

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Förslag till detaljplan 417 för Etapp 1 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. Försvarsmakten, 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, Försvarsmakten samt E.ON hade inga synpunkter.

Planförslaget reviderats därefter en ytterligare gång, och ställdes därför ut på ny granskning mellan den 15 januari och den 10 februari. Handlingarna fanns tillgängliga för granskning på biblioteket och på kommunens hemsida.

Under den andra granskningen inkom 9 yttranden varav 8 med synpunkter. Anstånd begärdes av och godkändes för Länsstyrelsen, Region Uppsala samt Bygg- och miljönämnden i Håbo kommun

Efter den andra granskningen gjordes mindre justeringar, och presenterades för kommunfullmäktige antagande. Förslaget till antagande återremitterades. Efter politiska diskussioner förslogs en ny inriktning. Detaljplanen omarbetades och ställdes ut på en tredje granskning i juli 2025. Under granskningen inkom 12 yttranden varav 7 med synpunkter.

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Inkomna yttranden

Skriftliga yttranden har under samrådtiden inkommit enligt nedan.

	Yttrande utan erinran	Yttrande med synpunkter	Sakägare enligt fastighetsägarförteckning	Synpunkter som ej tillgodosetts
1. Länsstyrelsen		X		
2. Trafikverket		X	X	
3. Region Stockholm		X		
4. Bygg- och miljönämnden		X		
5. E.ON Energidistribution			X	
6. Lantmäteriet	X			
7. Lokalpolisen Enköping/Håbo	X			
8. Räddningstjänsten Enköping-Håbo	X			
9. E.ON Energiinfrastruktur AB	X		X	
10. Privatperson 1		X		X
11. Privatperson 2		X		X
12. Privatperson 3		X		X

Sammanfattning av inkomna yttranden

Synpunkterna ligger nära tidigare granskningssynpunkter, där yttrande följer upp vilka justeringar som gjorts, och inte gjorts. Bland annat gällande vilka krav kommunen har möjlighet att ställa i en detaljplan, samt vilka parkeringsnormer som är lämpliga och att det är viktigt att behålla antalet pendlarparkeringsplatser i Bålsta.

Länsstyrelsen framför synpunkter på att tidigare trafikbullerutredningar inte speglar nuvarande plankarta vilket gör att de inte kan ta ställning till om detaljplanen är lämplig med hänsyn till människors hälsa. De anser även att kommunen inte har redovisat detaljplanens påverkan på MKN för grundvattentäkten.

Trafikverket framför synpunkter på vilken prognos bullerberäkningarna bygger på, och hur nivåerna praktiskt redovisas samt ställer sig negativa till detaljplanens utformning anseende det planerade parkeringshusets närhet till närmaste spårmitt.

1. Länsstyrelsen

Synpunkter på detaljplanen

Syftet med detaljplanen

Planens syfte är att ge möjlighet för en levande, tät och blandad småstad. Där bostäder (med varierande upplåtelseform), butiker, serveringar, kontor, trafikområden och offentliga miljöer samspelar. Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

I planbeskrivningen anger kommunen att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen förutom när det gäller ett avsteg som görs avseende bebyggelsefritt område om 30 meter från järnvägen. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör miljö kvalitetsnormer (MKN) för grundvatten samt människors hälsa ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Riksintressen 3 kap. MB

Trafikverket har pekat ut Mäljarbanan som en sådan kommunikationsanläggning som är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att Mäljarbanan är ett sådant riksintresse. Länsstyrelsen bedömer att ett genomförande av planförslaget kan antas innebära en viss negativ påverkan på möjligheten att utveckla anläggningen, påverkan antas dock inte vara påtaglig.

Länsstyrelsen baserar sin bedömning på följande. Parkeringsgarage som byggs inom 30 meter från järnvägen skulle kunna vara ett hinder för en framtida utveckling av anläggningen, men Trafikverket har inte beslutat om riksintresseanspråk för utbyggnad av Mäljarbanan i det aktuella läget. Länsstyrelsen anser därför att det finns en risk för påverkan på riksintresset, men att den inte är påtaglig på det sätt som avses enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

MKN grundvatten

Länsstyrelsen anser att ett genomförande av planförslaget riskerar att innebära att MKN för grundvatten inte följs. Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera planförslaget så att MKN för grundvatten följs.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera dagvattenutredning och planbeskrivning så att den föreslagna lösningen för hantering av dagvatten beskrivs och bedöms utifrån risken att föroreningar når grundvattnet genom infiltration.

