

Kommunstyrelsens förvaltning  
Plan- och exploateringsavdelning

### SAMRÅDSREDOGÖRELSE FÖR DETALJPLAN, BÅLSTA TORG – ETAPP 1, BÅLSTA C

Förslag till detaljplan för Resecentrum och stationsområde var enligt underrättelse 2015-12-14 utsänt på samråd t.o.m. 2016-02-22. Under januari hölls även ett samrådsmöte i kommunhuset där mellan 15-20 personer närvarade.

Under samrådstiden inkom 36 yttranden varav 34 med synpunkter. De synpunkter som inkommit berör buller, trafik, avstånd från järnvägen, hushöjder, säkerhet med mera.

Inkomna yttranden redovisas i sammanfattad form nedan med kommentarer från kommunen. Yttrandena i sin helhet lämnas ut på begäran.

*Sedan samrådet har en större fastighetsreglering slutförts, vidare har även planområdets avgränsning förändrats. Därför har även namnet på planen och dess fastighetshänvisning justerats. Etappen kallas nu för Bålsta torg, där fastigheten Väfteby 7:7 utgör den största arealen.*

Kommentarer till inkomna skrivelser:

<b>1. Bygg- och miljö-nämnden, Håbo kommun</b> <i>(bilaga nr. 1)</i>	<b>Dagvatten</b> Det bör tydligare framgå av planhandlingarna hur en långsiktigt hållbar hantering av dagvattnet ska utformas och säkerställas <b>Gestaltning</b> Illustrationsplan och plankarta bör synkroniseras. Snedperspektiv med omgivande bebyggelse bör tas fram. <b>Planbestämmelser</b> Egenskapsbestämmelser för kvartersmark bör tydligare ange önskad och möjlig användning i förhållande till PBL (skall krav).
<b>Kommentar</b>	<b>Dagvatten</b> Planbeskrivning innehåller under <i>Tekniska frågor/Dagvatten</i> en generell beskrivning av hur dagvattenfrågan ska hanteras inom planområdet med tanke på bebyggelsens karaktär. För kommunens räkning har Funkia tagit fram ett komplement till dagvattenutredningen med exempel på vilka ytor som kan användas för olika typer av lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Samtidigt har huvudinriktningen för hantering av dagvatten förändrats. Visst dagvatten kan med fördel tas omhand lokalt, men huvuddelen avses ledas ner till planerad dagvattenanläggning i Gröna Dalen. Detaljerad säkerställning av en långsiktigt hållbar hantering av dagvatten kommer att ske genom kravspecifikation för projektering och utformning av allmänna ytor samt genom exploateringsavtal med exploatörerna. <b>Gestaltning</b> Planbeskrivningen har kompletterats med snedperspektiv. Plankarta och illustrationsplan har justerats.

	<p><b>Planbestämmelser</b></p> <p>Egenskapsbestämmelserna har till stor del omformulerats och nya lagts till. Bestämmelserna är nu utformade med skall krav.</p>
<p><b>2 Försvarsmakten</b> <i>(bilaga nr. 2)</i></p>	<p>Har inga synpunkter.</p>
<p><b>3. Grosvenor</b> <i>(bilaga nr. 3)</i></p>	<p><b>GC-stråk</b></p> <p>Undrar hur kopplingen mellan stationsparken och Bålsta centrum över Stockholmsvägen kommer att utformas.</p> <p><b>Handel</b></p> <p>Undrar hur mycket tillkommande handel det handlar om totalt och vad det finns för undersökningar som visar att det finns kapacitet för detta i Bålsta.</p> <p><b>Skyltning</b></p> <p>Det är viktigt att lätt hitta från järnvägsstationen till Bålsta centrum. Önskar få vara delaktiga i detta arbete i ett tidigt skede.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>GC-stråk</b></p> <p>Koppling mellan stationstorget och Bålsta centrum utgör del av det gröna stråket, vars syfte är att prioritera gång- och cykeltrafik (GC) i centrala Bålsta och med förbindelse mellan åsen, stationen, centrum och Gröna Dalen. Stockholmsvägen kommer även efter planens genomförande att vara reglerad som huvudgata för olika trafikslag, men kommer i korsningen vid GC-stråket utformas för större hänsyn för gående och cyklister.</p> <p><b>Handel</b></p> <p>Enligt den handelsutredning som togs fram i samband med Idé- och gestaltningsprogrammet, bör Bålsta centrum ha underlag för omkring 7 000 - 8 000 kvm tillkommande handelsytor, framförallt i anslutning till den befintliga centrumanläggningen samt vid stråket mot resecentrum.</p> <p>Enligt planförslaget ställs krav på lokaler i bottenvåningar mot torget och för de centralaste kvarteren mot Stockholmsvägen, med möjlighet och uppmaning till lokaler även vidare längs Stockholmsvägen. Det ställs samtidigt inga krav på vilken typ av verksamhet, handel, service eller kontor. Uppskattningsvis handlar det om cirka 3000 kvm totalt sätt inom etappen.</p> <p>För tydlighetens skull kan även nämnas att den tidigare tänkta större livsmedelsbutiken inte längre finns med i planförslaget.</p> <p><b>Skyltning</b></p> <p>Skyltning är inte fråga som regleras i detaljplan. Ett gemensamt arbete (kring varumärke och identitet) Bålsta C har pågått under 2017 och 2018 och bör återupptas under senare delen av 2019. Orienterbarhet bör vara en del i det arbetet.</p> <p>En del i att öka orienterbarheten ifrån stationen är bland annat att omgestaltningen av gaturummet längs Stockholmsvägen, och passagera över gatan. Speciellt vid stationen där dagens gångtunnel ersätts med en plankorsning som prioriterar gående och cyklister. Med det gröna stråket tydliggörs över riktningen ner i dalen, förbi centrum.</p>

	<p>Samma del ingår i arbetet med etapp 6, där det gröna stråket utreds närmre.</p>
<b>4. Lantmäteriet</b> <i>(bilaga nr. 4)</i>	<p><b>Planbestämmelser</b></p> <p>En del bestämmelser bör ses över och beskrivas bättre (tydligare). Ett antal bestämmelser och beteckningar ifrågasätts, vissa för att de är svårtolkade (innebörd), vissa för att de är svårtydda (läge och utbredning). Vissa bestämmelser beskrivs inte närmare i planbeskrivningen.</p> <p><b>Utökning av fastighetsförteckningen</b></p> <p>Tycker att kommunen bör ta ställning till om fastighetsförteckningen bör utökas i och med att detaljplanen medger bebyggelse som kommer att bli ett nytt landmärke i Bålsta.</p> <p><b>Allmän plats</b></p> <p>Om det är önskvärt att ha bestämda trafikflöden så som planbeskrivningen tyder på kan det vara lämpligt att använda sig utav utfartsförbud på de områden där utfart inte är lämpligt.</p> <p><b>Konsekvensbeskrivning</b></p> <p>Gemensamhetsanläggningarna bildas endast om någon med rätt att ansöka om åtgärden gör en sådan ansökning hos lantmäteriet. Vilka som ska vara delaktiga och annat bestäms i lantmäteriförrättningen.</p> <p>Det bör förtydligas vilka fastigheter som berörs av allmän plats och hur de berörs. Det är svårt att yttra sig om vilka fastighetsrättsliga åtgärder som kan bli aktuella medan pågår ett lantmäteriarende, C14461, där flera områden skall läggas ihop med varandra.</p> <p>Det bör nämnas att planen medger tredimensionell fastighetsbildning.</p> <p><b>Övrigt</b></p> <p>Bebyggelsen är för orten ovanlig hög. 17 våningshus blir sannolikt ett nytt landmärke i Bålsta. Hur bebyggelsen i planen kommer att uppfattas på långt håll bör beskrivas tydligare. T.ex. det står ingenting om skuggning eller om på vilket avstånd byggnader kommer att synas. Fastighetsförteckning bör kompletteras med ett större antal fastigheter som berörs utanför planområdet.</p> <p>Huvudmannskapet bör antecknas på plankartan. Det finns ingen bestämmelse om antal källarvåningar i planen. I planbeskrivning står det att ändring av grundvattennivån kan orsaka sättningar pga. markens sammansättning.</p> <p>På sidan 36 i planbeskrivning står fel påstående om att kommunen och Lantmäteriet förbereder sig inför kommande avstyckningar av kvartersmark. Lantmäteriet gör inget innan fastighetsägare eller någon annan behörig skickar in ansökan om någon åtgärd.</p> <p>Det finns ett antal olika möjligheter till hur fastighetsindelning kan bli då det inte finns några fastighetsindelningsbestämmelser.</p>
<b>Kommentar</b>	<p><b>Planbestämmelser</b></p> <p>Då planens avgränsning förändrats, har ett antal planbestämmelser tagits bort, justerats och setts över. Samtliga bestämmelser redogörs för i planbeskrivningen.</p>



### **Utökning av fastighetsförteckningen**

Den högre byggnaden kommer att bli ett landmärke och synas på långt håll. I ett utökat närområde är samtidigt påverkan begränsad. Det är framförallt tillkommande bebyggelse som påverkas, och den närmaste befintliga bebyggelsen avgränsar mot nästkommande. Även om byggnaden syns på längre avstånd bedöms den medföra en liten direkt påverkan.

