

## KOMMUNIKATIONER

### Allmänna förutsättningar

Ekerö kommun utgör en del av Stockholmsregionen. Goda kommunikationer för resande och transporter är en oundgänglig förutsättning för hög tillgänglighet till arbetsplatser, handel, service, fritidsaktiviteter och nöjen och därmed för att fortsätta vara en attraktiv kommun.

Transportsystemet i kommunen utgörs nästan uteslutande av vägar. Ansvaret för dessa är fördelade mellan Vägverket, de lokala vägföreningarna och kommunen. Vägverket ansvarar för vägförbindelserna till och från kommunen – inklusive den eventuella framtida Förbifart Stockholm, som föreslås passera genom kommunen – och huvudvägnätet på och mellan öarna. För det lokala väg- och gatunätet ansvarar främst de lokala vägföreningarna och samfälligheterna samt i viss begränsad utsträckning även kommunen som främst svarar för genomfartsvägarna i tätorterna Ekerö och Stenhamra.

Det lokala vägnätet är till betydande delar inte utformat för dagens eller framtidens befolkning och trafiksituation. Trafiksituationen är framförallt besvärlig under högttrafik mellan Ekerö centrum och Brommaplan. Trafikproblem finns också på sträckorna genom Ekerö tätort och Tappström-Stenhamra. Framkomligheten på Ekerövägen mellan Ekerö centrum och Brommaplan kan förväntas bli sämre och leda till ökade problem även med en försiktig befolkningsökning. En förutsättning för fortsatt utveckling är att tillfart till kommunen löses på ett tillfredsställande sätt. Allteftersom kommunen växer blir också beroendet av den enda fasta förbindelsen med

omvärlden allt mer ohållbar. Det krävs därför förbättringar i form av ombyggnationer eller ersättningar med nya trafiklösningar. Detta också för att minska störningar och risker för natur, kultur och människors hälsa samt för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.

Den övriga delen av transportsystemet utgörs av sjötrafikleder. Sedan 1993 driver kommunen bilfärjetrafik på Ekeröleden mellan Jungfrusund på södra Ekerö och Slagsta i Botkyrka kommun. Sjötrafikleder på Mälaren passerar också i sydväst och nordost.

I luftrummet ovanför Mälaren passerar flera flygleder. Viss flygverksamhet i form av fritidsflyg och utbildning bedrivs också på Skå flygplats (se ”Övriga markanspråk till 2015 med sikte på 2030”). Spårtrafik saknas på Mälaren.

#### Kollektiv-, gång- och cykeltrafik

Merparten av hushållen i kommunen har tillgång till bil. Antalet bilar per hushåll i Ekerö är nära riksgenomsnittet men tillhör de högsta bland kommunerna i regionen. För de som inte har tillgång till bil såsom ungdomar och en stor grupp kvinnor är allmänna kommunikationer samt gång- och cykelvägnätet särskilt viktiga.

Väl fungerande kollektivtrafik och väl utbyggda gång- och cykelvägar kan leda till ett minskat bilberoende och en bättre miljö. En viktig förutsättning för förbättringar inom dessa områden är att bygga i väl belägna, redan exploaterade eller på annat sätt påverkade områden inom befintlig tätortsstruktur

för att på så vis erhålla erforderlig täthet och nödvändiga samband.

#### Riksintresse

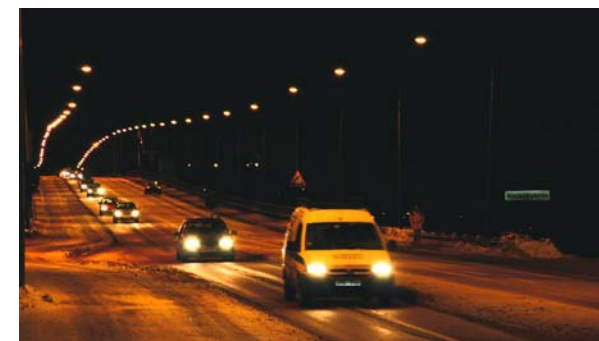
Enligt Vägverket ska Förbifart Stockholm betraktas som ett vägreservat av riksintresse (3 kap 8 § MB). Riksintresset framgår av karta på sidan 67.

