

## **Förslag till detaljplan för Bålsta Torg – etapp1, Bålsta C, Håbo kommun, Uppsala län**

### **GRANSKNINGSUTLÅTANDE**

#### **Hur samrådet har bedrivits**

Förslag till detaljplan har varit utsänt för samråd mellan den 14 december 2015 och den 22 februari 2016. I januari 2016 hölls ett samrådsmöte i kommunhuset. mellan 15-20 personer närvarade på samrådsmötet och ställde frågor.

Under samrådstiden inkom 36 yttranden varav 33 med synpunkter. Försvarmakten, Polisen samt Svenska kraftnät hade inga synpunkter.

#### **Hur granskningen har bedrivits**

Förslag till detaljplan har enligt underrättelse varit utsänt för granskning mellan den 13 maj och den 25 juni 2019. Handlingarna fanns tillgängliga för granskning på biblioteket och på kommunens hemsida. Ett granskningsmöte ägde rum den 3 juni, i kommunhuset. Drygt 35 personer närvarade på mötet och ställde frågor.

Under granskningstiden inkom 22 yttranden varav 18 med synpunkter. Lantmäteriet, Räddningstjänsten, Försvarmakten samt E.ON hade inga synpunkter.

#### **Inkomna yttranden under granskningen**

Nedan sammanfattas och kommenteras de yttranden som innehållit synpunkter på planförslaget under granskningsskedet. Inkomna yttranden går att begära ut i sin helhet i originaltext.

### **1. Länsstyrelsen**

#### **Buller**

Länsstyrelsen konstaterar att bestämmelsen om bullernivåer är en blandning av värden från Boverkets allmänna råd om trafikbuller och förordningen om trafikbuller. De ser det inte som lämpligt att blanda, inte minst eftersom de uppfattar de som att de sämsta värdena vid fasad och uteplats plockats ut/fram.

Länsstyrelsen kan inte finna att en bedömning av bullervärden för förskolegård och/eller lekpark i någon av genomförda bullerutredningar. I och med det bullerutsatta läget anser Länsstyrelsen att kommunen ska komplettera utredningsmaterialet med en bedömning av utemiljön vid förskolan/lekparken. Eventuellt behov av åtgärder, så som bullerplank, ska säkerställas i plankartan.

#### **Farligt gods och transport**

Länsstyrelsen anser att tidigare synpunkter under samrådet inte beaktats till fullo. Vidare hänvisas till Trafikverkets granskningsyttrande rörande bebyggelse närmare än 30m från järnvägen.

Länsstyrelsen rekommenderar vidare och fortsatt att bostäder inte bör ligga närmre än 50m från järnvägsrälsen.

### Förorenad mark

Länsstyrelsen uppmärksammar att det funnits fyra handelsträdgårdar funnits i och omkring planområdet. De markområden som tidigare inte ingått i planområdet, bedöms behöva undersökas närmare. Angränsande mark för övriga handelsträdgårdar bedöms behöva undersökas ytterligare. Länsstyrelsen anser vidare att underlaget i genomförda undersökningar är för bristfälligt för att kunna lokalisera provtagningspunkter. De konstaterar att provtagningen genomförd 2017 påträffat PAH över riktvärde för känslig markanvändning.

### Fornminnen

Länsstyrelsen upplyser om status, skick samt hantering av milstolpen inom planområdet.

### Barnperspektivet

Med anledning av föreslagen markanvändning för förskola hänvisar Länsstyrelsen till Boverkets allmänna råd (2015:1), *om friytor för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor och liknande verksamhet*. Där anges bland annat riktlinjer för yta för utemiljö, rörande terräng, vegetation, solförhållanden samt luft- och ljudkvalité.

### Planförfarande

Länsstyrelsen menar att detaljplanen bör hanteras med utökat förfarande, inte normalt.

### Planhandlingar

Detaljplanens syfte bör korrigeras så att även skolverksamheten berörs. Vidare anses användningsbestämmelserna behöva ses över för att tydliggöra vilken användning som tillåts inom vilket våningsplan.

Användningsbestämmelserna P<sub>1</sub>, P<sub>2</sub> och T<sub>2</sub> behöver tydliggöras (vad avses) och begränsas i höjded.

Egenskapsbestämmelserna e<sub>2-4</sub> anses vara formulerade som användningsbestämmelser. Länsstyrelsen anser även att det beskrivna säkerhetsavståndet för användningen inom e<sub>4</sub> ska säkerställas i plankartan.

Egenskapsbestämmelsen e<sub>1</sub> anses dels utformad som en utformningsbestämmelse (f), och dels alltför öppen för bedömning.