Sakägarkretsen utökas på grund av den förändrade avgränsningen av planen. Någon ökning därutöver bedöms inte nödvändig.

### **Utfartsförbud**

In- och utfartsmöjligheter mot Stockholmsvägen begränsas från själva byggrätterna, men möjlighet finns fortfarande från gränderna/kvartersgatorna. Avsikten är fortsatt att minimera antalet utfarter, men garage under innergårdarna behöver samtidigt angöras, och på grund av nivåskillnaderna är det svårt mot lokalgatan.

### **Konsekvensbeskrivning**

Syftet med gemensamhetsanläggningen och lämpliga deltagare beskrivs i planbeskrivningen.

Nämnt lantmäteriärende är nu avslutat, och en karta som visar hur olika fastigheter berörs redovisas nu i planbeskrivningen

Planen förbjuder inte tredimensionell fastighetsbildning, och bedöms därför inte behöva behandla frågan närmare.

### **Övrigt**

Byggnaden om 17 våningar kommer att synas från stora delar av Bålsta, från Kalmarsand, Gröna dalen, centrum till Gamla Bålsta. Byggnaden ligger i kanten på åsen, fritt från bostadsbebyggelse mot norr. Skuggningsverkan får därmed anses som klart begränsad för befintlig och tillkommande bostadsbebyggelse.

Att kommunalt huvudmannaskap gäller, framgår nu på plankartan.

Grundläggning under grundvattennivån bedöms som så pass kostsam och oattraktivt att detta inte sker slentrianmässigt. För att ändå ge möjlighet till lösningar fall till fall, regleras inte något förbud för lägsta grundläggningsnivå.

### **Fastighetsindelingsbestämmelser**

Kvartersmarkens uppdelning av allmänplatsmark bedöms reglera möjlighet till fastighetsindelning i tillräcklig utsträckning.

**5. Väppeby-  
vägens In-  
tresseför-  
ening**

*(bilaga nr. 5)*

**Centrumplanen påverkar detaljplan 260**

Kommunen har utgått ifrån att ev. utbyggnad av stationen ska ske norr om nuvarande station som är i strid med tidigare upplysningar om nya spår på varje sida av nuvarande spår.

Möjlighet för 15-minutertrafik som utretts i Spårutredningen för utökad spårtrafik i Bro och Bålsta betyder behov av utbyggnad av två nya spår plus två vändspår vilket innebär att det blir totalt 6 spår vid Bålsta station.

Tycker att Trafikverket inte har tagit hänsyn till detta när de uppgett i sitt yttrande att det räcker med 30 m på varje sida om befintliga spår för riksintresse att vara tillgodosett.

I synpunkt redovisas två alternativa lösningar.

Alt 1. – leder till att nya byggnader i centrum bör ligga minst 43 m från närmast spårmitt.

Alt 2. – leder till att nya byggnader i centrum bör ligga minst 55,5 m från närmast spårmitt.

Vill att:

- Kommunen kompletterar detaljplan med konsekvensbeskrivning för hela området som omfattas av detaljplan 260 inklusive Väppebyvägen och fastigheterna öster om Håtunavägen
- Upprättar en ny detaljplan som ska ersätta detaljplan 260
- Upprättar ett nytt förslag till detaljplan Tvåhus m.fl.
- Kompletterar centrumplanen med en konsekvensbeskrivning inkl. kostnadsberäkning av tillkommande vändspår samt förbigångsspår vid utbyggnad till 4 spår – både alt. 1 och 2 bör studeras
- Bullerutredning bör kompletteras med konsekvenser av att det byggs 4 spår förbi Bålsta där tåghastigheten sätts till 250km/tim.

**Kommentar**

**Centrumplanen påverkar detaljplan 260**

Kommunen utgår inte från att eventuella nya spår placeras på någon specifik sida av nuvarande spår. För riksintresset för järnvägstrafik, som Trafikverket och Länsstyrelsen bevakar, gäller utbredningszon av 30m från närmast spårmitt. Samma avstånd gäller på båda sidor av järnvägen. Detta ska tillgodose framtida behov av utbyggnad ytterligare spår (inklusive kvartstrafik). Vidare utredning om spårutbyggnad ingår inte i detaljplanearbetet.

En kompletterande riskutredning omfattande hela sträckan från Håtunavägen till Centrumleden ligger som underlag för granskningshandlingen.

**Konsekvensbeskrivning**

Detaljplan 260 berörs till del, men en beskrivning av konsekvenser för hela planen (2,6 km lång) samt områden därutöver ingår inte i detaljplanearbetet för aktuell detaljplan.

Upprättande av andra detaljplaner ingår inte i det aktuella planarbetet. Vid intresse för att ändra en detaljplan hänvisas till att ansöka om planbesked.

Detaljplanen för Tvåhus vann laga kraft den 8 mars 2019. Någon ny plan kommer inte tas fram.

#### **Komplettering av bullerutredning**

Bullerutredningen baseras enligt trafikverkets generella rekommendationer på prognosår 2040. Enligt Trafikverkets prognos för tågtrafiken inkluderas kvartstrafik för pendeltåget.

Spårutredningen förespråkar ett vändspår för att tillse kvartstrafik. Samtidigt illustreras möjligheten till kvartstrafik med befintligt vändspår, med marginal om 5 minuter mellan avgång och ankomst (vilket anses riskabelt). Samma marginal används dock i dagsläget (januari 2018).

Förutsättningarna för kvartstrafik kan därmed inte sägas vara avgjord. För att ändå studera frågan närmre har kompletterande bullerutredning även inkluderat ett scenario med ett extra vändspår.

**6. Länsstyrelsen  
Uppsala län**  
*(bilaga nr. 6)*

**Riksintresse**

Samråd ska hållas med Försvarsmakten kring byggnader som är högre än 40 m.

**Miljö kvalitetsnormer**

Ekologisk och kemisk status för ytvattenförekomsten Mälaren-Prästfjärden bör uppdateras med de senaste bedömningarna och redovisas i planbeskrivningen (se VISS).

**MKN grundvatten**

Planområde ligger på grundvattenförekomsten Vreta-Bålsta. Planbeskrivningen bör uppdateras med den uppgiften och kompletteras med konsekvenser av planförslaget för grundvattnet.

**Hälsa och säkerhet – buller**

Bestämmelser kring buller som bör gälla för detaljplan kommer från Boverkets allmänna råd 2008:1. LST anser att ett planförslag som bygger på att riktvärdena enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 kan nå ska arbetas fram och att bullerutredningen behöver kompletteras.

**Potentiella förorenade områden**

Eventuell förorening av marken som tidigare använts som handelsträdgårdar bör undersökas. LST bifogar en karta över inventerade områden (tre av fyra) som enligt bedömningen tillhör riskklass 3 (måttlig risk).

**Farligt gods och risker**

Uppdatering av riskanalysen bör göras. LST och trafikverket anser att ett område om 30 m ifrån järnvägen bör vara fritt från bebyggelse.

**Övriga synpunkter**

I och med ökad andel av hårdgjorda ytor krävs att fördröjningsmagasin anläggs på innejårdar och under parkeringsytor för att fördröja flödet (erforderlig fördröjningsvolym på ca 300 m<sup>3</sup> krävs för att möta kommunens krav på dagvattenflödet).

Kommunen bör överväga att tillföra ett resonemang kring klimatförändringens effekter och anpassning till dessa i planen. Ökad nederbörd och stor andel av hårdgjorda ytor kan påverka även grundvattennivån vilket kan påverka stabiliteten i marken. Risken för grundvattensänkning och eventuella effekter av det bör utredas ytterligare.

LST önskar att kommunen redovisar en solstudie för området eftersom plan medger hög och tät bebyggelse.

**Upplysningar**

Dikningsföretagen CK 161 Värpeby-Bålsta och C72 Värpeby-Eneby ligger nedströms dagvattenutsläppen. Samråd med företagen skulle genomföras. Om lösningar för vatten i de instängda områdena påverkar diken inom dikningsföretagen bör detta tas upp under samråden.



**Kommentar**

**Riskintresse**

Samråd har hållits med Försvarsmakten kring byggnader som är högre än 40 m och Försvarsmakten har inget att erinra.

**Miljö kvalitetsnormer**

Bedömningarna har uppdateras.

**MKN grundvatten**

Dagvattenutredningen har reviderats, bland annat utifrån avsaknad av beskrivning av grundvattentäkten, och planens påverkan på den.

**Hälsa och säkerhet – buller**

En ny bullerutredning har tagits fram, vilken även kompletterats under fortsatt planarbete.

De allmänna råden är vägledande, men enligt rekommendation från Boverket tas även hänsyn till den nyare förordningen om trafikbuller. Då de acceptabla bullernivåerna generellt sett höjts för bostadsbebyggelse bedömer kommunen att en viss justering åt förordningens håll inte innebär någon risk för hälsa eller säkerhet.

Plankartan har därför kompletterats med bestämmelse med utgångspunkt i de allmänna rådets gränsvärden, med justering för det ekvivalenta värdet vid fasad till 60 decibel.