Planområdet ligger på grundvattenförekomsten Vreta-Bålsta som har en beslutad miljö kvalitetsnorm, med god kemisk och kvantitativ status. Inom stora delar av planområdet har marken hög genomsläpplighet vilket innebär att grundvattnet har hög sårbarhet. Risken för att befintliga föroreningar i marken samt föroreningar från dagvattnet ska nå grundvattnet genom infiltration är hög.

I dagvattenutredningens slutsats finns en punkt med om att dagvattenanläggningarna i de nordvästra delarna förutsätts behöva anläggas med täta bottnar, vilket förklaras med att grundvattnets tryckyta ligger högt inom detta område. De grundvattennivåer som uppmätts för planområdena visar att grundvattenytan kan ligga ganska ytligt inom hela planområdet. Det betyder att en rening av dagvatten i beskrivna dagvattenlösningar kan vara begränsad innan dagvattnet når grundvattnet. Länsstyrelsen anser att den dagvattenhantering som föreslås i dagvattenutredningen och som kommunen tar ställning för i planbeskrivningen inte tillräckligt tydligt har beskrivits, samt bedömts utifrån risken för att föroreningar når grundvattnet genom infiltration. Dagvattenutredningen har enligt Länsstyrelsen endast fokus på MKN för ytvattenrecipienten Mälaren. Det framgår inte heller vilket dagvatten som är lämpligt att infiltrera, för att inte äventyra MKN för grundvattenförekomsten.

Om det framkommer i den fortsatta planprocessen att skyddsåtgärder krävs för att dagvattenlösningen ska följa MKN för grundvatten, som exempelvis täta lösningar, ska detta säkerställas med bestämmelse på plankartan där så är möjligt. Eftersom risken för att föroreningar infiltrerar till

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

grundvattnet är hög anser Länsstyrelsen att kommunen ska klargöra hur befintliga markföroreningar kan påverka möjligheten att följa MKN grundvatten. Se mer under rubriken förorenad mark nedan.

Människors hälsa

Buller

Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera bullerutredningen så att beräknade bullervärden för det aktuella planförslaget redovisas. Med det underlag som kommunen presenterat kan inte Länsstyrelsen bedöma om planförslaget är lämpligt med hänsyn till människors hälsa och buller.

Kommunen har tagit fram två bullerutredningar under planprocessen, ÅF 2018-03-28 och ÅF 2020-03-27. De båda utredningarna har utgått ifrån ett planförslag som inkluderar byggrätt för bostadsändamål mellan järnvägen och den byggrätt för bostäder som ingår i nu aktuellt planförslag. Byggnaderna som nu inte längre ingår i planförslaget fungerar avskärmande för bullret från järnvägen för stora delar av planområdet.

Kommunen har gjort bedömningen att den redovisning av bullersituationen som tagits fram kan användas även för att beskriva nu aktuellt planförslag genom extrapolering. Länsstyrelsen håller inte med om den bedömningen, dels på grund av att det framkommit att fasaderna utsätts för höga bullernivåer (särskilt de maximala nivåerna), dels på grund av att bullersituationen är komplex med buller från olika typer av källor och från olika riktningar.

Länsstyrelsen anser även att plankartan medger en utformning av bebyggelsen som ger en sämre bullersituation än den utformning av bebyggelsen som legat till grund för bullerutredningarna. Den utformning som medges på plankartan behöver stämma bättre överens med den utformning som bullerutredningen utgår ifrån. Sedan bullerutredningarna togs fram har nya metoder och underlag från Trafikverket kommit, Länsstyrelsen anser att dessa ska beaktas vid en komplettering av utredningen.

