



Stadsarkitektkontoret

2013-11-22

ANTAGANDE
NORMALT PLANFÖRFARANDE

Detaljplan för Enlunda bussdepå (del av Troxhammar 1:2 m.fl.) på Färingsö i Ekerö kommun, Stockholms län

dnr PLAN.2008.21 214

UTLÅTANDE

Detaljplaneförslaget har varit utställt under tiden 7 -28 oktober 2013. Kungörelse om utställningen har annonserats i Dagens Nyheter den 23 september 2013. Planhandlingarna har skickats ut till berörda enligt separat sändlista, daterad den 25 september 2013.

Under utställningen har synpunkter kommit från följande instanser:

Myndigheter m fl

Länsstyrelsen i Stockholms län
Lantmäterimyndigheten
Trafikverket region Stockholm
Södertörns brandförsvarsförbund
Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting
Byggnadsnämnden
Miljönämnden
Kultur- och fritidsnämnden
Tekniska nämnden
Socialnämnden

Sakägare

Byggvaruhuset Färingsö trä AB
Bengt Jernström, Troxhammar 2:8
Eneby-Enlunda vägsamfällighet
Aud Rendal, Troxhammar 8:26 och delägare Troxhammar s:1
Bo Rendal, delägare Troxhammar s:1
Erland Klingberg, Troxhammar 7:4
Kerstin Danielsson, Troxhammar 7:1 och delägare Troxhammar s:1

Övriga

Eva Fabricius

Myndigheter etc

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva planen med stöd av 12 kap. 3 § ÄPBL. Länsstyrelsen avser inte att översända något yttrande över det utställda planförslaget.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Synpunkterna noteras.

Lantmäteriet uppskattar upplägget av genomförandebeskrivningen och uppmantrar kommunen att använda sig av liknande upplägg även i arbetet med andra detaljplaner. Lantmäteriet menar att kommunen har tagit ett steg i rätt riktning; att i planhandlingarna redovisa fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras och vilka konsekvenser åtgärderna får för fastighetsägarna och andra berörda.

Grundkarta

- Rättigheter som berörs av planens genomförande måste synas i grundkartan. Skå-Eneby ga:3, Troxhammar ga:2 och ledningsrätt 0125-10/11.1 (va) saknas.
- Beteckningen S:1 syns dåligt på kartan

Planbestämmelser

- u finns i kartan men saknas i planbestämmelserna
- nya byggnader är illustrerade i kartan. Tecken för detta saknas i teckenförklaringen.

Planbeskrivning

- Planområdet omfattar inte tillfartsvägen från Färentunavägen till bussdepån. Idag ingår vägsträckan i Skå-Eneby ga:3 som förvaltas av Eneby-Enlunda vägsamfällighetsförening. Detaljplanens genomförande är beroende av att Enlundavägen byggs ut och att tillfartsrätten har en hållbar juridisk grund. Hur kommer tillfarten till bussdepån att lösas? Planbeskrivningen innehåller motstridig och otillräcklig information om detta. I dagsläget varken äger eller råder kommunen över marken som behöver tas i anspråk för tillfarten. Kommer tillfarten att omfattas av detaljplanen för Färingsö trä och vem är huvudman för vägmark i den planen? Eller omfattas hela tillfarten av Trafikverkets vägplan för korsningen Färentunavägen/Enlundavägen/Troxhammarsvägen? Planbeskrivningen måste även beskriva hur tillfartslösningen påverkar Skå-Eneby ga:3.
- Genomförandebeskrivningen måste kompletteras med information huruvida flyttningen av Skanovas teleanläggningar föranleder någon fastighetsrättslig åtgärd.
- Saknas uppgift om vem som är betalningsansvarig för lantmäteriförrättningarna

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Rättigheterna förtydligas på grundkartan. Planbestämmelserna kompletteras med u-bestämmelse samt med förtydligande att illustrationslinjen avser illustrerad byggnad.

