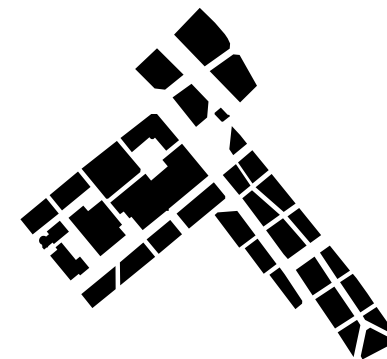




HÅBO
KOMMUN



Planprogram för Bålsta centrum *- från tätort till stad*

Godkänt 2012-11-26 av Kommunstyrelsen, Håbo kommun



Planprogram för Bålsta centrum

Upprättat av plan- och utvecklingsavdelningen, Håbo kommun våren 2012

Medverkande:

Planarbetet bedrivs av plan- och utvecklingsavdelningen. Arbetet leds av en politisk styrgrupp vars ordförande är Agneta Hägglund, Kommunstyrelsen. Förträdare för ett flertal avdelningar och förvaltningar har varit delaktiga i arbetet med planprogrammet. Projektledare för Planprogrammet är Anna Nilsson och Svante Guterstam, Plan- och utvecklingsavdelningen.

Illustrationer och fotografier: Plan- och utvecklingsavdelningen (där inget annat anges).





Förord

Med detta planprogram tar vi första steget mot ett attraktivt och levande Bålsta centrum. Det skapar förutsättningar för en omfattande utveckling av dagens lågt utnyttjade mark mitt i Bålsta. Med nya stadskvarter, gator, torg och parker blir Bålsta centrum en stadskärna. Det gör samtidigt att uppåt 2000 nya bostäder kan byggas i bästa centrumläge, direkt vid stationen.

Förbättrad tillgänglighet till stationen och ett modernt resecentrum underlättar vardagen för alla som pendlar och ger Bålsta en attraktiv entré och kommunen ett nytt ansikte mot omvärlden.

Den nya verklighet som planprogrammet bäddar för är således vad vi nu kan blicka fram emot. Vi kan glädjas åt en tydlig strävan i programmet efter ett hållbart stadsbyggande i det befintliga centrumet, vilket också kännetecknar målsättningen för kommunen som helhet. Att utveckla och förtäta Bålstas centrala delar skapar gångavstånd och mötesplatser och är ett viktigt led i arbetet mot målet om att bli hållbar tillväxtkommun.

Agneta Hägglund

Agneta Hägglund,
Kommunstyrelsens ordförande

SAMMANFATTNING

Planprogram för Bålsta centrum

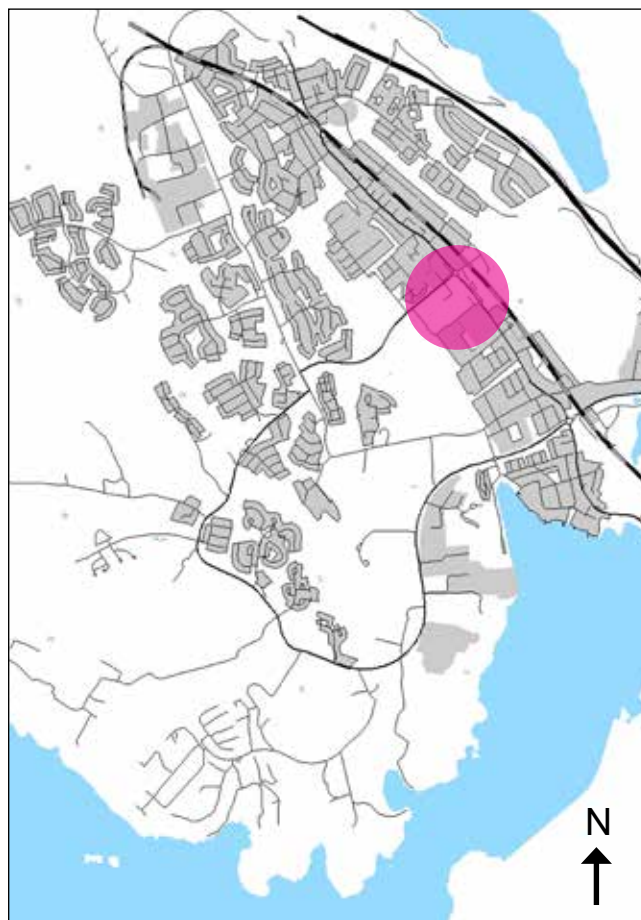
Detta planprogram har arbetats fram av Håbo kommuns Planavdelning på uppdrag av Kommunstyrelsen.

Ett planprogram är ett strategiskt dokument för att visa hur man på lång sikt önskar att förvalta och utveckla ett avgränsat område.

Planprogrammets framtagande

Planprogrammet har tagits fram av plan- och utvecklingsavdelningen i samarbete med berörda förvaltningar inom kommunen. En politisk styrgrupp har följt arbetet.

De nya ägarna av Bålsta Centrum, fastighetsföretaget Grosvenor, har varit delaktiga i planarbetet bland annat genom en workshop med tjänstemän och politiker som ordnades av Arken Arkitekter.



Planområdet ligger mitt i Bålsta med närhet till Mälaren.

Mål

- Bygga fler bostäder och komplettera det befintliga utbudet med nya boendemiljöer.
- Möjliggör en stadsbebyggelse med blandat innehåll och ett identitetsskapande torg.
- Förbättra tillgängligheten till stationen och öka dess attraktivitet som bytespunkt. Skapa fler pendlarparkeringar för att göra det mer attraktivt att åka kollektivt.
- Underlätta för vardagsresor med gång och cykel genom att samla viktiga målpunkter vid stationen.
- Göra det mer attraktivt att gå och cykla genom att skapa välfungerande gång- och cykelstråk till centrum och stationen samt cykelparkeringar med tak.
- Ersätta centrumbyggnadens många baksidor med framsidor.
- Förstärka grönstrukturen med fler parker och grönytor av hög kvalitet.
- Utveckla Stockholmsvägen till en stadsgata med bebyggelse på båda sidor.
- Skapa bättre kopplingar mellan stationen och centrum genom tydligare orienterbarhet och sammanhängande gångstråk.
- Skapa ett tydligt och attraktivt stråk från Bålsta centrum till Aronsborgsviken, genom Gröna Dalen.

Planprogrammets huvuddrag

Planprogrammet för Bålsta centrum innehåller ett stort antal nya bostäder direkt vid järnvägsstationen, centrumbyggnaden och längs Stockholmsvägen. Centrumområdet får en tydlig stadskärna med gator, torg och parker som omges av stadsbebyggelse.

Förutom nya bostäder skapas även plats för en rad nya verksamheter. I det nya centrumet finns en blandning av bostäder och butiker, kontor, restauranger och caféer, bio, sportaktiviteter och kulturliv.

Stationsområdet utvecklas med ett nytt resecentrum och bättre tillgänglighet för såväl gående, cyklister, bilister och kollektivtrafik. Med en ny och ytsparande lösning för busstrafiken skapas plats för en välkomnande entré samt nya och bättre cykelparkeringar under tak. Dessutom tillkommer ett stort antal nya pendlarparkeringar.



Fakta nya Bålsta centrum

Areal: ca 30 Ha
Invånare idag: ca 90 personer
Antal företag: ca 60 st

Tillkommande bebyggelse
(Preliminär bedömning)

	(Ytor 1 000 m ²)
Kontor och handel etc:	15 - 20
Bostäder:	140 - 250

Antal nya bostäder:	1 400 - 2 500
Antal nya invånare:	2 800 - 5 000

*Välkommen till Bålsta centrum!
Illustration: Sara Lindh.*

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4	4. BAKGRUND	38
Hållbar stadsutveckling	7	4.1 Varför utvecklas Bålsta centrum?	38
1. VISION & MÅL	8	4.2 Medborgardialog	39
1.1 Mångfald	8	4.3 Programområde	44
1.2 Identitet	9	4.4 Planprocessen	45
1.3 Mål	10	5. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	46
2. PROGRAM	11	5.1 Översiktsplan och FÖP	46
2.1 Nycklar för centrumets utveckling	11	5.2 Gällande detaljplaner	46
2.2 Stadsplan	12	5.3 Riksintressen	47
2.3 Gatunät	14	5.4 Markägare	47
2.4 Stråk genom centrum	16	5.5 Framtida spårområde	47
2.5 Dagvatten	17	5.6 Riskfaktorer	48
2.6 Grönstruktur	18	5.7 Trafikflöden	48
2.7 Parker och platser	19	5.8 Tillgänglighet	48
2.8 Nytt torg	21	5.9 Geotekniska förutsättningar	49
2.9 Kollektivtrafik	22	5.10 Buller	49
2.10 Gång- och cykelvägar	23	6. FORTSATT ARBETE	50
2.11 Parkering	24	Medborgardialog	50
2.12 Resecentrum och stationsområdet	26	Delegationen för hållbara städer	50
2.13 Ny bebyggelse	28	Planprogram för Gröna Dalen och Åsen	50
2.14 Stockholmsvägen	32		
2.15 Hållbar energiförsörjning	34		
3. GENOMFÖRANDE	35		
3.1 Konsekvenser	36		

Hållbar stadsutveckling

Begreppet hållbar stadsutveckling är centralt för planprogrammet. Det innebär att våra städer ska byggas på ett sätt som är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

Bålstas relativt glesa bebyggelse är planerad utifrån bilen och förutsätter bilresor som en naturlig del av vardagen. I mycket handlar det därför om att ställa om ett bilberoende levnadssätt och rörelsemönster samtidigt med att stadsplaneringen inriktas mot en mer hållbar utveckling. Detta är en av anledningarna till att centrala lägen i Bålsta måste prioriteras i planeringen för en utveckling mot en effektivare användning av marken.

Det ska vara enkelt, tryggt och bekvämt att gå och cykla eller ta bussen. Förutom klimatskyddade cykelparkeringar, säkra och attraktiva cykelvägar handlar detta om att det ska vara möjligt att röra sig mellan stationen, förskola, affär och bostad utan att använda bilen. **Det ska vara lätt att göra rätt.**

En sådan omställning av livsmönster och planering är också nödvändig för att minska Bålstas totala miljöbelastning och ekologiska fotavtryck. Vi tror att kravet på att bygga energieffektivt och tätt går alldeles utmärkt att kombinera med en hållbar och trivsamt stadsmiljö.

Håbo kommun har antagit målsättningen att vara **fossilbränslefri år 2050**. Arbetet med att skapa förutsättningar för att nå detta mål sker aktivt på flera nivåer i kommunen. Bland annat genom att delta i projektet Uthållig kommun, koordinerat av Energimyndigheten som syftar just till att minska behovet av icke-förnyelsebar energi. För att uppnå detta arbetar man med att minska utsläppen från transporter genom spjutspetsprojektet ”bilsnål planering i en levande småstad”. Kommunen har även tilldelats stöd av Delegationen för hållbara städer för projektet ”kreativa lösningar för ett minskat parkeringsbehov”.



1. VISION & MÅL

MER STADSLIV I BÅLSTA CENTRUM

Bålsta centrum ska bli en tydligare centrumbildning med ett rikare utbud och en starkare attraktionskraft. Det nya centrumet ger service till och är en mötesplats för håboborna. Här finns plats för evenemang.

Ny bebyggelse med bostäder och lokaler för verksamheter bildar en stadsmiljö av hög kvalitet med människan i fokus. Det nya centrumet har gator, torg, parker och platser som bjuder in och är trivsamma att röra sig och vistas i.

Stationen utvecklas till att bli en välkomnande och attraktiv knutpunkt för resenärer med kollektivtrafik. Från stationen möts man direkt av centrumets bebyggelse och aktiviteter.

Grundtanken i visionen är att öka centrumets attraktivitet genom att skapa fler bostäder i centrumet och i dess omgivning. Med fler som bor här blir centrumet tryggare och mer levande. En samlad och tät bebyggelse bidrar även till ett hållbart bostadsbyggande där transporter och användning av resurser kan göras mer effektiva.



*Strøget, Köpenhamn.
Bild från TRAST.*

1.1 Mångfald

Bålsta centrum förvandlas från ett funktionsseparerat centrumområde till en attraktiv stadskärna med en mångfald av funktioner och användningsområden.

Bostäder och verksamhetslokaler blandas med butiker, caféer, kultur och fritidsanläggningar. Blandningen sker på områdes-, kvarters-, och fastighetsnivå. Det ska finnas en variationsrikedom i den byggda miljön, liksom i blandningen av verksamheter och människor som bor i och besöker centrumområdet.

För att uppnå variation är det viktigt att göra det intressant för människor med olika livsstil att bo här. En blandning av bostäder av olika karaktär och storlek, samt olika upplåtelseformer gör området attraktivt för både unga och gamla, ensamhushåll och barnfamiljer. Det är även viktigt att skapa lokaler i olika storlekar och för olika typer av verksamheter.

En förutsättning för att området ska bli levande och variationsrikt är att man kan ta sig hit på olika sätt. Området ska kunna nås till fots, med bil, cykel och med kollektivtrafik.

1.2 Identitet

Platsens identitet bör förstärkas genom att identitets-skapande element lyfts fram och görs tydliga.

Centrumområdet präglas av det speciella läget mellan rullstensåsens sluttningar och Gröna Dalens låglänta och flacka mäljarlandskap. Ny bebyggelse bör utformas så att den naturliga höjdskillnaden förtydligas och så att siktlinjer bildas mellan Åsen, Gröna Dalen och Mälaren.

Stockholmsvägen är ett starkt identitetsskapande element som har ett pedagogiskt värde eftersom denna gamla landsväg tillsammans med Mäljarbanan berättar historien om Bålsta tillkomst. När järnvägen invigdes började samhället växa fram genom att hus efter hus uppfördes utmed vägen.

Om centrumet är kommunens hjärta kan Stockholmsvägen sägas vara dess ryggrad. Stadsutvecklingen bör fortsätta ske med Stockholmsvägen som en central länk som sammanbinder nya och gamla delar av Bålsta.

Innan dagens centrum anlades användes den bördiga marken mellan åsen och dalen i stor utsträckning till att odla grönsaker. Det finns fortfarande flera fruktträd kvar i området som berättar om denna del av platsens historia. Denna historiska identitet kan förstärkas genom odlingar i parker, innergårdar och ”mellanrum” i centrumområdet.

Förvandlingen från jordbrukslandskap till dagens tätort skedde i rask takt under 1900-talets senare decennier. Mansängen och dagens centrum uppfördes på vad som huvudsakligen var åkermark. Bilen hade en framträdande roll när den nya bebyggelsen planerades.

Under kommande decennium förväntas Bålsta genomgå en ny, intensiv utvecklingsfas som främst kommer utspela sig i centrala lägen. Den växande tätorten får ny stadsbebyggelse som ger Bålsta ett rikare och mer levande centrum.

*Åsen och Gröna Dalen präglar det omgivande mäljarlandskapet, Bålsta centrum inom röda linjen.
Bild: Tengboms arkitekter.*



1.3 Mål

- Bygga fler bostäder och komplettera det befintliga utbudet med nya boendemiljöer.
- Möjliggöra en stadsbebyggelse med blandat innehåll och ett identitetsskapande torg.
- Förbättra tillgängligheten till stationen och öka dess attraktivitet som bytespunkt. Skapa fler pendlarparkeringar för att göra det mer attraktivt att åka kollektivt.
- Underlätta för vardagsresor med gång och cykel genom att samla viktiga målpunkter vid stationen.
- Göra det mer attraktivt att gå och cykla genom att skapa välfungerande gång- och cykelstråk till centrum och stationen samt cykelparkeringar med tak.
- Ersätta centrumbyggnadens många baksidor med framsidor.
- Förstärka grönstrukturen med fler parker och grönytor av hög kvalitet.
- Utveckla Stockholmsvägen till en stadsgata med bebyggelse på båda sidor.
- Skapa bättre kopplingar mellan stationen och centrum genom tydligare orienterbarhet och sammanhängande gångstråk.
- Skapa ett tydligt och attraktivt stråk från Bålsta centrum till Aronsborgsviken, genom Gröna Dalen.