Den komplettering av bullerutredningen som Länsstyrelsen efterfrågar ska redovisa bullersituationen så att den stämmer överens med det som plankartan medger. Det kan till exempel handla om att bullerutredningen utgår från att bebyggelsen uppförs som helt kringbyggda kvarter, men att plankartan medger att bebyggelsen uppförs med öppna kvarter. Om bullerutredningen visar att slutna fasader mot gatan är en förutsättning för att riktvärdena ska klaras på innergården ska plankartan kompletteras med bestämmelse om detta.

Trafikverket utgår numera från prognosår 2045 (sedan 2 april 2024), och inte 2040 som i bullerutredningarna. Länsstyrelsen anser att kommunen ska säkerställa att eventuella skillnader mellan prognosåren 2040 och 2045 inte påverkar utfallet av bedömningen gällande buller. Även nuläget är numera baserat på år 2019, och inte 2017. Den information som presenterats är med andra ord gjord på äldre trafikflöden och antaganden. Trafikverkets nyare basprognoser bygger på uppdaterade trafikräkningar, nya befolkningsprognoser och ändrade resmönster som tar höjd för exempelvis distansarbete.

Förorenad mark

Länsstyrelsen anser att kommunen i den fortsatta planprocessen ska klargöra om sanering av befintliga markföroreningar är en förutsättning för att planförslaget ska bli lämpligt.

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Under planprocessen har det framkommit att det finns markföreningar inom planområdet som kan innebära att den markanvändning som medges (bostäder) inte är lämplig. Därtill är markförhållandena sådana att risken är hög för att föreningar infiltrerar till grundvattnet. När det förekommer föreningar som gör att markanvändningen är olämplig är det möjligt att anta en detaljplan även innan föreningarna har avhjulpts. Det är möjligt genom en planbestämmelse som säkerställer att lov eller startbesked inte kan lämnas förrän föreningarna har avhjulpts.

Av planbeskrivningen framgår att markföreningar inom planområdet sanerats vid anläggandet av ett tillfälligt busstorg. Länsstyrelsen kan inte utläsa om påträffade föreningar inom hela planområdet sanerats eller om det bara skett delvis. Länsstyrelsens synpunkt gäller under förutsättningen att det fortfarande finns kända markföreningar kvar inom planområdet.

Det krävs en bedömning av kraven på lämplig efterbehandlingsåtgärd och åtgärdens omfattning för att det ska gå att använda planbestämmelse om villkorat lov.

Kommentar

Riksintressen 3 kap. MB

Håbo kommun har stämt av frågan med Trafikverket och ändrat placeringen av parkeringshuset för att inte förhindra en framtida utbyggnad av Mälarbanan.

MKN grundvatten

Dagvattenutredningen har reviderats med hänsyn till Länsstyrelsens yttrande gällande MKN för grundvatten. Utifrån de beräkningar som gjorts skulle den föreslagna dagvattenhanteringen minska föroreningsbelastningen för grundvattentäkten jämfört med dagens situation och MKN riskeras därmed inte. För en utförlig genomgång av tänkta åtgärder se ”Dagvattenutredning centrala Bålsta” (Sweco 2025-10-17).

Buller

Kommunen har tillsammans med konsult tagit fram en ny trafikbullerutredning som ersätter tidigare dokument. Beräkningarna har utgått ifrån uppmätta vägtrafikflöden på Stockholmsvägen från 2024 och räknats upp till 2045. För spårbinden trafik har trafikuppgifter järnväg T24 och bullerprognos 2045 från Trafikverket använts. Beräkningarna visar att maxvärden för spårtrafik uppmäts till 89 dBA vid fasad men understiger 70 dBA på innergårdarna förutsatt en sammanhållen fasad mot spåret och att ett bullerplank på tre meter anläggs invid banvallen. Då kvartersstrukturen är en förutsättning att uppfylla kravet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå av minst hälften av bostadsrummen så kompletteras bestämmelsen [f₄] med lydelsen ”Bebyggelsen ska utföras i kvartersform med kringbyggd innergård”. Bestämmelsen [s₁] ”Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida” kvarstår. Bullerplanket kan anordnas inom område med användning [SKYDD]