Kommunen och Trafikverket har träffat avtal om genomförande och finansiering av ombyggnad och anslutning av Enlundavägen/Färentunavägen. Trafikverket avser att upprätta en arbetsplan för ombyggnad av cirkulationsplats med anslutande vägar. I samband med antagande av arbetsplanen får avgöras hur och

i vilken omfattning befintlig gemensamhetsanläggning för vägsamfälligheten Skå-Eneby ga:3 påverkas med tillfartsvägar till den planerade bussdepån.

Kostnader för fastighetsbildning och bildande av gemensamhetsanläggningar tas ut enligt Lantmäterimyndighetens taxa och betalas av respektive berörd fastighetsägare.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med att flytt av ledningar innebär att ansökan om ledningsrätt bör göras för placering av ledningar utanför planområdet.

Trafikverket förutsätter att korsningen mellan Enlundavägen, Troxhammars Byväg samt väg 800 byggs om så att bussars svängningsrörelser kan ske trafiksäkert och inte hindrar framkomligheten på väg 800. Trafikverket och kommunen har tidigare träffat avtal om detta. Trafikverket förutsätter att planområdets avgränsning möjliggör en önskvärd ombyggnad.

Beträffande dagvattenhanteringen återstår eventuellt en oklarhet som bör redas ut inför beslut om antagande av detaljplanen. Befintligt vägdike längs östra sidan av väg 800 utgör väganordning vilket medför att dagvatten från planområdet inte får avledas till detta dike. Väg 800 lutas i sidled med fall mot vägdiket längs vägens östra sida. Väster om väg 800 finns inget vägdike. Om dagvatten från planområdet ska avledas längs västra sidan av väg 800, vilket föreslås i detaljplanen, måste ett separat dike utanför vägområdet nyanläggas. Trafikverket vill förtydliga att ett nyttillkommande dike i sådant fall måste anläggas väster om befintlig gång- och cykelväg. Trafikverket tillåter inte att ett nytt dagvattendike anläggs mellan väg 800 och den parallellt löpande gång- och cykelvägen. Trafikverket vill framhålla att ett alternativt utförande till nytt dagvattendike är anläggande av ny dagvattenledning med erforderlig kapacitet längs den västra sidan av gång- och cykelvägen längs väg 800.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Planområdets avgränsning hindrar inte ombyggnad av korsningen enligt

Trafikverkets krav på svängningsrörelser och trafiksäkerhet.

Dagvattendike alternativt dagvattenledning avses att anläggas längs västra sidan av gång- och cykelvägen.

Södertörns brandförsvarsförbund påpekar vikten av att anordna tillgång till släckvatten i planområdet. Den brandpost som finns i närheten ligger utanför det rekommenderade avståndet, max 75 meter, och erhåller inte det tryck och flöde som krävs för den typ av verksamhet som planeras i området. En lösning med att pumpa vatten från Mälaren kommer även vid gynnsamma förhållanden att bidra till en förlängd insatstid. Detta då en sådan lösning kräver förutsättningar som i dagsläget inte finns och som brandförsvaret vid en aktuell brand måste lösa innan brandsläckningsarbete kan påbörjas. I övrigt kvarstår brandsförsvarets synpunkt avseende katastrofskydd som kan omhänderta släckvatten samt behovet av att beakta risken för avakning i anslutning till bussdepån.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Detaljplanen anger att katastrofskydd ska anläggas inom planområdet.

Katastrofskyddet avses utformas med kapacitet för stora nederbörds mängder samt uppsamling av släckvatten vid brand. Brandpost avses uppföras inom planområdet och prövas inom ramen av bygglovsprövningen.