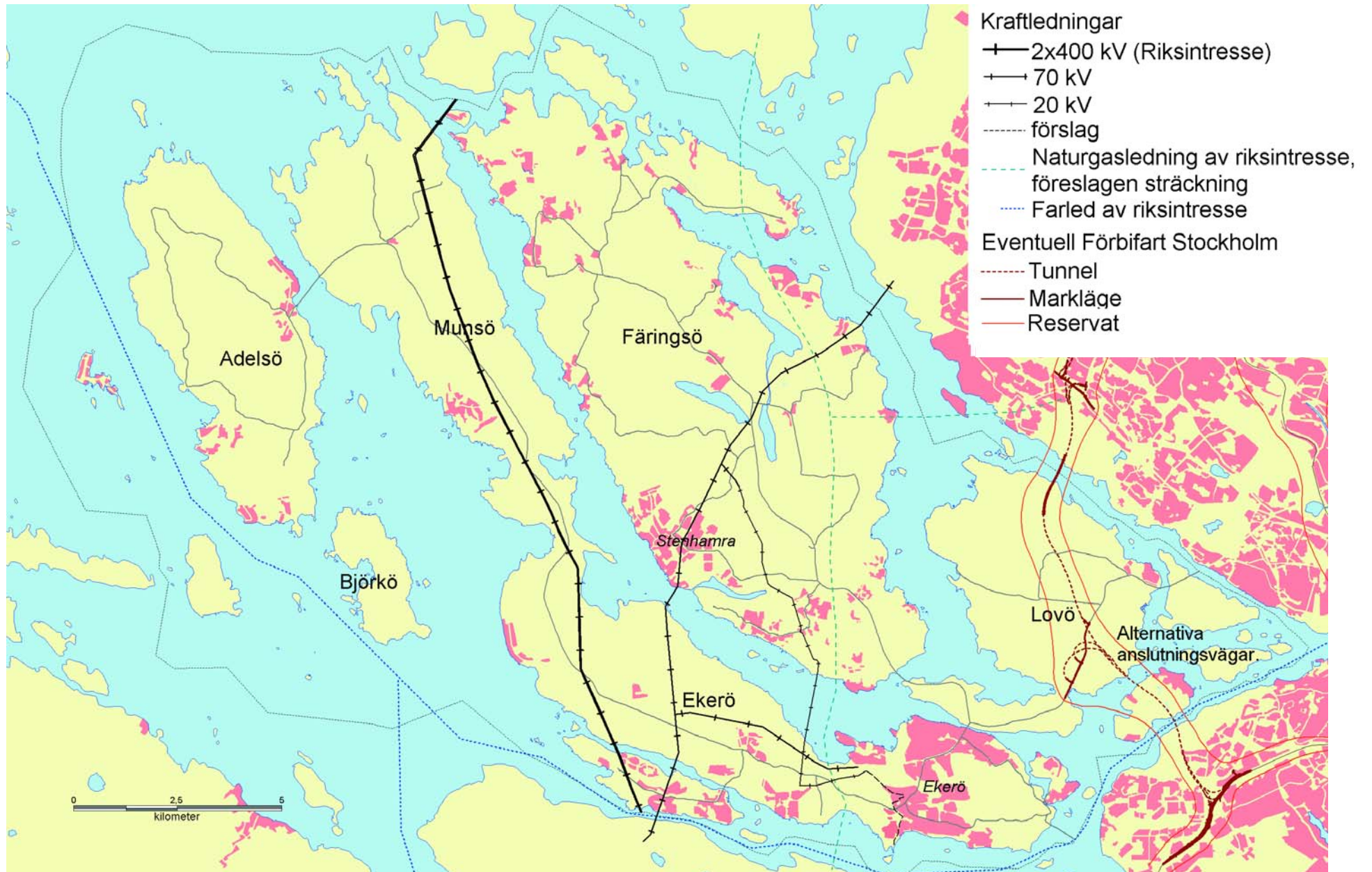
Staten har också pekat ut riksintressen för sjötrafiken (3 kap 8 § MB). Farleder för sjötrafiken passerar i sydväst och nordost. De i sydväst, Södertälje-Västerås (902) respektive Stockholm-Södertälje (911) är av riksintresse (karta, sid 67).

### Mellankommunal fråga

I Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUF 2001) anges:

”Regional tillgänglighet är en viktig förutsättning för tillväxt och välfärd i regionen. Regional tillgänglighet innebär att regionens aktörer kan samarbeta i kreativa nätverk, att arbetsgivare kan





Riksintressen – Förbifart Stockholm, kraftledning, farled och naturgas

rekrytera från ett stort urval av kompetenta arbets-sökande och att förvärvsarbetande kan välja mellan intressanta arbetsplatser. När tillgängligheten är god kan invånare också enkelt nå släkt och vänner, kultur- och fritidsaktiviteter och annat som är viktigt för en hög livskvalitet. Stockholmsregionen har vuxit under lång tid utan att transportsystemet fått nödvändiga förstärkningar.”

I RUF 2001 redovisas ett av alternativen till planerad nord-sydlig förbindelse i regionen, Förbifart Stockholm, tidigare benämnd Västerleden, via bl a Lovön i Ekerö kommun som en nationell väg.

### Ny nord-sydlig förbindelse

En stor fråga såväl under 1990-talet som under 2000-talets inledning för Ekerö kommun, Stockholmsregionen och i viss mån även övriga landet är Förbifart Stockholm, som projekt tidigare kallad Västerleden.

Förbifart Stockholm utreds av Vägverket, parallellt med sträckningar öster om kommunen. Förbifart Stockholm är tänkt att leda långväga transporter förbi Stockholm och bidra till en god framkomlighet för regionala transporter. Sträckan berör området mellan Kungens Kurva och Häggvik via Kungshatt och Lovö, med anslutning till väg 261 (trafikplats Edeby) på Lovö. Den föreslagna vägsträckningen, som redovisas inom vägreservatet i vägutredningen (Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, juni 2005), är utformad som tunnel inom hela kommunen utom över Lambarfjärden mot Hässelby (16 km av den totala längden på 20,7 km är tunnel). Vägen planeras

föras i tunnel under större delen av Lovön men mellan Hogsta och Lambarudd dras leden i övermarksnivå och på bro mellan Lovön och Grimsta.

Mälardalen tillhör de regiondelar vars tillgänglighet skulle förbättras mest med en Förbifart genom kommunen. Framförallt skulle antalet arbetsplatser inom rimlig restid för Ekeröborna öka högst väsentligt. Fler förbindelser med fastlandet gör också kommunen mindre utsatt om passagen över Nockebybron skulle hindras av någon anledning. Broarna vid Tappström och Lullehov skulle dock förbli minst lika strategiska och känsliga passager även i fortsättningen.

