för kvarter 9. Utkast till markanvisningsavtal finns men formell handläggning av detta avtal saknas.

#### *Genomförandeavtal*

Kommunen ska teckna avtal om genomförandet av detaljplanen med de byggaktörer som förvärvar mark inom planområdet. Ett köpeavtal på marköverlåtelse upprättas samtidigt.

Kommunen har som mål att teckna avtal med byggaktörer för samtliga kvarter innan detaljplanen antas.

I genomförandeavtalet ska bland annat följande regleras:

- Gestaltning och utförande av föreslagen byggnation (koppling till idé- och gestaltungsprogram, inlämnade tävlingsförslag med mera)
- Samordning av entreprenadarbeten mellan olika parter
- Tidplan för utbyggnad inom planområdet
- Genomförandekrav vid entreprenadarbeten inom planområdet
- Utförande och finansiering av allmänna anläggningar
- Etablering/upplag
- Energieffektivisering och miljökrav
- Åtgärder vad avser buller och vibrationer, eventuella avtal med Trafikverket
- Avfallshantering
- Parkeringstal och parkeringslösningar
- Inrättande av gemensamhetsanläggningar
- Dagvattenfrågor och finansiering av dagvattenåtgärder
- Erläggande av avgifter
- Finansiering av planarbetet
- Köpeavtal avseende överlåtelse av mark
- Upplåtelseform
- Eventuell ledningsflytt, borttagande av ledningar
- Viten och säkerheter
- Finansiering av lantmäteriförrättningar

### **3.1.7 Tillstånd, dispenser och samordning med andra myndigheter.**

#### *Tillstånd för markingrepp i eller invid fornlämning*

Vi ombyggnationen av Stockholmsvägen kommer det vara nödvändigt att tillfälligt flytta ett vägmärke. Ansökan om ingrepp på fornlämningen (2 kap Kulturmiljölagen) görs till Länsstyrelsen, i god tid innan detaljprojektering gatan påbörjas.

#### *Dispens från biotopskyddet för trädallé*

Vid ombyggnationen av Stockholmsvägen kommer det även vara nödvändigt att ta ner ett antal träd längs gatan. Ett antal av dessa uppfyller kravställningen för att betraktas som biotopskyddade alléer. Ansökan om dispens från biotopskyddet (7 kap 11 § miljöbalken) görs till Länsstyrelsen.

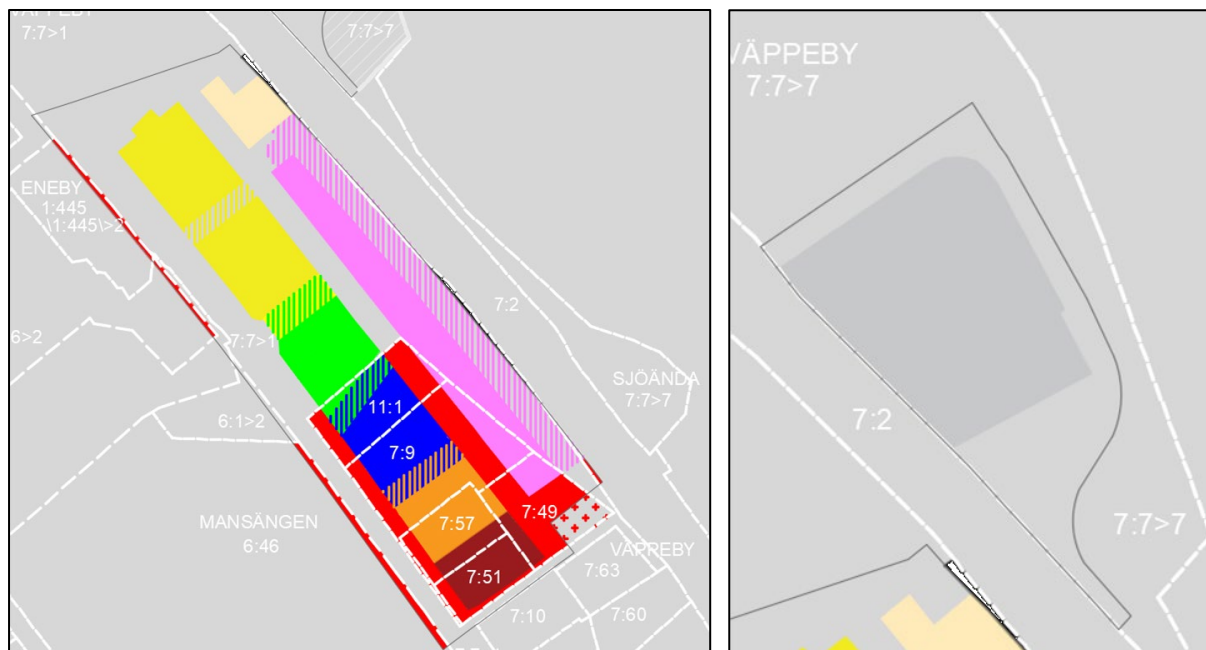
#### *Åtgärd invid riksintresset för Mäljarbanan*