### Svar

#### Buller

Kommunen har i dialog med Länsstyrelsen och bullerkonsult arbetat om underlag och reglering rörande buller. En del är att senaste version av bullerutredningen (D) redovisar nivåer i intervall om 1 decibel (tidigare 5). En annan del är reglering med flertalet planbestämmelser.

Plankartan har kompletterats med ett antal bestämmelser för att säkerställa ljudnivåer vid fasad och uteplats. Från kvarters- och lägenhetsutformning till detaljätgärder och placering för uteplatser. Bestämmelse om riktvärden har tagits bort.

Med bestämmelserna bedömer kommunen att riktvärden enligt de allmänna råden ska innehållas, förutsatt att ljuddämpad sida tillämpas i vissa lägen.

För kvarteren mot Stockholmsvägen fungerar fasad mot innergård som ljuddämpad sida. Beroende på planlösning och lägenhetsstorlek, kan det vara svårt att få till fasad mot innergården. Som alternativ ges därför möjlighet att med åtgärder dämpa ljudnivån vid fasad å kvarterets ”ut-sida”. Det bedöms främst vara möjligt mot lokal- och kvartersgatorna mellan kvarteren.

Förkvarteren mot järnvägen bedöms det finnas större flexibilitet då ljudnivån marginellt överstiger riktvärdet (56 decibel). Det bedöms finnas en rad olika möjligheter för att säkra en ljudnivå om max 55 decibel. Parkeringen mot järnvägen ska utföras med gnistskydd, som exemplifieras med carports. Om dessa byggs sammanhängande blir ljudförhållandena vid bostadsfasaden bättre. (högre)skärm mot järnvägen är ytterligare ett alternativ. För vissa av kvarteren är det tänkbart att byggnaderna utförs med loftgångar mot järnvägen, vilka kan förses med täta räcken och potentiellt även med absorbenter i tak.

Om det vid lovprövning inte redovisas lösning för buller vid fasad mot järnvägen, ska lägenheterna utformas med ljuddämpad sida mot lokalgatan, vilket kräver åtgärder för att klara de maximala värdena vid passagerna av godståg. Åtgärder kan liknas vid de som krävs för uteplats mot lokalgatan (ex. längsmed gående balkonger eller loftgångar).

Gällande uteplatser, bedöms innergårdarna för kvarteren mot Stockholmsvägen kunna utgöra gemensamma uteplatser. Ytterligare uteplatser, exempelvis mot Stockholmsvägen, kan bidra med andra kvalitéer, om än med sämre ljudförhållanden. Om det inte anordnas gemensam uteplats för kvarteren mot järnvägen (ex. takterrass) ställs krav på åtgärder, vad gäller läge och utformning.

Rörande bullerstörning för förskolan har det först ett resonemang inom kommunen. Ett resonemang som missats att tas med i planbeskrivningen och inte heller följts upp i plankartan. Detaljplanen möjliggör användande av innergård för förskolegård. Den ytan är samtidigt alldeles för liten, och parken söder om behövs också. För att klarlägga bullerpåverkan har bullerutredningen kompletteras med beräkningar för parken med lekplats. Plankartan har kompletterats med krav på skyddsåtgärder (skärmar) om ytan ska användas som förskolegård. Villkorat krav innan bygglov bedöms inte som möjligt då park och kvarter kommer vara två skilda fastigheter.

#### Farligt gods och transport

Se svar på trafikverkets yttrande (2).

#### Förorenad mark

Undersökningen utförd av ÅF 2017 utgick från undersöka markföroreningar för samtliga fyra handelsträdgårdar. Provtagningspunkterna har inte begränsats till detaljplanegränser, utan utgått ifrån data kring handelsträdgårdarna. Punkternas placering redovisas överlagrade kommunens grundkarta (sida 12 i undersökningsrapporten). Karta nedan visar punkterna överlagrade rapportens karta över handelsträdgårdarna (byggnader i gult utifrån äldre flygfoton, tidigare planavgränsning i orange och aktuell avgränsning i rött). *Planbeskrivningen beskriver felaktigt antalet berörda handelsträdgårdar inom planområdet. Detta är justerat.*



Karta 1, Provtagningspunkter, överlagrade modernt flygfoto och information om äldre bebyggelse kopplad till handelsträdgårdarnas verksamhet.

Den påträffade föroreningen med PAH har inte kunnat kopplas till handelsträdgården, utan kan även tillkommit i samband med anläggandet eller driften av tidigare parkeringsplats. Föroreningen undersöktes närmare och sanerades i samband med ombyggnation av parkeringen (för tillfälligt busstorg) 2018. Kommunen bedömer inte ytterligare undersökningar som nödvändiga.