Företrad mark

Under planprocessen har kommunen gjort ett flertal miljötekniska undersökningar av marken inom planområdet då det historiskt funnits ett antal handelsträdgårdar inom planområdet. Samtliga handelsträdgårdar har undersöktes av ÅF (nu AFRY) 2017 och inga bekämpningsmedel, metaller eller petroleumprodukter över föreslagna riktvärden hittades. I två provpunkter påträffades PAH över riktvärden för känslig markanvändning. DGE mark och miljö fick i 2018 uppdrag av kommunen att vidare undersöka det område där PAH hade påträffats. Tre ytor á 10x10 meter med PAH-förening identifierades. Senare under 2018 utförde DGE en sanering av de identifierade

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

föroreningarna. Alla kända föroreningar inom detaljplaneområdet har därmed avhjälpats och är inte längre en förutsättning för detaljplanens lämplighet.

2. Trafikverket

Synpunkter på detaljplanen

Granskning 3 gällande detaljplan för Bålsta C Etapp 1, Håbo kommun

Ärendet avser granskning 3 gällande detaljplan för Bålsta C Etapp 1 i Håbo kommun. Detaljplanens syfte är att ge möjlighet för en levande, tät och blandad småstad. Där bostäder (med varierande upplåtelseform), butiker, serveringar, kontor, trafikområden och offentliga miljöer samspekar. I anslutning till planområdet går Mäljarbanan. Mäljarbanan är utpekad riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Med det avses att funktionen hos riksintresset ska säkerställas. Ny bebyggelse får inte negativt påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen. Exploatering nära järnvägen får heller inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av densamma.

Plankartan

Sedan senaste granskningen har planbestämmelserna gällande parkering ändrats. I plankartan tillåts ett parkeringshus inom 30 meter från järnvägen, vilket Trafikverket motsätter sig. Trafikverket ansåg i granskning 2 att det skulle säkerställas i plankartan att inga byggnader, som inte är carport, uppförs inom 30 meter från närmsta spårmit. För uppförande av parkeringshus och parkeringsdäck gäller ett avstånd av minst 30 meter från järnvägen. Mindre garage och carportar kan anläggas närmare järnvägen, men generellt minst 15 meter från järnvägen. Ett längre avstånd eller någon form av skydd kan behövas vid högtrafikerade banor och om tågen bromsar in vid den aktuella platsen då det finns risk att exempelvis partiklar eller fallande is från inbromsade tåg kan orsaka skador. Trafikverket ansvarar inte för eventuella skador som kan uppkomma på grund av åtgärder i närhet till järnvägen.

Utifrån ovanstående anser Trafikverket att plankartan behöver ändras så att endast markparkering och eventuella mindre garage/carports tillåts inom 30 meter från närmsta spårmit.

Buller

Planområdet ligger i en mycket bullerutsatt miljö med både väg och järnvägstrafik och även om innergårdarna utformas som ljuddämpade sidor kvarstår risken för höga bullernivåer vid fasad, särskilt då lamellhusen som tidigare fungerade som skydd mot järnvägen tagits bort. Av denna anledning samt att bullerexponeringen ofta ökar i högre våningsplan ifrågasätter Trafikverket kommunens slutsats att detaljerad redovisning per våningsplan inte behövs.

Ansvar för att säkerställa god ljudmiljö ligger på kommunen genom planläggningen. Järnvägens nuvarande och framtida trafik måste ligga till grund för bedömningarna, risken är stor att bullerexponeringen underskattas. Fler spår i framtiden kan förändra bullersituationen, och kommunen behöver planera robust med tillräckliga skyddsåtgärder.

Geoteknik

Trafikverket noterar att kommunen infört Trafikverkets synpunkter i planbeskrivningen.

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Kommentar

Plankartan

Utformningen av parkeringshuset har ändrats utifrån Trafikverkets synpunkter. Byggnadskroppen har avsmalnats och sträckts ut mot sydöst. Närmaste fasad är nu 27 meter från närmaste spårmittpunkt och har stämts av godkänts av Trafikverkets handläggare.