**Potentiella förorenade områden**

Aktuellt område har undersökts översiktligt, och vid påträffade värden för PAH M och H, även i detalj. Aktuellt område är utbyggt för användning som tillfälligt buss-torg och de förorenade massorna har i det skedet avlägsnats.

**Farligt gods och risker**

Risikanalysen är uppdaterad. Med undantag för parkering ändamål och bostadsnärförvaring tillåts ingen bebyggelse närmare än 30 meter från närmaste spårmitt. Kommunen har under planarbetet för en dialog med Trafikverket och kommit fram till att tillåta bebyggelse för parkering som närmast 20 meter från närmaste spårmitt.

**Övriga synpunkter**

**Fördröjningsmagasin**

Kommunen har gjort ett omtag rörande dagvattenhanteringen i projektet (centrala Bålsta i stort) och vattnet avses nu ledas till en större planerad dagvattenanläggning i dalgången (Gröna Dalen).

**Geotekniska förhållanden**

Planbeskrivningen har justerats för att markera att sättningar konstaterats i Bålsta centrum (programområde), inte inom eller i direkt anslutning till aktuellt detaljplaneområde. Fördjupad (mot tidigare översiktlig) geoteknisk underökning för västra delen av planområdet är genomförd och ligger som underlag.

**Solstudie**

Kvartersbebyggelsen begränsas till generellt lägre våningsantal en i samrådsförslaget. En solstudie framtagen utifrån samrådsförslaget visar att innergård och lokalgatan skulle skuggas under stora delar av dygnet, under stora delar av året (se bilaga till redogörelsen, längst ned). En utformning med högre bebyggelse mot norr, och släpp/öppningar i kvarteren mot söder ger bättre förhållanden, men varje kvarter bör



	<p>samtidigt studeras var för sig. Med den nya inriktningen mot lägre våningsantal bedömer kommunen samtidigt att det inte finns behov att närmare reglera bebyggelsen i plankartan för att säkerställa solförhållandena.</p> <p><b>Upplysningar</b></p> <p>Berört område och diken för dikningsföretagen CK 161 Väppeby-Bålsta och C72 Väppeby-Eneby ingår i godkänt planprogram för Gröna Dalen. Efterföljande arbete med projektering av dagvattenanläggning sker parallellt med upphävande av befintliga företag.</p>
<p><b>7. Naturskyddsför- eningen</b></p> <p><i>(bilaga nr. 7)</i></p>	<p><b>Fossilbränslefrikommun</b></p> <p>Kommunen bör ställa krav för bostäder att inte använda fossila bränslen för uppvärmning (from 2016 gäller Passivhusstandard 09 som minimikrav för nybyggnation).</p> <p>Viktigt att plan medger möjlighet att förse fasader och tak med solpaneler och solfångare samt vertikala vindkraftverk. Syfte är att byggnaderna blir självförsörjande.</p> <p>Gröna tak rekommenderas. Även avloppsnätet bör dimensioneras så att det blir möjligt att installera avfallskvarnar utan risk.</p> <p>Ytorna för bilar bör minimeras. Parkeringen (anser vi) skall endast ske i garaget under husen. Garagen skall vara försedda med laddstolpar för elbilar. Även pendelparkering för förses med laddstolpar för elbilar.</p> <p>Det skall vara tillåtet att anordna odlingslotter för boende på friytorna mellan husen.</p> <p>Stockholmsväg som onödig barriär bör grävas ned och överdäckas så att övre planet kan användas för gående tom. för cykelparkering.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>Fossilbränslefrikommun</b></p> <p>Kommuner har inte rätt att ställa tekniska särkrav för byggnation. Kommunen kommer samtidigt att följa upp exploatörernas redovisade ambitionsnivåer utifrån genomförda markanvisningstävlingar, där hållbarhetsaspekter (miljö) haft viss vikt.</p> <p><b>Fasader och tak med solpaneler</b></p> <p>Detaljplanen hindrar inte uppförande av solfångare eller –paneler, ej heller mindre vindkraftverk.</p> <p><b>Avloppsnät för avfallskvarn</b></p> <p>En dimensionering utifrån hushåll med avfallskvarn kan inte motiveras utan en beslutad inriktning mot en sådan förändring. Utbyggnad och drift av vatten- och avloppsledningar bekostas av VA-kollektivet, som inte bör bära kostnader för anpassning till eventuella framtida systemförändringar.</p> <p><b>Gröna tak</b></p> <p>Detaljplanen hindrar inte gröna tak, vilka heller inte kan regleras in som tekniska särkrav.</p> <p><b>Parkering i garaget</b></p> <p>Parkering av bilar kommer delvis ske i garaget (under respektive kvarters innergård), delvis i gemensamt p-hus ovan mark och delvis i markplan mot järnvägen. Besöks-parkering för handel- och servicelokaler kan ske via kantstensparkering. Anläggande av laddstolpar kan inte regleras i detaljplan, kommunen och aktuella exploatörer är dock samtliga högst intresserade av att anlägga laddare i samtliga garage/p-hus.</p>

	<p><b>Odlingslotter</b> Detaljplanen hindrar inte odling på kvartersmark. Det är framförallt en fråga för fastighetsägaren.</p> <p><b>Nedgrävd Stockholmsväg</b> En nedgrävning av Stockholmsvägen studerades under programarbetet. Det konstaterades då, som nu, att det inte finns ekonomiska förutsättningar för en sådan åtgärd.</p>
<p><b>8. Polisen</b> <i>(bilaga nr. 8)</i></p>	<p>Har inga synpunkter.</p>
<p><b>9. Privaterson</b> <i>(bilaga nr. 9)</i></p>	<p>Kommunen måste förtydliga vilken p-norm som gäller, 0,3 eller 0,5. T.o.m. lägga till att önskemålet är att dem som flyttar in inte ska vara bilägare.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>Planbeskrivningen redovisar använd p-norm. Krav eller önskemål på inflyttande hanteras inte i detaljplanarbetet eller av kommunen. Det centrala och stationsnära området bedöms samtidigt ge bra förutsättningar för ett lägre bilinnehav.</p>
<p><b>10. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 10)</i></p>	<p>Fördubbling av tätheten i centrumområdet verkar onödig eftersom det i kommunen redan finns flera pågående detaljplaner som bör täcka in kommunens lägenhetsbehov de närmaste 20-30 år.</p> <p>Lägenhetsbehov är ca 100 bostäder/år enligt kommunen egen utredning. Kommunen bör tydligt redovisa hur stor behovet och underskottet på lägenheten verkligen är då det är oklart. Detta för att fördubblad täthet ska betyda ökade kostnader för kommunens invånare.</p> <p>Det är viktigt att visa att det från kommunens sida finns ekonomisk bärighet i en fördubbling av lägenheter i planförslaget.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>Ett ökat antal lägenheter skulle ha en positiv påverkan på projektets ekonomi, både för exploatörer och för kommunen. För kommunens del är det bland annat fördelaktigt eftersom intäkterna för markförsäljning ökar, men även för att kostnaderna för infrastruktur knappt ökar (vägar och ledningar krävs oavsett antal boende).</p> <p>Nu är samtidigt förslaget justerat, och ligger mer i linje med tidigare exploateringsgrad. Att antalet uppskattade lägenheter ändå ligger i närheten av tidigare siffra beror uteslutande på att planområdet utökats och nu inkluderar ytterligare fem bostadskvarter.</p> <p>Enligt kommunens Bostadsförsörjningsprogram är lägenhetsbehov per år mellan 100-200 lägenheter. Utbyggnad av nya lägenheter sker inte linjärt, utan de byggs i etapperna. Under vissa år byggs inga nya lägenheter (av olika anledningar) och under vissa byggs det t.ex. 300 nya lägenheter. Men i genomsnitt under ca 10 år blir det mellan 100-200 lägenheter per år precis som det står i bostadsförsörjningsprogram-</p>