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting vidhåller tidigare synpunkter som lämnats under processen. I detta skede av planprocessen vill de speciellt framhålla följande:

Trafikförvaltningen (SL) kan inte flytta sin depåverksamhet, dvs syftet med detaljplanen kan inte uppfyllas, med mindre än att trafikfrågan i sin helhet är löst. Trafiksäkra anslutningar med god framkomlighet mellan fastigheten och Färentunavägen måste vara på plats innan depåverksamheten kan starta. Trafikförvaltningen (SL) har i sina tidigare yttranden framhållit att trafikanslutningarna inklusive cirkulationsplatsen på Färentunavägen borde ingå i planområdet. Detta för att säkerställa en parallell och samtidig genomförande-process. Trafikverket har i sitt samrådsyttrande uttryckt samma önskemål. Enligt Trafikverket kommer vägplan inte upprättas förrän detaljplanen har vunnit laga kraft vilket sannolikt kommer att innebära förseningar för depåverksamhetens start. Trafikförvaltningens önskemål om att trafikfrågorna bör lösas inom detaljplaneområdet står fast.

I det köpekontrakt som träffats mellan SL och Ekerö Kommun, §11, står att kommunen kommer att bekosta ombyggnation och förnyande av vägar och gc-vägar inom detaljplaneområdet. I det fall kommunen fortsatt väljer att lägga samtliga vägar utanför detaljplaneområdet förutsätts att kommunen ändå står för kostnaden och anläggande av dessa.

Trafikförvaltningen föreslår att planbestämmelsen m1 som anger att "verksamheten inte får vara störande för omgivningen" utgår. Om den trots allt ska kvarstå måste den preciseras för att säkerställa att depåverksamheten kan bedrivas i området. Det bör framgå i bestämmelsen vad störningen avser samt var och hur den ska mätas (se Boverkets skrivning i PBL, kunskapsbanken, under rubriken "otydliga åtgärder").

Befintlig infartsparkering som idag rymmer ca 16 platser ska flyttas. Men det anges inte hur många platser som planeras. Trafikförvaltningen vill att antalet platser säkras upp i den kommande planeringen och att utbyggnadsmöjligheter finns, för att inte försämra för de som vill infartsparkera och åka kollektivt.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

I dagsläget är det exakta läget och utformningen av cirkulationsplatsen inte utredd utan fastställs bäst i vägplanen. Kontoret anser att planbestämmelse m1 ska kvarstå på plankartan. Det innebär att verksamheten inte får medföra påtagliga störningar för närboende i form av buller, vibrationer eller ljus. Ljudnivå vid bostäder får inte överskrida gällande begränsningsvärden från verksamheter för buller, mätt vid bostadsfasad. Miljö- och hälsoskyddskontoret bedriver tillsyn vilket bl.a. omfattar frågor om buller etc. Eventuella olägenheter som uppkommer får tas upp som klagomål och hanteras av miljönämnden. Inriktningen i kommande detaljplan norr om bussdepån är att infartsparkeringen ska säkerställas och tillgodose behovet av parkeringsplatser.

Byggnadsnämnden framför att föreliggande förslag till detaljplan är lämplig att antas och hänvisar till nämndens yttrande 2013-05-22 då inget i handlingarna har

tillförts som förändrar nämndens bedömning. Nämnden vill återigen framföra vikten av att en trafiklösning vid korsningen Enlundavägen/Färentunavägen kommer till stånd och att möjligheten till infartsparkering ska finnas i området.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Synpunkterna noteras.

Miljönämnden förutsätter att föreslagna åtgärder för hantering av dagvattnet, inklusive katastrofskydd i händelse av utsläpp av miljöfarliga ämnen genomförs. Katastrofskyddet bör även fungera vid stora nederbördsmängder och vid uppsamling av släckvatten vid brand. Vidare förväntar sig nämnden att ett miljökontrollprogram upprättas för kontroll och uppföljning av miljöpåverkan under byggskedet. Nämnden påpekade under samrådsskedet bl a. vikten av att föreslagna åtgärder för rening av dagvatten, inklusive hantering av katastrofskydd vid kraftig nederbörd, genomförs för att minimera risken för påverkan på Mälarens vattenkvalitet.

Vidare påpekade nämnden att planbestämmelserna bör ändras så att det klart framgår att rening fördröjning av dagvattnet ska anläggas inom planområdet. Detta har kompletterats i nu föreslagna planbestämmelser.