Vid byggnation och markarbeten i närheten av Mäljarbanan ska underlag gällande grundläggningsarbeten samrådas med geotekniker på Trafikverket. Byggherren ska i PM/riskanalys redovisa geoteknisk påverkan på Mäljarbanan under och efter byggnationerna. Trafikverket kan efter granskning av dokumenten komma att kräva kontrollprogram för spår och eventuella markförstärkningsåtgärder. Dialogen bör ske i samband med bygglovsansökan.

## 3.2 Fastighetsrättsliga frågor

### 3.2.1 Fastighetsbildning

Nedan redovisas de åtgärder som krävs för allmän platsmark och kvartersmark.



Karta 15, redovisar behov av fastighetsbildning utifrån planförslaget.

#### Allmän platsmark

Fastigheten Väppeby 7:7 ska tillföras mark genom fastighetsregleringar från ett flertal av kommunens övriga fastigheter inom planområdet. Vidare ska även markområden från fastigheter som ägs av Håbohus AB, Gerp Bålsta Centrum AB samt Brf Novilla föras över. Aktuell mark som ska överföras till Väppeby 7:7 är rödmarkerad i karta 12 ovan och i tabellen nedan listas berörda fastigheter med areal som är aktuell för fastighetsreglering.

Fastighet	Fastighetsägare	Areal (kvm)
Väppeby 11:1	Håbo kommun	980
Väppeby 7:9	Håbo kommun	1710
Väppeby 7:57	Håbo kommun	760
Väppeby 7:51	Håbo kommun	1570
Väppeby 7:49	Håbo kommun	1790
Mansängen 6:46	Håbohus AB	565
Eneby 1:416	Gerp Bålsta Centrum AB	145
Eneby 1:445	Brf. Novilla	220

Tabell 1 Fastigheter som berörs av fastighetsreglering av allmän platsmark

### *Kvartersmark*

Fastighetsbildning krävs för att bilda bostadskvarteren som är belägna inom kvartersmark i plankartan.

**Kvarter 5 och 6** (gulmarkerat i karta 12 ovan) avses avstyckas till en fastighet. Avstyckning sker från Väfteby 7:7. Mijligheten till att dela upp de båda kvarteren ska dock finnas, i så fall styckas båda kvarteren av från Väfteby 7:7 för att bilda enskilda fastigheter.

**Kvarter 12** (grönmarkerat i karta 12 ovan) ska bilda en fastighet. Markområdet berör Väfteby 7:7 och Väfteby 11:1, både avstyckning och fastighetsreglering blir aktuellt för att bilda fastigheten.

**Kvarter 13** (blåmarkerat i karta 12) avses bilda en fastighet. Markområdet berör Väfteby 11:1 och Väfteby 7:9. Både avstyckning och fastighetsreglering kan bli aktuellt för att bilda fastigheten.

**Kvarter 14** (orangemarkerat i karta 12) avses bilda en fastighet, vilket kan ske genom fastighetsreglering. Markområdet berör Väfteby 7:9, Väfteby 7:49 samt Väfteby 7:57.

**Kvarter 9** (beigemarkerat i karta 12) avses styckas av och bilda en fastighet. Markområdet berör Väfteby 7:7.

I karta 12 är gränderna mellan kvarteren skrafferade för att markera att de kan ingå i vardera anslutande kvartersfastighet, alternativt ingå i en gemensamhetsanläggning dem emellan.

**Kvarter 7, 8, 15 och 16** (rosalilamarkerat i karta 12) avses bilda två men på sin höjd i så många som ett 30-tal fastigheter. Uppdelningen beror på vilken typ av bebyggelse som kan komma till. Ambitionen är att möjliggöra för ett flerbostadshus närmast höghuset (kvarter 8) och att resterande kvarter utförs som stadsradhus. Radhusen kan utföras som del i bostadsrättsförening, eller som separata äganderätter. Markområdet berör Väfteby 7:7, Väfteby 11:1, Väfteby 7:9 samt Väfteby 7:49. Både avstyckning och fastighetsreglering kan bli aktuellt för att bilda fastigheterna.