	<p>met. Vidare innebär inte alla färdiga detaljplaner att det börjar byggas och färdigställas omgående. Det finns därför ett behov av att planlägga för fler bostäder än förväntad och önskad produktion.</p>
<p><b>11. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 11)</i></p>	<p>Placering av garaget nordväst om järnvägen bör tänkas om eftersom det kommer att bli guldgruva för tjuvar och klottrare. Närhet av skogsparti kan underlätta tjuven/klottrare att ta sig in, begå brott och försvinna från platsen. Parkeringshus bör placeras bland bostäderna i form av mindre prefabricerade p-hus med gröna tak som smälter in bland övriga byggnader. Kommunen bör som en brottsförebyggande åtgärd förbättra placering av bostäder och parkeringsgaraget för att skydda kommunens och medborgarnas ägodelar.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>En flytt av p-huset är inte aktuell. Detaljplanen medger möjlighet till etablering av servicefunktioner i samma byggnad. I övrigt ska planen beakta trygghet och sträva efter brottsförebyggande lösningar/utformning. Det handlar dels om överblickbarhet, men även om att skapa platser som inbjuder till användande och möten.</p> <p>Med ett framtida genomförande av etapp 9 kommer det även att ges förutsättningar för fler bostäder norr om järnvägen.</p>
<p><b>12. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 12)</i></p>	<p><b>Bostäder</b></p> <p>Anser att det är bra med ny bebyggelse i Centrum som ska markera en övergång från pendlingsort till en liten stad.</p> <p><b>Folkliv i en stad</b></p> <p>En solstudie bör tas fram för att visa hur mycket skog som kommer vara på Stockholmsvägen där ”Angöring” och ”Buss” står. Det är viktigt för pendlarna som byter färdmedel att på ett visst avstånd skylta tågets/bussens nya avgångstid. Anser att ett stadscentrum såsom i Uppsala är ett bättre alternativ, med bussarna, hårdgjorda gator med sittplatser.</p> <p><b>Bussar i centrum</b></p> <p>COOP affär bör ha en entré till ett gatuhörn så att alla möjliga har lätt att göra sina ärenden dit. Stadscentrum i Solna är en bra förebild med stadstorg med grönsaksmarknad, snabbmat och soliga läge intill busscentralen. Möjlighet att hyra ut en del av sin lägenhet (med t.ex. 3ROK som har separata ingångar) skulle kunna bidra till att fler 19-åringar stannar kvar i kommunen efter gymnasieexamen.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>Folkliv i en stad</b></p> <p>Det finns trädalléer längs Stockholmsvägen redan idag, och dessa ger möjlighet till skugga under varma sommandagar, men då gaturummet är väl brett finns fortfarande goda möjligheter att lapa sol på en uteservering eller parkbänk.</p> <p>Resecentrum ingår inte längre i detaljplanen, utan genomförs inom gällande detaljplan. Skyltningen kommer ses över som del i ombyggnationen. Del i nya resecentrum och nya torget kommer inkludera hårdgjorda ytor och flertalet möjligheter att sitta, se och synas.</p>

	<p><b>Bussar i centrum</b></p> <p>På grund av trafiksituationen, med mycket persontrafik till pendlarparkeringarna och längs Stockholmsvägen samt busstrafiken, är det inte möjligt att lösa angöring och besöksparkering till en större livsmedelsbutik. Alternativa lägen undersöks parallellt.</p> <p>Lägenhetsutformning regleras inte i detaljplanen. Möjligheten finns dock.</p>
<p><b>13. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 13)</i></p>	<p>Tycker att det är en dålig idé att ta bort tunneln under Stockholmsvägen för det finns mycket trafik på Stockholmsvägen speciellt under rusningstrafik. Det skulle innebära svårigheter med mycket trafik från centumparkeringen till Stockholmsvägen med tätt återkommande stopp för bilarna på grund av fotgängare som korsar vägen på väg till- och från tåget.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>Trafiksituationen med en plankorsning istället för en gångtunnel har studerats i programarbetet, och analyserats vidare i detaljplanearbetet. För att möjliggöra en tillgänglig lutning mellan Stockholmsvägen och stationen, är det inte lämpligt att behålla gångtunneln. Vidare är tanken att ge Stockholmsvägen en ny gestaltning, fokus ligger på gående och cyklister.</p> <p>Passagen över Stockholmsvägen ska utformas för att prioritera gående och cyklister. Lösningen kan se olika ut, men en ordentligt dimensionera och upphöjd (i nivå med trottoar) passage är en grund. Huruvida trafikljus krävs studeras vidare i projekteringsarbetet.</p> <p>Dagens situation är även otydlig för besökande som ankommer via stationen. Det är otydligt vart centrum, butiker och allmänna funktioner är och vilken vägen dit är.</p> <p>Kommunen tittar samtidigt övergripande på bil- och busstrafiken i Bålsta. Det finns flera möjliga lokala förbättringsåtgärder (exempelvis dubbla filer i stationsrondellen, svängkörväg vid Brittsättersvägen) och ett antal mer övergripande att utvärdera vidare,</p>
<p><b>14. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 14)</i></p>	<p><b>Arkeologi</b></p> <p>En ny arkeologisk undersökning med början vid skogskullen närmast stationshuset måste tas fram. Undersökningen bör sedan fortsätta ända fram till Håatunavägen/f.d. Kalmarlivs om den planerade "Stadsbildningen" blir av.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>De arkeologiska förutsättningarna för området har stämts av med Länsstyrelsen (som bevakar frågan). Enligt Länsstyrelsen finns inget behov av någon utredning eller undersökning.</p>
<p><b>15. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 15)</i></p>	<p><b>Resecentrum</b></p> <p>Beteckning T2 betyder att ett resecentrum placeras. Även i CT2 II planeras ett resecentrum. Varför två resecentrum?</p>
	<p><b>Höghus</b></p> <p>Ett 17-våning höghus kan skapa problem för Räddningstjänsten. Har de utrustning för så höga byggnader om något händer? Är det motiverat att bygga ett så högt hus i tätorten? Låt oss behålla småstadssamhälle, det räcker med 8-våningshus.</p>

	<p><b>Kommentar</b></p> <p><b>Resecentrum</b></p> <p>Resecentrum var ett samlande begrepp, med olika utformning i olika delar. Nu ingår inte området i detaljplanens avgränsning. Möjlighet till byggnadsdelar för stationen säkras dock fortfarande norr om järnvägen (T<sub>2</sub>).</p> <p><b>Höghus</b></p> <p>Höghuset är tänkt som ett nytt landmärke. För att markera för passerande att de kommer till Bålsta, och för Bålstabor och besökare vart stationen ligger.</p> <p>Våningsantalet är bestämt just med beaktning av brandskyddskraven. Vidare har räddningstjänsten, som remissinstans, inte haft synpunkter på höjden.</p>
<p><b>16. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 16)</i></p>	<p>Påpekar att färdigställt förslag till detaljplan inte var lämnat till varken kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige i november 2015. Ställer därför en fråga till f.d. Plan- och utvecklingschef vad är det som dröjer med tanke på att förslaget var färdigställt den 6 november enligt kommunen hemsida.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>Tillfrågad person arbetar inte längre för kommunen och kan därför inte svara. Handlingar som ska beslutas i politiskt organ ska vara färdigställda minst två veckor innan första sammanträde. Kommunstyrelsen (beslutade i frågan) sammanträder normalt två veckor efter kommunstyrelsens arbetsutskott (första organ). Ett visst tidsglapp mellan handlingarnas datum och beslut är därmed naturligt.</p>
<p><b>17. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 17)</i></p>	<p><b>DPL 260/Spåranalys</b></p> <p>Förslag till detaljplan slår undan benen på spåranalys om framtida utbyggnad av järnvägen till kvartstrafik.</p> <p><b>Jävsituation</b></p> <p>Mellan Magnolia och kommunen då Klas Ljungberg som var anställd hos kommunen när beslutet togs att Magnolia skulle få i uppdraget att bygga, vilket gjorde att de kunde lägga ett lågt bud för de visste att det skulle bli mycket fler bostäder än det som var ute på förslag.</p> <p><b>Höghus</b></p> <p>Ett högt hus som landmärke är okej men oro finns att det ska sprida sig till närliggande planer. Många höga hus kommer att skapa en känsla av otrygghet.</p> <p><b>Översiktsplanen</b></p> <p>Man har frångått översiktsplanen så mycket att några vill ogiltigförklara den i väntan på den nya. Varför görs det då en ny?</p> <p><b>Övrigt</b></p> <p>Följ den fördjupade översiktsplanen. Vi som bor här vill se en hållbar utveckling av Bålsta som inte innebär att invånare får flytta på grund av kommunens dåliga planering.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>DPL 260/Spåranalys</b></p> <p>Se punkt 34 (Trafikverket) och kommentar under punkt 7.</p>

	<p><b>Jävsituation</b> Jävsfrågan är inte en fråga för detaljplanearbetet.</p> <p><b>Höghus</b> Oro att detta som princip ska sprida sig till närliggande planer är förståelig men utan grund. Avsikt med andra etapper är att höjdmässigt skapa en bygnadsstruktur som är som högst och tätast i centrum och runt omkring resecentrum, torget och bussterminalen och som trappar ner till bostadsområden i Mansängen. Potentiellt kan något ytterligare högre hus tillåtas, men generellt gäller en lägre bebyggelse.</p> <p><b>Översiktsplanen</b> Kommunen gör bedömningen att planen över lag följer den fördjupade översiktsplanen, med fokusering på platser med redan utbyggd infrastruktur. Detaljplanen har även föregåtts av ett planprogram (2012) och ett Idé- och gestaltungsprogram (2014) där inriktningen beskrivs och motiveras närmare.</p>
<p><b>18. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 18)</i></p>	<p>Samma synpunkter som synpunkt nr. 5</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>Se kommentar på synpunkt nr. 5</p>
<p><b>19. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 19)</i></p>	<p><b>Buller</b> Buller påverkar människohälsa. Det är viktigt att kommunen gör en så noggrann utvärdering som möjligt av boendemiljön i planområdet (mellan järnvägen och Stockholmsvägen). Detta för att säkerställa att framtida invånare inte riskerar att hamna i ohälsa pga. bristfälliga utredningar. Bullerutredningen baseras på gammal trafikdata och saknar även viktiga bullerkällor som t.ex. alla de olika tågtyper som trafikerar järnvägen samt inbromsande och accelererade tåg. Vidare har man helt utelämnat den busstrafik som kommer åka in och ut ur planområdet.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p>Bullerutredning har kompletterats utifrån gällande lagstiftningen, samt reviderats utifrån ny trafikprognos (för både tåg- och biltrafik).</p>
<p><b>20. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 20)</i></p>	<p><b>FÖP</b> Förslaget följer inte FÖP för där anger man att Bålsta tätort ska förtätas med stadstyperna småstad, stenstad och trädgårdsstad. Inspiration är Sigtuna.</p> <p><b>Hushöjder</b> Planprogram för Bålsta centrum anger generellt 4-5 våningar vilket skiljer sig från planförslaget som anger hushöjder på 8 även 17 våningar. Detta är utanför ramen för småstadskänsla. Inget talar om fördubbling av tätheten eller om hushöjder om 8-17 våningar. Kommunen avviker från gällande ÖP utan att förklara varför och har för avsikt att fortsätta så i etapp 2.</p>