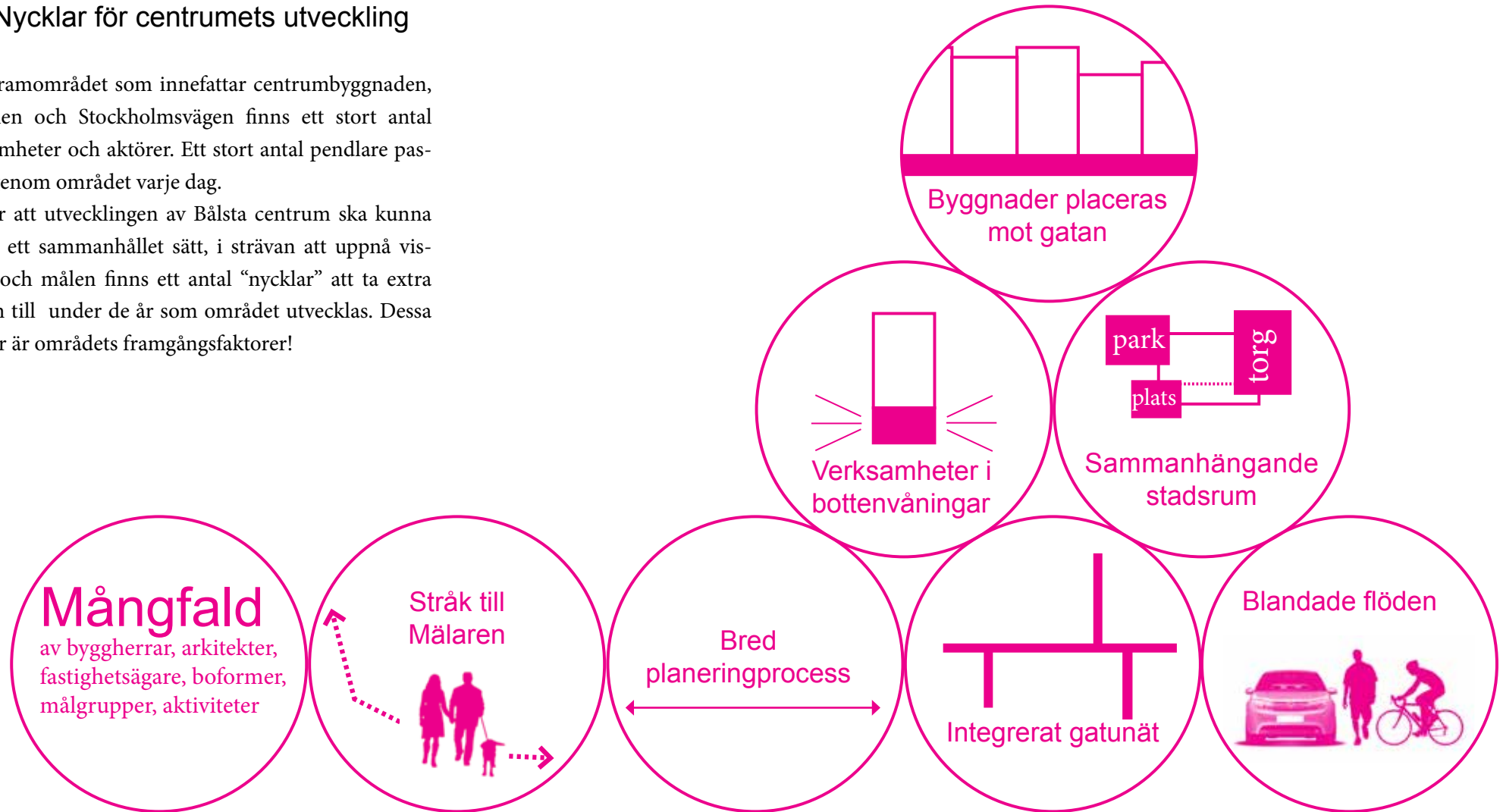
Den nya stadsmiljön sedd från Åsen. Ett tydligt och attraktivt stråk förstärker kopplingen till Mälaren. Till Aronsborgsviken är det 1,3 km från Bålsta centrum.

2. PROGRAM

2.1 Nycklar för centrumets utveckling

I programområdet som innefattar centrumbyggnaden, stationen och Stockholmsvägen finns ett stort antal verksamheter och aktörer. Ett stort antal pendlare passerar genom området varje dag.

För att utvecklingen av Bålsta centrum ska kunna ske på ett sammanhållet sätt, i strävan att uppnå visionen och målen finns ett antal "nycklar" att ta extra hänsyn till under de år som området utvecklas. Dessa nycklar är områdets framgångsfaktorer!



2.2 Stadsplan

Stadsplanen delar in marken i allmän plats och enskild mark. Den allmänna platsen är ett sammanhängande offentligt rum bestående av gator, torg, platser och parker. Den enskilda kvartersmarken delas in i mindre tomter för bebyggelse. Flera olika bebyggelsetyper med olika täthet, höjd, skala och karaktär kan uppföras inom kvarteren. Stadsplanen är i första hand avsedd för stadstypen stenstad. Utmärkande för denna stadstyp är att bebyggelsen vänder sig mot omgivande gator genom att placeras längs med kvartersgränsen och bildar en skyddad innergård. Först i kommande detaljplaner regleras dock bebyggelsens höjd och utbredning inom kvarteren.

Indelning i allmän plats och enskild mark är en klassisk stadsbyggnadsprincip som ger en fast stadsstruktur med ett föränderligt innehåll. Den möjliggör en väsentligt intensifierad markanvändning och ger plats för ett stort antal nya bostäder och affärer, butiker, kontorslokaler samt andra typer av verksamheter. Att många olika saker kan ske på samma plats är en förutsättning för en attraktiv och levande stad.

Stadsplanen innehåller ett finmaskigt och sammanhängande gatunät som ersätter dagens gångtunnlar och trafikseparering. Befintliga gator och stråk förstärks och får tydliga gaturum. Det nya gatunätet består delvis av gåfartsgator där fotgängare, cyklister och bilar samsas i gaturummet. Biltrafik är här tillåten men på de gåendes villkor. På så sätt sammanförs flödena i området vilket bidrar till att generera fler möten och stadsliv.

Stationsområdet och resecentrum får en helt ny utformning som gör det till en attraktiv omstigningspunkt för kollektivtrafikresenärer. Stationen får även en väsentligt förbättrad tillgänglighet till fots, med cykel och med bil bland annat genom en ny entré från söder till perrongen.





Åsen

Stationen

Centrumleden

Centrumbyggnaden

Bihingscentrum

Stockholmsvägen

Mansängen

Gröna dalen

2.3 Gatunät

Gatunätet är öppet, med ett kontinuerligt sammanhängande offentligt rum utan återvändsgator. Nätet är differentierat för att fördela och underlätta flödena genom området. Förslaget innehåller tre olika typer av gator för att möjliggöra den silning och de flöden som skapar variation och minskar barriärer.

Gemensamt för de olika gatorna i förslaget är att alla trafikanter använder samma gaturum vare sig man rör sig till fots, på cykel, i bil eller buss. Kollektivtrafik och tung trafik är även i fortsättningen hänvisade till de större vägarna Stockholmsvägen, Centrumleden och Centrumstråket.

De tre gatutyperna har hämtats från den så kallade livsrumsmodellen, framtagen av Vägverket (nuvarande trafikverket) och SKL (Sveriges Kommuner och Lands-ting) i Trast (Trafik för en attraktiv stad). Modellen utgår från behovet av transporter, rörlighet, trygghet, samspel mellan bilar och skyddade trafikanter, karaktär, säkerhet och positiva upplevelser i trafikmiljön.



Föreslagen fördelning av gatutyper.

— Integrerat transportrum.

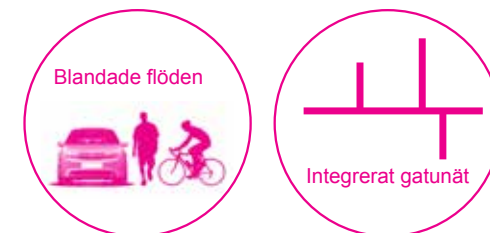
Gaturummet är indelat i tydligt anvisade ytor för respektive trafikslag. Gång- och cykeltrafik tillåts bara korsa gatan på anvisade platser.

— Mjuktrafikrum.

En vanlig form av stadsgata där all trafik samspelar. Dessa gator är enkla att korsa och röra sig längs. Fotgängare prioriteras så långt som möjligt.

— Integrerat frirum.

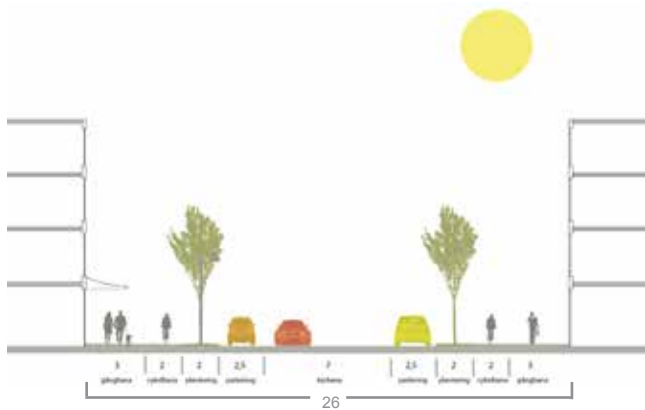
Biltrafik är tillåten på de oskyddade trafikanternas villkor. Gatan delas av såväl fotgängare, cyklister och biltrafik.



Utformning av gatumiljöer

Med gående, cyklister och bilister sida vid sida i samma gaturum blir staden mer levande. Genom att sammanföra de olika trafikslagen skapas möten och stadsliv vilket även ger ett tryggare centrum.

I programmet finns tre typer av gaturum med olika bredd och innehåll. Alla tre har inslag av trädplanteringar och grönska som gör gatorna trivsamma. Med varierade trädsorter får gatorna olika karaktär som gör det lätt att orientera sig i staden. Nya kantstensparkeringar ger god tillgänglighet för besökare till centrumets affärer och verksamheter.

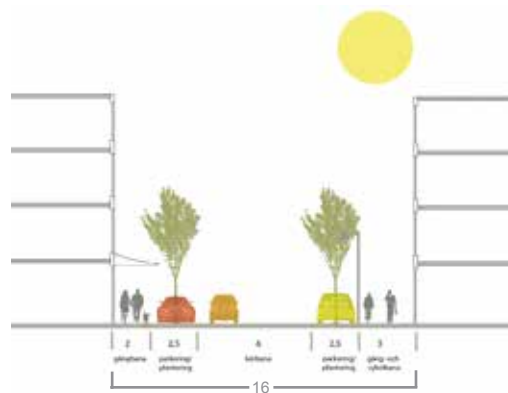


1. Integrerat transportrum

Dessa gator utformas med separerade gång- och cykelbanor i båda riktningarna så det blir enkelt, snabbt och tryggt att ta sig fram som gående och cyklist. Längs med vägen tillåts kantstensparkeringar och utrymme lämnas för trädallé och planteringar som skapar variation i upplevelsen av gaturummet.



Integrerat transportrum, Hägerstenvägen i Aspudden.

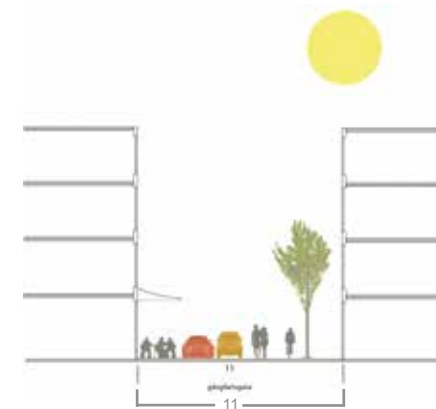


2. Mjuktrafikrum

Denna gatutyp är en stadsgata som främst tillkommer i utkanten av planområdet. Dessa gator är ca 16 meter breda med gång- och cykelbana respektive gångbana. Utmed körbanan placeras kantstensparkeringar som varierar med träd och planteringar.



Mjuktrafikrum i Liljeholmen.



3. Integrerat frirum

Denna typ av gata som är vanligast förekommande är en gångfartsgata där gående och cyklister prioriteras. Dessa gator är i huvudsak 11 meter breda i samma nivå med märkta platser för kantstensparkering.



Integrerat frirum, "gångfartsgata", i Liljeholmen.

2.4 Stråk genom centrum

Idag finns få vägval för den som vill ta sig mellan Gröna Dalen och stationen. Med det nya gatunätet skapas flera nya sätt att ta sig genom centrumområdet. En ny gata, parallell med Stockholmsvägen skapar nya valmöjligheter i söder. Genom centrumets kärna förstärks det befintliga stråket längs Centrumgränd och två helt nya stråk tillkommer.

1. Centrumgränd - baksidor blir framsidor

Det idag gångseparerade stråket utvecklas till att bli en central stadsgata som även fortsättningsvis är rik på grönska. Som stadsgata får det nya stråket ett tydligare gaturum avgränsat av bottenvåningar med olika verksamheter som vänder sig utåt gatan.

De baksidor som finns här idag såsom vändplaner, lastkajen och centrumbyggnadens fläktsystem byggs bort. Genom att centrumbyggnaden och Landstingets byggnad tillåts expandera ut mot gatan skapas plats för både verksamheter och bostäder i de övre våningsplanen. Detta ger stråket en tydligare avgränsning samtidigt som det möjliggör mer liv och rörelse.

2. Inomhusstråket - "Shoppingstråket"

En nytt sätt att ta sig från Stationen genom centrumet skapas genom en ny entré till centrumbyggnaden i

höjd med Stockholmsvägen (läs mer under rubriken "Resecentrum" respektive "Centrumbyggnaden och centumparkeringen").

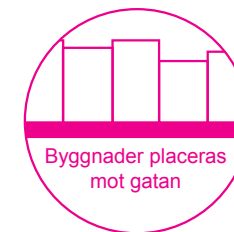
Den nya entréen som syns direkt från resecentrumet och gör det möjligt att inomhus ta sig hela vägen till torget vid Bildningscentrum. Denna nya koppling är ett attraktivt alternativ för de många som rör sig till och från stationen och kan bli ett shoppingstråk som ökar centrumets attraktivitet och som är gynnsamt för dess affärer, restauranger och kaféer.

3. Det gröna vattenstråket

Detta stråk utgör en helt ny koppling mellan Stationen och centrumbyggnaden. Längs med stråket som löper utmed centrumbyggnadens framsida, sträcker sig en grön arm upp från Gröna Dalen hela vägen till den nya stationsparken.

Från stationen förs vatten som leds ut från Åsen, i en öppen ränna genom centrumet till Gröna Dalens nya vattenpark.

Ett sätt att möjliggöra detta stråk är att däcka över den stora centumparkeringen. Det gör att stråket kan därmed löpa över den barriär som skapas genom Icas varumottag, samtidigt som plats för två nya stadskvarter skapas (läs mer under rubriken "Centrumbyggnaden och centumparkeringen").

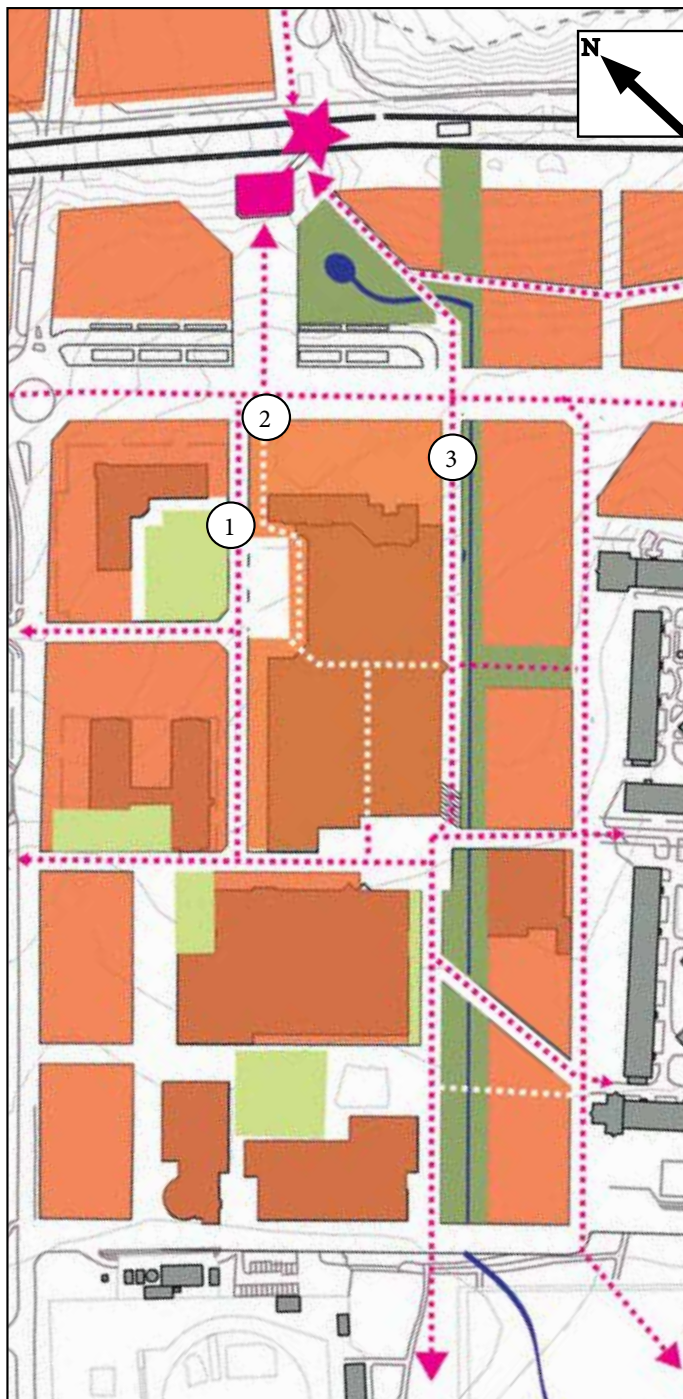


En sådan överbyggnad ger en nivåskillnad vid platsen framför Bildningscentrum. Stråket föreslås förbindas med torget via en trappa. Det gynnsamma söderläget skulle göra denna trappa, som erbjuder sittplatser i bästa solläge med utsikt över torget, till ett attraktivt stadsrum som lämpar sig väl för uteserveringar.