**Kvarter 11**, P-huset, (gråmarkerat i karta 12) avses avstyckas och bilda en fastighet.

**Park med lekplats** (mörkröd på karta 12, markerad med R<sub>1</sub> i plankartan) avses regleras in i kommunens fastighet Väfteby 7:7 alternativt styckas av och bilda en egen fastighet. Parken är reglerad som kvartersmark för att möjliggöra användande som utegård för förskola i kvarter 14. Förskolan kan, under förutsättning att parken är tillgänglig för allmänheten utanför förskolans verksamhetstid, arrendera marken av kommunen.

### **3.2.2 Blivande gemensamhetsanläggningar**

Inom område markerat med g<sub>1</sub> i plankartan kan gemensamhetsanläggning bildas för parkeringsändamål (rosalila skrafering, karta 12). En angöring till parkeringen ska också bildas, och den kan ingå i gemensamhetsanläggningen för parkeringen. En lokalisering av angöringen får bestämmas i samband med byggnationen av området eller i samband med

anläggningsförrättningen. Då samtliga kvarter längs med järnvägen förväntas använda marken för parkering, bör samtliga kvarter (och dess framtida fastigheter) ingå som delägare. Markområdet för parkeringen berör Väppeby 7:7 om 4630kvm samt Väppeby 7:49 om 2kvm.

I kvarteren längs Stockholmsvägen ska parkeringsgarage finnas under kvarterens innergårdar. För att lösa angöringen till dessa garage kan gemensamhetsanläggningar behövas bildas.

### 3.2.3 Blivande ledningsrätt

Ledningsrätt kan bildas för transformatorstationerna, områdena som i plankartan har bestämmelsen E<sub>1</sub>. Alternativt kan dessa E-områden bilda egna fastigheter genom avstyckning.

### 3.2.4 Rättigheter

#### *Befintliga rättigheter*

Berörda rättigheter inom och utom planområdet redovisas i fastighetsförteckningen, se bilaga. Nedan beskrivs rättigheterna och eventuell påverkan av rättigheterna.

Inom planområdet finns ett officialservitut och sju avtalsservitut.

Officialservitut:

- Väg, akt 03-72:90.1, servitutet är till förmån för fastigheten Väppeby 7:63 och belastar fastigheten Väppeby 7:7.  
*Rättigheten tillsäkrar Väppeby 7:63 utfart på Brittsätersvägen. Planen berör i sig inte den möjligheten, men vid genomförandet ska detta uppmärksammas.*

Avtalsservitut:

- Förbud värmecentral m.m., akt 03-IM1-69/2868.1, servitutet är till förmån för fastigheten Mansängen 6:50 och belastar fastigheten Mansängen 6:1, 6:46 m.fl. Servitutet är inte lokaliserat.  
*Rättigheten förbjuder ägarna till Mansängen 6:1, 6:46, 6:48 och 6:49 att utan medgivande från ägarna till fastigheten Mansängen 6:50 och från inteckningshavarna i berörda fastigheter att inrätta självständig värmecentral och varmvattenanläggning. Eftersom områdena inom fastigheterna Mansängen 6:1 och 6:46 som berörs av detaljplanen ligger inom en smal remsa längs med Stockholmsvägen görs bedömningen att rättigheten inte påverkas av detaljplanen.*
- Vattenledning mm., akt 03-IM1-72/7107.1, servitutet är till förmån för fastigheten Yttergrans-Valla 1:63 och belastar fastigheten Väppeby 7:218 m.fl. Servitutet är inte lokaliserat.  
*Rättigheten avser kommunala vatten- och avloppsledningar. Rättigheten bedöms inte påverkas av detaljplanen.*
- Röjning, akt 03-IM1-87/22173.1, servitutet är till förmån för fastigheten Väppeby 7:2 och belastar fastigheten Väppeby 11:1. Servitutet är inte lokaliserat.