	Förslaget måste omarbetas när det gäller hushöjder och -placeringar så att man uppfyller de tidigare riktlinjer och styrdokument som kommunen har. Bålsta centrum ska utvecklas med småstadskänslan intakt och inte till en kopia av en Stockholmsförort.
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 17
<b>21. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 21)</i>	<p><b>Avstånd från järnvägen</b></p> <p>Om husen enligt planförslaget placeras 30 m från närmaste spårmitt förhindrar man framtida planer på att bygga ut stationsområde för att klara 15 min trafik mot Stockholm enligt spårutredningen.</p> <p>Kommunen måste redovisa förhållande mellan planförslaget och spårutredningen. Att bygga bort möjligheten till att bygga ut stationsområdet i framtiden går helt emot kommunens egen utredning och vision om ett hållbart Håbo.</p> <p>Om placering av husen inte ändras måste kommunen redogöra i planen för hur man tänker möjliggöra 15 min trafik till Bålsta i framtiden vilket är förutsättning för att Bålsta ska bli mer attraktivt både för byggherrar och pendlare.</p>
<b>Kommentar</b>	<p><b>Avstånd från järnvägen</b></p> <p>Se punkt 34 (Trafikverket) och kommentar under punkt 7.</p>
<b>22. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 22)</i>	Samma synpunkt som synpunkt nr. 10
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 10
<b>23. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 23)</i>	Samma synpunkt som synpunkt nr. 9
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 9
<b>24. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 24)</i>	<p>Kommunen måste redovisa den trafikanalys man säger sig ha gjort som en del av planförslaget. Analysen måste täcka in framtida trafik som tillkommer till följd av de planer som finns för och runt centrum i dagsläget. Detta för att man som medborgare ska kunna förstå helhetsbilden av trafiken.</p> <p>Kommunen bör även beakta att man inte får försvåra tillgänglighet för bilar i och runt centrum eftersom det kan få en negativ inverkan på handelslivet i centrum.</p>
<b>Kommentar</b>	Planförslaget har kompletteras med en detaljstudie över trafiken. Kommunen har även tagit fram en övergripande trafikutredning för hela Bålsta tätort, där samtliga pågående detaljplaneprojekt ingår.



	<p>Det kommer bli ökad trafik och med det även ökad köbildning vid rusningstrafik längs Stockholmsvägen. Detaljplanen har därför justerats något för att förbättra trafikföringen och frågan finns med i resterande etapper av centrumutvecklingen.</p> <p>Samtidigt premierar detaljplanen andra resesätt som cykel, buss och tåg. Vilket ligger i linje med kommunens strategiska dokument (ex. miljöstrategin).</p>
<b>25. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 25)</i>	Samma synpunkt som synpunkt nr. 11
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 11
<b>26. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 26)</i>	Samma synpunkt som synpunkt nr. 19
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 19
<b>27. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 27)</i>	Samma synpunkt som synpunkt nr. 21
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 21
<b>28. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 28)</i>	Samma synpunkt som synpunkt nr. 20
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 20
<b>29. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 29)</i>	<p><b>Jävsituation</b></p> <p>Planförslaget bör ogillas i sin helhet då det finns hög risk för jäv i beslutet om vilket företag vann maranvisningstävlingen gällande kvarteren i etapp 1. Svarande redogör datumvis för ett händelseförlopp rörande tidigare plan- och utvecklingschef och en av de markanvisade exploatörerna.</p> <p>Innan planarbetet fortsätter bör kommunen omedelbart tillsätta en oberoende utredning för att avgöra om jäv förekommit när Magnolia utsetts till ett av de företagen som ska få exploatera Bålsta Centrum</p>



<b>Kommentar</b>	<b>Jävsituation</b> Se kommentar på synpunkt nr. 17
<b>30. Privatperson</b> <i>(bilaga nr. 30)</i>	Samma synpunkt som synpunkt nr. 29
<b>Kommentar</b>	Se kommentar på synpunkt nr. 29
<b>31. Räddningstjänsten</b> <i>(bilaga nr. 31)</i>	<b>Farligt gods</b> Farliga transporter sker i direkt anslutning till planområdet vilket t.o.m. nämns i planbeskrivningen och som (delvis) har utretts i en tidigare riskanalys (WSP, 2011-08-30) samt kompletterande riskbedömning (ÅF, 2015-10-21). Räddningstjänsten avser en fullständig utredning bör utföras.  Räddningstjänsten föreslår en övergripande riskanalys för framtida Bålsta centrum för att slippa göra om riskanalysen till kommande etapper.  Utifrån uppdaterade riskanalysen bör det framgå i planbestämmelserna vilka ev. riskreducerande åtgärder som ställs på byggnaderna inom planområdet. Ett resonemang kring detta kan med fördel även föras i planbeskrivningen.
<b>Kommentar</b>	Kommunen har följt rådet om att upprätta en mer övergripande riskanalys, dock begränsad till centrumområdet och närmast anslutande detaljplan (Tvåhus). Vidare har komplettering rörande avstånd för riskreducerande åtgärder vid brand tagits fram. Plankarta och planbeskrivning har reviderats därutifrån.
<b>32. Skanova</b> <i>(bilaga nr. 32)</i>	Skanova önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och att detta registreras på planen.  Flytt- och/eller skyddsåtgärder bekostar generellt den parten som initierar åtgärden.
<b>Kommentar</b>	Noteras.
<b>33. Svenska kraftnät</b> <i>(bilaga nr. 33)</i>	Har inga synpunkter.
<b>34. Trafikverket</b> <i>(bilaga nr. 34)</i>	<b>Buller</b> Bullerutredningen utgår från trafikbullerförordningen SFS 2015:216 vilket är fel eftersom plan påbörjades innan den 2 februari 2015. Bullerutredningen bör kompletteras och även planbeskrivningen under ”Störningsskydd” ska uppdateras utifrån reviderad bullerutredning.

	<p><b>Risk</b></p> <p>Trots att bebyggelsefritt skyddsavstånd på 30 m från Mäljarbanan har uppfyllts anser Trafikverket att luftintag och utrymningsvägar ska placeras i en fasad som vetter bort från järnvägen. Detta bör säkerställas med en bestämmelse i plankartan.</p> <p>Bestämmelse v<sub>2</sub> som anger att parkering inom 15 m från fastighetsgräns till spårområdet ska byggas över med carport, skärmtak eller garage. Trafikverket vill i sammanhanget lyfta elsäkerhetskraven som säger att inga byggnader eller byggnadsdelar får placeras inom 5 m från del av järnvägen som kan föra högspänning. Placering av skärmtak, eller garage ska uppfylla kraven i elsäkerhetsbestämmelserna.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>Buller</b></p> <p>Se kommentar under punkt 6.</p> <p><b>Risk</b></p> <p>Planbestämmelse om riskåtgärder (placering av utrymningsvägar och ventilation) har lagts till. Vidare kan konstateras att plangränsen är på större avstånd än 5 meter från högspänningsledning, och berörs därför inte närmare i planen.</p>
<p><b>35. Lands- tinget i Uppsala län</b></p> <p><b>Kollektiv- trafik för- valtningen UL</b></p> <p><i>(bilaga nr. 35)</i></p>	<p><b>P-hus</b></p> <p>Anser att det är positivt att parkeringsförslaget för boendeparkering hålls nere då det uppmanar till hållbart resande. Dock kan P-huset vid kv. 11 medföra högt billflöde på Centrumleden och påverka framkomligheten för busstrafiken. Exempel på åtgärd kan vara väjningsplikt för persontrafik gentemot bussar som kör ut från busstorget. Möjlighet med ett kollektivtrafikkörfält fram till rondellen kan diskuteras.</p> <p>UL vill betona vikten av att resenärer inte promenerar i bussarnas körfält, vilket nämns i planförslaget. Åtgärder för att minimera risken för det måste vidtas.</p> <p>Busstrafiken i Bålsta utgörs av tätortsbussar. Kommunen bör ändra benämningen lokala stadsbussar till tätortsbussar.</p>
<p><b>Kommentar</b></p>	<p><b>P-hus</b></p> <p>Trafiken på centrumleden och Stockholmsvägen har studerats mer i detalj och föreslagna åtgärder i form av väjningsplikt kommer att övervägas och ett separat körfält att anläggas. Då området för bussangöringen inte längre ingår i planområdet behandlas dock den frågan inte mer i detaljplanen.</p> <p><b>Bussterminal</b></p> <p>Ingår inte i längre i detaljplanens avgränsning, utan nytt busstorg och resecentrum avses lösas inom gällande detaljplan. En central fråga för det arbetet är samtidigt att just tydligt separera trafikanter/trafikslag.</p> <p>Benämningen av buss är korrigerad.</p>
<p><b>36. Vattenfall</b></p> <p><i>(bilaga nr. 36)</i></p>	<p>Vattenfall har en optoledning utmed Stockholmsvägen. I övrigt har Vattenfall inget att erinra. Om ledningen skadas vid grävarbete eller måste flyttas ska den som utför grävarbete (entreprenör eller dess uppdragsgivare) stå för de kostnaderna som uppstått i samband med flytten, reparation eller skadan. Befintlig optoledning måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet. Optoledningen får inte byggas</p>