### Barnperspektivet

En förskola i kvarteret i söder har i huvudsak parken söder om som utemiljö. Innergården kan fungera som ett komplement. Det rör sig om 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.

### Planförfarande

Kommunen tolkar lagstiftningen som att detaljplaner med uppdragsdatum mellan 2011-05-02 och 2014-12-31 endast kan hanteras enligt normalt eller enkelt förfarande. Aktuell detaljplan gavs uppdrag 2012-11-26 och är av sådan karaktär att den inte bedöms kunna hanteras enligt enkelt förfarande. Utökat förfarande infördes först 2015-01-01.

### Planhandlingar

Detaljplanens syfte är korrigerat, och skolverksamhet är tillagt. Bestämmelserna P<sub>1</sub>, P<sub>2</sub> och T<sub>2</sub>(nu T<sub>1</sub>) är förtydligade och reglerade med högsta byggnadshöjd.

Bestämmelsen e<sub>1</sub> har delats upp i användningsbestämmelsen B<sub>1</sub> och generell egenskapsbestämelse. Den tidigare förbjuder bostäder i bottenplan på berörda kvarter. Den senare reglerar de ”öppna fasader” i sockelvåning.

Området för bestämmelsen  $e_2$  och  $e_3$  är omarbetat. Likt tidigare detaljplan för Våppeby 7:18 m.fl. Tvåhusplanen, regleras marken för att möjliggöra parkeringsändamål. Detta genom egenskapsbestämmelsen  $e_1$ .

Egenskapsbestämmelsen  $e_4$  är utbytt mot användningsbestämmelse  $E_1$ . Syftet är detsamma, så också bedömning att säkerhetsavståndet inte behöver säkerställas genom att separera användningarna C och  $E_1$ .

---

## 2. Trafikverket

### Farligt gods

Trafikverket påpekar att de i tidigare dialog angående minsta avstånd mellan byggnader och järnväg endast bedömt påverkan på Mäljarbanan (som riksintresse). Även om riskhänsyn och påverkan diskuterats, är det inte Trafikverket som bedömer de frågorna. Kommunen ansvarar för att analysera och hantera frågan, Länsstyrelsen ansvarar för att bevaka/granska.

Trafikverket upplyser, likt tidigare dialog, om fördelar med ett bebyggelsefritt område om minst 30 meter, utifrån ett hänsynstagande till risker kopplade till järnvägen.

### Buller

Trafikverket noterar att kommunen hänvisar både till Boverkets allmänna råd 2008:1 och förordningen SFS 2015:216. De överlåter till kommunen att bedöma vilka riktvärden som ska tillämpas, men anser att det är den ena eller den andra som ska gälla. Vilket de inte anser att kommunen gör, utan att detaljplanen lutar sig mot de lägst ställda kraven i de skilda regleringarna.

Vidare ställer sig Trafikverket tveksam till de framräknade ekvivalenta ljudnivåerna från Järnvägen. De hänvisar till att det normalt är svårt att hålla gällande riktvärden på de aktuella avstånden, även med bullerdämpande åtgärder.

Trafikverket påpekar även att om ljuddämpande åtgärder i form av exempelvis skärmar mot järnvägen krävs för att nå riktvärdena ska detta säkerställas i plankartan. Lika så eventuellt behov av sammanbyggda kvarter eller en specifik utbyggnadsordning. Vidare, gällande skärm, ska sådan placeras utanför trafikverkets fastighet och minst 5m från högspänningsledning/anläggning.

Trafikuppgifter som använts i bullerberäkningen bedöms behöva ses över. Detta gäller bland annat antaganden om utbyggnad med ytterligare spår. Även om det i nuläget inte finns några konkreta planer på en utbyggnad till och med 2040, kan läget ändras innan samma årtal.

Trafikverket efterfrågar även att de beräknade bullervärdena anges i planbeskrivningen, med bullervärden per våningsplan.

### Geoteknik

Trafikverket informerar om särskilda krav med anledning av att klargöra och undvika påverkan på järnvägen i samband med byggnation och markarbeten.

### Fastighetsreglering

Trafikverket upplyser om process för att genomföra fastighetsreglering enligt tidigare diskussion mellan kommunen och verket. De anser vidare att sådan reglering ska vara genomförd innan detaljplanen antas.

### Servitut

Trafikverket efterlyser en dialog med kommunen angående de tre servitut, till förmån för Trafikverket, som idag gäller inom planområdet.

### Svar

#### Farligt gods

Kommunen kan konstatera att det skett missförstånd rörande vad som diskuterats med Trafikverket, samt att formuleringen i planbeskrivningen där nämnda diskussion refereras är missvisande.