Buller

En ny trafikbullerutredning har tagits fram som redovisar bullernivåer per våningsplan. Maximalnivåerna vid fasad närmast spåret är som högst 89 dBA, men nivåer mot innergårdarna håller sig inom Boverkets allmänna råd 2008:1 om tyst sida förutsatt att ett bullerplank på tre meter sätts upp mot banvallen på marken med användningsområde [SKYDD] i plankartan och att kvarteren utförs med en sammanhållen fasad. Då planområdet ligger i centrala Bålsta och är en komplettering av rät bebyggelse längs befintligt kollektivtrafikstråk anser kommunen att det är ett motiverat avsteg ifrån huvudregeln 55 dBA utomhus vid fasad om minst hälften av bostadsrum orienteras mot en ljuddämpad sida vilket regleras med bestämmelsen [s₁].

3. Region Stockholm

Synpunkter på detaljplanen

Region Stockholm förutsätter att kommunen beaktar och säkerställer behovet av hållplatslägen för pendeltågets ersättningstrafik som bland annat lyfts inom ramen för Åtgärdsvalsstudie för Utvecklad spårbinden kollektivtrafik till Bro och Bålsta. Hållplatslägen för ersättningstrafik är i dagsläget lokaliserade inom planområdet. Kapitel 2.5.3 av planen beskriver ovan, pågående, åtgärdsvalsstudie. Region Stockholm trafikförvaltningen står inte med som en deltagare i Åtgärdsvalsstudien och det bör förtydligas att Region Stockholms trafikförvaltning också deltar. Det är även önskvärt att det förtydligas att det är Region Stockholm som ansvarar för, och Trafikverket som möjliggör, pendeltågets turintervall på sidan 29 av planbeskrivningen.

Kommentar

Hållplatslägen för ersättningstrafik kommer att anläggas invid Stockholmsvägen i nära anslutning till pendeltågsstationen.

Texten i avsnitt 2.5.3 och texten angående pendeltågets turintervall på s. 29 har justerats utifrån Region Stockholms synpunkter.

4. Bygg- och miljönämnden

Synpunkter på detaljplanen

Den omarbetade versionen har tagit hänsyn till tidigare granskningsutlåtanden och gjort kloka korrigeringar. Bra vägledning i den aktuella dagvattenutredningen. Bygg- och miljönämnden har inga ytterligare synpunkter på förslaget

Kommentar

Kommunen noterar informationen.

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

5. E.ON Energidistribution

Synpunkter på detaljplanen

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inga ytterligare synpunkter att framföra.

Kommentar

Kommunen noterar informationen.

6. Lantmäteriet

Synpunkter på detaljplanen

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2025-07-23) har följande noterats: Lantmäteriet har inga synpunkter på de aktuella planhandlingarna.

Kommentar

Kommunen noterar informationen.

7. Lokalpolisen Enköping/Håbo

Synpunkter på detaljplanen

Polismyndigheten har inget att yttra.

Kommentar

Kommunen noterar informationen.

8. Räddningstjänsten Enköping-Håbo

Synpunkter på detaljplanen

Håbo kommun har omarbetat förslaget ”Detaljplan 417 för Bålsta C Etapp 1”. Räddningstjänsten har därför granskat handlingarna på nytt och kan konstatera att kända risker har beaktats i planbestämmelser och planbeskrivning. Räddningstjänsten har inget att erinra mot aktuellt förslag till detaljplan.

Kommentar

Kommunen noterar informationen.

9. E.ON Energiinfrastruktur AB

Synpunkter på detaljplanen

E.ON Energiinfrastruktur AB och E.ON Mälarkraft AB (nedan E.ON) har som fjärrvärmeleverantör och nätägare tagit del av inkomna handlingar i rubricerat ärende.

E.ON saknar fjärrvärme inom planområdet och har inget att erinra.

Kommentar

Kommunen noterar informationen

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

10. Privatperson 1

Synpunkter på detaljplanen

Detaljplanen saknar helhetssyn på parkeringsmöjlighet, vilken minskar för pendlare från hela kommunen om marken tas i anspråk för ny bostadsbebyggelse. Pendelparkering möjlighet är nödvändigt för att avlasta hela regionen (Stockholm, Bålsta, Enköping, Västerås) med biltrafik - som det är i nuläget måste man ta ett tåg/buss före kl.07.00 från Bålsta för att överhuvudtaget tänka sig att man skulle kunna få en parkeringsplats vid Bålstas resecentrum över dagen. Tänk in pendlar-parkering i era planer!!