	över och säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmföreskrifter måste uppfyllas.
<b>Kommentar</b>	Utpökad sträckning ska även fortsatt vara del av gaturum och inte byggas över.

### Sammanfattande kommentar

*Inkomna synpunkter under samrådstiden leder till följande ändringar av detaljplanen:*

Kompletterande utredningar för risk, buller, dagvatten, sol/skuggförhållanden och trafik har tagits fram. Planbestämmelser därutifrån har lagts till, bland annat gällande riskåtgärder och bullernivåer.

Översiktliga illustrationer har lagts till handlingarna. En karta redovisandes tänkt fastighetsreglering (även allmän plats kontra kvartersmark är också tillagd.

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

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

Detaljplanen har samtidigt inte bara krympt i norr, 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) ges där även möjlighet för en välbehövlig förskola (i samma läge som Talltorps förskola, men som del i ett nytt bostadskvarter).

Vidare har våningsantalen/höjden på kvarteren justerats 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.

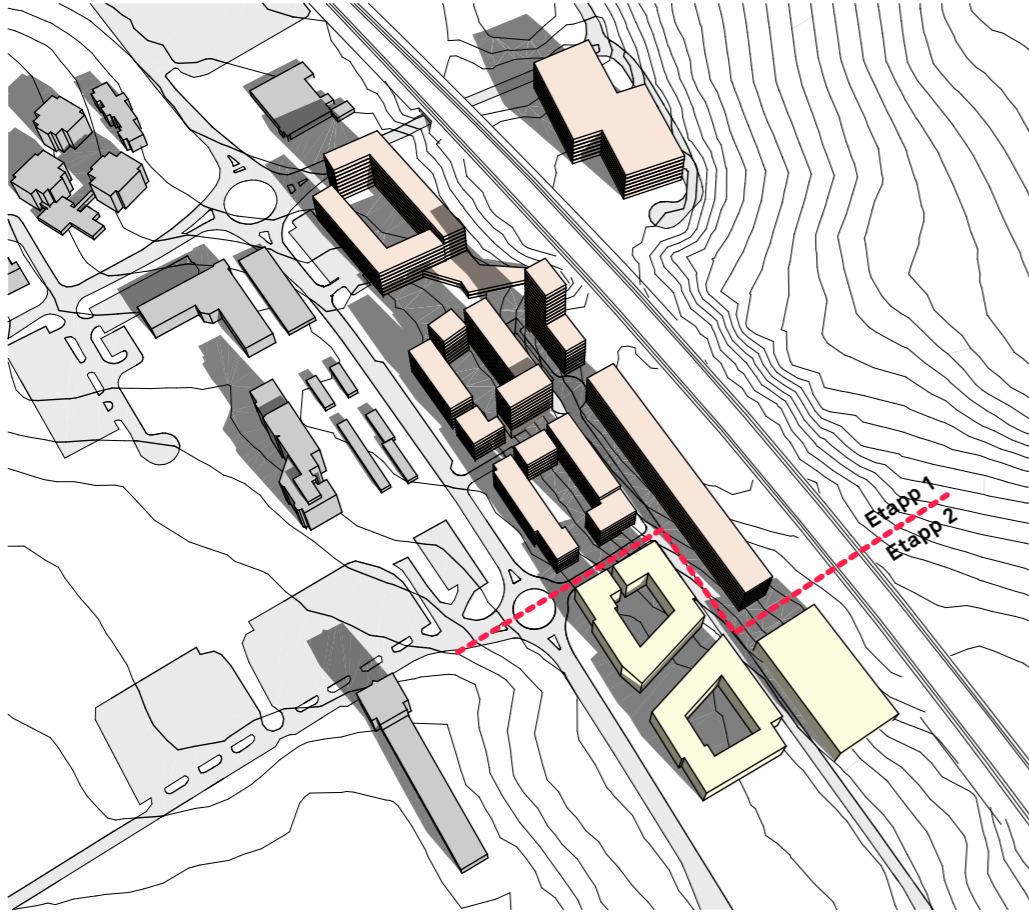
Justerat planförslag till detaljplan skickas ut på granskning enligt 5 kap 18 § andra stycket Plan- och bygglagen.