Utan en sådan överbyggnad krävs att centrumbyggnaden löser sina varumottag direkt via butikernas entréer.



Parkstråk längs stadsgata, Friedrichswerder, Berlin.



2.5 Dagvatten

Den nya stadsstrukturen medför att många infiltrerande ytor bebyggs eller anläggs med nya gator och torg. Dessa ytor ska göras genomsläppliga för att möjliggöra infiltration.

Med exempelvis gröna tak och infiltrationsstråk utmed gatorna kan dagvattnet till viss del fördröjas och infiltrera på plats. Större hårdgjorda ytor ska därför utformas med permeabla ytskikt.

Det dagvatten som inte kan omhändertas lokalt föreslås ledas till en dagvattendamm som ingår i den vattenpark som planeras i Gröna Dalen. Detta dagvatten föreslås sammanföras i en ytlig ränna som synliggör vattnets väg genom centrumet.

Dagvattenhanteringen i Bålsta centrum ska följa Håbo Kommuns dagvattenpolicy.

Vid planeringen av ny bebyggelse ska förlusten av genomsläpplig mark minimeras. Gröna ytor så som sedumtak, gröna fasader och växtbäddar, kan kompensera den mark som ianspråkats av hårdgjorda ytor. För att säkerställa att förlusten av genomsläpplig mark minimeras ska bestämmelser om så kallad Grönnytefaktor tillämpas i detaljplaneringen.



Dagvatten leds i en ränna längs gångstråk, City Hall, London.

Grönstrukturen förstärks med parker, trädalléer, gröna tak och olika typer av planteringar.



2.6 Grönstruktur

Det gröna är en viktig del i stadsmiljön både socialt och ekologiskt, speciellt viktigt i en tät stadstruktur. Grönskan är en rogivande och trivselskapande. Den har positiv inverkan på människors hälsa och stärker den biologiska mångfalden.

Idag finns många brister i centrumets grönstruktur. Centrumkärnan utgörs av stora asfaltsytor och byggnader som avgränsar de omgivande grönområdena, med Åsens skogsområde i norr och det öppna jordbrukslandskapet Gröna Dalen i söder. Med nya gröna stråk och parker genom centrumområdet kan dessa grönområden kopplas samman.

De gröna rummen ska utformas med hög kvalitet, vara inbjudande och det ska vara tydligt vad som är offentlig miljö för att grönområdena ska användas i största möjliga utsträckning. Gatorna i området utformas med trädalléer och planteringar i olika former. Träden skapar karaktär men ger även gatustrukturen en hierarki och är ett viktigt inslag i stadsbilden.

Gröna tak och vertikal grönska

Förutom i parker och gröna stråk kan även stadens tak, fasader och terasser kläs med grönska. Det bidrar till en vackrare och mer hållbar stad, men har även andra fördelar.

Att anlägga gröna tak med moss- och sedumarter bidrar även till att jämna ut dagvattenflödena. På så sätt kan 50-75 % av årsnederbörden avdunstras från taken. Därtill har de gröna taken en isolerande inverkan och minskar buller. Gröna tak och fasader på de större offentliga byggnaderna i Bålsta centrum skulle på detta sätt ha flera fördelar samtidigt som det stärker centrumets attraktivitet. Den nya bebyggelsen uppmuntras även att utformas med gröna fasader och tak.

Urbana odlingar

Urbana odlingar skapar samtidigt ekologiska, ekonomiska och sociala fördelar. De möjliggör att mat kan produceras där den konsumeras samtidigt som det skapar gemenskap och samhörighet dessutom bidrar grönskan till stadens artrikedom.

För att möjliggöra urbana odlingar i Bålsta centrum ska plats avsättas redan i planeringen. Förutom på kvarterens innergårdar ska det även finnas plats för odling i centrumområdets gröna rum. Centrumområdet har tidigare varit en plats för fruktodlingar och urbana odlingar är både ett sätt att värna om historien men även värna om miljön.

Gröna Dalen & stråk till Mälaren

Området Gröna Dalen som ansluter sydväst om centrum blir ett viktigt komplement till den mer urbana grönskan i Bålsta centrum.

Idag består Gröna Dalen till största del av åkermark. Planavdelningen arbetar parallellt med planeringen av Bålsta centrum med ett planprogram för Gröna Dalen. I planprogrammet ska förutsättningarna för ny bostadsbebyggelse samt en stadspark utredas. Programmet utreder även möjligheten att skapa en vattenpark i den sydöstra delen av Gröna Dalen.

Hela området är tänkt att bli en plats för en rad olika aktiviteter och rekreation, inom gångavstånd från Bålsta centrum.

Gröna Dalen kopplar även samman Bålsta centrum med Mälaren som ligger inom ca 15 minuters promenadavstånd. Idag är det svårt att ta sig till vattnet via Gröna Dalen eftersom det saknas tydliga och bra gångstråk. För att stärka känslan av den faktiska närheten till Mälaren när man är i centrum ska ett eller flera nya stråk skapas från Bålsta centrum genom Gröna Dalen och den planerade vattenparken, ner till Mälaren.

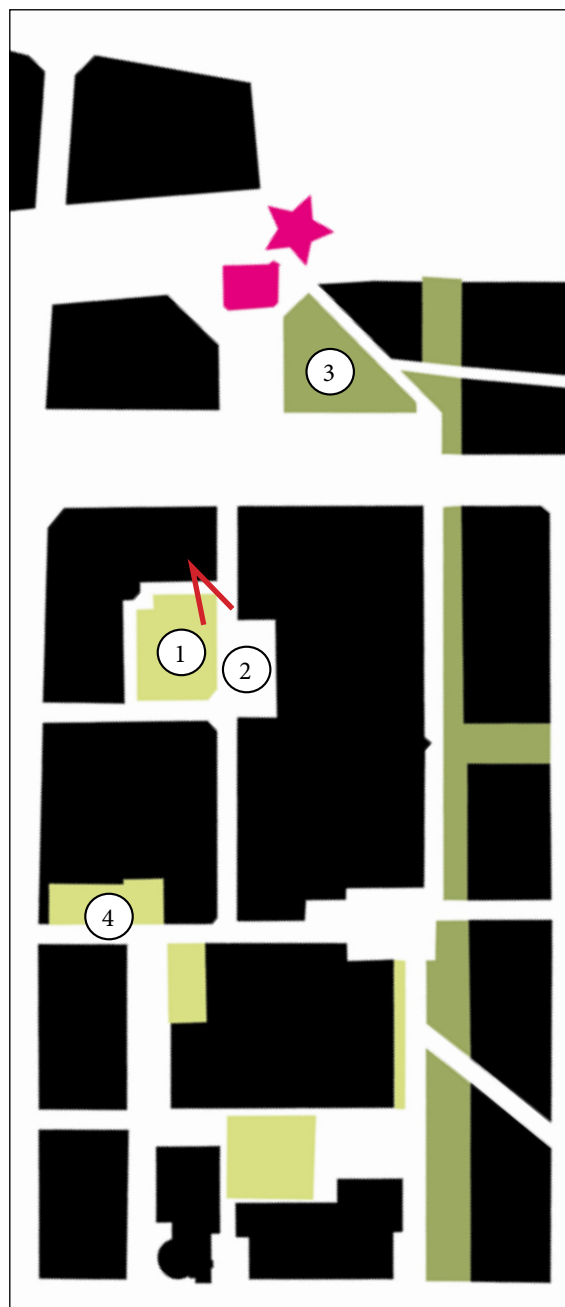
2.7 Parker och platser

1. Kommunhusets park

Genom att öppna upp grönskan mot centrumstråket blir det tydligare att parken är offentlig och till för alla. Den nya bebyggelsen som föreslås i omgivande kvarter ger parken en tydligare inramning. På så sätt blir detta ett attraktivt och levande urbant grönt rum, där man kan pusta ut i gräset och samtidigt titta på förbipasserande på väg till och från stationen och centrumbyggnaden.

2. Platsen framför centrumbyggnaden

På andra sidan centrumgränd utvecklas platsen framför centrumbyggnaden till ett litet torg. Centrumbyggnaden tillåts växa något och får en ny fasad som vänder sig utåt, mot torget. Denna plats har idag en mycket negativ inverkan på både trygghet och attraktivitet. De föreslagna åtgärderna syftar till att ge platsen ett nytt innehåll och göra den till ett levande stadsrum.



3. Stationsparken

I anslutning det nya resecentrumet föreslås en stationspark som välkomnar tågresenärerna till Bålsta samt skapar orienterbarhet. Längs parkens kortsida leder en större torgyta ned till bussarna samt till centrumbyggnadens nya entré vid Stockholmsvägen.

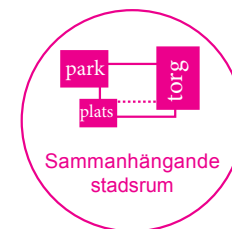
Längs parkens södra sida löper det nya gröna vattenstråket ned genom centrum och vidare till Gröna Dalen. Parken omges av resecentrumet samt en ny offentlig byggnad.

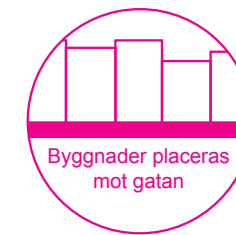
4. Pocket parks

Vid Landstingshuset samt vid Bildningscentrum bildas två miniparker – små gröna rum som bryter upp den täta bebyggelsen. Dessa miniparker föreslås få ett föränderligt innehåll och en utformning som uppmuntrar till delaktighet och ingrepp såsom odlingar, sport eller utsmyckning.



Vy från Kommunhusets park mot centrum
(Se illustration sidan 20).





Centrumgränd som intensivt stadsstråk. Här sammanförs flera flöden som skapar liv och rörelse. Befintliga byggnader byggs ut och bildar stadsgator med offentliga bottenvåningar. Kommunhusets gräsyta utvecklas till en park och bildar en plats tillsammans med torgytan. Illustration: Sara Lindh



“Centrumkärnan är ganska tråkig och "betongig" så mer gröna inslag vore bra. Om det finns plats för en park vore det trevligt annars små träd eller rabatter.”

Från medborgardialogen i februari 2011.

2.8 Torg

Platsen framför Bildningscentrum är redan nu ett levande stadsrum. Här finns goda förutsättningar att skapa ett välfungerande torg. Många rör sig hit, till och från verksamheterna i de omgivande byggnaderna eller på väg genom centrum. Det gynnsamma läget gör även att flera stannar till en stund och njuter av solen. Med relativt små förändringar skulle platsen kunna göras mer inbjudande och bli en attraktiv mötesplats i centrumets mitt.

Den omgivande bebyggelsen behöver öppnas upp och få verksamheter som vänder sig utåt. Centrumanläggningens tegelvägg kan enkelt göras till en utåtriktad fasad. Det gäller även den gamla centrumbyggnaden där Posten finns idag.

Bildningscentrum föreslås expandera något mot torget för att skapa en tydligare inramning och bottenvåningar som ger byggnaden en direkt relation till torget och gatan. Biblioteket föreslås flyttas fram mot entrén och göras tillgängligt direkt från torget. Det kan då kombineras med kaféet som dessutom ges möjlighet att ha uteservering på torget.

“Ett identitetsskapande torg som kan användas som en samlingsplats ska tillkomma i centrum.”



Platsen mellan Bildningscentrum och centrumbyggnaden utvecklas till ett torg.

2.9 Kollektivtrafik

En välfungerande kollektivtrafik till och från centrum är en viktig service för alla i kommunen. Det är dessutom en förutsättning för att kunna begränsa bilåkandet och användandet av fossila bränslen och på så vis nå målet om att bli en fossilbränslefri kommun.

Pendlarkommun

Bålsta resecentrum är en viktig nod för den regionala kollaktivtrafikförsörjningen, här stannar både SJ:s regionaltåg och SL:s pendeltåg.

Håbo är en typisk pendlarkommun då hälften av den arbetsföra befolkningen pendlar. Fyra av fem utpendlare åker mot Stockholms län, övriga mot Uppsala, Enköping, Västerås kommuner m m.

Kommande befolkningstillväxt i Mälardalen lär förstärka de förutsättningar som råder idag med höga resflöden mot Stockholms arbetsmarknad, mer trafik längs Mäljarbanan och E18 samt utökade tåg- och bussavgångar på Bålsta station.

Det finns ambitioner på att bygga ut Mäljarbanan med fyrspar mellan Kallhäll och Stockholm och det är inte helt omöjligt att detta på sikt kommer sträcka sig även till Bålsta. En sådan utbyggnad innebär att pendeltågen kan gå med kvartstrafik.

Ny bussgata

Programmet innehåller en ny bussföring där den regionala och lokala busstrafiken finns samlad vid det nya resecentrumet. Busshållplatserna är placerade utmed Stockholmsvägen och en parallell bussgata. Det gör det nära att ta sig vidare till såväl tågperongen som till Bålsta centrum.

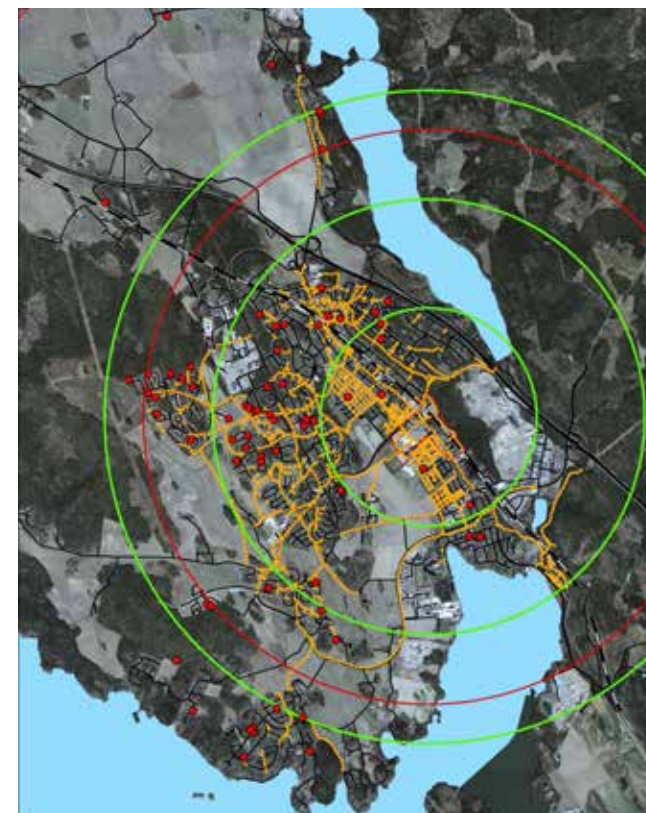
Många busslinjers tidtabeller i Håbo är idag anpassade till pendeltågens halvtimmestrafik. Detta innebär att många bussar står parkerade vid resecentrumet inom ett och samma tidsspann. Antalet busshållplatser vid resecentrumet anpassas efter detta.

Antalet resor med kollektivtrafik förväntas att öka i framtiden och den nya busstrafikplatsen tar höjd för detta scenario med ett ökat antal busshållplatser vid resecentrumet.

Busslinjer

Det finns idag fem stadsbusslinjer samt regionala direktbussar mot Enköping, Uppsala och Arlanda. Under 2012 tillkommer en ny stadsbusslinje.

Idag finns busshållplatser utmed Stockholmsvägen och Centrumleden. Stadsbussar kommer ha möjlighet att åka runt Bålsta centrum på Centrumstråket samt in i det nya området norr om Stockholmsvägen.



Bilresor till stationen en dag i maj 2011.

2.10 Gång- och cykelvägar

En god tillgång till gång- och cykelvägar har positiv inverkan på människors hälsa och men även för vår miljö. Bålsta centrum ska utvecklas på ett sätt som gör det mer attraktivt att gå och cykla.