Kommunen har uppfattat att Trafikverket gjort bedömningen att viss bebyggelse (i det aktuella fallet diskuterades bara parkering) kan tillåtas så nära som 20 meter från närmaste spårmitt. Att Trafikverket endast uttalade sig i fråga om påverkan på riksintresset kan ha missuppfattats. Klart är samtidigt att formuleringen som hänvisar till diskussionen mellan Trafikverket och kommunen är bristfällig och kan tolkas som att Trafikverket även bedömt riskhänsyn för tredje part.

Riskbedömningen och behov av åtgärder vid urspårning har bedömts av kommunen. Utifrån riskutredning gjord av WSP, Briab (2016) för exploatören Håbohus räkning, samt utifrån liknande utredning i Järfälla genomförd av Brandskyddslaget (2011), utifrån vilken garage byggts 2017. I båda fallen konstateras att en byggnad som riskerar att träffas av ett urspårat tåg ska konstrueras så att fortskridande ras förhindras. Det konstateras även att det är en godtagbar lösning. I båda fallen gäller det parkeringsändamål för den del av byggnaden som riskerar kollision.

Plankarta kompletteras med bestämmelse som behov av särskild konstruktion (för att förhindra fortskridande ras) för byggnad på mellan 20 och 30 meters avstånd från järnvägen (m1). Planbeskrivningen kompletteras med referens och motivering av bestämmelsen.

Kommunen tar till sig Trafikverkets påpekande angående åtkomst och buffertyta för eventuella framtida riskåtgärder. Planförslaget justeras därför genom att endast tillåta bebyggelse så nära som 20 meter från spårmitt på norra sidan av järnvägen (användningen P<sub>1</sub>). Söder om får endast carports uppföras. På så sätt begränsas sträckan på vilken åtkomst till järnvägen klart inskränks.

### Buller

Svar angående riktvärden återfinns under Länsstyrelsens yttrande.

Plankartan har kompletterats med bestämmelser om krav på skyddsåtgärder för att klara ljudnivåerna.

Hur beräkningarna har gjorts framgår av utredningen. En anledning till att nivåerna uppfattas som förhållandevis låga för att vara vid järnväg, kan vara närheten till stationen. Utredningen utgår ifrån att Bålsta station även fortsatt kommer vara hållplats för både pendeltåg och regiontrafik, och att tågen därmed saktar ned och stannar vid stationen. På så sätt blir nivåerna betydligt lägre. De maximala nivåerna baseras samtidigt på godstrafiken, vilken bara undantagsvis stannar vid stationen.

Trafikverkets prognos har legat till grund för utredningarna. Då det inte finns någon kunskap om vart framtida extra spår kan komma att gå (inte nämnt i nationell plan), tas några extra spår inte med i huvudscenariot. Håbo kommun har i samarbete med Upplands-Bro kommun tagit fram en spårutredning. Utredningen konstaterar att det krävs ytterligare spår för att klara utökad trafik av pendeltåg (X60). För huvudscenariot tas därför inte någon utökad trafik med.

Som trafikverket påpekar kan den nationella planen förändras innan prognosåret. Utredning B har därför även tittat på ett extra spår, och därmed kommande extra trafik av pendeltåg. Det konstateras då en generell ökning av bullervärdena om 2-3 dBA (ekvivalent).

Kommunen anser att en förlängning av befintlig bullerskärm till och med torgytan skulle vara både boende och besökande förtjänt (till samma höjd och på samma avstånd från järnvägen). Utifrån Trafikverkets krav (på bland annat avstånd) ser inte kommunen det som möjligt att anlägga skärm så pass nära spåren. Kommunen har vidare svårt att motiverat att anlägga en skärm med den dimension som skulle krävas på större avstånd (ju större avstånd, ju högre skärm). Riktvärdena bedöms, som redovisats, kunna uppnås även utan skärm.

Beräknade värden framgår av bullerutredningarna, och bedöms inte behöva redovisas särskilt i planbeskrivningen. Planprocessen har varit lång, med flertalet förändringar under arbetes gång. Därför finns behov av att referera till två bullerutredningar, B och D. Planbeskrivningen justeras för att tydliggöra vilken utredning av hänvisas till när och utifrån vilka förutsättningar.

#### Geoteknik

Kommunen kompletterar planbeskrivningen med information i linje med yttrandet.

#### Fastighetsreglering

Regleringen som diskuterats mellan Väppeby 7:2 och 7:7 berör små arealer, och är inte nödvändigt för en lämplig markanvändning. En reglering innan antagande av detaljplanen bedöms inte möjlig utan omfattande påverkan på tidplanen. Plangränserna har därför justerats för att helt exkludera Väppeby 7:2 (Trafikverkets fastighet) och någon fastighetsreglering kommer därmed inte vara aktuell.