*Fastigheten Väfteby 7:2 ägs av Trafikverket och servitutet ger de rätt att fälla träd som kan riskera att påverka tågtrafiken längs Mälarbanan. Fastigheten Väfteby 11:1 ligger minst ca 36meter från järnvägsfastigheten Väfteby 7:2. Området kommer få en annan användning än idag, en mer stadslik karaktär och framförallt parkering närmast järnvägen. Rättigheten bedöms kunna upphävas.*

- Röjning, akt 03-IM1-87/22182.1, servitutet är till förmån för fastigheten Väfteby 7:2 och belastar fastigheten Väfteby 7:49. Servitutet är inte lokaliserat.  
*Fastigheten Väfteby 7:2 ägs av Trafikverket och servitutet ger de rätt att fälla träd som kan riskera att påverka tågtrafiken längs Mälarbanan. Området kommer få en annan användning än idag, en mer stadslik karaktär och framförallt parkering närmast järnvägen. Rättigheten bedöms kunna upphävas.*
  
- Kraftledning, akt 0305IM-01/25479.1, servitutet är till förmån för fastigheten Husby-Långhundra 6:20 och belastar fastigheten Väfteby 7:218 m.fl.  
*Servitutet avser en optokabel med tillhörande anordningar. Förmånstagaren, Vattenfall, har meddelat att de sedan längre tid inte ansvarar för det lokala elnätet i orten och att rättigheten därmed inte har något syfte för deras skull.*
  
- Kraftledning, akt 0305IM-01/25480.1, servitutet är till förmån för fastigheten Husby-Långhundra 6:20 i Knivsta kommun och belastar fastigheterna Mansängen 6:1, Väfteby 7:7 m.fl.  
*Rättigheten har samma innebörd som ovan, akt 0305IM-01/25479.1, samt samma förmånstagare.*
  
- Vattenledning, akt 0305IM-01/8764.1, servitutet är till förmån för fastigheten Väfteby 7:2 och belastar fastigheten Väfteby 7:7. Servitutet är inte lokaliserat.  
*Servitutet innebär att Trafikverket som äger fastigheten Väfteby 7:2 har rätt att anlägga, underhålla, drifva VA-ledning inom fastigheten Väfteby 7:7. Kommunen bedömer att det utpekade u-området i plankartan säkerställer denna rättighet i plankartan.*