Det finns tydliga samband mellan utformningen av den fysiska miljön och hur mycket man rör på sig i sin vardag. Människor som bor i områden som är cykel- och promenadvänliga är även mer fysiskt aktiva.

Väl sammanhängande stråk som gör det enkelt att ta sig mellan olika delar av staden/kommunen är en viktigt förutsättning för ett ökat cyklande. Cyklisterna har även behov av trygga, gena och säkra cykelbanor, bra cykelparkeringar i kollektivtrafiknoder, arbetsplatser och övriga målpunkter.

Att omvandla vardagsresor med bil till cykelresor skulle ge stora hälso-, ekonomiska- och miljövinster. Idag är 35 procent av de bilresor som görs kortare än 3 km, det motsvarar en normal cykeltur på 12 minuter. Forskning visar att smärtgränsen för att cykla ligger vid max 30 minuter vilket inkluderar hela Bålsta tätort.

För att öka cyklandet måste det bli mer attraktivt och enkelt att välja cykeln. Något som framgick i en resvaneundersökning i Bålsta (utförd i maj 2011) var att man ofta ska stanna vid flera olika målpunkter på väg till exempelvis stationen. Målpunkter såsom förskola, skola, butik etc. ligger dessutom ofta spridda från varandra.

Samlade målpunkter

I det nya Bålsta centrum finns möjligheter att flera målpunkter kan samlas inom samma område så att man kan komma från stationen och handla i samband med att man hämtar barn på skolan innan man cyklar hem. Ett samhälle där det är lätt att gå och cykla är även mer jämlikt då det erbjuder möjligheter att transportera sig för alla medborgare.

Cykelparkeringar

Förutom gena och trygga gång- och cykelvägar är det viktigt med trygga cykelparkeringar på rätt ställen. Vädskyddade, upplysta och säkra cykelparkeringar ska placeras vid kollektivtrafiknoder ex. i direkt anslutning till stationen och i punkter där stråk möts som vid centrumbyggnaden. I Bålsta centrum ska det vara enkelt att komma fram med sin cykel och det ska vara smidigt att parkera.

Cykel på pendeln

Antalet cyklisterna har ökat betydligt de senaste tio åren då allt fler upptäcker cykelns fördelar som transportmedel. Man cyklar oftare men även längre både vad gäller arbetsresor och fritidsresor.

Idag finns möjlighet att ta med sig cykeln på pendeltågen vissa tider på dygnet. Sett ur utvecklingen av an-

talet cyklisterna och klimatfrågan kan man skönja att utvecklingen kommer gå mot att tågen utformas så att det blir standard att alltid kunna ta med cykeln på tågen. Stationen bör därför utformas så att det blir enkelt att parkera cykeln i anslutning till stationen men även så man kan rulla med cykeln enkelt på och av tåget.



2.11 Parkering

Programförslaget innehåller en ökning av antalet parkeringsplatser, trots att bilåkandet ska minskas till förmån för gång, cykel och kollektivt resande. Detta förklaras genom att ett ökat pendlande med tåg ger ett minskat bilåkande totalt sett. De tillkommande parkeringarna är därför i första hand pendlarparkeringar. Den nya bebyggelsen förutsätter även att många boendeparkeringar tillkommer. Antalet besöksparkeringar till verksamheterna i centrum är relativt oförändrat.

Idag finns 1 212 parkeringsplatser inom centrumområdet. Med de ytor som avsätts för parkering och parkeringshus i programmet möjliggörs en dubbling av antalet parkeringsplatser inom området.

Parkeringspolicy

Kommunen arbetar med att ta fram en parkeringspolicy med en övergripande strategi för hur parkeringsbehovet ska lösas. I denna policy kommer en ny parkeringsnorm för nya bostäder och verksamhetslokaler fastslås.

Pendlarparkering

Ett stort antal nya parkeringsplatser tillkommer närmast stationen. Delvis genom att den övre pendlarparkering blir parkeringshus i 2-3 plan. Även dagens busstorg föreslås att bli parkeringshus i 2-3 plan. Gatu-

planet i denna byggnad ska dock vara handel.

Därtill inryms ett stort antal nya parkeringsplatser mellan järnvägsspåren och den nya bostadsbebyggelsen. Risk och buller från järnvägen avgör hur bred denna remsa blir och därmed hur många parkeringsplatser som kan skapas här. Eventuellt kan parkeringarna överdäckas och få två plan i slänten mot järnvägen.

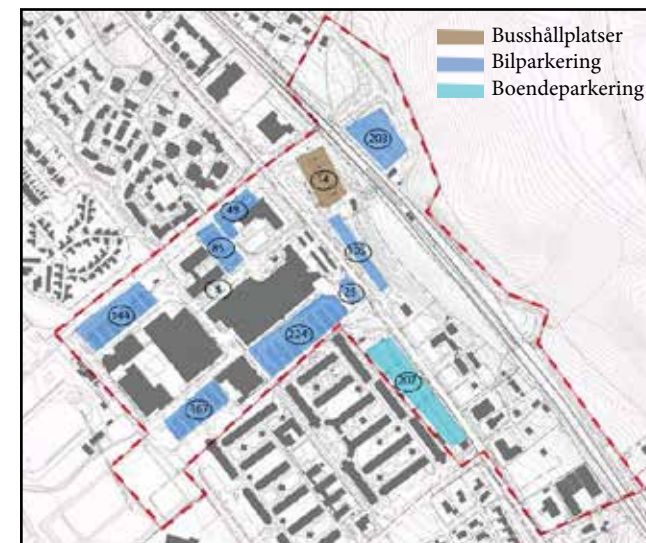
Speciell omsorg ska läggas vid utformningarna av parkeringarna i denna remsa genom rikligt inslag av träd och grönska för att skapa en välkomnande entré till Bålsta för tågresenärer.

Besöksparkering

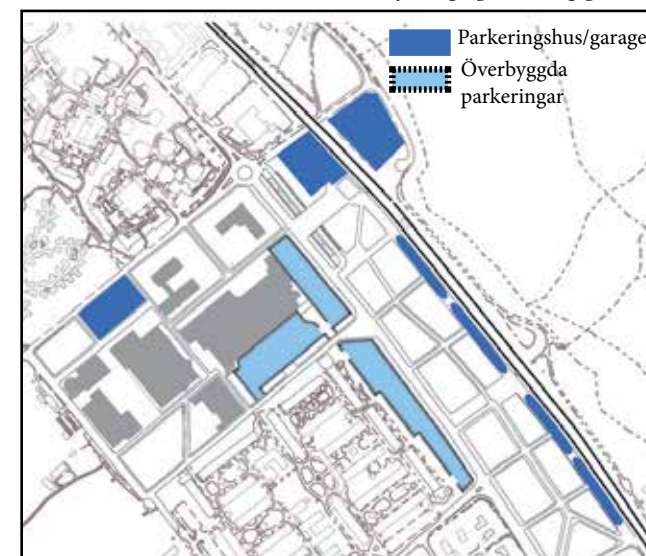
Flera av de befintliga besöksparkeringarna föreslås överbyggas med ny bostadsbebyggelse. På så sätt skapas plats för nya bostäder mitt i Bålsta centrum samtidigt som parkeringarna finns kvar i kvarterens bottenplan.

För att undvika baksidor föreslås det att bottenvåningarna närmast gata innehålla verksamhetslokaler. Genom att de stora parkeringsytorna byggs över med stadskvarter blir centrumet mer trivsamt utan att tillgängligheten med bil minskar.

Nya besöksparkeringar tillkommer som kantstensparkeringshus utmed gatorna i hela området. På så sätt skapas en god tillgänglighet till alla verksamheter i centrumet.



Befintliga parkeringsplatser.



Parkeringsplatser i programförslaget.

I programmet föreslås även en helt ny besöksparkering under markplanet mellan Centrumbyggnaden och Stockholmsvägen (läs mer under rubriken ”Centrumbyggnaden”).

Boendeparkering

Tillkommande boendeparkeringar ska lösas inom fastigheten eller i gemensamma parkeringsanläggningar.

Samåkningsplatser

Möjligheterna till samåkning har stor betydelse för hur antalet bilresor inom kommunen kan minskas. Kommunen planerar att utföra olika åtgärder som stödjer samåkning. Ett sätt att uppmuntra och underlätta samåkning är att reservera attraktiva p-platser på pendlarparkeringarna för de som samåker.

Laddstolpar för elbilar

Elbilar spelar en viktig roll för att minska utsläppen av växthusgaser och uppnå hållbara resmönster i glesbefolkade delar av kommunen. Vid pendlarparkeringarna och besöksparkeringarna i centrum ska därför minst var tionde p-plats vara försedd med en laddstolpe eller motsvarande för laddning av elbilar.

Cykelparkering

Erfarenheter från andra städer visar att säkra och attraktiva cykelparkeringar med god tillgänglighet, tak och bra låsmöjligheter har stor inverkan på antalet cyklister. Vid stationen och andra viktiga målpunkter ska det därför finnas ett rikligt utbud av välfungerande cykelparkeringar.



Exempel på laddstolpe för elbilar.



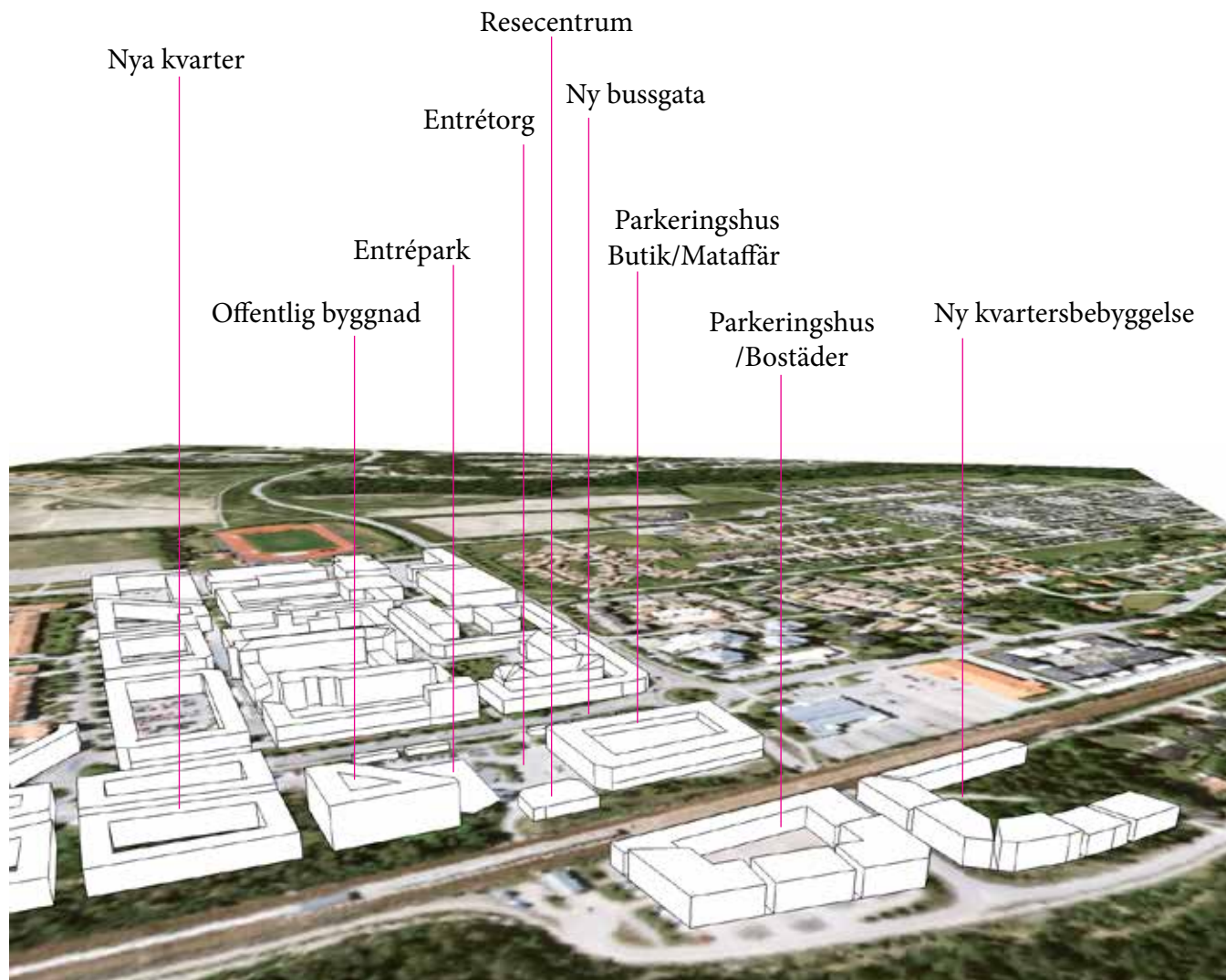
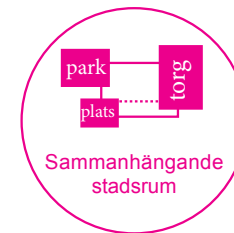
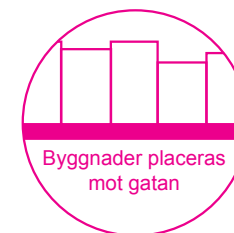
2.12 Resecentrum & Stationsområdet

Som pendlarkommun är tillgängligheten till stationen viktig för hela kommunen. En utgångspunkt för utformningen av stationsområdet har varit att försöka samla primära målpunkter såsom matbutiker och förskolor för att göra det enklare för fler att gå, cykla och åka kollektivt.

Resecentrum

Resecentrumets utformning spelar en viktig roll för att kunna uppnå hållbara resmönster för såväl fotgängare, cyklister och de som åker bil. Eftersom stationen är en viktig målpunkt för boende i hela kommunen är tillgängligheten med bil av stor betydelse. Är det enkelt att ta sig till stationen och därefter byta till tåg kan det totala bilåkandet minskas.

En ny lösning för busstrafiken skapas med en bussgata parallellt med Stockholmsvägen. Detta göra att busstrafiken kan integreras i det övriga gatunätet och att bussarna inte behöver stora ytor för att vända vid hållplatserna. Därmed kan stora ytor kan frigöras direkt vid stationen. På platsen för dagens busstorg tillkommer ett nytt kvarter mot järnvägen som innehåller ett parkeringshus för tågpendlare samt en större mataffär som gör det lätt att handla direkt vid stationen utan att man först behöver sätta sig i bilen.



Volymstudie för den nya bebyggelsen vid stationsområdet sett från Åsen.



Entrén från stationen idag.



Entrén från stationen enligt programmet. Illustration: Sara Lindh.

Entrétorg

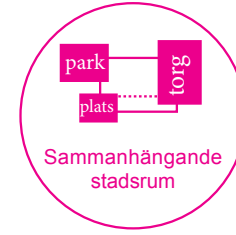
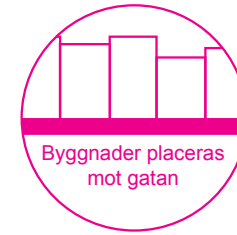
Framför resecentrum skapas ett entrétorg och en park. Det nya torget bildar en direkt koppling mellan resecentrum och en ny entré till centrumbyggnaden från Stockholmsvägen. Den nya parken skapar överblick och gör det lätt att ta sig mellan bussarna och stationen. Många människor rör sig här vilket gör parken och torget till ett levande stadsrum där möten uppstår.

Pendlarparkeringen norr om stationen får ett eller flera nya parkeringsplan. Det attraktiva läget gör att även ny bebyggelse för bostäder och/eller verksamheter

kan komma att uppföras ovanför parkeringsplanen.

Pendlarparkeringen

Kvarteret längst norrut har ett mycket attraktivt läge med närheten till stationen och Åsens skogsområde. Detta tillsammans med de stora flöden av människor som passerar här gör det till ett attraktivt läge för såväl bostäder, verksamheter och kontor.



2.13 Ny bebyggelse

Den nya bebyggelsen ska utformas enligt programmets nycklar. Fyra av nycklarna berör den nya bebyggelsens utformning placering och tillkomst.

Bottenvåningar ska i de kvarter som anges på markindelingskartan utformas för verksamhetslokaler.

Byggnaderna ska placeras ut mot kvarterersgränsen så att skyddade innergårdar bildas.

Bebyggelsen ska utformas på ett sätt som skapar sammanhängande stadsrum. Flera befintliga byggnader tillåts även att växa ut mot omgivande gator. På så sätt skapas plats för nya verksamheter och bostäder på ytor som har en otydlig användning.

Planeringen av den nya bebyggelsen ska även göras inkluderande för många olika aktörer. Ett sätt att uppnå detta är att kommunen gör små markanvisningar till flera olika byggherrar.