Förbifart Stockholm kan innebära en tillväxtpotential för tätorterna, som i sin tur kan bidra till att Mälardalens unika karaktär och identitet kan bibehållas. Kommunens läge kan komma att upplevas som mycket närmare både söder- och väster-/norrort. En studie över hur tillgängligheten ändras för olika trafikslag och användare behövs.

Inget av de östligare alternativen till Förbifarten som studerats skulle medföra några som helst förbättringar för trafiken till och från Mälardalen. Om Förbifarten inte löses via Ekerö kommun måste förr eller senare en ny förbindelse mellan Ekerö kommun och Stockholmsområdet ändå komma till stånd. Annars riskerar kommunens trafikförsörjning – med fortsatt tillväxt och befolkningsökning – att snabbt försämrats avseende både framkomlighet och trafiksäkerhet.

Förbifart Stockholm kräver dock ingrepp i värdefulla och känsliga miljöer på Lovö och kommer att medföra

en snabbare trafikökning och ökad belastning på det lokala vägnätet, i synnerhet på sträckan Tappström-Brommaplan och Ekerövägen genom Ekerö tätort. Förutsättningarna för att Ekerö kommun ska kunna acceptera Förbifart Stockholm är därför omsorgen om de känsliga natur- och kulturmiljöerna samt att erforderliga åtgärder på kommunens vägnät i övrigt inryms i förbifartsprojektet.

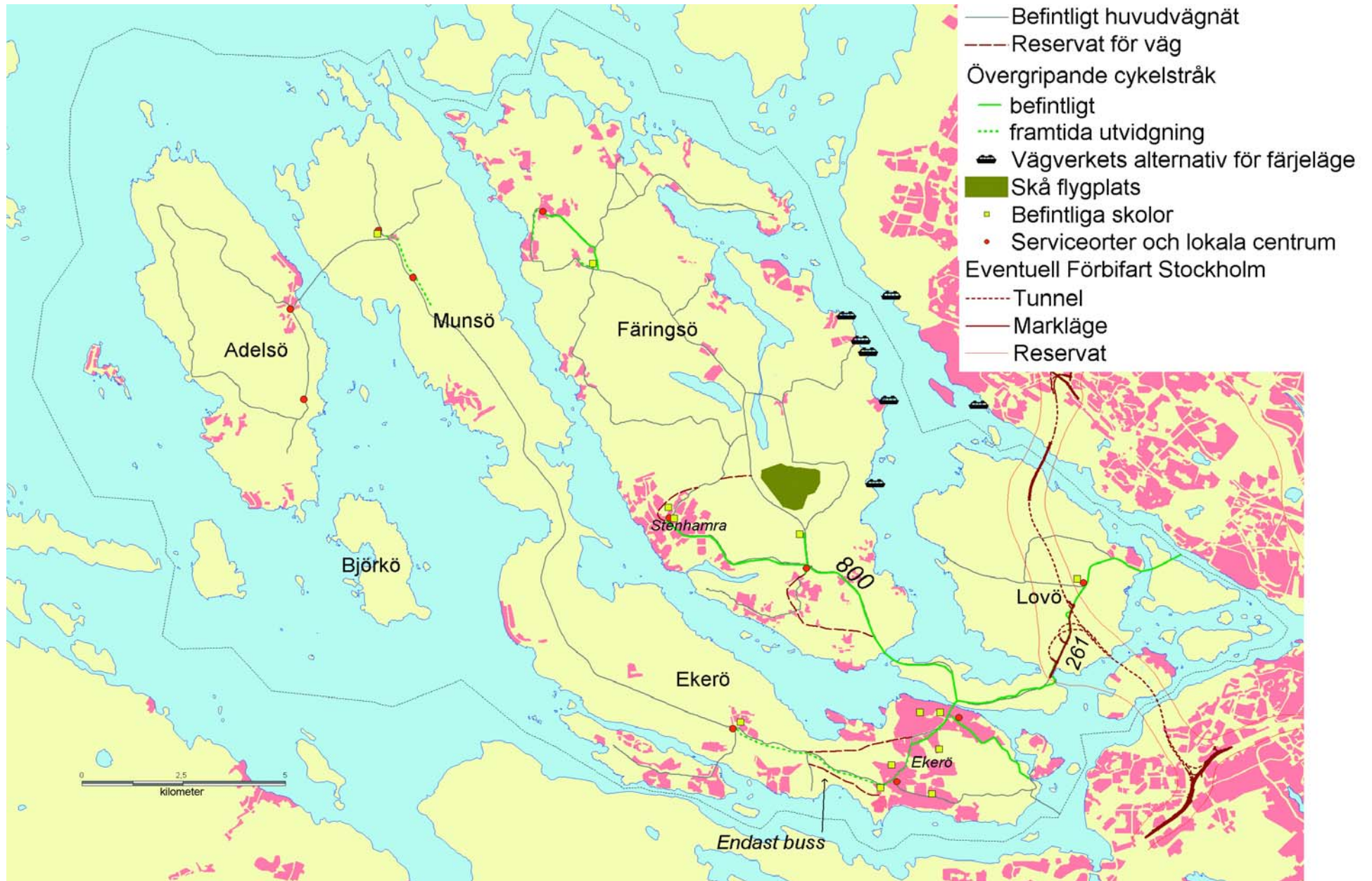
### Berörda markanvändnings- och bevarandeintressen, miljöhänsyn m m

Den föreslagna sträckningen berör område som omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, riksintresset Mälaren och dess öar och strandområden, riksintresse för totalförsvaret och statlig mark som kan komma att utses till värdefull fastighet. Även område som är av stort intresse för naturvård, strandskyddsområde och den gröna kilen berörs. Ekerö kommun anser att ett av villkoren för att Förbifart Stockholm ska kunna komma till stånd är att de regionalt, nationellt och internationellt betydelsefulla natur- och kulturmiljöerna i största möjliga utsträckning kan bevaras och utvecklas.