#### Servitut

Kommunen väntar på återkoppling från Trafikverket rörande rättigheterna för trädgård. Eventuell justering av bedömningen av rättigheterna, bedöms samtidigt inte i sak påverka planförslaget.

---

### **3. Region Stockholm**

Region Stockholm uppmärksammar att granskningshandlingarna inte längre inkluderar resecentrum och bussterminal och rekommenderar att funktionen och området tas med igen. Vidare framförs synpunkter på en av arbetsversionerna till ny bussterminal (även framfört via kontakt med Uppladstrafiken och via E-post).

#### Svar

Resecentrum och bussterminal går att genomföra enligt idag gällande detaljplan (vilket har kommunicerats med regionen via e-post under granskningen). Kommunen har därför inte för avsikt att inkludera området eller användningen i aktuell ny detaljplan. Arbetet med ny bussterminal är en separat process, och hanteras inte aktuellt detaljplanarbetet.

#### **4. Bygg- och miljönämnden**

Bygg- och miljönämnden konstaterar att detaljplanen hänvisar tillbaka till tidigare programhandlingar, vilka ska vara till stöd för bland annat bygglovsprocessen. De konstaterar samtidigt att de varit en lång process, och att handlingarna inte alltid stämmer överens. Där det därför kan bli svårt att tillämpa de tidigare dokumenten i vägledande syfte.

Kravet på variation i bebyggelsen upplevs väl öppet, vilket gör det svårt att tillförsäkra programmets ambitioner. Tydligare krav på fasadmaterial, färgsättning, taklutningar etc. efterfrågas.

Vidare lyfts frågan om parkering, där frånsteg från att lösa parkeringen inom den egna fastigheten (parkeringsköp i ex. p-hus) bör säkerställas i avtal i samband med antagande av detaljplanen.

Detaljplanen reglerar byggnadshöjd i förhållande till gata (och torg), men reglerar inte höjd på gatan. En reglering även av det senare skulle förenkla lovprocessen.

Det nämns även behov av att se över begreppsanvändning så den blir konsekvent i handlingarna (ex. höjdangivelser och indragen våning).

Vidare efterfrågas tydligare formulering av för öppna (fasader i bottenplan) och tolkningsbara bestämmelser, bättre beskrivning av vissa bestämmelsers syfte/avsikt, samt även mer reglering för att säkerställa att programmets ambitioner kan efterlevas. Det senare exemplifieras bland annat med krav på centrumfunktioner i bottenplan med en minsta omfattning.

Nämnden lyfter även vikten av dagvattenhanteringen, och Gröna Dalens avgörande funktioner för etappen och hela programområdets utbyggnad.

Vidare efterfrågas tydligare beskrivning av tankar kring avfallshanteringen. Är den tänkt att ske i gemensamma miljöhus eller separat för varje fastighet. Samt om insamling av förpackningar ska ske tillsammans med mat- och övrigt hushållsavfall.

En önskan om att säkerställa möjlighet till hotellverksamhet inom planen lyfts särskilt, med förslag om tillägg till användningsbestämmelsen C – centrumverksamhet.

#### **Svar**

Programmets ambitioner finns kvar, men med vissa strukturella förändringar. Kvarter har omfördelats och högsta våningsantal förändrats. Tydligare och hårdare reglering kan verka för att säkerställa en viss inriktning. Det är samtidigt svårt att formulera så pass tydliga formuleringarna utan att riskera att låsa in och hindra bra och kreativa lösningar. Tanken är därför att i nära samarbete med exploatörerna arbeta fram bygglovshandlingar, och koppla marköverlåtelsen till ett beslutat bygglov, alternativt starbesked. På så sätt kan kvalitén och variationen säkras, men detaljplanen samtidigt hållas relativt flexibel.

Parkeringsbehov utöver vad som kan lösas inom den egna fastigheten, bör vara avtalat om senast i samband med antagandet av detaljplanen.

Egenskapsbestämmelserna har setts över generellt, och förtydligats både i plankarta (formulering) och planbeskrivning (avsikt och syfte).



Bestämmelser om högsta byggnadshöjd har lagts till för användningarna P1, P2 och T1.

För att inte reglera mer än nödvändigt, specificeras inga gatuhöjder i plankartan. Underlag i form av projekterade gatuhöjder ska göras tillgängligt för lovprocessen.

Avfallshanteringen regleras inte närmare i detaljplanen. Som exempel finns möjlighet att anordna soprum i gatuplan, och det finns möjlighet att samordna hanteringen mellan kvarter. Det är dock upp till byggherren att lösa detaljerna.