Därtill ska bebyggelsen inom kvarteren generellt vara 3-5 våningar höga. På vissa platser kan även högre våningsantal bli aktuellt för att till exempel markera en orienteringspunkt eller framhäva en offentlig plats.

I detta avsnitt visas en tänkbar bebyggelseutveckling enligt programmets stadsplan. Här visas bebyggelsen huvudsakligen i slutna stadskvarter. Hur bebyggelsen inom de olika kvarteren slutgiltigt utformas fastslås först i detaljplaneringen.

Referensbebyggelse

Den nya bebyggelsen i Bålsta centrum ska utgå ifrån principer som finns i dessa tre exempel. De tre referenserna representerar tre olika typer av täthet och skala, som föreslås för den nya bebyggelsen i Bålsta centrum. Längs Stockholmsvägen ska den nya bebyggelsen sträva efter att likna Filmstadens skala och täthet. Mot Gröna Dalen föreslås en något lägre bebyggelse liknande den vid Tyresö strandtorg och Mursmäckan.



Småskalig stadsbebyggelse - Tyresö strandtorg.



Stadsbebyggelse - Filmstaden i Solna.



Stadsradhus - Mursmäckan i Kärrtorp.

1. Bildningscentrum Jan Fridegård

Håbo kommun har behov av en centralt belägen plats för upplevelser, aktiviteter och kreativitet. En sådan plats skulle bjuda in invånarna till kultur, idrott, utbildning och underhållning m.m. Att placera en sådan byggnad i centrum skulle bidra till och främja en levande och attraktiv småstad.

Bildningscentrum har ett optimalt läge i Bålsta centrum och skulle kunna inrymma denna typ av aktiviteter både på kort och lång sikt. Byggnaden kan byggas ut mot torget och på så vis skulle biblioteket kunna placeras ute intill torget med en egen entré. Biblioteket får sällskap av bio, teater och musikverksamhet.

Bildningscentrum får då fler offentliga verksamheter och det gynnsamma läget vid torget ger byggnaden utmärkta förutsättningar för att bli en central mötesplats för kultur och utbildning i det framtida Bålsta centrum.

2. "Postbyggnaden"

Denna äldre centrumbyggnad föreslås helt ersättas med ny stadsbebyggelse i flera våningar. Gestaltningen mot torget är av stor betydelse.

3. Post- och simhallsparkeringen

Dessa ytor skulle kunna rymma ett stort antal nya bo-

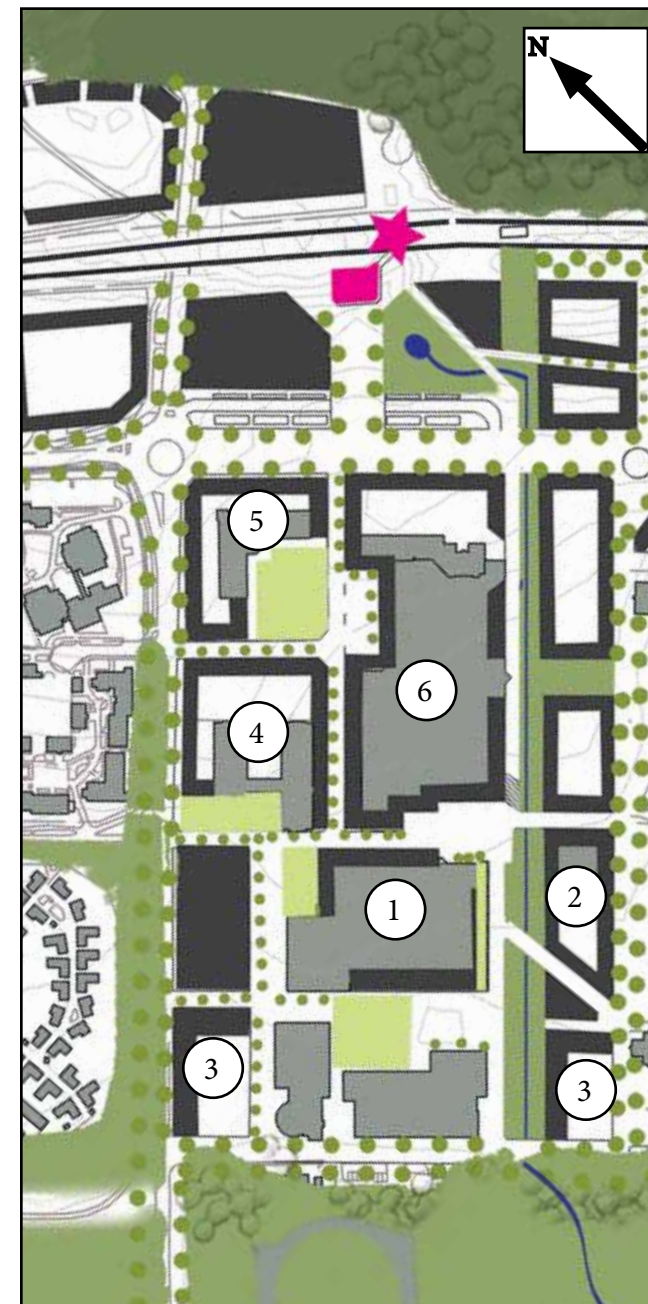
städer. I förslaget ersätts parkeringsytorna av ett parkeringshus beläget på en del av dagens simhallsparkering. Alternativt överbyggs de befintliga parkeringarna enligt samma princip som för centrumbyggnaden. På båda sätt skapas ytor för ny bebyggelse.

4. Vårdcentralen

Landstingets byggnad föreslås byggas ut mot omgivande gator för att ge Centrumvägen och Centrumgränd slutna gaturum samt möjliggöra en effektivare markanvändning som ger ett tillskott av såväl bostäder som verksamheter mitt i centrum.

5. Kommunhuset

Kommunhuset föreslås byggas ut med en parallell huskropp mot Stockholmsvägen och Centrumleden. Expansionen bidrar till att skapa en stadsstruktur med tydligt inramade gator. Den nya huskroppen ersätter dels en grönyta som idag inte har någon tydlig användning, dels kommunhusets befintliga parkering. Parkeringsbehovet tillgodoses antingen i bottenvåningen i befintligt läge, eller i något av de omgivande parkeringshusen. Mellan den befintliga huskroppen och tillbyggnaden skapas en atriumgård. Tillbyggnaden föreslås få en ny entré från Stockholmsvägen.



Möjlig ny bebyggelse enligt den föreslagna kvarterstrukturen.

6. Centrumbyggnaden och centumparkeringen

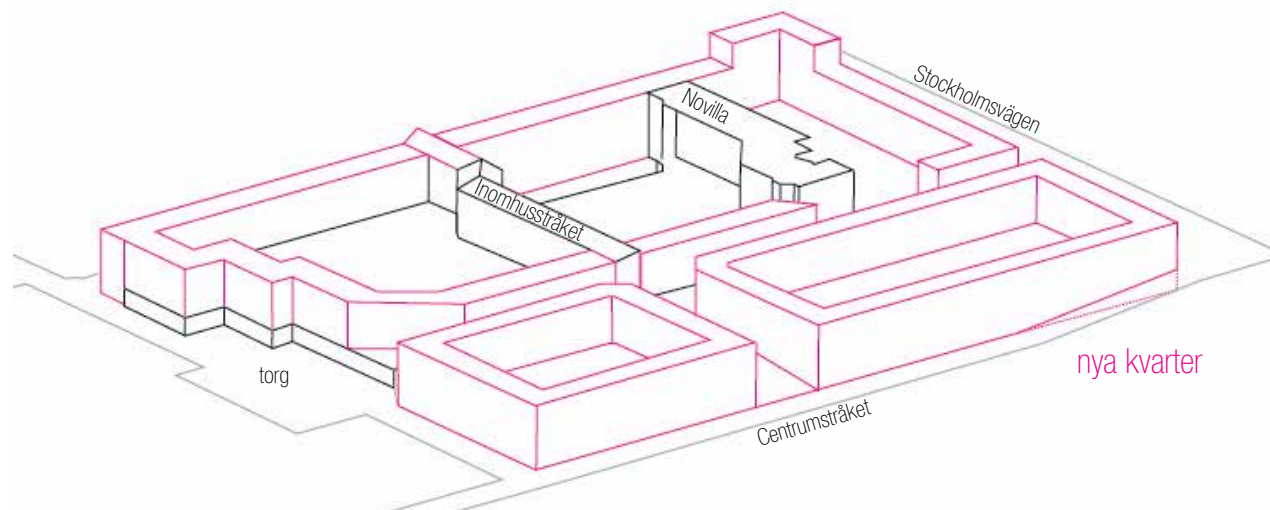
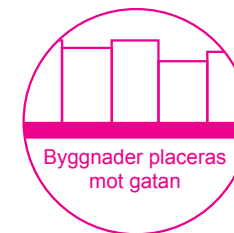
Inom centrumbyggnadens fastighet och på centumparkeringen finns potential att tillskapa ett stort tillskott av bostäder direkt i centrum.

Centrumbyggnaden föreslås kläs med en krans av bostadsbebyggelse utmed ytterväggarna. På så sätt kan nya bostäder skapas mitt i centrumet, samtidigt som byggnaden även blir mer utåtriktad.

Byggnaden föreslås även växa något ut mot Centrumgränd och Stockholmsvägen. Detta gör att verksamheterna kan vända sig ut mot gatorna med skyltfönster och egna entréer. De baksidor som finns runt byggnaden idag blir på så sätt till framsidor vilket gör centrumet mer levande.

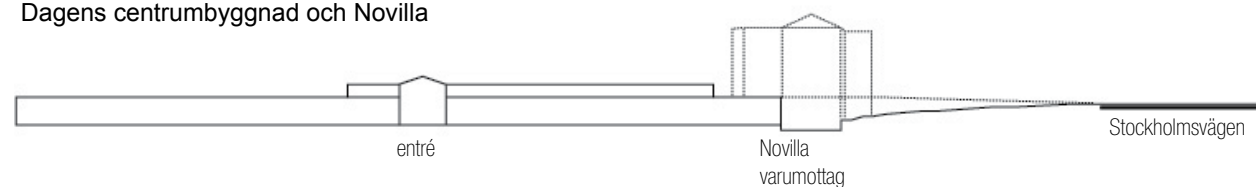
Hela centumparkeringen samt varumottaget nedanför Novilla föreslås byggas över. Detta skapar plats för två nya stadskvarter ovanpå de befintliga parkeringsplatserna, samt möjliggör ett nytt stråk på centrumbyggnadens framsida.

Mer om detta under rubriken "stråk genom centrum".



SEKTION

Dagens centrumbyggnad och Novilla



Centrumbyggnad och "novilla + ny kvartersbebyggelse"



“Den “bakre” utgången från centrum är jätteläskig. Det känns som att komma ut på en lastplats och det är mörkt där på kvällarna. Gör den ingången mysigare och trevligare. Det ska vara inbjudande att komma in i centrum.”

Från medborgardialogen i februari 2011.



2.14 Stockholmsvägen

Stockholmsvägen är ett viktigt urbant stråk som spelar en betydande roll för stadslivet då den binder samman det nya centrumet med gamla Bålsta. Stockholmsvägen ska bli en trivsammare och tryggare gata.

Med nya stads kvarter på båda sidor och blandade trafikslag omvandlas Stockholmsvägen från en väg till en stadsgata. Genom att den nya bebyggelsen placeras mot gatan bildas ett tydligt avgränsat gaturum. Bottenvåningarna ska utformas för verksamheter, liv och rörelse. Den idag glest bebyggda remsan mellan Stockholmsvägen och järnvägen får en påtagligt ökad täthet och ett stort antal bostäder kan därigenom tillskapas i bästa pendlarläge som bidrar till ett levande centrum.

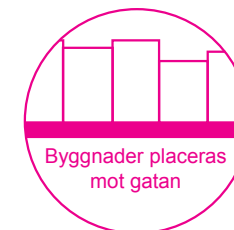
Den föreslagna strukturen syftar till att skapa en attraktiv och varierad stadsbebyggelse. Genom området löper en gata som är mjukt svängd så att den följer Åsens sluttning. Stadsstrukturen får på så sätt oregelbundna kvartersformer vilket skapar variation hos den nya bebyggelsen.

Från Stockholmsvägen löper nya gator in i området och till parkeringar belägna mellan järnvägen och den nya bebyggelsen. Höjdskillnaden gör att dessa parkeringar vid behov kan uppföras i två plan, i slänten mot järnvägen. På så sätt kan här ett stort antal parkeringsplatser tillkomma för både pendlar- och boendeparkering. Parkeringarna ska ha inslag av träd och grönska för

att skapa en tilltalande miljö mot järnvägen. Garage ska utformas med sedumtak.

En viktig förutsättning för den nya kvartersbebyggelsen är öppnandet av den södra entrén till stationen. Mellan Stockholmsvägen och denna finns ett torg som ger plats för de stora pendlarflöden som dagligen förväntas passera här. Bottenvåningarna som omger torget ska utformas för verksamheter som vänder sig ut mot torget.

Söder om Stockholmsvägen föreslås tre nya kvarter uppföras på ytor som idag utgörs av Mansängens boendeparkering. Tanken är att dessa parkeringar grävs



ner i slänten mellan vägen och befintlig bebyggelse. Den nya bebyggelsen placeras så att skyddade gårdar bildas tillsammans med den befintliga bostadsbebyggelsen. Dessa gårdar ska utformas till att bli en trivsamt utemiljö.



“Det slår mig varje kväll på väg hem att där är så ödsligt och ändå så centralt. Här härskar bilarna och det är jag som är den udda som går till fots.”

Från medborgardialogen i februari 2011.

Nytt kvarter

Ny bussgata

Parkeringshus
Butik/Mataffär

Entrétorg

Resecentrum

Entrépark

Offentlig byggnad

Ny kvartersbebyggelse

Ny entré till stationen

Pendlarparkering längs järnvägen

Mansängens parkering bebyggs

Nya gator



2.15 Hållbar energiförsörjning

Den energi som används i Bålsta centrum ska i första hand komma från förnybara och till viss del också lokala energikällor. Energianvändningen ska vara effektiv och resurssnål.

Krav på energieffektivitet ska ställas i exploateringsavtal där kommunen äger mark. En kommunal policy för lågenergihus med kommunens definitioner av begrepp kring byggnaders energikonsumtion är under framtagande.

Fjärrvärme

Det finns planer på att anlägga en fjärrvärmeledning från kretsloppsanläggningen Högbytorp till Bålsta centrum. En positiv bieffekt av detta är att spillvärme från fjärrvärmens kan användas till att hålla parker och viktiga stråk i centrum snö- och isfria på vintern.

I ett allt varmare klimat kan behovet för nedkylning av lokaler öka. Förutom att utveckla fjärrvärmesystemet med lågtemperatursystem så kan för vissa centrala delar även fjärrkyla levereras effektivt. Det sämsta ur energi- och miljösynpunkt är att kyla byggnader med lokala A/C-aggregat. Det mest energisnåla är att kyla byggnader genom att skärma från solinstrålning med vegetation, fasadskuggande paneler och markiser.

Lågenergihus

Hur vi utformar våra byggnader och de krav vi ställer på energiförbrukningen är en viktig del i att skapa ett energieffektivt och resurssnålt samhälle.

Genom att ställa krav på bebyggelsens form, täthet, isolering och fönsterplacering kan energiförbrukningen minska. Genom välisolerade väggar och tak kan byggnader till stor del värmas upp av kroppsvärme och överskottsvärme från belysning och elapparater. Andra energibesparande åtgärder för lokaler och bostäder är bland annat årstidsanpassad, behovsstyrd ventilation och närvarostyrd belysning.

Solenergi

Det finns två sätt att utnyttja solens strålning till energi dels genom solfångare för varmvatten dels genom solceller för elproduktion. Under sommarhalvåret värmer solen vattnet genom solfångare. Solfångare och solceller kan uppföras på de befintliga byggnadernas tak samt integreras i de nya byggnadernas arkitektur. Utformningen och placeringen av byggnader är av stor vikt för att kunna nyttja solcells- och solfångartekniken optimalt. Solcellteknik kan även användas i gatubelysningen för att lysa upp gator, parker och fasader.



Exempel på solceller på kontorsbyggnad.

3. GENOMFÖRANDE

Genomförandet av programmet kommer att ske över lång tid. Detaljplanering, exploatering och utveckling kommer att ske i olika delar av området parallellt och vid olika tidpunkter.

Planprogrammet kommer att delas in i ett antal delområden som sedan kommer att generera en eller flera detaljplaner. Indelningen i detaljplaner ska utformas så att de stämmer överens med efterfrågan och utbyggnadstakt. Gränserna för detaljplanerna bestäms inte i detta program.