På grund av de särskilda natur- och kulturvärdena samt landskapsbilden är det för kommunen under inga omständigheter möjligt att acceptera en lösning där Förbifart Stockholm sträcker sig över mark i större utsträckning än enligt det aktuella förslaget.

Under framtagandet av arbetsplanen för Förbifart Stockholm är det viktigt att vägens påverkan på miljön och hur den förhåller sig till de nationella miljömålen, målen i kommunens ”Lokala miljömål för





Huvudvägnät, cykelstråk, färjelägen mm

Ekerö kommun 2006–2010” och Statens folkhälsoinstituts elva folkhälsomål framgår tydligt.

#### *Lovön*

Förbifart Stockholm skulle innebära att trafikarbetet genom Drottningholm och över Nockebybron reduceras. Efter år 2030 kan dock trafikmängden bli för stor i förhållande till vägkapaciteten. Utan Förbifart Stockholm väntas vägsnittet genom världsarvet Drottningholm med slottspark fortsätta att ha de högsta trafikflödena i kommunen. Oavsett utveckling väntas kapaciteten på väg 261 över Lovön överstigas, varför det krävs åtgärder redan idag.

#### *Lovön-Edeby*

Kulturmiljön på Lovö är mycket baserad på landskapsbildens stora öppna jordbruksmarker med skogsklädda ”öar”. Den föreslagna lösningen för trafikplatsen vid korsningen med Ekerövägen (väg 261) på Lovö måste därför studeras mycket noggrant och utformas med anpassning till kulturmiljön. Trafikplatsen och breddningar av väg 261 måste utföras på ett sådant sätt att lösningen kan klassificeras som ”Vacker väg”.

Det finns i Vägverkets vägutredning två alternativa lösningar för tunnelanslutningen på väg 261. De negativa konsekvenserna på kulturmiljön bedöms vid Edeby gård på södra Lovön bli små till måttliga av det förslag till anslutning som ligger närmast Lindötunneln. Detta alternativ förordas av kommunen.

#### *Lovön norra–Hogsta*

Vid Hogsta kommer Förbifart Stockholm att gå i ytläge. Området är en del i ett ”stort påverkat område”, som ingår i ett ”tyst” grö- och rekreationsområde, som är av stort regionalt och kommunalt intresse för det rörliga friluftslivet (se avsnittet ”Naturmiljöer” om stora och opåverkade områden).

I det fortsatta arbetet med Förbifart Stockholm är det viktigt att begränsa bullret och även att undvika överskridande av miljö kvalitetsnormen PM10 (länsstyrelsens miljö kvalitetsnorm om partikelstorlek).

#### Kommunstyrelsen 2005-10-04:

”Förutsatt att utbyggnaden genomförs i löpande dialog med Ekerö kommun enligt förslaget – särskilt avseende tunnelsträckningar och den oundgängliga omsorgen om den känsliga natur- och kulturmiljön – och att konsensus kan uppnås och avtal slutas mellan Ekerö kommun och staten / regionen / Stockholms stad genom Vägverket om:

- hur den regionalt, nationellt och internationellt betydelsefulla natur- och kulturmiljön på Lovö i största möjliga utsträckning kan bevaras utan påtagliga skador som en följd av Förbifart Stockholm,
- vilka utbyggnader/åtgärder i trafikinfrastrukturen på Mälälarna och vid Brommaplan som krävs oberoende av Förbifart Stockholms eventuella tillkomst och när de kan genomföras,
- ett genomförandeprogram för därutöver nödvändiga följdinvesteringar i Ekerös trafikinfrastruktur i syfte att på ett bra sätt hantera konsekvenserna av den trafikökning i kommunen som Förbifart Stockholm kommer att ge upphov till,
- en minimering av miljö- och trafikstörningarna under byggskedet,

är Ekerö kommun beredd att tillstyrka alternativet ’Förbifart Stockholm’ för utbyggnad av ny nord-sydlig förbindelse”.

#### Anläggningsskedet

Anläggningsskedet för Förbifart Stockholm med start tidigast 2008 väntas ta ca åtta år i anspråk. Det är då främst kultur- och naturmiljöerna, friluftslivet samt Mälälarens vatten som påverkas. Lovön kommer att påverkas av brobyggandet, masstransporter, de tillfälliga hamnarna, tillfälliga transportvägar och etableringsytor.

Under anläggningsskedet är det mycket viktigt att framkomligheten är bra och att miljö- och trafikstörningar minimeras.

#### Kollektiv-, cykel- och gångtrafiken med en Förbifart Stockholm

En långsiktigt hållbar samhällsutveckling innebär en minskning av bilresor och ökad användning av kollektivtrafiken. Med Förbifart Stockholm ges möjligheter att snabbare nå målpunkter i norra och södra delarna av Stockholm och kranskommunerna. Om Tåtortsbandet knyts till Förbifarten med hjälp av stombussar både söderut och norrut förbättras tillgängligheten för kollektivtrafikanterna. Tåtorterna kan utvecklas som attraktiva knutpunkter med goda förutsättningar för ett mer energieffektivt transportsystem. Infartsparkeringar för både bil och cykel vid dessa knutpunkter i tätorterna innebär ytterligare förbättringar.