SBFF påtalar i samrådsredogörelsen att vid anläggning av katastrofskydd bör även möjligheten till uppsamling av släckvatten vid en insats beaktas då släckvatten från brand kan innebära en stor miljöpåverkan på området. Trafikverket framhåller att krav bör ställas på ett omhändertagande av dagvattnet från sprängområdet till dess kvävehalterna sjunker till vissa halter. Detta för att skydda Mälaren från gödande utsläpp. Enligt mkb:n bör ett miljökontrollprogram för kontroll och uppföljning av miljöpåverkan under byggskedet upprättas.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Synpunkterna noteras.

Kultur- och fritidsnämnden har ingen erinran mot förslaget.

Tekniska nämnden avstår från att yttra sig.

Socialnämnden har inget att erinra.

Sakägare

Byggvaruhuset Färingsö Trä AB påpekar att cirkulationsplatsen har skisserats längre norrut. Om detta blir genomfört kommer det att påverka verksamheten med stora kostnader och betydande problem med att bedriva verksamheten i framtiden. Byggvaruhuset framför att deras tidigare insända synpunkter kvarstår.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Illustrationen av cirkulationsplatsen anger bara ett ungefärligt läge. Exakt utformning fastställs i den trafikplan som Trafikverket tar fram.

I övrigt hänvisas till tidigare kommentarer till de synpunkter som behandlats i

Samrådsredogörelsen.

Eneby-Enlunda vägsamfällighet anser att de inte har fått sina synpunkter tillgodosedda vilket felaktigt påstås i samrådsredogörelsen och de vill därför ha rätten att överklaga eventuella beslut om bussdepån. Som exempel har de påpekat att de inte vill ha Enlundavägen som växlingsplats. Detta har ej tillgodosetts utan det är tre in- och utfarter till bussdepån. En fastighet har rätt till en in- och utfart på Enlundavägen. Infartsparkeringen finns inte med i detaljplanen. Den skall finnas med, med utökad storlek, då det annars är stor risk att det inte blir någon infartsparkering. Ingen hänsyn har tagits till helhetssynen som efterfrågades. Vägsamfälligheten tycker att Älvnäs grusgrop är ett överlägset alternativ för bussdepå sett till alla aspekter bl.a. hållbar utveckling. Detta då ingen blir störd av verksamheten där samt ny vägdragnings är inräknad i detaljplaneförslaget till Brunna handelsområde. Marken är redan färdig, ingen bortsprängning av halva berg behövs. SL föredrar denna plats framför Enlunda.

I de nya dokumenten (komplettering till MKB) framkommer det att många frågetecken kvarstår samt att naturrummet på berget blir förstört.

Slutsatsen är att en bergsbeskrivning i denna omfattning ej är förenlig med hållbar utveckling, bevarande av det rörliga friluftslivets möjlighet att avnjuta bergets platå med fornlämningar.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Växlingsplats för bussarna kommer att ske inom planområdet och inte på Enlundavägen. Infartsparkeringen kommer att fastställas i kommande detaljplan som angränsar norr om det nu aktuella planområdet. Detaljplanen anger ett begränsat område där in- och utfart från Enlundavägen får ske. Inom detta område redovisas en gemensam och sammanhållen in- och utfart till depån vilket framgår av illustrationen på sidan 8 i planbeskrivningen.

Bengt Jernström, Troxhammar 2:8 önskar en kommentar om dagvattenhanteringen eftersom grävning av dike alt. nedläggning av rör medför ett omfattande ingrepp utefter deras fastighetsgräns. I planbeskrivningen (sid 15) beskrivs flödesriktningar av dagvatten bl.a. utmed fastigheten Troxhammar 2:8. Vattnet avses att samlas upp i en damm på södra delen. I Stadsarkitektkontorets kommentar sägs att ”diket är kulverterat under byggvaruhandeln o.s.v.” Ur illustrationen på sid 15 ser Bengt alternativa eller komplimenterande avrinningar; en på norra sidan av vägen (kulvert) och en på den södra (planerad?). Den södra kräver att en del av berget som gränsar mot vägen avlägsnas.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Dagvattendike/dagvattenledning avses att anläggas längs västra sidan av gång- och cykelvägen men bedöms inte påverka Troxhammar 2:8. Den exakta projekteringen ska undvika ingrepp i berget så långt som möjligt. Dagvattendammen kommer att anläggas på kommunens mark söder om Troxhammar 2:8.