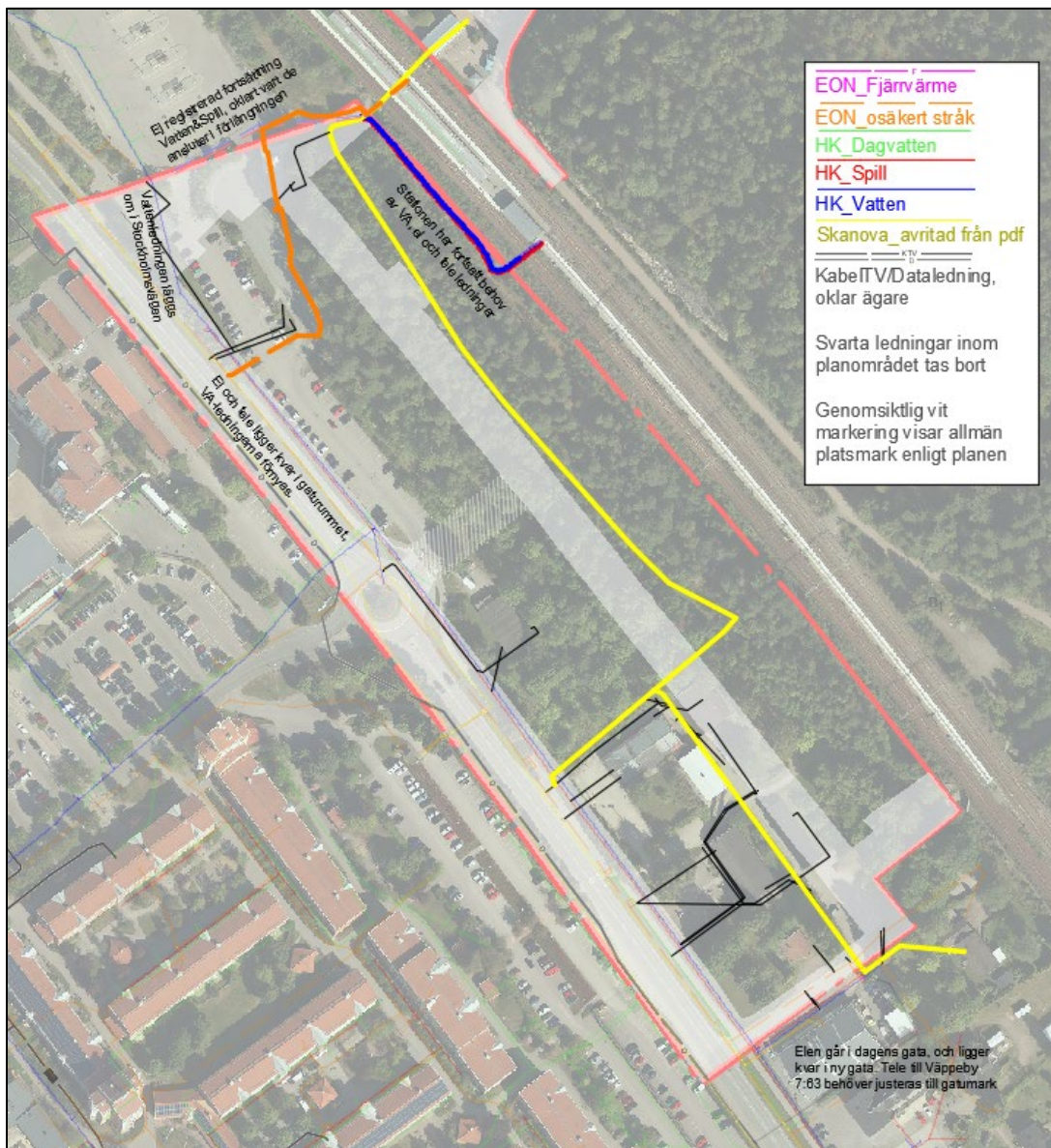


### 3.2.5 Befintliga ledningar inom planområdet

Det finns befintliga ledningar inom planområdet, som vid ett genomförande av detaljplanen hamnar inom kvartersmark som ska bebyggas. Ledningarna ska i möjligaste mån flyttas till ytor på allmän plats.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/byggaktören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/byggaktören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Inom planområdet finns även ledningar som ska tas bort, se karta 13 nedan.



Karta 16 Befintliga ledningar inom och i anslutning till planområdet. Ledningar som påverkas/kräver justering är markerade med tjockare linje. Ledningar som tas bort inom planområdet är svartmarkerade.

### 3.2.6 Markägoförhållanden

Berörda fastigheter inom planområdet, se karta 14 och tabell 1 nedan. För mer information, se bifogad fastighetsförteckning.



Karta 17, Markägoförhållanden inom och invid planområdet.

Planområdet inkluderar <b>del av</b> fastigheterna:	
Fastighet	Fastighetsägare
Väppeby 7:7	Håbo kommun
Väppeby 7:49	Håbo kommun
Väppeby 7:218	Håbo kommun
Mansängen 6:1	Håbo kommun
Mansängen 6:46	Håbohus AB
Eneby 1:445	Brf. Novilla
Eneby 1:416	Gerp Bålsta Centrum AB
samt <b>hela</b> fastigheterna:	
Väppeby 11:1	Håbo kommun
Väppeby 7:51	Håbo kommun
Väppeby 7:57	Håbo kommun
Väppeby 7:9	Håbo kommun

Tabell 2 Markägoförhållanden inom planområdet

### **3.3 Ekonomiska frågor**

#### **3.3.3 Kostnader för fastighetsbildning**

Kostnader för fastighetsbildning samt ersättningar till följd av fastighetsrättsliga åtgärder bekostas av kommunen eller av de byggaktörer som ska förvärva mark inom planområdet. Detta regleras i de genomförandeaftal som parterna ska träffa.

#### **3.3.4 Anslutningsavgifter**

Anslutningsavgifter erläggs enligt respektive ledningsägares gällande taxa.

#### **3.3.5 Bygglovsavgifter**

Avgift för bygglov tas ut enligt gällande taxa vid bygglovsprövning.

#### **3.3.6 Kostnader för utbyggnad av allmänna platser och allmänna anläggningar**

Bålsta centrum ska byggas ut i etapper och delvis med en ny infrastruktur. Även detaljplane-läggningen sker i etapper. Delar av den nya infrastrukturen berör flera av projekten medan andra är lättare att koppla till en detaljplan eller ett specifikt projekt.

De kostnader som belastar de olika byggprojekten i Bålsta centrum är nya gator, ombyggnaden av Stockholmsvägen till stadsgata, gång- och cykelvägar, torg samt parker. Kommunen ska göra en kostnadsfördelning som på ett skäligt och rättvist sätt fördelar kostnaderna mellan detaljplaner och byggprojekt. Projektering och kostnadsbedömning av de allmänna anläggningarna pågår. Bedömningen nedan är därför preliminär.