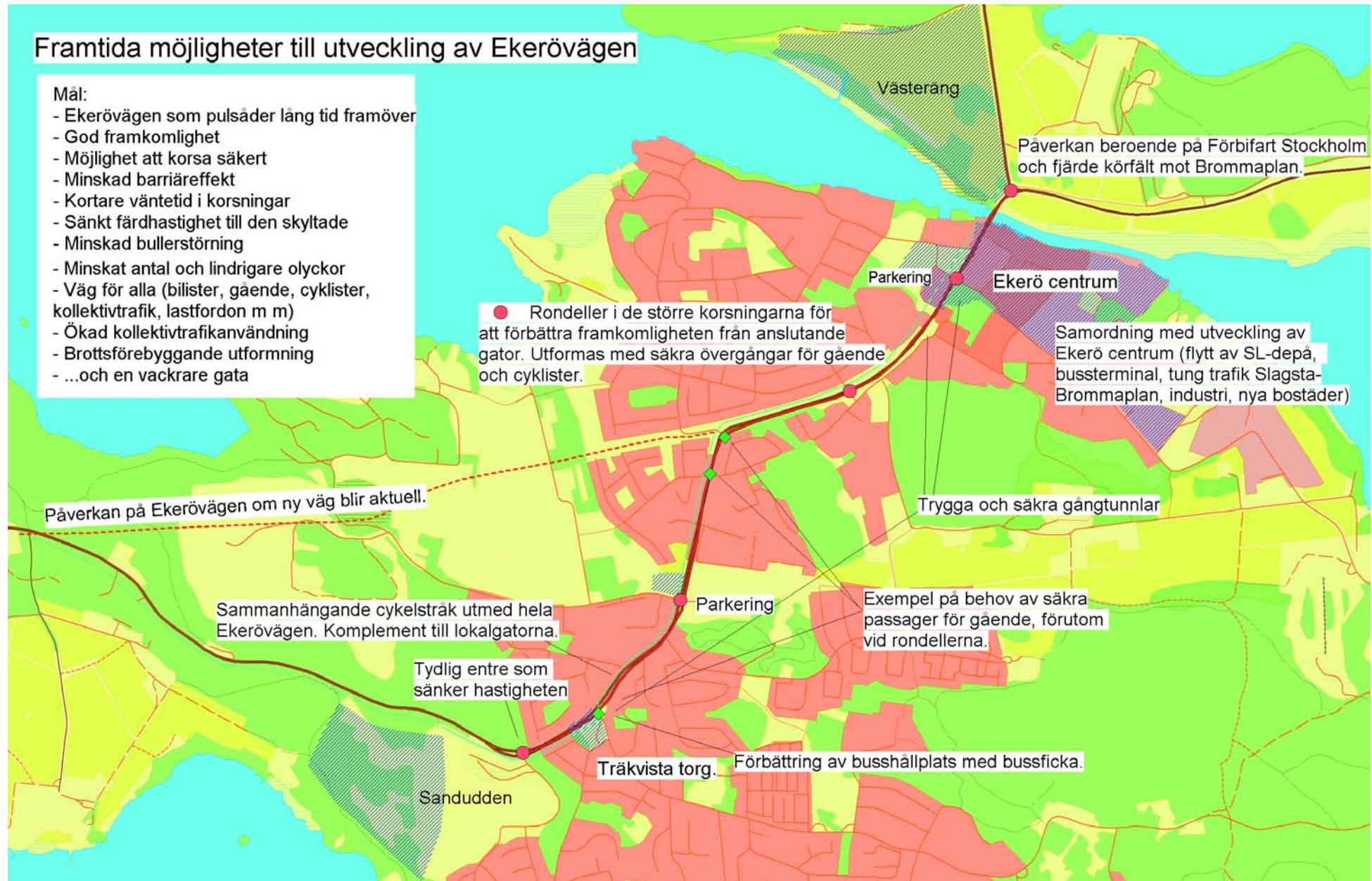
Åtgärder för minskat bilresande såsom satsningar på kollektivtrafik kräver samarbete över kommungränserna. Den strategiska planeringen av kollektivtrafiken drivs av trafikhuvudmannen/AB Stor-Stockholms Lokaltrafik (SL) i samverkan med kommunen och väghållare såsom Vägverket.



## Framtida möjligheter till utveckling av Ekerövägen

### Mål:

- Ekerövägen som pulsåder lång tid framöver
- God framkomlighet
- Möjlighet att korsa säkert
- Minskad barriäreffekt
- Kortare väntetid i korsningar
- Sänkt färdhastighet till den skyltade
- Minskad bullerstörning
- Minskat antal och lindrigare olyckor
- Väg för alla (bilister, gående, cyklister, kollektivtrafik, lastfordon m m)
- Ökad kollektivtrafikanvändning
- Brottsförebyggande utformning
- ...och en vackrare gata



Ekerövägen

Förbifart Stockholm-projektet har i vägutredningsfasen inte en detaljerad planering för kollektivtrafiken. Sannolikt kommer tre stombusslinjer med anknytning till olika knutpunkter i de södra respektive norra länsdelarna att använda Förbifart Stockholm.

Viktigt för kollektivtrafiken är kollektivkörfält i båda riktningarna på väg 261 för både morgon- och eftermiddagsrusning, vilket förbättrar framkomligheten för grupper av befolkningen som redan i dagsläget använder sig av kollektivtrafiken. På sikt kan ett kollektivtrafikkörfält även få en miljömässig effekt i form av ett effektiviserande av energianvändningen i transportsystemet om andelen personbilsresor minskar.