Bålsta 2019-03-20

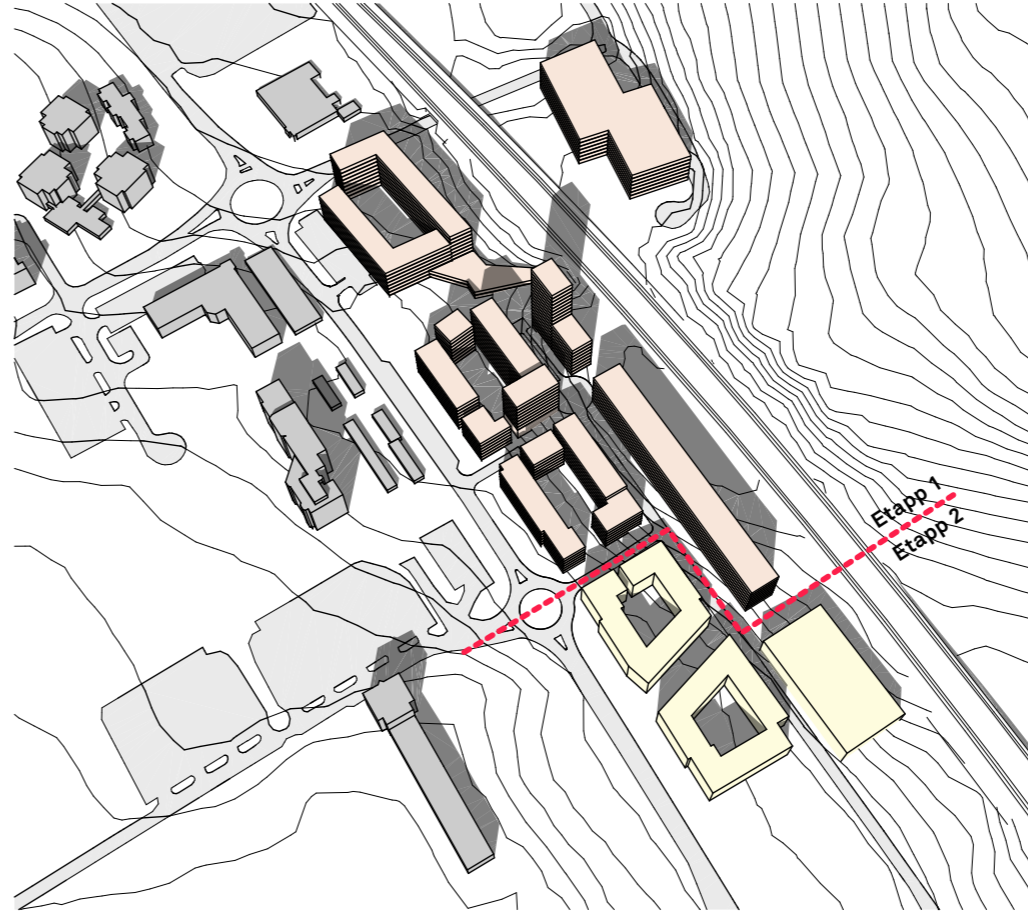
Anton Karlson

Planarkitekt

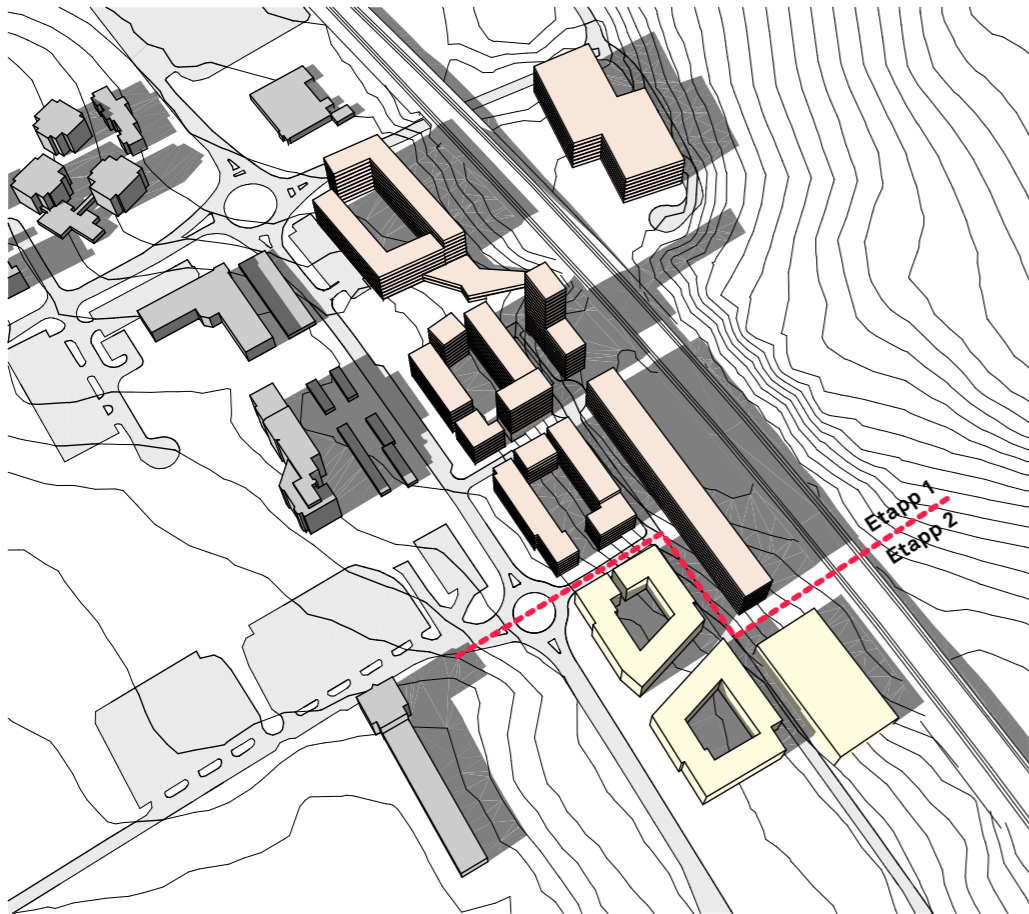




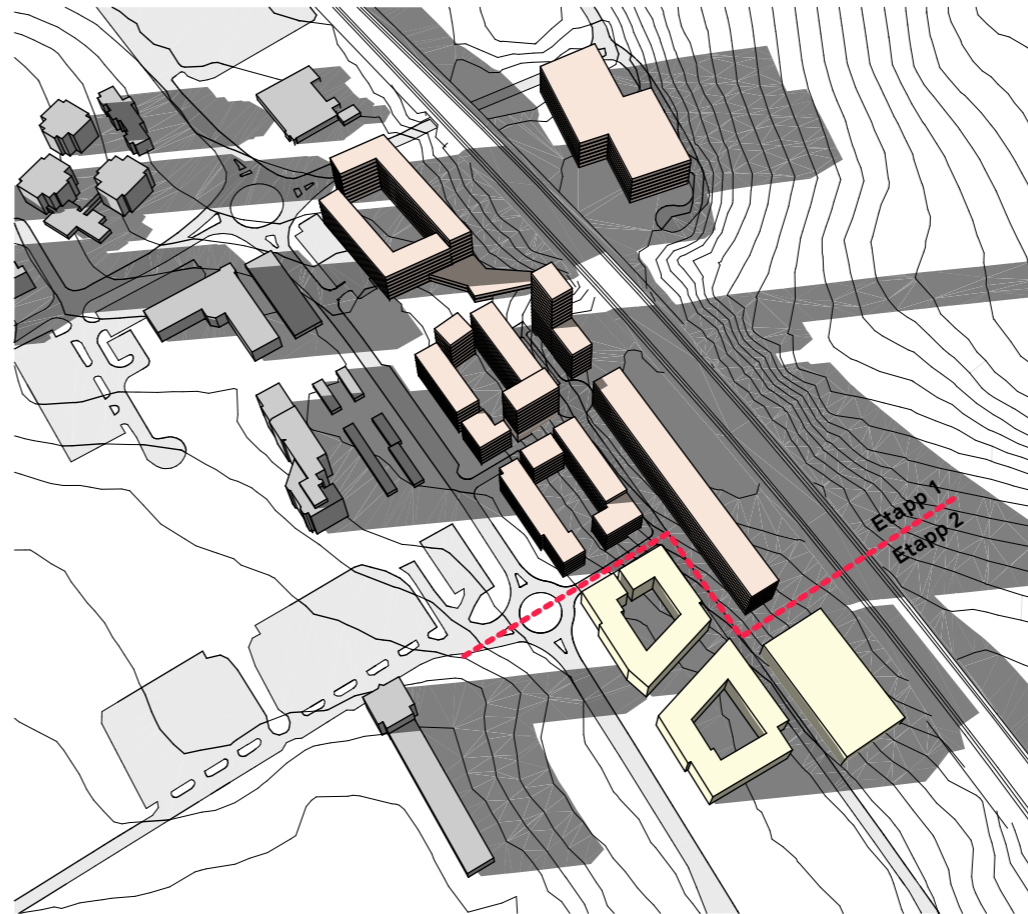
21 Mars 09.00



21 Mars 12.00



21 Mars 15.00



21 Mars 17.00 (Före skymning)

**RESECENTRUM OCH STATIONSOMRÅDET, BÄLSTA**

UTREDNINGSSKISS  
Solstudie 21 Mars

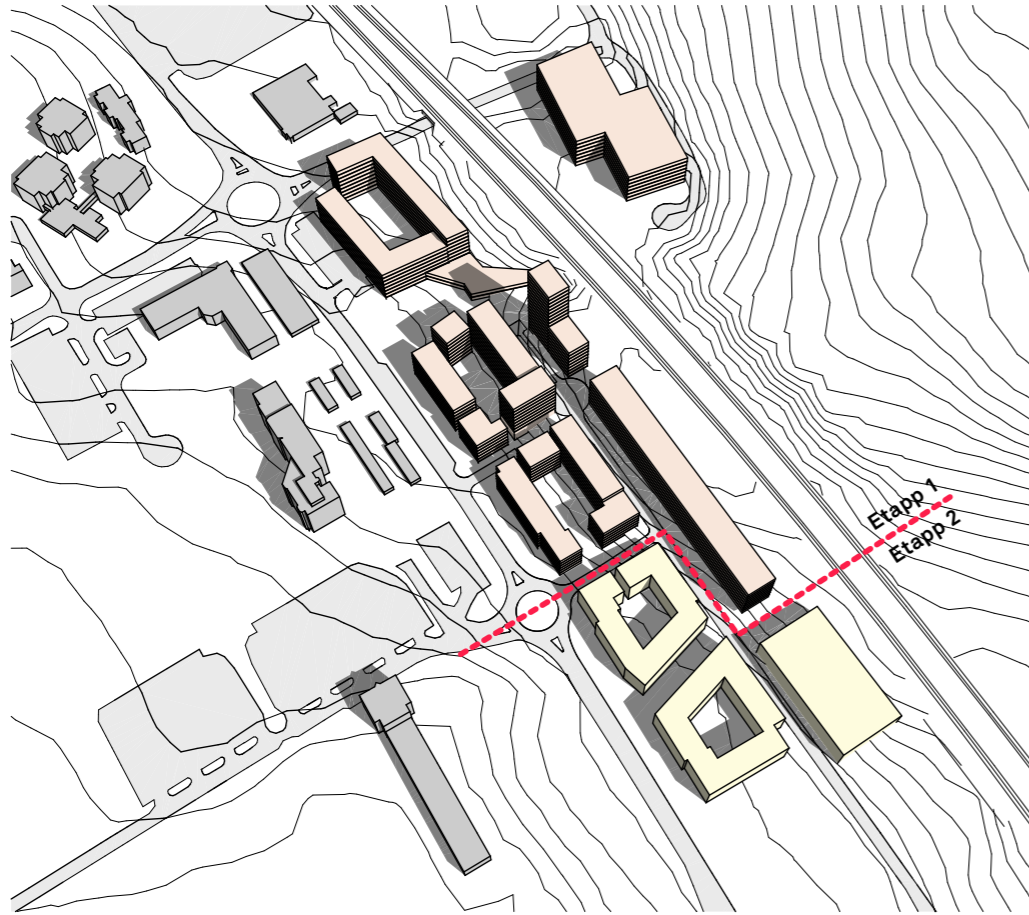