500 nya bostäder -behövs det om stora delar av Stationslunden-området några hundra meter bort inte är bebott?!

Kommentar

Parkeringen på det gamla busstorget inom planområdet är tillfällig. Utöver de tillfälliga parkeringsplatserna finns det cirka 650 pendlarparkeringsplatser i närhet till stationen.

11. Privatperson 2

Synpunkter på detaljplanen

Här kommer mina synpunkter angående Detaljplan 417 för Bålsta C etapp 1, Bålsta torg.

1) Vad som kan locka folk till att bo i Håbo är: Lägre bostadspriser; närhet till natur; eller om man har anknytning.

Att bostadspriserna är lägre gäller framför allt villor och radhus, men inte lägenheter, där kostnaden för tomtmark vid nyproduktion spelar en mindre roll än för villor och radhus.

Någon närhet till natur erbjuder inte de planerade lägenheterna i centrum.

Kvar som attraktionskraft för de planerade lägenheterna är då enbart anknytning till kommunen. Målgruppen är då unga Håbobor som flyttar hemifrån, eller äldre Håbobor som inte orkar med sin villa/sitt radhus. Och för dessa två grupper tror jag att befintligt lägenhetsbestånd är tillräckligt. Personligen blir jag inte lockad att bo i dessa planerade lägenheter när jag blir gammal.

2) Det finns inte speciellt många arbetstillfällen i kommunen, utan invånarna måste redan idag i hög grad lämna kommunen för att arbeta. Bättre vore då att "spara" platsen nära centrum för ev. framtida kontorsetableringar till exempel.

3) Genom att lägga ner lokala för- och grundskolor har kommunen gjort invånarna beroende av bilen. Att då ta från befintliga parkeringsytorna nära pendeltågsstationen för att ta hit mer folk och deras bilar blir såklart en försämring parkeringsmässigt.

4) Att erbjuda diverse "gratis-saker" som föreslås (gratis kollektivtrafikkort i ett år vid inflyttning, gratis medlemskap (månadsavgiften) i bil pool i fem år, gratis cykel samt god cykelförvaring.) för att lösa en kommande brist på parkeringsplatser motsätter jag mig. Dessa saker är såklart inte "gratis" utan bekostas via skatten. En avgiftsbelagd parkering motsätter jag mig också, då det är en försämring mot dagens situation.

Summa summarum, så ser jag enbart nackdelar med den föreslagna detaljplanen för oss kommuninvånare, och förslår att den skrotas.

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Kommentar

1. Kommunen noterar informationen
2. Det kan absolut finnas behov av centrumnära arbetsplatser och ett få aktörer att etablera sig i ett område är att öka attraktiviteten och befolkningsunderlaget i kommunen vilket omvandlingen av Bålsta centrum är en del av. Detaljplanen för etapp 1 innehåller lokaler för verksamheter i varje kvarter vilket kan användas till bland annat kontor.
3. Utvecklingen i Bålsta Centrum med en högre exploateringsgrad i närhet till stationen är en del av arbetet att göra kommunen mindre bilberoende. Genom att öka befolkningsunderlaget för kollektivtrafiken möjliggörs bättre
4. Förslagen som räknas upp är exempel på sådant som en privat exploatör skulle kunna tillhandahålla för att kunna möjliggöra ett lägre parkeringsantal och är alltså inget som kommunens skattebetalare skulle stå för. Den avgiftsbelagda parkeringen är inte heller någonting som den här detaljplanen reglerar.

12. Privatperson 3

Synpunkter på detaljplanen

Undertecknad har under årens lopp följt den s.k. Centrumplanen på avstånd då jag varit fullt upptagen med Tvåhusplanen. Spontant är det roligt att se att denna äntligen går vidare, men har dessvärre inte satt mig in i denna i detalj på djupet.

Har dock några kommentarer:

1. Hur har kvaliteterna från Tvåhusplanen tagits tillvara i detta planarbete?

En planbestämmelse vi har där är ett indrag på översta våningen (v1 bestämmelsen) och att nockhöjden på fasaden mot järnvägen har varierat (14,5 - 16). Detta har då lett till en i mina ögon väldigt fin fasad mot järnvägen och allmänt i området.