Aud Rendal och Bo Rendal, delägare Troxhammar 8:26 och 5:4 anser inte att kommunen har dragit rätt slutsats utifrån miljökonsekvensbeskrivningen genom att placera bussdepån i Enlunda. Området är inte lämpligt för verksamheten och det saknas en seriös utredning av alternativa placeringar av bussdepån, vilket

kommunen är skyldig att göra då det handlar om anläggningar/verksamheter med betydande miljöpåverkan. Hanteringen belyser vilket ointresse kommunen hittills har behandlat frågan vilket är beklagligt då bussdepån utgör ett irreversibelt ingrepp i en känslig miljö, vilken även omfattas av riksintresse. Fastighetsägarnas bedömning är att om planarbetet hade hanterats i enlighet med lagstiftarens intentioner hade sannolikt detaljplanarbetet i denna känsliga miljö aldrig påbörjats.

MKB:n är daterad i 2013-02-20 och ramsidan visar ett snötäckt landskap. Ingenstans i utredningen nämns vid vilken tidpunkt fältinventeringen utförts och fastighetsägarna undrar om utredningen genomförts i vintertid, vilket i så fall är naturligt att några lekvattnen för groddjur inte påträffats inom området. Utredningen pekar dock på förekomst av vattensalamandrar i vårkärr alldeles intill bergsskärningen. Vidare pekar utredningen på förekomst av tallar med mycket grova stammar som bedöms påverkas av bergsskärningen. En naturlig slutsats att dra av detta är att bergsskärningen på ett brutalt sätt kommer att ändra och omöjliggöra livsbetingelserna för såväl tall som vattensalamandrar, vattensnok och groddjur i området. De finner inte detta förenligt med lagstiftningen. Även om skyddsbestämmelser lyfts in i detaljplanen belyser MKB:n det olämpliga att placera bussdepån i ett skyddsvårt landskap.

Fastighetsägarna undrar på vilket sätt en bergsskärning intill vårkärren, vilken med stor sannolikhet kommer att torka ut kärren, skulle gynna groddjuren och vattensalamandrar i området. De undrar också hur man tänker sig att groddjuren ska förflytta sig mellan vårkärren och golfbanan, då deras naturliga väg sprängs bort. Vidare ställer de sig tveksamma till att dammarna på en golfbana utgör lämplig lekplats för groddjur. Detta med beaktande av bl.a. nyttjande av bekämpningsmedel på golfbanor, samt med beaktande av den näst intill dagliga klippningen av gräsmattor, vilket ger ett sterilt och för groddjur farligt landskap. Fastighetsägarna undrar om inte kommunen borde vänta med beslut som direkt kan komma att påverka vattenkvalitén i vattenförekomsten innan den nya indelningen blir klar, bl.a. föreslås Långtarmen bli en egen vattenförekomst med egna miljö kvalitetsnormer.

De framför att ombyggnaden av vägenslutningen till väg 800 måste ingå i detaljplanen för bussdepån, vilket även Trafikverket anser. Bussdepån kan rimligen inte behandlas i en detaljplan som inte samtidigt löser vägfrågan. Även frågan om befintlig infartsparkering har lyfts ut ur planen vilket de anser är märkligt. Trafikplatsen måste utformas som en rondell med trafikljus vid övergångsställena, någon annan utformning är inte acceptabel.

Beteckningen p1 har funnits på tidigare plankartor och angett att bussdepåns utformning ska överensstämma med illustrationsplanen på plankartan. På aktuell plankarta finns ingen illustrationsplan vilket innebär att bebyggelsen kan placeras godtyckligt inom området. Detta är märkligt då kommunen tidigare framhållit vikten av att bebyggelsen ska placeras på ett sådant vis att det visuella intrycket av bergsskärningen begränsas. Fastighetsägarna hävdar att bebyggelsens placering måste redovisas på plankartan.