Exploateringsprocess

Kommunen kommer tillämpa olika förfaranden för exploateringen av den kommunalt ägda marken. Förfarandet för exploateringen av ett delområde kommer vara en sammanvägning av den aktuella marknaden,

områdets strategiska betydelse för kommunen och kommunens övriga vilja med området. Detaljplaneindelning och exploateringsförfarande kommer preciseras i en separat handlingsplan som tas fram efter programmet antagande.

I de områden där kommunen inte äger marken och ny exploatering ska ske kommer det att upprättas exploateringsavtal, med alla berörda fastighetsägare, innan detaljplan går till antagande. Exploateringsavtalet måste godkännas av kommunstyrelsen. I vissa fall kan kommunen även välja att ingå ett föravtal innan detaljplaneprocessen börjar för att bestämma formerna för exploateringen.

Gestaltningssprogram

Vid framtagandet av detaljplanerna kommer gestalt-

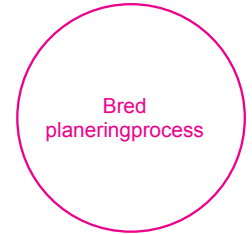
ningsprogram upprättas i syfte att skapa en sammanhållen utformning av bebyggelsen. Genomförandepilen beskriver närmare vilka krav som kommer att finnas för programmets olika delar.

Förprojektering/utredningar

En utredning av VA-ledningar och dagvatten ska göras för hela planprogramsområdet innan den första detaljplanen antas, för att säkerställa hela områdets genomförande.

Förprojektering av gator kan behöva utföras innan antagande av detaljplan.

Under programmets framtagande har en geoteknisk utredning och en riskanalys genomförts. (se Planförutsättningar). I samband med detaljplaneringen kommer även buller och vibrationer att utredas vid behov.



Konsekvenser

Planprogrammet utgör underlag för att kunna ta ställning till om en miljöbedömning krävs. Planprogrammet kommer i sin tur att leda till ett antal detaljplaner och i dessa kommer miljöfrågor att utredas vidare.

Planförslaget innebär en förtätning med bebyggelse i ett centrum- och stationsnära område. Ny bebyggelse kommer till största del placeras på redan ianspråktagen mark med god tillgång till kommunikationer, service och redan utbyggd infrastruktur.

För att pröva om planen medför en betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning som utgår ifrån de kriterier som finns i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4. Planavdelningen gör bedömningen att genomförandet av planen inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap 11 §. En miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning är därför inte nödvändig. Behovsbedömningen har varit på samråd hos Länsstyrelsen i Uppsala som gjorde samma bedömning i januari 2012.

Inom arbetet med planprogrammet har risker samt geotekniken utretts, dessa beskrivs under nästa kapitel "planförutsättningar".

Sociala konsekvenser

Området utgör tätortens och kommunens hjärta och många människor rör sig i området dagligen då det är en knutpunkt för kollektivtrafiken och förser kommunens invånare med offentlig och kommersiell service. Utvecklingen av centrum är känslig då många människor berörs och har betydelse för kommunens identitet.

Förslaget innehåller en varierad bebyggelse och varierade offentliga rum som har en blandning av funktioner. Planförslaget ger möjlighet till lokaler i bottenplan för butiker och service. En blandning av funktioner ger möjlighet till att folk rör sig i området under en stor del av dygnet vilket bidrar till en upplevd trygghet.

Nya parker och torg ger möjlighet till mötes- och rekreationsplatser. Förslaget innehåller åtgärder för att koppla samman stationsområdet och centrum med nya stråk som skapar en tydlighet i gaturummet. Trafiken i området är idag till största del trafikseparerad vilket skapar miljöer där få personer rör sig. Planförslaget innehåller en blandning av trafik där gående, cyklister och bilister i större utsträckning rör sig på samma villkor. De oskyddade trafikanterna ska prioriteras vid nybyggnation vilket ger en tryggare och tillgängligare trafikmiljö för gående och cyklister.

Ekonomiska konsekvenser

Ett genomförande av förslaget ger positiva ekonomiska konsekvenser då fler bostäder och arbetsplatser skapas. Förslaget innebär att mark som till största delen redan är ianspråktagen bebyggs och ett mer effektivt markutnyttjande sker då befintlig infrastruktur kan nyttjas i större utsträckning. Genom att bygga i stations- och centrumnära läge kan attraktionskraften för hela kommunen komma att stärkas.

En utbyggnad enligt förslaget innebär kostnader för kommunen och exploitörer då allmän platsmark som torg, parker, gator och resecentrum ska byggas.



Foto: Gunnar Henriksson.

Miljökonsekvenser

Syftet med förslaget är att förtäta de centrala delarna av Bålsta och bygga mer stadsmässigt vilket ur allmän synpunkt ses som god hushållning med resurserna. Förslaget underlättar för en mer hållbar livsstil med närhet till service, arbetsplatser och miljöanpassade transporter som kollektivtrafik och cykel. Jämfört med en motsvarande utbyggnad i en glesare struktur kan därför programmet förväntas leda till mindre utsläpp av växthusgaser. Ett genomförande av förslaget innebär procentuellt en ökning av trafikmängden då många flyttar in men en större del av befolkningen kommer även få bättre förutsättningar för att välja mer hållbara transporter än idag.

Programmets ambition är att föra in mer grönska i centrum med gröna stråk, parker och gröna bostadsgårdar samt koppla samman de omkringliggande grönområdena med centrum. Nya parker föreslås i området och befintliga föreslås förbättras och göras mer tillgängliga. I förslaget finns exempel på gatornas utformning med plats för träd och plantering, vilket är tänkt att bidra till ett attraktivt gaturum både visuellt och ur miljöhänsyn.

Norr om Stockholmsvägen finns idag ett skogsparti med eftersatt underhåll. Detta kommer att tas i anspråk av ny bebyggelse och en ny park kommer att anläggas



Foto: Gunnar Henriksson.

på en del av denna mark.

En förtätning av centrum innebär mer hårdgjorda ytor och mindre plats för infiltration av dagvatten. Planen föreslår att gatorna utformas med träd- och vegetationsytor där vattnet kan infiltrera. Ny bebyggelse bör utformas med gröna tak som exempelvis sedumtak som kan ta tillvara på en stor mängd dagvatten.

Stadsbilden kommer delvis att påverkas av förslaget som innebär en tät stadsstruktur som i vissa delar kommer att bli högre än befintliga byggnader. I området finns inga byggnader som är upptagna i kommunens kulturmiljöprogram.

4. BAKGRUND

4.1 Varför utvecklas Bålsta centrum?

Bålsta centrum är kommunens hjärta. Det har ett brett utbud av service, kultur och fritidsaktiviteter samt är en viktig omstigningspunkt för pendlare. Ett välfungerande centrum är därför viktigt för hela kommunen. Det har under lång tid funnits en vilja att utveckla och förbättra dagens centrum.

Kommunstyrelsen beslutade 2008 att ge miljö- och teknikförvaltningen i uppdrag att utarbeta ett planprogram för Bålsta centrum efter ett förslag på utbyggnad från dåvarande ägare av centrumanläggningen.

Centrumet och dess omgivning anges som ett utvecklingsområde i den Fördjupade Översiktsplanen för Bålsta tätort från 2010. Ett av målen som anges där är att fler bostäder ska skapas i centrum. Fler boende i centrum ger liv och rörelse som bidrar till att göra centrumet mer attraktivt och tryggt att vistas i. Därtill utpekas behovet av bättre och tydligare kopplingar mellan centrumanläggningen och stationen.

Under vintern 2011 har ett stort antal synpunkter, idéer och förslag för utvecklingen av Bålsta centrum inkommit vid en medborgardialog. Baserat på detta material har visionen och målen i kapitel 1 formulerats.

Dagens centrum med Mansängen i förgrunden och utsikt mot Åsen och Lilla Ullfjärden.



4.2 Medborgardialog

Under vintern 2010/2011 genomfördes en medborgardialog för att förutsättningslöst samla in idéer och önskemål inför den kommande omvandlingen av Bålsta centrum. Synpunkter samlades in via kommunens hemsida och det öppna hus som hölls den 1 februari 2011. Många besökare lämnade synpunkter, idéer och förslag och baserat på detta material har en vision för det framtida centrumet formulerats.

Runt 120 synpunkter kom in via hemsidan. De flesta hade idéer som berörde området runt köpcentrumet men även stationsområdet var det många som hade tankar kring.

Under dialogen framkom att många vill att Bålsta centrum ska få mer av en stadskaraktär med fler och högre hus. Det saknas en samlingsplats i centrum i form av ett torg eller en park där man kan mötas och ha olika evenemang, torghandel m.m. Håboborna efterfrågar en promenadvänlig stad med lummiga torg, restauranger och butiker. Det var tydligt att det finns behov av en starkare koppling mellan stationen och centrum så att det blir enklare att hitta när man kommer till Bålsta. Många vill se en utveckling av ett resecentrum med fler parkeringsplatser för pendlare. Alla synpunkter som kom in kan läsas i sin helhet på kommunens hemsida under "Detaljplaneprogram för Bålsta centrum".



Många skisser och diskussioner blev det när det var öppet hus.



Ett 40-tal personer kom till kommunen för att diskutera Bålsta centrum.

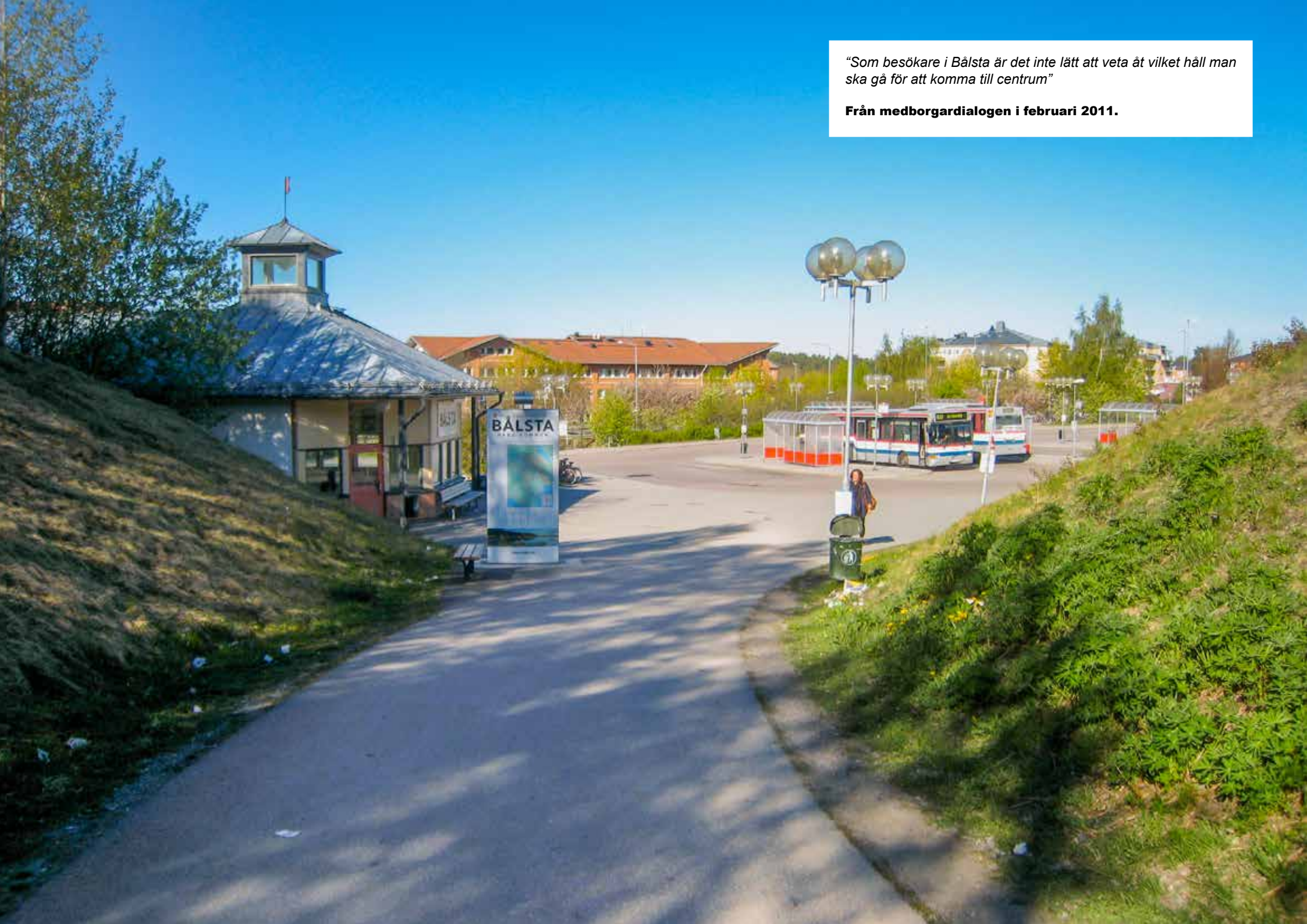
Några av synpunkterna från hemsidan och e-postlådan:

- Här kan man bygga för det fossilfria boendet med centralt placerade boenden på höjden.
- Ordentlig varm väntehall med plats för människor och t.ex. kiosk.
- Här härskar bilarna och det är jag som är den udda som går.
- Öppna upp fler entréer till perrongen.
- Bygg stort, högt och ljusst.
- Det är viktigt för ett levande centrum med torghandel.
- Minska ned på betongkänslan med mera träd och gröna ytor.
- Som vilsekommen gångtrafikanter som behöver hitta till stationen är det inte lätt att finna rätt väg genom centrumområdet.
- Bygg fler parkeringsplatser, både nära stationen och vid centrum.
- Bind samman och gör ett stort inomhuscentrum.
- Stor lekpark/ lekområde.
- Bygg "Ungdomens hus" på Grusplan.
- Parkeringshus i 2-3 våningar?
- Jag åker idag alltid bil till jobbet i Sthlm, för det går inte att chansa på att få tag på en p-plats när man har bråttom.
- Gör en uteplats utanför BCJFs café.



“Som besökare i Bålsta är det inte lätt att veta åt vilket håll man ska gå för att komma till centrum”

Från medborgardialogen i februari 2011.



Öppet hus

Den 1 februari 2011 hölls ett öppet hus med en workshop om Bålsta centrum. Ett 40-tal personer kom till kommunhuset och under kvällen fick deltagarna diskutera och rita sina visioner om ett framtida centrum. Deltagarna satt i mindre grupper och diskuterade centrumet som delades in i fem delområden. Under kvällen kom en massa intressanta idéer fram!

Hur vill du att Bålsta centrum ska se ut i framtiden?

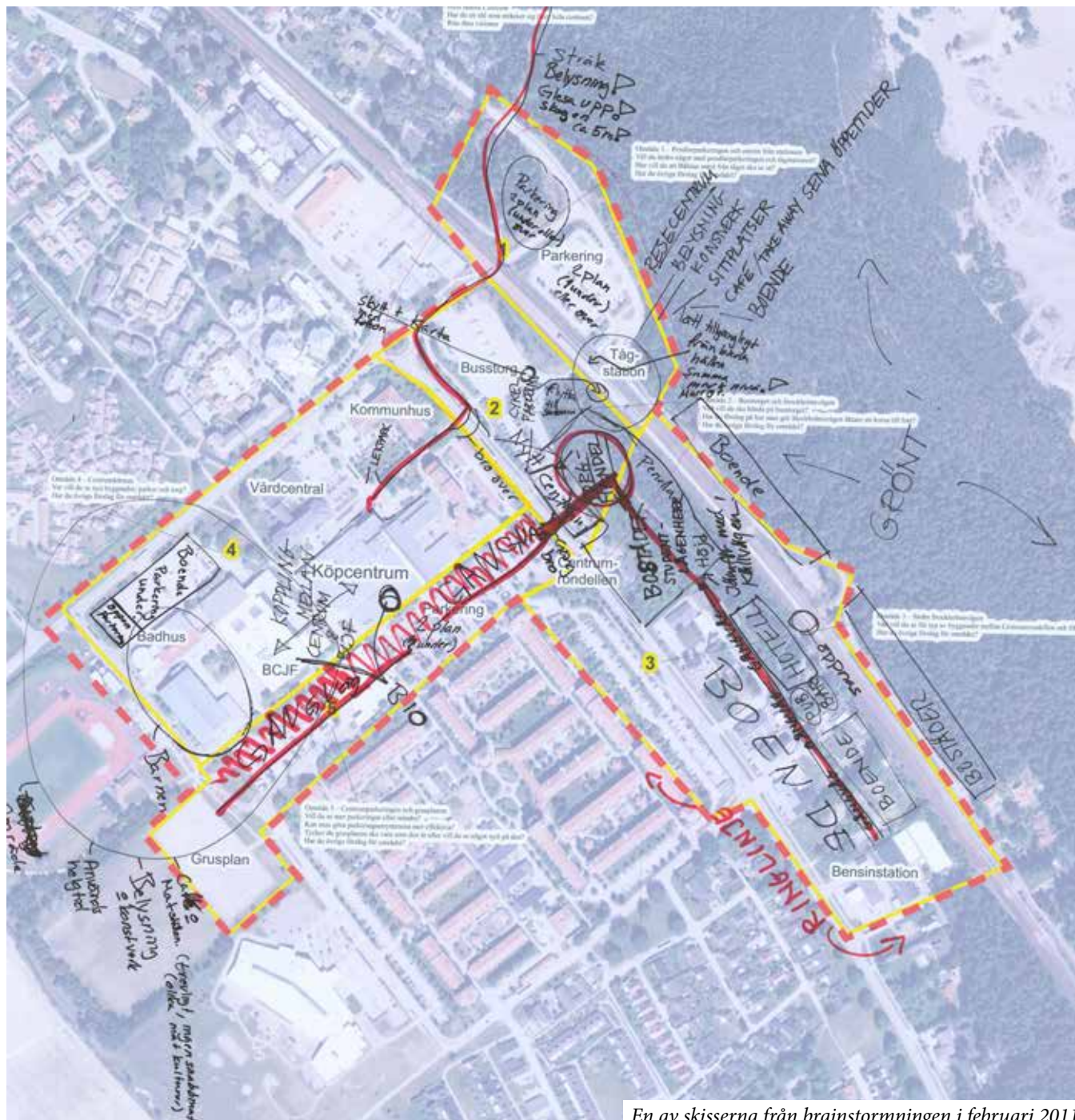
1. Pendlarparkeringen och entrén:

Från alla grupper uttrycktes ett behov av fler parkeringsplatser i anslutning till stationen. Några föreslog att parkeringen borde göras i två plan, med det ena under mark.