Invid trafikplatsen på Lovö planerar Vägverket att eventuellt lägga gång- och cykelvägen öster om Ekerövägen för att undvika konflikter med av- och påfartsramperna. Cykelbanan över Lovön är idag mycket välanvänd. En utökning till fyra körfält längs hela väg 261 sträckan Nockebybron–Tappström kan också påverka gång- och cykelvägens sträckning.

Eftersom Förbifarten på sikt medför ökade trafikmängder i Tätortsbandet, krävs åtgärder för att säkerställa säkerheten för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklisterna.

#### Om det inte blir någon Förbifart

Ekerö kommun är mycket beroende av den enda ”landbundna” förbindelsen över Nockebybron. Färjan Jungfrusund – Slagsta är ett bra tillskott för riktade behov men utgör ingen betydande kapacitet.

Det behövs ytterligare kommunikationer med regionen i övrigt. Vid planering bör företrädesvis färjeförbindelser mellan östra Färingsö och Hässelby prioriteras.

Förbifart Stockholm ger vägförbindelser via Lovö i en anslutningspunkt i undermarksläge, till västerort resp söderort. Om Förbifart Stockholm inte kommer till stånd måste andra komplement till Nockebybron tas fram.

Jämförande studier med sträckan över vattnet och byggda broar ger vid handen att vägförbindelser kommer att innebära mycket stora kostnader. Detta kan då under inga omständigheter lösas med kommunala medel.

Förbifarten löser dock inte kommunens alla trafikproblem, utan oavsett utveckling krävs redan nu åtgärder för väg 261 sträckan Tappström–Brommaplan samt för Ekerövägen genom Ekerö tätort.

### Andra allmänna eller kommunala vägar

Inom Ekerö kommun benämns väg 261 Ekerövägen mellan kommungränsen på Nockebybron och trafikljusen vid Ekerö centrum. Även den fortsatta vägen genom tätorten kallas Ekerövägen.

Utöver fortsatta trafiksäkerhetsåtgärder längs skolvägar och viktiga förbindelser för barn och andra oskyddade trafikanter finns behov av följande insatser:

Under planperioden t o m år 2015 prioriteras en uppbyggnad med trafiksäkerhets- och miljöförbättrande åtgärder längs Ekerövägen.

Ekerövägen är tätortens pulsåder såväl som genomfart även lång tid framöver. En utbyggnad av Ekerö centrum, befolkningsökning, utbyggnad av Förbifart Stockholm med ett fjärde körfält på väg 261 och kapacitetshöjande åtgärder på Brommaplan kommer att leda till ytterligare trafik på denna del av Ekerövägen.

En förstudie för Ekerövägen på sträckan mellan Färentunavägen och Sanduddsvägen tas fram för att ge en helhetsbild inför möjliga framtida förbättringar och investeringar på sträckan. Studien ska också omfatta vad som sker om vägreservatet Närlunda – Älvnäs tas i anspråk.

Gatan ska utformas efter behovet idag och i framtiden men inte överdimensioneras. Utgångspunkten är en säkrare och vackrare väg med god framkomlighet för alla trafikanter. En god framkomlighet ger också en jämnare trafikrytm och kan bidra till att ge en tidsvinst för bilister längs vägsträckan.

Utformningen ska också avspegla att Ekerövägen är huvudgatan i kommunens största tätort med många barn, vuxna och äldre.

Önskemålet är att få en vackert utformad gata med stadskaraktär och med tydliga entréer där tätorten börjar och slutar. Trafiksäkra korsningar för bilister och trygga passager för gång- och cykeltrafikanter

kan leda till minskat antal olyckor och ta bort vägens barriäreffekt. I anslutning till vägen ska finnas prydliga, upplysta och säkra infartsparkeringar.

Gatan ska också ha bra busshållplatser, som stimulerar till ökad kollektivtrafikanvändning.

En väl utformad gata kan leda till lägre hastighet och därmed minskat buller. En vackert utformad gatumiljö med lämplig belysning, varierande växtlighet och trygga trottoarer kan också bidra till minskning av nedskräpning.

I samband med den sista utbyggnadsetappen för bostäder i Sandudden diskuteras en ny bussgata och gång- och cykelväg mellan Sandudden och Ekerö Sommarstad.

En eventuellt utbyggd Förbifart Stockholm möjliggör i ett långsiktigt perspektiv en utvidgad trafikkapacitet för kommunen som helhet. Före år 2015 måste väg 800 ses över och förbättras på sträckan Lullehov – Svanhagen med hänsyn till standard och trafiksäkerhet i förhållande till aktuell och kommande trafik. På sikt föreslås också förbättringar av förbindelserna Svanhagen – Stenhamra. Dels i norr genom ny genomfart från Stenhamra centrum via Uppgård med ny anslutning till Färentunavägen och dels genom förbättring av Stenhamravägen i söder.

Omvandlingen av Södra Färingsö förutsätts kunna bidra till att finansiera upprustning och delvis ny

sträckning för en matarväg genom området från Svanhagen via Söderberga och Eneby till Enlunda.

## Enskilda vägar

Inom kommunen har – betingat av kommunens historia och bebyggelseutveckling – enskilt huvudmannaskap med vägföreningar som handhar gator och vägar inom planlagda områden blivit helt dominerande. Närlunda vägförening i Ekerö tätort och Stockby vägförening i Stenhamra är kommunens största vägföreningar. I kommunens landsbygdsområden består såväl stora delar av det allmänna nätet som de enskilda vägarna ofta av smala kurviga vägar med jämförelsevis låg standard. Även tillfarter till många av landsbygdens bebyggelseområden sker via vägar som handhas av olika vägföreningar och samfälligheter. Detta är en viktig del av kommunens identitet och tro på lokal demokrati, delaktighet och inflytande över den egna närmiljön.