En opreciserad användningsbestämmelse för centrumverksamhet (C) inkluderar bland annat hotellverksamhet. Då användningen inte begränsas till något specifikt våningsplan bedöms det inte krävas någon ändring för att säkerställa möjligheten till hotell inom detaljplanens samtliga kvarter.

---

## **5. Naturskyddsföreningen**

Anser att synpunkterna som lämnat under samrådet inte beaktats, och framför därför samma synpunkter på nytt. Se samrådsredogörelsen för samtliga synpunkter.

### Svar

Kommunen anser sig att beaktat och kommenterat yttrandet i samrådet i den mån det är möjligt. I samrådsredogörelsen konstaterar kommunen att flertalet av synpunkterna ligger i linje med kommunens ambitioner om ett hållbarare samhällsbyggande. Det går dock inte i detaljplan att reglera tekniska särkrav på bebyggelse. Kommunen för fortsatt en dialog med exploatörerna om bland annat uppvärmningsalternativ, solenergi och gröna tak. Vidare kan det samtidigt konstateras att svaren blir densamma som i samrådsredogörelsen

---

## **6. Privatperson 1**

Svarande vill inte se något höghus, utan att Bålsta småstadsprofil bevaras.

### Svar

Höghuset är tänkt som ett nytt landmärke. För att markera för besökande och passerande att de kommer till respektive passerar Bålsta. För Bålstabor fungerar kan det fungera som orienteringspunkt. Med en publik verksamhet i toppen ges även en möjlighet att se det annars småskaliga Bålsta. Bålsta fortsätter vara en småstad även med någon enstaka högre byggnad.

Sedan granskningen har frågan om byggnadshöjder diskuterats vidare inom kommunen. Inriktningen specificeras och exemplifieras närmre i ett så kallat Kvalitetsprogram. Huvudinriktning är där och nu en bebyggelse i tre till fyra våningar.

---

## **7. Privatperson 2**

Svarande vill att Bålsta fortsätter vara en småstad och inte utvecklas mot storstad likt Järfälla kommun. Det gäller tillgång till grönområden och höjd på bebyggelse. Vidare efterlyses satsning på centrum (fler butiker).

**Svar**

Se föregående svar rörande höjd och småstadsinriktning.

Denna detaljplan ger möjligheter till centrumutveckling, men handel och service är och kommer fortsatt vara fokuserat till Bålsta centrum. I den parallella detaljplanen för etapp 6 säkerställs möjligheter att bygga om och ut centrumanläggningen.

Tanken är även att del av de intäkter som kommunen får in genom att sälja mark för bostäder mm ska gå till att rusta upp (Gröna stråket/Centrumgränd) och bygga om (Stockholmsvägen och centrumstråket) de offentliga miljöerna mellan byggnaderna.

**8. Privatperson 3**

Svarande vill inte ha innehållet i förslaget, och anser att det bör byggas runt om i Bålsta istället.

**Svar**

Både gällande Fördjupad översiktsplan och utställningsversionen av den nya översiktsplanen visar på en inriktning om att inte sprida ut bebyggelsen. Istället ska lägen med redan utbyggd infrastruktur (ex. gator, vattenförsörjning med mera) och service (ex. skola, vård och handel) utnyttjas. På så sätt stärks underlaget för servicen och kostnader för infrastruktur hålls ner.

---

**9. Privatperson 4**

Svarande vill inte se någon bebyggelse på busstorget. Det är lugnet som bör eftersträvas i Bålsta, inte som i Stockholm. Vidare efterlyses även att centrum fixas/rustas (butiker mm.)

**Svar**

Detaljplanen ger möjlighet att bebygga området sydöst om dagens busstorg (från tidigare pendelparkeringen till Brittsättersvägen). Se även svar under punkt 7 och 8.

---

**10. Privatperson 5**

Svarande anser att bebyggelse är för hög. Småstad med satsning på fler småhus, gärna egna hem. Ny bebyggelse bör vara max 3 våningar. Vidare ifrågasätts att gångtunneln under Stockholmsvägen ska stängas, och den påverkan det kommer få på biltrafiken.

**Svar**

Se svar under punkt 7 och 8. Gångtunnelns öde bestäms inte i detaljplanen, utan i pågående process med att bygga om busstorg och nytt resecentrum. Senaste inlägga visar på förslag att behålla tunnelpassagen i viss kapacitet. Skrivningar om att tunneln ska tas bort är därför borttagna.

---

**11. Privatperson 6**

Svarande anser att förslaget är historielöst, men en alltför stor påverkan på natur- och kulturmiljön. Inget höghus och annars bebyggelse till som högst 3 våningar. Svarande ifrågasätter även att det skulle finnas tillräcklig plats/lösningar för att klara efterfrågan på parkering. Vidare efterlyses arkeologisk expertis under byggskedet.