Flera ville att det skulle bli bostäder på denna sida om järnvägen eftersom parkeringen idag upplevs som otrygg och osäker. Detta skulle ske antingen genom att bygga ovanpå pendlarparkeringen eller genom att bygga i kanten mellan parkeringen och friluftsområdet.

2. Busstorget och Stockholmsvägen:

Busstorget anses i allmänhet vara onödigt stort. Flera anser att det är svårt att veta hur man ska ta sig vidare



En av skisserna från brainstormingen i februari 2011.



när man kommer med tåget till stationen och efterlyser bättre orienterbarhet med tydligare stråk och skyltning mot centrum.

Det uttrycks även önskemål om att förbinda tågstationen och busstorget med en byggnad eller en överbyggd gång som gör att gångsträckan mellan buss och tåg blir inomhus eller under tak. I en sådan byggnad skulle det kunna finnas affärer och allmänt bättre utbud vid stationen än i dagsläget.

Bostäder bör byggas i direkt anslutning till stationen samt ett välkomande torg som fungerar för torghandel.

Parkeringarna utmed Stockholmsvägen föreslås flyttas eller byggas in till förmån för ny bebyggelse innehållandes både bostäder och verksamheter. För att skapa mer av en stadskänsla är det viktigt att bottenvåningarna utformas för att inrymma affärer, kontor och olika typer av verksamheter. Den nya bebyggelsen föreslås få en höjd på mellan 2 – 4 våningar.

3. Södra delen av Stockholmsvägen:

Den inriktning med stadslig bebyggelse som föreslås vid busstorget fortsätter söderut längs Stockholmsvägen. Ny bebyggelse föreslås på båda sidor av vägen. De parkeringar som finns här idag föreslås grävas ner i garage under jord tillsammans med tillkommande bo-

endeparkeringar. Med den nya bebyggelsen skapas en hög täthet som gör att vägen får karaktären av en stadsgata. Även här anses det vara viktigt att bebyggelsen utformas för verksamheter i bottenvåningarna.

4. Centrumkärnan:

Flera förslag finns för hur utemiljöerna i anslutning till centrumbyggnaden kan förbättras. Den föreslås öppnas utåt, så att affärerna blir tillgängliga direkt från gatan. Många ansåg att varumottagen skapar stora baksidor upplevs som oattraktiva och otrygga platser.

Entrén till centrumbyggnaden är otydlig om man kommer ifrån stationen. Utemiljön runt denna entré borde göras mer attraktiv. Samtliga grupper anser att parken framför kommunhuset borde utvecklas och göras mer tillgänglig från centrumgränden.

Takterassen på centrumbyggnaden är otillgänglig och skulle kunna användas på ett bättre sätt. Antingen genom att flera våningar byggs eller genom att terrasser med bättre tillgänglighet skapas. Gröna tak föreslås för att förbättra och göra den befintliga lösningen mer miljövänlig.

Flera grupper föreslår ett torg mellan Bildningscentrum och centrumbyggnaden. Det finns en hel del idéer om att torget och delar av stråket mot centrumgränd skulle ha tak eller glasas in. Två grupper anser

att parkeringarna vid vårdcentralen samt simhallen kan bebyggas med bostäder och parkeringar i bottenvåningarna. En grupp påpekar att det borde finnas trottoarer utmed Centrumvägen.

De befintliga stråken mellan centrum och stationen anses över lag vara otydliga och kunna förbättras.

5. Centrumparkeringen och grusplanen:

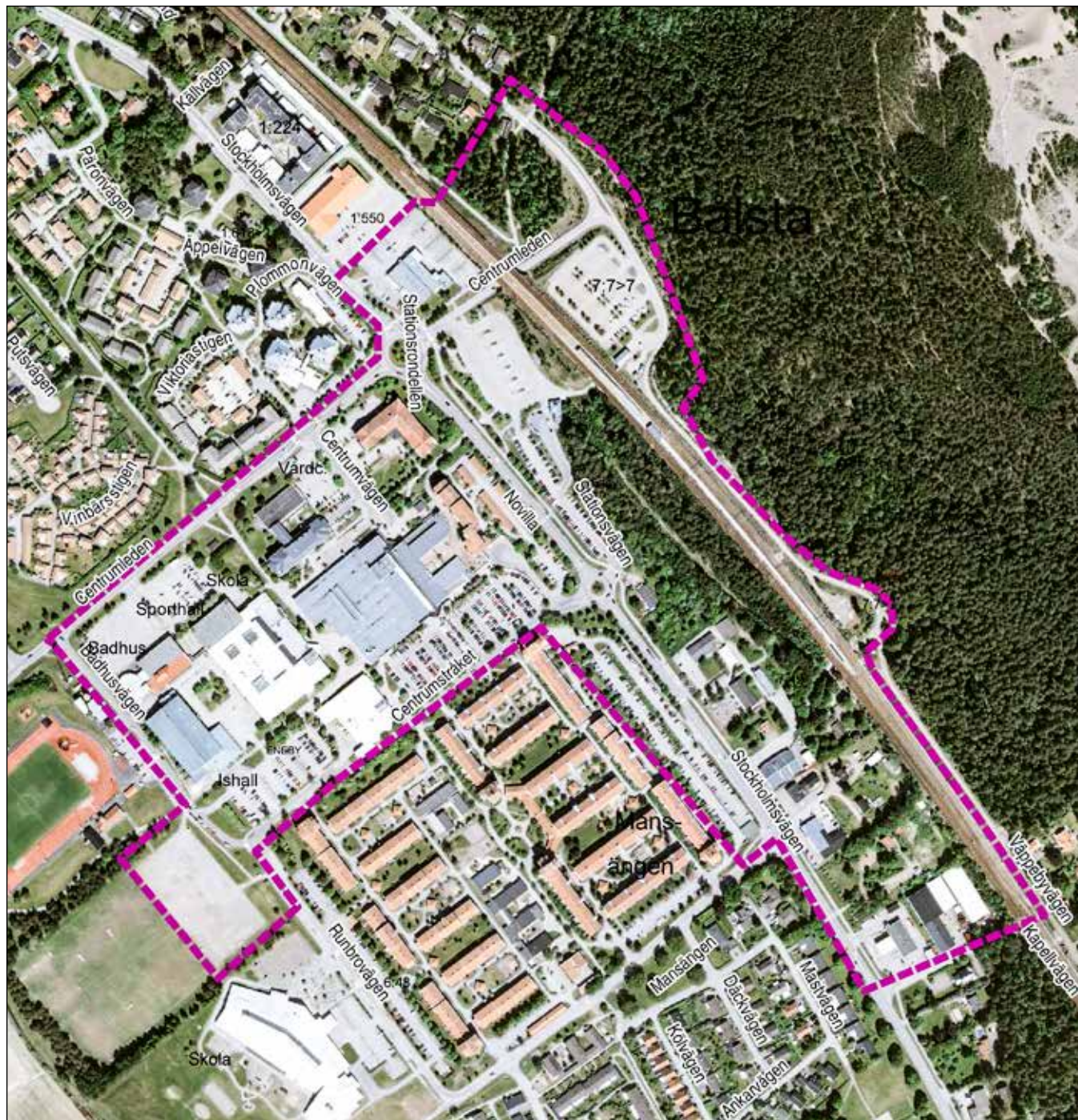
De stora parkeringarna i området föreslås kunna bebyggas med bostadshus. För att behålla antalet parkeringsplatser i centrumet föreslås nya utrymmen för detta skapas i bottenvåningar, under jord eller i parkeringshus.

Den gamla centrumbyggnaden där konsum tidigare låg, anses av flera kunna rivas för att bereda plats för ett torg, alternativt byggas på med flera våningar. En av grupperna föreslår en ny 20-våningsbyggnad på platsen. En grupp föreslår att grusplanen bebyggs.

4.3 Planprogrammets avgränsning

Planområdets utbredning kan beskrivas som två remsor. En som sträcker sig från pendelparkeringen vid Åsen till Badhusvägen vid Gröna Dalen.

Den andra remsan löper mellan järnvägen och Stockholmsvägen från Kapellvägen i söder fram till och med Swedbanks fastighet vid Stationsområdet. Därtill ingår området mellan Mansängens bostadsbebyggelse och Stockholmsvägen och grusplanen vid Gröna dalen-skolan.



*Programområdet för utvecklingen av Bålsta centrum.
Området omfattar ca 30 hektar.*

4.4 Planprocessen

Ett planprogram är ett strategiskt dokument som visar hur man på lång sikt önskar förvalta och utveckla ett avgränsat område.

Innan arbetet med en detaljplan påbörjas kan ett planprogram göras för att översiktligt utreda förutsättningar och visioner för ett område. Ett planprogram görs ofta för ett större område och ger en struktur för bebyggelse, vägar och grönytor samt innehåller mål och riktning på hur utvecklingen ska ske.

Syftet med ett planprogram är att i ett tidigt skede få in de berördas erfarenheter och synpunkter för att bredda kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede.

När ett förslag tagits fram startas samrådsskedet. Då ges allmänhet, sakägare, myndigheter, kommunala förvaltningar och övriga som anses berörda möjlighet att ge sina synpunkter på förslaget. Därefter revideras förslaget så att relevanta synpunkter inarbetas.

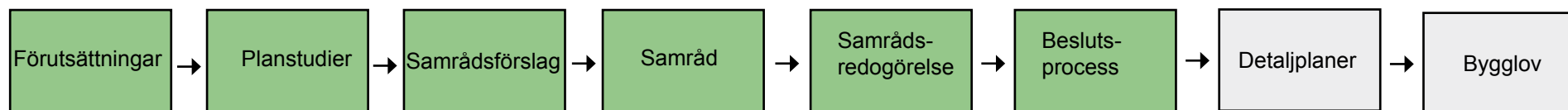
Sedan påbörjas den politiska processen. Ett planprogram är inte juridiskt bindande (till skillnad från detaljplaner) och går vidare i den politiska processen för godkännande.

Efter godkännande av planprogrammet arbetar planavdelningen vidare med området i flera olika detaljplaner med planprogrammet i grunden som vi-

sion för fortsatt arbete.

En detaljplan är ett dokument som talar om hur mark- och vattenområden får användas inom ett visst område. Genom detaljplanen styrs utformningen av mark, byggnader och vegetation. En detaljplan ger en garanterad byggrätt för fastighetsägare inom planområdet under en viss tid, den så kallade genomförandetiden. Detaljplaner är juridiskt bindande och bygglov får inte beviljas om det inte stämmer med den gällande detaljplanen.

PLANPROCESSEN



5. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

5.1 Översiktsplan och FÖP

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

Utgångspunkten för planarbetet är de mål som tagits fram i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Bålsta tätort, antagen i juni 2010. I FÖP:en anges Bålsta centrum som förtättningsområde med ny bostadsbebyggelse. Tomter utmed Stockholmsvägen i hela Bålsta anges som förtättningsområde med stadstyperna stenstad, småstad, och trädgårdsstad som förebild. ”Den nya bebyggelsen ska främst tillkomma i centrumnära läge” då den hållbara staden är tät.

Syftet är att skapa en levande stad med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser och därmed en tryggare miljö som lever dygnet runt. Ett viktigt mål är att skapa mötesplatser i form av torg och parker. Enligt den fördjupade översiktsplanen är målet att Bålsta tätort ska växa till 25 000 invånare år 2035. För att nå detta behövs bl.a. mindre lägenheter inom centrum som kan passa ungdomar och äldre.

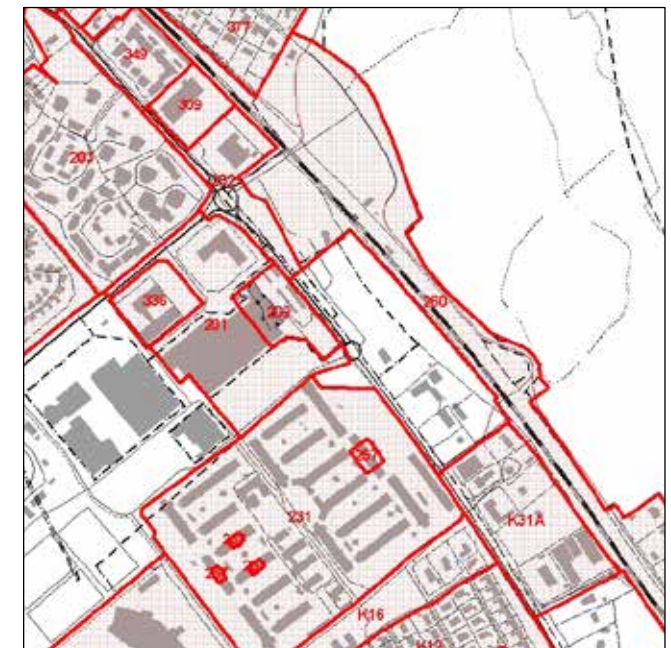
5.2 Gällande detaljplaner

Programområdet är endast delvis planlagt. Följande detaljplaner och byggnadsplaner finns i området (se karta):

- K31A Kalmar Gata 1983-03-25. Planområdet ligger nordost om Stockholmsvägen och medger småindustri och bensinstation.
- DPL 201 Bålsta centrum 1988-06-20. Planen medger kontor, bostäder, centrum, vård samt parkering och omfattar nuvarande kommunhus, vårdcentral och centrumanläggning.
- DPL 202 Bussterminalen 1988-10-22. Planen medger bussterminal och park utmed Stockholmsvägen samt handel och brandstation på nordöstra sidan av stationsrondellen.
- DPL 209 Del av Bålsta centrum 1989-07-05. Planen medger bostäder med handel och kontor i bottenplan.
- DPL 260 Mäljarbanan 1994-02-15. Planen medger i huvudsak järnväg men omfattar även stationsområdet som har användningen buss- och taxitrafik. Området norr om stationen anges som parkering samt natur.
- DPL 336 Bålsta 1:537 m.fl. 2003-07-15. Planen omfattar dagens vårdcentral och medger vård och centrum.



Fördjupad översiktsplan för Bålsta tätort (FÖP).



Gällande detaljplaner.

5.3 Riksintressen

Inom programområdet är Mäljarbanan klassad som riksintresse för kommunikationer. Planförslaget väntas ha en positiv effekt på riksintresset då tillgängligheten för stationen planeras att bli bättre och mer integrerat med bebyggelsen i centrum.

Resandet med tåg förväntas öka i framtiden och ett markreservat finns för ett nytt spår på järnvägens norra sida.

5.4 Markägare

Kommunen äger en stor del av marken (markerat i rött) tillsammans med det kommunala markadsbolaget (markerat i blått), Håbo Marknad AB. Det kommunala bostadsbolaget, Håbohus, äger Mansängens parkering utmed Stockholmsvägen (markerat i grönt). Centrumfastigheten ägs av bolaget Grosvenor och vårdcentralen av landstinget. Resterande fastigheter ägs av privatpersoner.



Större markägare i centrumområdet.