**UA 007** 2016-07-06

ETTELVA ARKITEKTER /

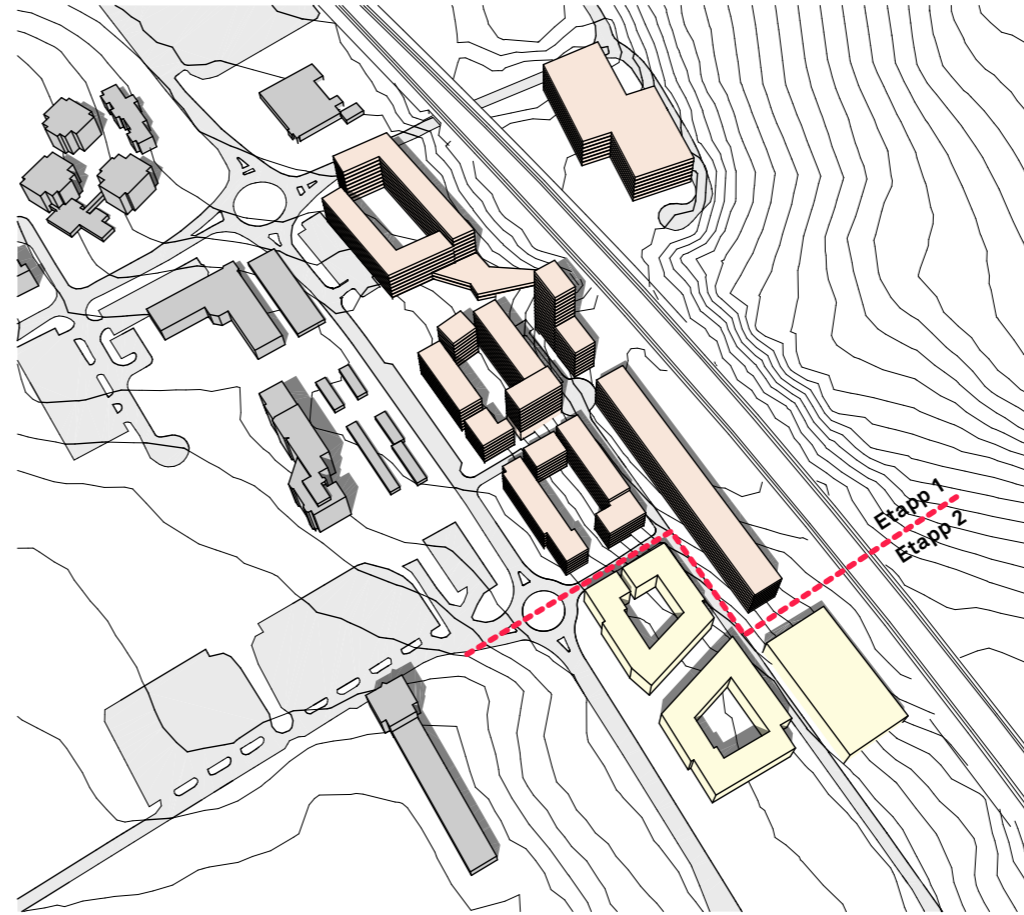


T / 08-785 05 60

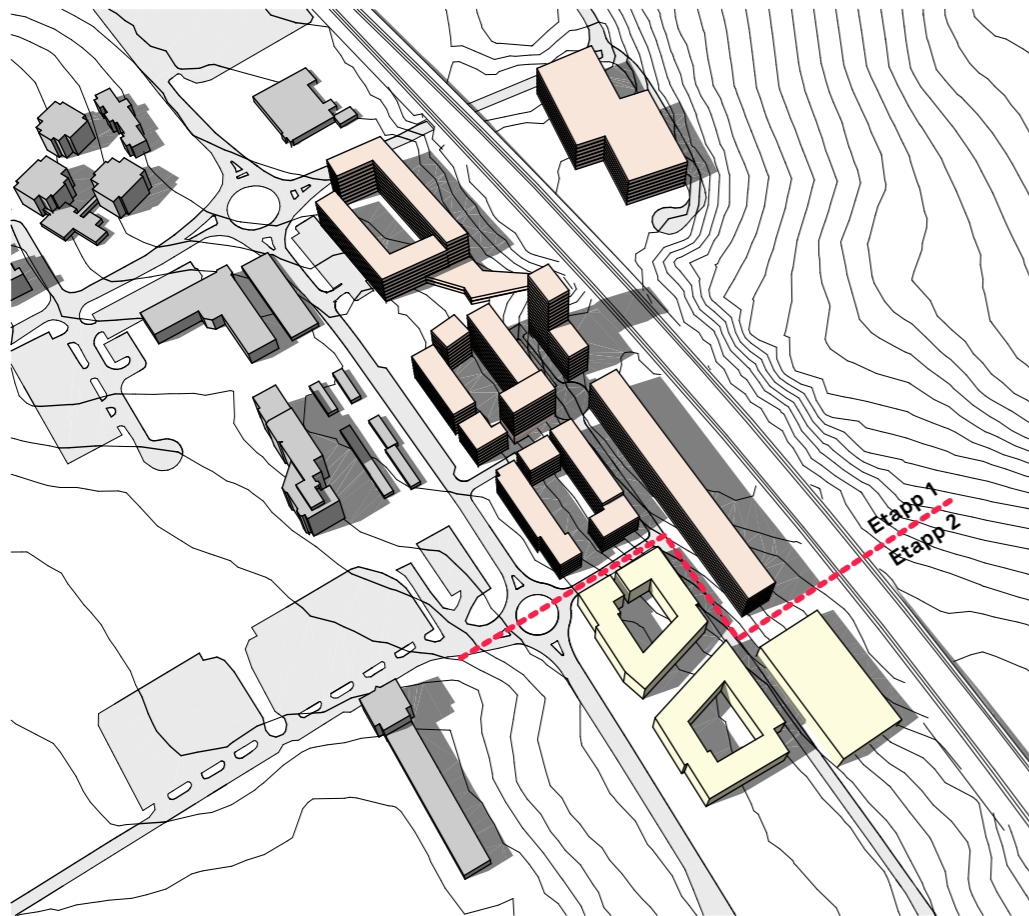




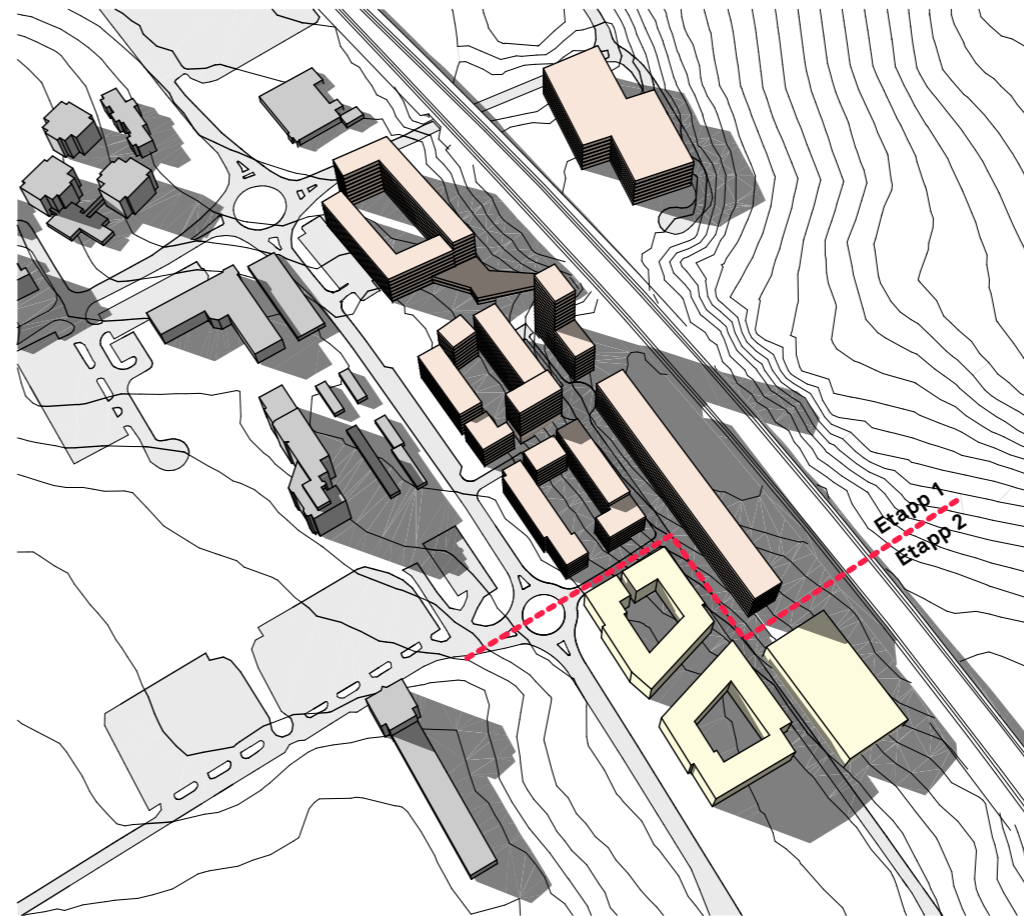
21 Juni 09.00



21 Juni 12.00



21 Juni 15.00



21 Juni 18.00

**RESECENTRUM OCH STATIONSOMRÅDET, BÄLSTA**

UTREDNINGSSKISS  
Solstudie 21 Juni

**UA 008** 2016-07-06

ETTELVA ARKITEKTER /



T / 08-785 05 60