Svarande lyfter en interregional fråga i den sammanvägda trafikbelastningen till följd av utvecklingen längs med E18. Med mer bebyggelse utåt från Stockholm följer även mer trafik in och ut därifrån.

Vidare efterlyses att ingen mer odlingsbar mark planeras för bebyggelse (parallell till ett annat planprojekt vid Norrhagen/Dalvägen).

#### Svar

Se kommentarer under punkt 7 och 8. Utifrån ansvarig myndighets yttrande och tidigare markanvändning under moderntid har inte kommunen fog att tro att området skulle kräva särskild behandling vid anläggnings/grundläggningsarbeten.

I samband med programarbetet för Bålsta C togs bland annat en parkeringsutredning fram. Utredningen, tidigare erfarenheter och en ambition om mindre enskilt bilåkande ligger till grund för de uppskattade behovet av parkering.

Regionen håller på att arbeta fram en ny regional utvecklingsstrategi (RUS), vilken är ett bättre forum att lämna synpunkter på regiontrafiken. Alternativt Stockholmsregionens motsvarande RUFs.

Detaljplanen vid Norrhagen/Dalvägen, Dalängen, kommer att samråds under början av 2020, och det finns då möjlighet att lämna synpunkter på den.

---

#### **12. Privatperson 7**

Svarande ser positivt till Stockholmsvägen som stadsgata, och fler bostäder i det centrala läget. Vidare undrar svarande om hur ersättningstrafik för tågen ska hanteras i framtiden. Det undras även om passager över Stockholmsvägen, hur kommer det vara möjligt att ta sig över gatan?

Slutligen efterlyses även en satsning och ett fokus på centrum. Hur kommer det bli när ICA flyttar från centrum. Kan ett kulturhus fungera som ny mittpunkt, mötesplats och aktivitetscentra. Bålstabors ska kunna känna en stolthet i att visa upp sin ort för besökande.

#### Svar

Det nya busstorget och passagen under Stockholmsvägen hanteras inte inom aktuell detaljplan. Den senare kommer potentiellt finnas kvar i förändrad kapacitet. Med möjlighet till passage under gatan men med sämre tillgänglighet (trappor). Ombyggnationen av del av Stockholmsvägen ingår dock i detaljplanen. Där är tanken att säkerställa ett antal långsmedgående platser för buss- trafik. Just som komplement till busstorget.

Bålsta centrum hanteras i den parallella detaljplanen för etapp 6. Med fokus på att ge centrum- verksamheten möjlighet att bygga om och till, men även för att ge möjlighet till investeringskapital (från försäljning av bostäder) och satsning på utemiljöerna.

---

#### **13. Privatperson 8**

Svarande vill inte att det byggs något höghus.

Svar

Se svar under punkt 7.

---

**14. Privatperson 9**

Svarande efterfrågar lantlighet och små skalig bebyggelse. Vidare lyfts bristande satsningar på offentliga verksamheter. Att fler kommuninvånare inte med automatik betyder mer skatteintäkter för sådana satsningar. Vidare även att torg och parkering inte med automatik blir trygga och levande platser.

Svar

Flera av frågorna som lyfts berör inte detaljplanen, utan är större och politiska. Ambitionen är självklart att skapa platser som används och bidrar till en stärkt småstadskänsla och trygghet. Det sker naturligtvis inte per automatik, men det finns goda förutsättningar. Se även under punkt 7.

---

**15. Privatperson 10**

Svarande vill se mer involverande av Bålstaborna kring utformningen av bebyggelsen (omröstning och egna illustrationer). Max tre våningar, och gärna i en färg (rött i likhet med omgivande bebyggelse).

Svar

Detaljplanen reglerar inte i detalj hur fasader ska utformas, mer än att det ska finnas en variation. Se även svar under punkt 7

---

**16. Privatperson 11**

Svarande lyfter en oro om risk för bristande mobiltäckning i nybyggda hus. Mobiltäckning kommer bara bli viktigare, men det finns samtidigt problem i en del nyproducerad bostadsbebyggelse. Hur säkerställs täckningen i ny bebyggelse i Bålsta/Håbo?

Vidare ifrågasätts om antalet parkeringsplatser täcker behovet.

Svar

Kommunen får inte ställa tekniska särkrav i detaljplaner och kan därför inte reglera materialval utifrån strålningspåverkan. Läs inledningsvis svar under punkt 11 angående parkering. Det är inte bara miljöpåverkan genom bränsle som gör biltrafiken problematisk, utan det finns även andra aspekter som gör det lämpligt att arbeta mer med alternativa färdmedel. Så som buller, däckslitage och partikelförorening och inte minst kapaciteten på gatorna.