	Håbo Kommun
	Håbo Fastighets AB
	Håbo Håbohus
	Privata fastighetsägare

5.5 Framtida spårområde

För att klara en ökning av tågtrafiken och därmed möjliggöra kvartstrafik med pendeltågen till och från Bålsta, finns behov av att bygga fler spår.

I den fördjupade översiktsplanen för Bålsta tätort antagen 2010-06-14 anges att mark ska reserveras för två nya spår från kommungränsen i söder till Bålsta station. Trafikverket har inte preciserat riksintresset (Mäljarbanans utbyggnad) och kan i skrivande stund inte svara på hur de nya spåren ska dras. Vid framtagandet av den första detaljplanen som berör frågan förväntas trafikverket ta ställning till det framtida spårreservatets placering.

Solförhållanden samt tillgång på mark talar för att de nya spåren bör dras utmed järnvägens östra/norra sida. De nya kvarteren är placerade minst 25 meter från spårmitte. Om det nya spårområdet förläggs väster/söder om järnvägen kan avståndet behöva utökas.

5.6 Riskfaktorer

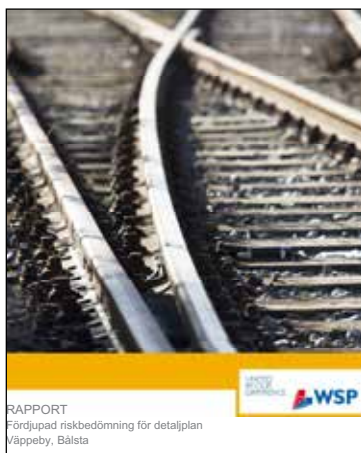
Programområdet påverkas av ett antal riskkällor.

Såväl Mäljarbanan som Stockholmsvägen är idag transportleder för farligt gods.

Därtill finns en bensinstation inom området. Redan idag finns det bostäder inom det rekomen-

derade minsta skyddsavståndet på 100 meter. En bebyggelseutveckling enligt programförslaget förutsätter att bensinstationen omlokaliseras vilket även medför att Stockholmsvägen inte längre behöver vara transportled för farligt gods.

En riskanalys (Dnr 2011/107, Hid 2012.520) har under 2011 utförts av WSP för att kartlägga och bedöma dessa riskkällor. I denna gör man slutsatsen att risken från den kemiska industrin inte påverkar programområdet. Risken från järnvägen förutsätter ett riskavstånd till bostäder som kan minskas genom riskreducerande åtgärder.



Riskbedömningsrapport av WSP.

5.7 Trafikflöden

Inom programområdet finns mätningar från 2011 för trafikflödena på Stockholmsvägen, Centrumleden och Ullevivägen (se karta nedan).



Vardagsdygnsmedeltrafik hösten 2011.

5.8 Tillgänglighet

Att Bålsta centrum är tillgängligt för alla i allmänhet och funktionshindrade i synnerhet är grundläggande för den demokratiska staden. För att uppnå maximal tillgänglighet ska Bålsta centrum bestå av sammanlänkande stråk och platser som är åtkomliga för alla.

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

Tillgänglighetsaspekterna ska uppmärksammas i kommande detaljplanearbete.



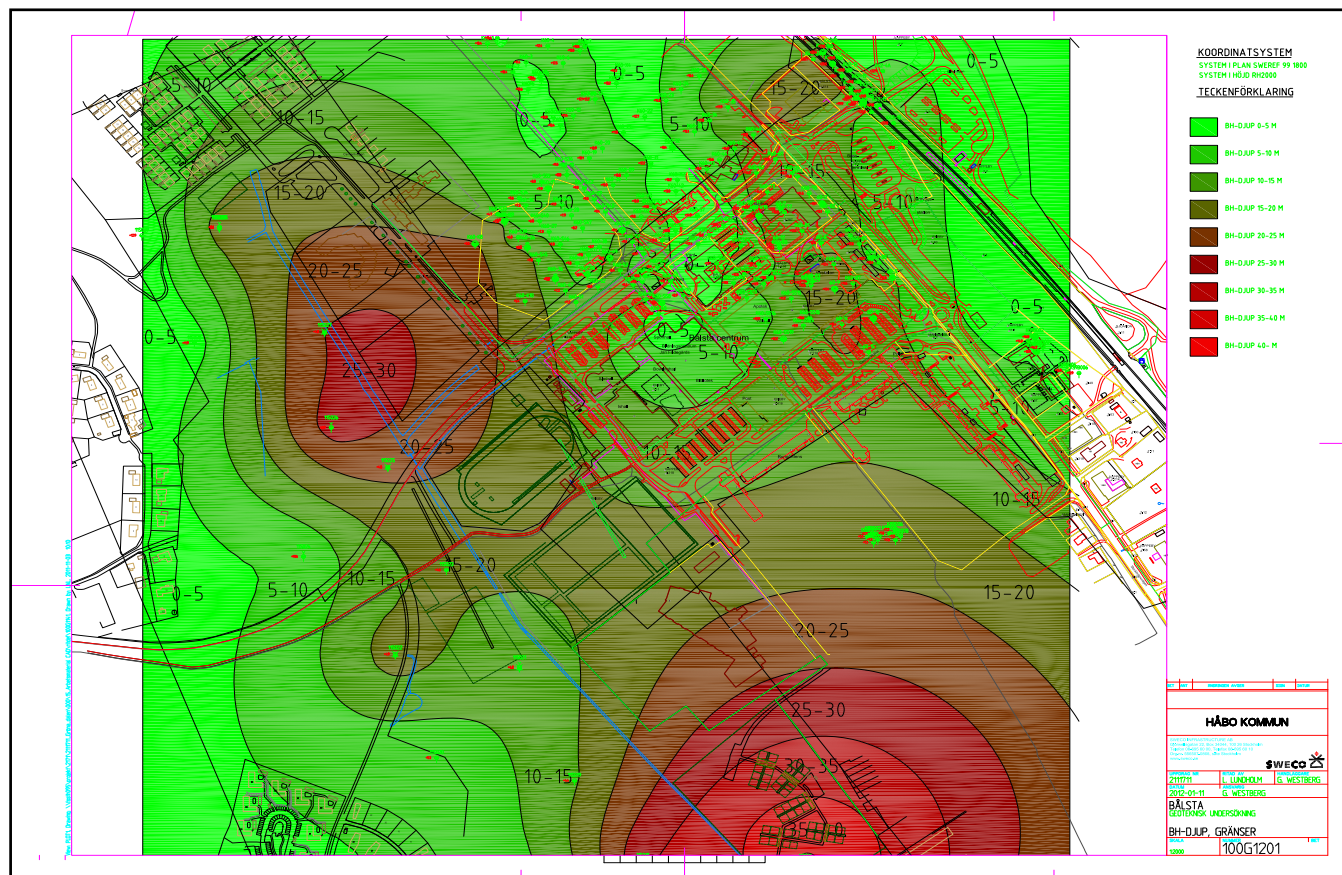
5.9 Geotekniska förutsättningar

En översiktlig geoteknisk undersökning har utförts av Sweco Infrastructure AB (Dnr 2011/107, Hid 2012.519). I undersökningen konstateras att de geotekniska förutsättningarna i området varierar i övergången mellan Åsen och Dalen.

Generellt är förutsättningarna mer komplicerade mot Gröna Dalen. På kartan illustreras de djupare delarna i rött och de ytligare i grönt. I hela området krävs fördjupade undersökningar vid detaljplanering av ny bebyggelse.

5.10 Buller

Utgångspunkten vid planeringen av nya bostäder är att Boverkets huvudregel ska uppfyllas. Programområdet är utsatt för buller huvudsakligen från Mäljarbanan, Stockholmsvägen och Centrumleden. I dessa lägen motiveras avstegsfall från huvudregeln med anledning av det centrala läget i tätorten samt att den nya bebyggelsen är av stadskaraktär i ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk. Bostäderna i bullerutsatt läge bör utformas med tyst sida för att skapa en god boendemiljö.



Karta med borrhålsdjup och uppskattad djupprofil.

6. FORTSATT ARBETE

Medborgardialog

Planprogrammet var ute på samråd under vår/sommar 2012. Under denna tid fanns det möjlighet att lämna synpunkter och diskutera programförslaget. Under maj - augusti hölls ett antal samrådsmöten bl.a. i kommunhuset dit man kunde komma och träffa tjänstemän och politiker för att diskutera och ställa frågor kring Bålsta centrum utveckling. Under sensommaren kontaktade planavdelningen olika verksamheter i anslutning till området såsom skolor och företag för att informera om centrumomvandlingen.

Efter samrådstiden gjordes en del mindre revideringar i planprogrammet för att arbeta in de synpunkter som hade inkommit. Därefter beslutade Kommunstyrelsen, den 26 november 2012, att godkänna planprogrammet för Bålsta centrum. Planprogrammet kommer att ligga som underlag för de kommande detaljplanerna och andra utvecklingsprojekt som tas fram inom Bålsta centrum

Delegationen för hållbara städer

Under våren 2012 startade projektet "studie av kreativa parkeringslösningar för ett minskat parkeringsbehov". Håbo kommun fick 2011 ekonomiskt stöd från Delegationen för hållbara städer. Syftet med projektet är att förankra en planering som främjar grönt vardagsresande hos medborgarna och därigenom minskar parkeringsbehovet. Stödet från Delegationen för hållbara städer ska användas till att arbeta med en förankring som är tänkt att ske genom s.k. mobility-management-åtgärder som innebär att valet av transportmedel påverkas innan resan påbörjas. Dessa åtgärder syftar till en ökad medvetenhet om att vi har en gemensam miljö och att öka engagemanget bland medborgarna för ett hållbarare Håbo. Projektet ska genomföras i samverkan med skolor, näringsliv, kommun och forskare.

Planprogram för Gröna Dalen och Åsen

Förvaltningen har i uppdrag att ta fram förslag till planprogram för Gröna Dalen söder om programområdet och Åsen norr om programområdet. Dessa områden är tätt sammankopplade med programmet för Bålsta centrum och kommer utvecklas i samspel med varandra.

Gröna Dalen är ett framtida viktigt rekreationsområde för Bålsta och ett komplement till bebyggelsen i planprogrammet för Bålsta centrum. Under maj 2012 genomfördes en medborgardialog där planavdelningen samlade in synpunkter och önskemål för området. Syftet är att utveckla en stadspark med viss förtätning med bostäder.

Planprogrammet för Åsen ska utreda förutsättningarna för en förlängning av Åsleden till centrum, nya bostäder i anslutning till stationen samt naturområdet.

PRODUKTION

Underlag

Tengbom, *Bålsta Centrum Utredning*, mars 2011.

SWECO, *Tillgänglighet i Bålsta centrum – ett arbete med stöd av idéskriften "Tillgänglig stad"*, februari 2004.

SWECO, *Bålsta centrum översiktlig geoteknik*, 2011-12-16.

WSP, *Fördjupad riskbedömning för detaljplan Väppeby, Bålsta*, 2011-08-30.

Medverkande

Planprogrammet har utarbetats av Planavdelningen på Håbo kommun på uppdrag av kommunstyrelsen.

Projektledare:

Svante Guterstam - planarkitekt (KS)

Anna Nilsson - planarkitekt (KS)

Projektgrupp:

Arne Andersson, gatuingenjör (MoT)

Ulla Andersson-Lindroth, gatuchef (MoT)

Linda Belfrage, exploateringsingenjör (KS)

Emma Hell-Lövgren, miljöstrateg (MoT)

Fredrik Holmgren, samhällsplanerare (KS)

Sara Lindh, planarkitekt (KS)

Klas Ljungberg, utvecklingschef (KS)

Ola Wikström, kommunarkitekt (MoT)

Åsa Eriksson, kultursekreterare (Bildningsförvaltningen)

Lina Wallenius, planchef (KS)

Politisk styrgrupp:

Agneta Hägglund (S), kommunstyrelsen

Tomas Alm (FP), kommunstyrelsen

Carina Lund (M)

Christian Gaemi (MP), kommunstyrelsen

Sjunne Green (Båp), kommunstyrelsen

Lars-Göran Bromander (S), kommunstyrelsen

Fred Rydberg (KD), kommunstyrelsen

Leif Lindkvist (V), kommunstyrelsen

Ulf Winberg (M), kommunstyrelsen

Engagerade konsulter:

Arken arkitekter - workshop

Tengboms Uppsala - trafikutredning, tidiga skisser

WSP - riskanalys

SWECO - geoteknisk undersökning

Samtal har även förts med bland andra:

Länsstyrelsen i Uppsala, Grosvenor corp., Landstinget i Uppsala län, Stockholms länstrafik, Upplands länstrafik, Håbohus AB, Håbo Marknadsbolag AB.

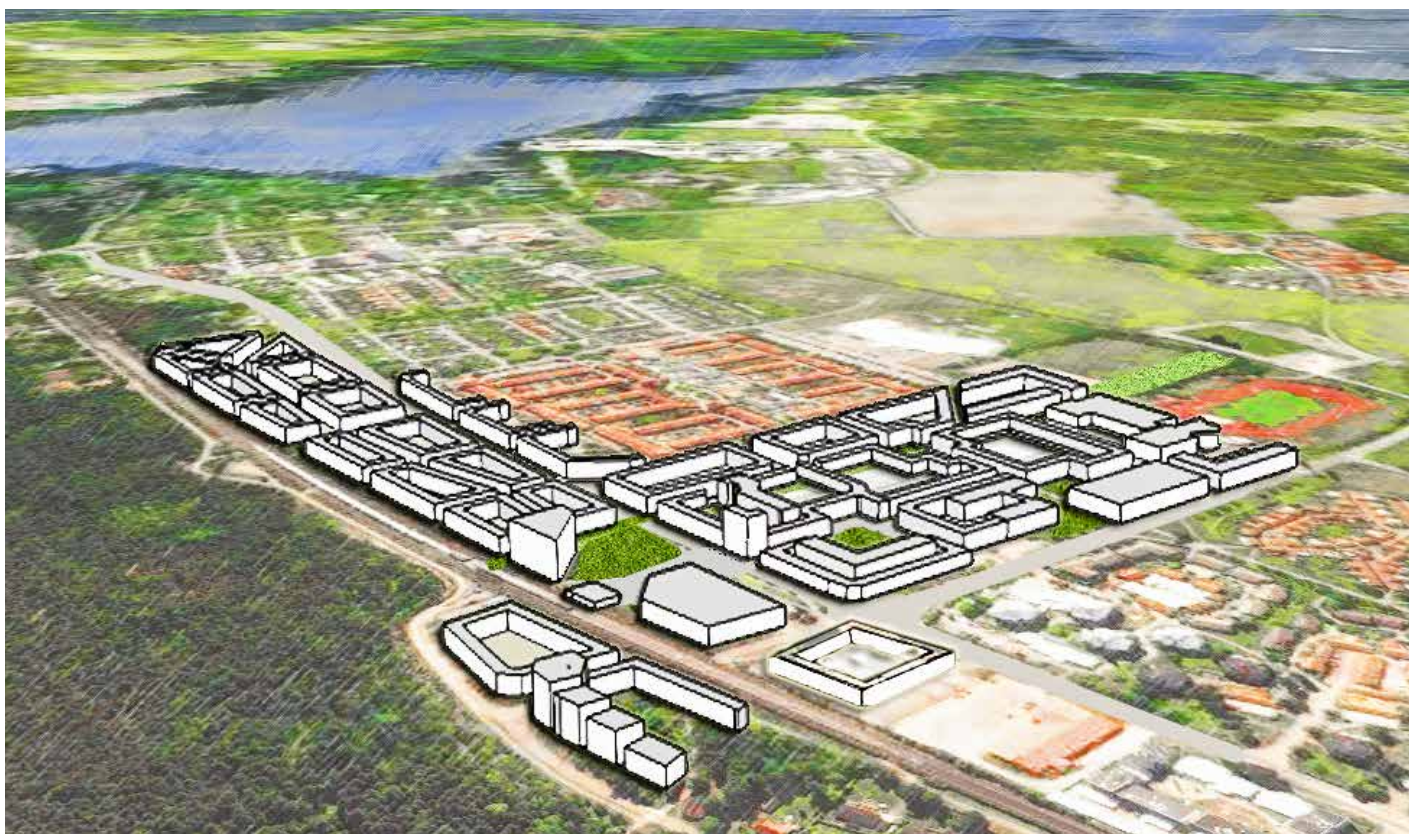
Layout, kartor, foto och illustrationer:

Svante Guterstam, Anna Nilsson och Sara Lindh där inget annat anges.

Programmet kan beställas från:

Planavdelningen Håbo kommun, 746 80 Bålsta.

Telefon växel: 0171 - 525 00 E-post: kommun@habo.se



www.habo.se/nyabalstacentrum



HÅBO
KOMMUN