Det må så vara att byggvaruhuset förvanskat landskapsbilden men den nya byggnationen är av en helt annan karaktär vad avser storlek, omfång och byggnadshöjd. Dessutom ger planförslaget upphov till en irreversibel bergsskärning som kommer att påverka landskapsrummet oavsett hur byggnaderna placeras.

Bergsskärningen ger upphov till en höjdskillnad på 22-23 meter, men ingenstans beskrivs hur sprängmassorna ska hanteras. En ny bergtäkt kräver tillstånd från Länsstyrelsen. Bergsprängningen torde ge upphov till bullerstörningar och lastbilstransporter under lång tid och fastighetsägarna undrar hur detta ska lösas. Hagmarken på motsatt sida av bussdepån är omistlig för hästverksamheten som bedrivs på Karlshems gård. Hagmarken nyttjas under sommarhalvåret för hästarnas dag- och nattvila samt för terrängritter och barn hämtar och lämnar hästarna i hagen. Omfattande sprängningsarbeten i området tätt intill hagmarken utgör betydande olycksrisk vid hanteringen av hästarna och kan i sig omöjliggöra hela gårdens existens. En bussdepå i drift intill hästarna innebär att deras nattvila kommer att störas betydande avseende buller och ljuspåverkan vilket även detta kan omöjliggöra gårdens existens.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Naturvärdesbedömningen och groddjursinventeringen genomfördes under juni och juli 2013, vilket framgår av utredningarna ovan som publicerats på Ekerö kommuns hemsida. Lekvatten för groddjur har inte konstaterats inom planområdet. Vandringsvägar för groddjur inom området finns i form av flera diken, varav krondiket från Troxhammars GK, under Faringsö trä AB och vidare ut i Mälaren utgör det främsta. Anläggning av flera dagvattendammar kan lindra effekten av de föreslagna åtgärderna och tjäna som kompensation för groddjur och övrig vattenfauna.

Den nya trafikplatsen kommer att utformas som en cirkulationsplan och exakt utformning tas fram av Trafikverket och fastställs i en trafikplan. Infartsparkeringen kommer att ligga norr om planområdet och fastställs i kommande detaljplan för detta område.

De nya byggnaderna illustreras på plankartan och planbeskrivningen anger gestaltungsprinciper för de nya byggnaderna. Exakt placering och utformning beslutas i bygglovsprövningen och kommunen kommer att verka för en placering som innebär en visuellt god placering och utformning som minskar intrycket av bergsbeskrivningen.

Byggskedet innebär en tillfällig förändring. Buller under byggnadstiden uppstår dels från arbetsmaskiner på byggplatsen och dels i samband med transporter av material och massor till och från området. Naturvårdsverkets framtagna riktlinjer för buller bör följas under byggtiden, (NFS 2004:15). Maskiner bör placeras och transportvägar väljas för att minimera eventuella bullerstörning, även tillfälliga skärmande och dämpande åtgärder kan vidtas samt information om tidplan och vilka ljudnivåer som kan förväntas. Miljö- och hälsoskyddskontoret bedriver miljö- och hälsoskyddstillsyn vilket bland annat omfattar frågor om buller etc. Eventuella olägenheter som uppkommer får tas upp som klagomål och hanteras av Miljönämnden.

Erland Klingberg Troxhammar 7:4 och Eva Fabricius (ej sakägare) protesterar mot förslaget med hänvisning till deras tidigare framförda kritik i samband med samrådsförfarandet. Förändringar i utställningsförslaget har inte tagit hänsyn till inlämnade synpunkter eller på något sätt förbättrat situationen. Tvärtom har planområdets utökning ytterligare försämrat förutsättningarna till en anständig

entré till Södra Färingsö.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Synpunkterna noteras.