Enligt plan- och bygglagen är grundtanken att kommunen ska ansvara för vägnätet inom planlagda områden. Ekerö kommun avser även i fortsättningen – med hänvisning till de lokala förutsättningarna och i syfte att vara konsekvent – att tillämpa enskilt huvudmannaskap i detaljplaner och för landsbygdens ej statliga vägar.

Frågan om huvudmannaskap togs upp i samband med att den nya plan- och bygglagen kom. Kommunstyrelsen beslutade 1988-04-26 att enskilt huvudmannaskap skulle tillämpas tills vidare, om inte annat beslutas i samband med att planuppdrag

lämnas. Detta ska även fortsättningsvis gälla.

En fortsatt utveckling i kommunens landsbygdsområden kommer att medföra behov av och krav på omfattande förbättringar eller förändringar av de lokala vägnäten och anslutningarna till de allmänna vägarna inte bara inom respektive bebyggelseområde. Detta kan bli mycket kostsamt för vägföreningar, enskilda hushåll och verksamheter och därmed svårt att genomföra. Det kan också leda till negativa konsekvenser för vår kulturhistoriska miljö.

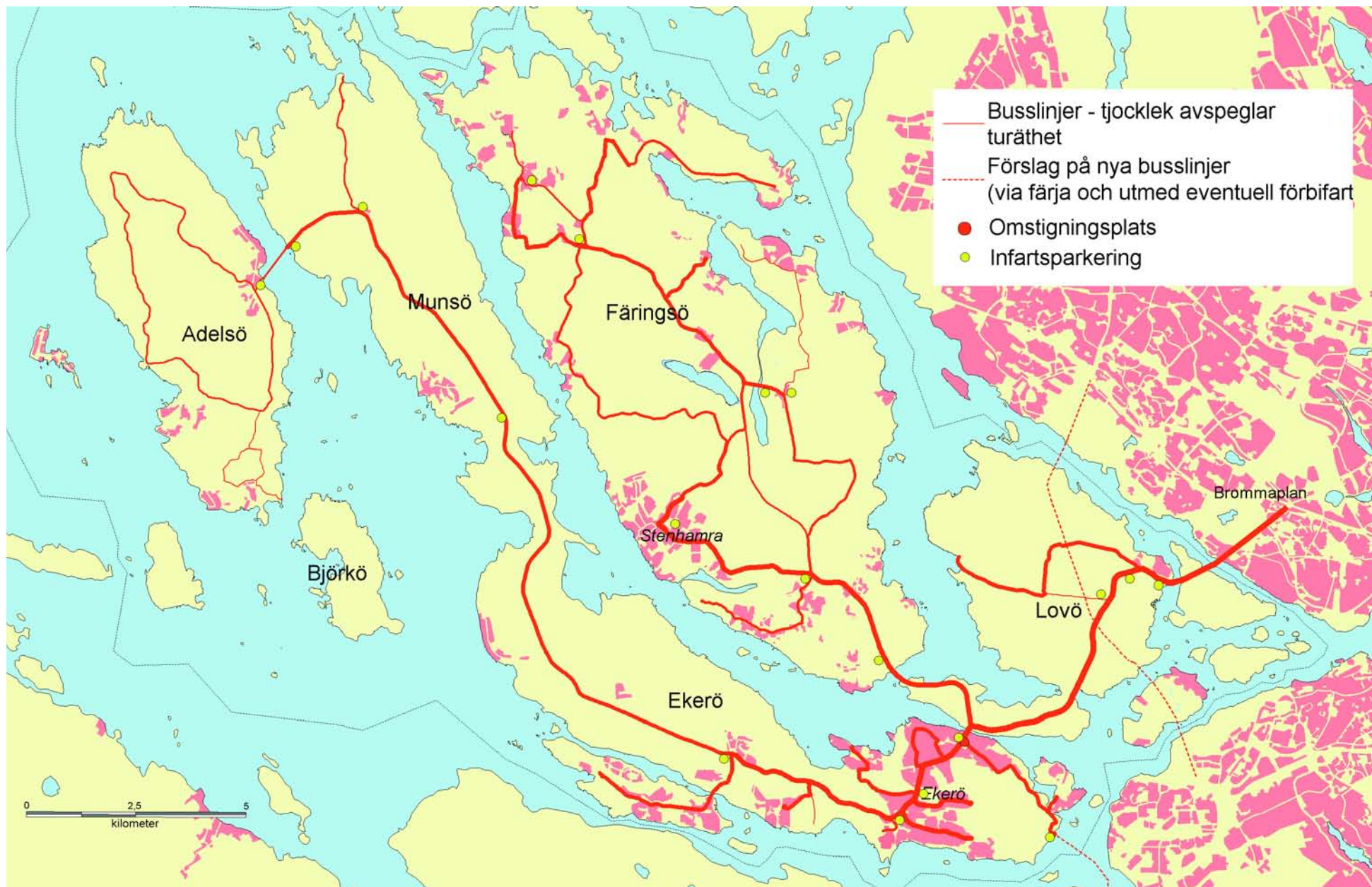
Berörda vägföreningar har en viktig roll och ett stort ansvar vid planering och prövning av ny bebyggelse och alla andra åtgärder som kan leda till ökad trafik eller ändrade förutsättningar inom verksamhetsområdet. Deras synpunkter ska alltid inhämtas och ges stor vikt.