I Tvåhusplanen var Södra Rosendal en inspiration, se: <http://www.utopia.se/se/projekt/sodra-rosendal>

2. Det fanns ursprungligen en tanke att när man åker Stockholmsvägen från Tvåhusområdet till Centrum skall det bli mera stadslikt.

Tror då det är bra att vi i denna plan ökar antalet våningar till fem och sju. Även höghuset som ursprungligen fanns hade varit piffigt.

Men tänker lite på det här med att vad jag kan se är taken platta (ursäkta om jag här har fel). Jag anser detta vara olyckligt då det skapar mer en förorts än statskänsla. Lagg därför till en planbestämmelse om antingen sneda tak eller en takvinkel på 14 - 45 grader eller något annat som förstärker statskänslan.

Tänker också att en mer varierad hushöjd hade kunnat införas genom att en tredje sådan. I Tvåhusplanen hade vi i stort sett tre olika nockhöjder med vissa smärre variationer.

3. När det gäller P-normen tror jag denna är lite snålt tilltagen och kan leda till att besöksparkeringar beläggs.

Höj minsta möjliga till 0,7, även för enrumms lägenheter.

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Finns erfarenheter från Glasmästartomten att beakta (kravet var där 0,5) och även från Tvåhusplanen. I den sistnämnda var kravet 1,0 genomgående, men med kompensatoriska åtgärder medgavs 0,7.

4. Tänker också på att för att få rimliga byggkostnader är parkering ovan jord en stor fördel, vilken förhoppningsvis leder till rimliga hyror.

Hur stor andel av parkeringarna kommer då att ligga ovan jord?

5. I dessa tider finns det all anledning till att se över möjligheten till skyddsrum.

Har detta tagits med i beräkningen i planarbetet, exempelvis på så sätt att vid byggande av garage kan stöd för att också inrymma skyddsrum ges?

Hittar inget om "skyddsrum" i planbeskrivningen och om det ej kan införas inför antagande är mitt förslag att det finns med i exploateringsavtalen.

Undertecknad lyfte detta vid planarbetet för Tvåhusplanen, men tiden var då inte riktigt mogen. Med en kraftigt ökad befolkning framgent är det av stor vikt att denna fråga ej glöms bort!

6. I gamla planbeskrivningen för "Centrumplanen" fanns det mera illustrationer för hur en tänkbar bebyggelse kunde se ut.

Saknar detta i denna PB, men antar att det finns i ide och gestaltningsprogrammet. Har ändock lite svårt att få grepp om hur en framtida bebyggelse kommer att te sig, vilket såklart också kan bero på att jag inte tillräckligt har analyserat denna plan på djupet.

7. I Tvåhusplanen fanns den s.k. V4 bestämmelsen som sa att maximalt 50% av lägenheterna får vara smålägenheter (<60 kvm). Den var kontroversiell då kvoten var satt till 50%.

Frågan är då om något liknande behövs även i denna plan, men med en annan kvot, låt säga max 70%. Detta för att undvika en byggnation med för mycket smålägenheter. Å andra sidan har det visat sig att i kvarter L i Tvåhusområdet har de största lägenheterna gått åt, men de är å andra sidan byggda med investeringsstöd om jag inte är felunderrättad.

Lite knivigt det här, då det omnämns i media att nya lägenheter utanför storstadsområden står tomma p.g.a. för höga kostnader för den tilltänkta boende.

Gäller onekligen att få till en riktigt attraktiv boendemiljö!! Då en byggnation ligger ett antal år framåt i tiden finns det en uppgift för kommunens politiker att påtala uppåt de framgångar vi har haft i byggnationen av Tvåhusområdet där investeringsstödet har bidragit! Skulle något liknande kunna återinföras är enligt min enkla mening projektet i hamn.

Slutligen, det gläder mig att denna plan äntligen går framåt. Min förhoppning är att man lyckas med att få till en attraktiv och levande stadsmiljö och ej en betongförort. I mina ögon är det nya stationshuset en pärla.