Kerstin Danielsson, Troxhammar 7:1 är bestört att kommunen trotsar de synpunkter och invändningar från tunga instanser och sakägare som framförts. Kommunen överskuggar skälen till anläggande av bussdepån och det verkar gå prestige i saken och kommunen får svårt att backa och ta hänsyn till framförda argument. Placeringen av depån uppreser fortfarande många problem och vandaliserar området genom bergssprängningen. Kerstin vill påstå att det finns andra områden som kan tas i bruk och som är lättare att återställa efter de 40 år som planeringen av bussdepån omfattar. Miljökommunen borde anstränga sig lite att ta fram ett bättre alternativ eftersom ett sargat berg aldrig kan återskapas. Kerstin vill också understryka att kommunen fortsätter att förtiga att det finns en nära grannfastighet (Troxhammar 7:1) i väster som i mycket hög grad kommer att störas av depån.

Kommunen skriver i samrådscommentarerna att biogasupplag inte är aktuellt i dagsläget, men eftersom illustrationen påvisar detta kräver fastighetsägarna att riskerna med biogas utreds mer detaljerat eller att detta tas bort från samtliga beslutsunderlag.

För lossning uppges att det krävs ett säkerhetsavstånd på minst 40 m till industrilokaler och 50 m till publika lokaler. Vilket avstånd gäller tex för bostäder, trafik på Enlundavägen samt gång- och cykelväg?

Man tror sig kunna eliminera riskerna för gående och cyklister på Enlundavägen. Detta är ett önsketänkande då det är mycket trångt här och det skapar en farlig trafiksituation. Trafiken kommer dessutom att öka på Enlundavägen med tanke på den nybebyggelse som skett och ska ske. Att trafiklösningen inte ingår i planen anser Kerstin är oacceptabelt och obetänksamt. Kommunen framhåller med frimärkslösningar och avstår från att ta ett helhetsgrepp för hela området. Om kommunens stora ambitioner angående utformningen, vad gäller funktion, materialval och utförande, så måste kraven på byggherren vara mycket specificerade och tvingade. Det är naivt att tro att byggherren kommer att vilja satsa på dyrare lösningen än vad som krävs för att minimalt uppfylla kraven i planen.

Stadsarkitektkontorets kommentarer

Biogasanläggning är inte aktuellt i dagsläget. Om det senare skulle bli aktuellt är hantering och förvaring av drivmedel tillståndspliktigt och prövas av miljönämnden eller Länsstyrelsen, beroende på vilken volym som hanteras.

Trafikverket kommer att verka för att en trafiksäker korsning med anslutande gång- och cykelvägar fastställs i trafikplanen.

Exakt placering och utformning beslutas i bygglovsprövningen och kommunen kommer att verka för en placering som innebär en visuellt god placering och utformning som minskar intrycket av bergsbeskrivningen och påverkan i landskapet.

Sammanfattning

De inkomna synpunkterna har lett till att planförslaget har reviderats redaktionellt enligt följande:

- Grundkartans rättigheter har förtydligats.
- Planbestämmelserna har kompletterats med förklaring av u-bestämmelse.
- Plankartan har kompletterats med symbol för illustrerad byggnad.
- Genomförandebeskrivningen kompletteras med att flytt av ledningar innebär att ansökan om ledningsrätt bör göras för placering av ledningar utanför planområdet.

Sakägare som helt eller delvis under samråds- och utställningstiden inte har fått sina synpunkter tillgodosedda och därmed har rätt att överklaga antagandebeslutet:

Inom planområdet

Aud Rendal, fastigheten Troxhammar 8:26

Bo Rendal, (Troxhammar 5:4) delägare marksamfälligheten Troxhammar s:1

Kerstin Danielsson, (Troxhammar 7:1) delägare marksamfälligheten Troxhammar s:1

Utom planområdet

Byggvaruhuset Färingsö trä AB

Bengt Jernström, Troxhammar 2:8

Eneby-Enlunda vägsamfällighet

Erland Klingberg, Troxhammar 7:4

STADSARKITEKTKONTORET

Johan Andrade Hagland
Miljö- och stadsbyggnadschef

Annica Karlsson
Planarkitekt