Genomförandet av denna detaljplan är beroende av att utbyggnad av följande allmänna anläggningar:

- Ombyggnad av Stockholmsvägen till stadsgata. Enligt preliminär kalkyl bedöms kostnaden uppgå till ca 60 mkr.
- Ny lokalgata enlighet med planförslaget. Enligt preliminär kalkyl bedöms kostnaden uppgå till ca 10 mkr.
- Anläggande av torgytan intill planerat resecentrum. Enligt preliminär kalkyl bedöms kostnaden uppgå till ca 10 kr.
- Anläggande av ny park med lekplats. Enligt preliminär kalkyl bedöms kostnaden uppgå till ca 5 mkr.
- Uppförande av nytt parkeringshus för ca 300-600 parkeringsplatser på nuvarande markparkering norr om järnvägen. Enligt preliminär kalkyl bedöms kostnaden uppgå till mellan 200 och 250tkr per plats.
- För avledning av dagvatten från planområdet behöver en kulvert anläggas för anslutning till planerad dagvattenanläggning i Gröna dalen.

Kommunens ledningsnät för vatten och avlopp behöver byggas ut och förnyas. Ledningsnätet har för låg kapacitet för de utbyggnadsplaner som finns utmed Stockholmsvägen. Dessa kostnader ingår inte i kostnadsbedömningen ovan.

## 4. KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAG

I de fall en plan som krävs enligt lag eller annan författning bedöms leda till betydande miljöpåverkan ska de, enligt 6 kap 11-18 § miljöbalken göras en miljöbedömning av planen. För att bedöma om en plan leder till betydande miljöpåverkan upprättas en behovsbedömning. Sådan behovsbedömning av detaljplanen har gjorts och beskrivs kortfattat under rubrik 3.1.4.

Om en plan istället antas leda till betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. MKB:n används för att få en helhetsbild av den påverkan en detaljplan kan få på miljön, människors hälsa och hushållningen av resurser.

Då ingen MKB upprättats rekommenderas att planens konsekvenser redovisas övergripande. Med vald disposition av planbeskrivningen beskrivs konsekvenser av förslaget till del under varje rubrik. Så som för miljö kvalitetsnormer, buller, trygghet och barnperspektiv.

### 4.5 Avslutande reflektioner

Det centrala läget i tätorten, och den nära kopplingen till kollektivtrafik ger goda förutsättningar för att minska miljöpåverkan från resor, en starkt position i regionen.

Den tätare kvartersstrukturen möjliggör boende för fler boende i det centrala läget, och stärker underlaget för service. Där Håbo kommun tar ansvar och bidrar till att mildra bostadsbristen.

Kombinationen med lokaler för verksamheter längs gatan stärker ”livet” i området, från morgon till kväll. På så sätt ökas tryggheten, och med en bra utformning av kvarter samt den offentliga miljön kan potentiellt även en känsla av stolthet skönjas. Variationen av bebyggelsen, i fasad, höjd och stil, ska hjälpa till med orienterbarhet (*-Där bor jag! Ah, i det blåputsade huset*).

Områdets närhet, och goda kopplingar, till det större grönområdet på Bålsta åsen ger goda förutsättningar för rekreation. För så väl barn som för vuxen, för lek som för hundrastning. Med ett färdigställande av stadsparken i Gröna Dalen förstärks än mer de rekreativa värdena i Bålsta. Där är utvecklingen i centrum en drivande ekonomisk kraft.

Samtidigt är det inte det bästa bostadsläget. Det är mycket trafik längs Stockholmsvägen och tågtrafiken gör sig påmind fyra gånger i timman. Med förändringen av Stockholmsvägen, och en bebyggelse som vänder sig ifrån järnvägen kan det samtidigt bli riktigt bra. Bålsta kan få ytterligare en dimension, utan att för den delen bli en stadsförort.

En satsning på det offentliga rummet. En satsning som ger det offentliga Bålsta en stadsgata, ett torg och en park. Platser som med få undantag saknats i Bålsta.

Bålsta i mars 2019  
Håbo kommun

Johan Hagland  
Plan- och exploateringschef

Anton Karlsson  
Planarkitekt

Cecilia Skånberg  
Mark- och exploateringsingenjör  
*Torkel Öste fastighetskonsulter*