Kommentar

1. Förutsättningarna för de två olika områdena är snarlika men inte exakt likadana. Men en kvalitet som kommunen har gjort vara på är bestämmelsen om varierade fasader.
2. Tanken är precis som vederbörande skriver att bebyggelsen närmare pendeltågsstationen ska ha en mer "stadslig" karaktär. Kommunen delar dock inte åsikten att takets utformning är de egenskaper som skapar det stadsliga. Då området inte kommer att markanvisas innan detalj-

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

- planen får laga kraft anser kommunen att en flexibilitet i utformning av taken har varit viktigare. Höjderna på husen är en maxnivå och framtida exploatörer är inte tvingade att utföra alla delar av byggnaderna i samma höjd. Då detaljplanen redan tvingar fram en variation i fasadutformning har det inte ansetts befogat att även kräva höjdskillnader.
3. Parkeringsutredning som togs fram 2014 är vägledande men exakta parkeringstal kommer att beslutas i markanvisningen. Utformningen av detaljplanen har tagit höjd för ett parkeringstal på 1.0 genom parkeringshuset mot stambanan.
 4. Den exakta fördelningen av parkeringar ovan eller under jord reglerar inte detaljplanen. Detaljplanen möjliggör båda delar.
 5. Det finns inget i detaljplanen som specifikt hindrar att skyddsrum byggs men det finns inte heller några krav från MSB att anlägga ytterligare skyddsrum i kommunen därför regleras heller inte anordnandet i plankartan.
 6. Det har funnits erforderliga illustrationer över hur området kan tänkas att se ut i tidigare granskningar och de kompletteras med nya illustrationer i kommande granskning. Som tidigare beskrivits kommer området inte markanvisas innan detaljplanen fått laga kraft och därför visar illustrationerna en möjlig utformning och representerar inte nödvändigtvis hur byggnader kommer att utföras i verkligheten.
 7. Fördelningen av lägenhetsstorlekar kommer inte att regleras i detaljplanen utan lämnas vid behov till kommande markanvisning.

Ändringar 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 redovisades tänkt fastighetsreglering togs fram.

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 våningsantalen/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.

Teknik- och Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelning för planering och utveckling
Andreas Lagerström, planarkitekt
plan@habo.se

Ändringar gjorda efter första 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.

Ändringar gjorda efter andra granskningen

Bostadskvarteren närmast järnvägen har utgått, och ersatts med mark för parkering och natur/skydd. Vidare har kvarteren Stockholmsvägen justerats något i höjd. I stället för en generell höjd per kvarter, regleras höjd mot Stockholmsvägen till 5 våningar och mot den nya lokalgatan/spårvallen till 7 våningar. Antalet kvarter har sänkts från 5 till 4 för att få bättre ljusinsläpp på gårdarna. Möjligheten för skolverksamhet har tagits bort i det södra kvarteret.

Bullerberäkningarna (i rapport D) bygger nu på modifierad version av Trafikverkets prognos för 2040. Bulleråtgärder regleras genom ett krav på att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en luddämpad sida.

Centrumstråket som tidigare har funnits i etapp 6 har inkorporerats i planområdet för att säkerställa den nya vägutformningen.

Planområdet norr om järnvägen har utgått.

Ändringar gjorda efter tredje granskningen

Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån den nya trafikbullerutredningen utförd av ACAD som ersätter tidigare trafikbullerutredningar. Planbeskrivningen kompletteras med de åtgärder som utredningen föreslår. Dagvattenutredningen är kompletterad med detaljplanens påverkan på föroreningsbelastningen på grundvattenförekomsten.

I plankartan har parkeringshuset smalnats av och förlängts mot sydöst för att tillgodose Trafikverkets yttrande gällande byggnadens närhet till närmaste spårmitt. Bestämmelsen [f₄] har kompletterats med texten ”Byggnaden ska utföras i kvartersform med kringbyggd innergård” för att säkerställa en god ljudmiljö inom kvarteren.

Bålsta den 2025-11-17

Jytte Rüdiger
t.f. Chef, planering och utvecklingsavdelningen

Andreas Lagerström
Planarkitekt