---

**17. Privatperson 12**

Svarande vill se en bebyggelse om högst två till tre våningar som utformas i stil med äldre bebyggelse (innan 1920). Vidare ifrågasätts förändringen av Bålsta.

### Svar

Se svar under punkt 7. Detaljplanen reglerar inte utformningen i sådan detalj att någon bebyggelsestil utesluts. Vilket bedöms som rimligt och sunt, att varje tid får ge sitt avtryck (inom vissa ramar).

---

### **18. Privatperson 13**

Svarande konstaterar att det finns föreslagna höghus i två etapper av centrum, och undrar hur samspelet mellan dessa studerats. Vidare efterlyses krav på variation av bebyggelse för samtliga kvarter.

### Svar

Det är en intressant synpunkt, om hur högre byggnader samspelar. Speciellt på så nära håll. Sedan granskningen för aktuell detaljplan har dock inriktningen för den parallella, etapp 6, ändrats. Det ingår inte längre någon möjlighet till ett höghus, utan Novillas sju våningar ska ses som högsta möjliga exploatering.

Bestämmelse om krav på variation av bebyggelse (material, fasadliv, takhöjd mm) regleras generellt för hela planområdet och berör därmed alla kvarter.

---

## **SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER UNDER PROCESSEN**

Synpunkterna berör till stor del en oro att Bålsta ska förändras alltför mycket, och i riktning mot mer centrala förorter till Stockholm. Främst med tanke på skalan på och typen av bebyggelsen. Vidare finns en oro om att detaljplanen inte säkerställer parkeringsbehovet.

Länsstyrelsen framför synpunkter på bullerhanteringen och farligt gods, där Trafikverket delar och utvidgar funderingarna. Länsstyrelsen framför även synpunkter rörande förorenad mark och friytorna (föreskolegård). Vidare kommenteras planbestämmelser, vilket även Bygg- och miljönämnden gör. Rörande tydligheter, lagstöd med mera.

Trafikverket framför synpunkter på bullerhanteringen. Bygg- och miljönämnden framför synpunkter på grad av reglering för att säkerställa ambitionerna i projektet. De föreslår justeringar av ett antal bestämmelser och förtydliganden i sakfrågor.

### **Ändringar gjorda efter samrådet**

Kompletterande utredningar för risk, buller, dagvatten, sol/skuggförhållanden och trafik togs fram. Plankartan kompletterades med bestämmelser därutifrån, bland annat gällande riskåtgärder och bullernivåer.

Planbeskrivningen kompletterades med översiktliga illustrationer. En karta redovisandes tänkt fastighetsreglering (även allmän plats kontra kvartersmark är också tillagd).

Planbestämmelser arbetades om, del till följd av synpunkter, dels till följd av den förändrade avgränsningen av planområdet.

Just den förändrade avgränsningen var den största förändringen, där området för bussangöring, resecentrum och bostadskvarteret nr 2 inte längre togs med. Arbetet med ett nytt torg och bussangöring fortgår parallellt, men har inte bedömts kräva ändring av gällande detaljplan för att genomföra.

Detaljplanen krympt inte bara, utan utvidgats söderut för att ta med hela lokalgatans sträckning. Dels för att den allmänna gatan från centrumrondellen gjorts om till kvartersmark (då sträckan är för brant för en kommunal tillika tillgänglighetsanpassad gata), och att lokalgatan därmed behöver en annan utfart. Dels även för att samma frågor som utretts och behandlats i tidigare avgränsning berör resten av sträckan söderut på liknande sätt. Förutom extra bostadskvarter (från tidigare etapp 2) gavs där även möjlighet för en förskola (i samma läge som Talltorps förskola, men som del i ett nytt bostadskvarter).

Vidare justerades våningsantalet/höjden på kvarteren ned. Det ska finnas ett samspel mellan bebyggelse och gata. På höjd om sex våningar och högre tappas det samspelet, och de högre våningarna tillför föga till livet i gaturummet.

### **Ändringar gjorda efter granskningen**

Regleringen av buller har setts över ordentligt, med ett flertal nya bestämmelser om krav och skyddsåtgärder som resultat. Vidare har ett antal bestämmelser arbetats om för att bli tydligare. Syftet och resultatet av förslaget är samtidigt det samma som vid tidigare granskning. Det är alltså främst ändringar för att säkra syftet och göra delar tydligare och därmed mindre tolkningsbara.

Johan Hagland  
Plan- och exploateringschef

Anton Karlsson  
Planarkitekt