Från Närlunda väster om centrum till Ekerö kyrkväg finns i 1990 års översiktsplan ett vägreservat för ny genomfart via Brunna gårde och Älvnästakten. Reservatet bibehålls i syfte att säkra handlingsberedskap för eventuella framtida behov.

## Kollektivtrafik och infartsparkeringar

Landstinget som trafikhuvudman ansvarar genom SL för kollektivtrafiken i hela Stockholms län. Inom Ekerö kommun består kollektivtrafiken av ett långs huvudvägarna väl utbyggt och fungerande nät av busslinjer som omfattar alla de stora bebodda öarna och täcker stora delar av kommunen. De flesta linjerna har Brommaplan med omstigning till tunnelba-





nan som start- och målpunkt. Sedan slutet av 1990-talet finns också en uppskattad snabb stom- och tvärbusslinje (nr 177) mellan Skärvik i Träkvista och Mörby i Danderyds kommun.

Brommaplan har hittills varit och är fortfarande det naturliga delmålet för arbetspendling till Stockholm och övriga regionen. Färjeleden till Slagsta har ökat tillgängligheten till arbetsplatser i regionens södra delar och öppnat nya möjligheter och har redan fått ett visst genomslag i arbetspendlingen. En tvärbusslinje från Stenhamra via Ekerö centrum till t ex Huddinge sjukhus skulle förbättra tillgängligheten till många nya arbetsplatser för Ekeröbor. Andra framtida alternativ kan vara en busslinje från Färingsö via färja till Lövsta alt Hässelby strand. En förutsättning är att målpunkter och tidtabeller är anpassade till behoven.

Mellan Stenhamra, Ekerö – som alltmer utnyttjas som knutpunkt och omstigningsplats – och Brommaplan är förbindelserna generellt goda, men skulle kunna förbättras med t ex fler direktbussar



under högtrafik. Översiktsplanens satsning på Tätortsbandet ger ett boende som underlättar för resande med kollektivtrafik. Fler fullsatta bussar i bussfilen på morgonen innebär färre personbilar i kö.

I övriga delar av kommunen upprätthålls godtagbar turtäthet längs huvudvägarna under högtrafik. En förbättring av turtätheten även under kvällar och helger skulle kunna leda till bättre utnyttjande av trafiken.

En bra kollektivtrafik på Mälaren kommer att bli allt viktigare för att behovet av resande såväl till och från som inom kommunen ska kunna tillgodoses utan svåra framkomlighets- och miljöproblem. Kommunens geografi och struktur innebär emellertid att det knappast ens med en snabbare befolkningsökning är realistiskt med busslinjer till alla bebyggelse- eller landsbygdsområden eller täta turer till mindre orter och perifera områden.

I första hand bör det befintliga linjenätet på Mälaren utvecklas med tätare och snabbare förbindelser samt Ekerö centrums roll som knutpunkt förstärkas. Utbudet måste emellertid också vid behov så snabbt som möjligt kunna anpassas till och möta förändringar i resandeutvecklingen i kommunen och regionen. Det är exempelvis önskvärt att förbättra tvärförbindelserna inom kommunen bland annat i syfte att underlätta för barn och ungdomar att ta sig till varandra och till olika aktiviteter. Detta är en fråga som redan diskuteras med SL.

Planläggning för större omvandlings- eller nyexploateringsprojekt med bostäder eller verksamheter bör

inte genomföras i områden som inte har tillgång till eller saknar förutsättningar för kollektivtrafik med rimlig turtäthet.

Större väl utnyttjade infartsparkeringar med behov av ökad kapacitet finns i Tappström och Svanhagen. Parkeringen vid Träkvistavallen utgör ett lämpligt område för ändamålet som ännu inte nyttjas i särskilt hög grad. Flera mindre infartsparkeringar finns även vid några strategiskt belägna vägkorsningar med busshållplatser längs huvudvägarna på landsbygden.

Lämpliga områden för infartsparkeringar redovisas på karta, sid 74. Av de befintliga finns avtal för enstaka på privat mark.

Behovet av infartsparkeringar i anslutning till viktiga knutpunkter och busshållplatser ska tillgodoses. I samband med detaljplaneläggning i sådana områden ska alltid behoven och möjligheterna att anordna infartsparkering (för både bilar och cyklar) studeras och om möjligt tas tillvara. Det är viktigt att infartsparkeringar utformas så att de är trygga, vackra och säkra, med bra belysning såväl på gångvägar som vid parkeringsplatser samt lämpligt utformad växtlighet, som ger god insyn.

## Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Den lokala trafiksäkerheten är en viktig fråga. Inom bostadsområden med lokal trafik och korta körsträckor kan en hastighetsbegränsning till 30 km/h vara motiverad. Det ger större trygghet för de boende och också lägre buller. De långa avstånden inom



kommunen gör dock att alltför många områden med hastighetsbegränsningar, som inte upplevs som motiverade, kan komma att medföra att efterlevnaden inte blir den önskade. En utredning pågår i ärendet.

Vägavståndet mellan Ekerös västra, respektive norra kommundelar och kommungränsen mot Stockholm i öster, är ca 30 km. Många medborgare som varje morgon arbetspendlar med eget fordon eller kollektivtrafik till någon annan kommun i länet, har behov av säkra och snabba huvudvägar även till skola, förskola, vårdcentral m m. Dessa berättigade behov kan först tillgodoses avseende väg 800 Färentunavägen och väg 261/816 Ekerövägen. Det innebär att åtgärder bör vidtas, så att färdhastigheten 70 km/h kan möjliggöras på huvudvägnätet. Ett ytterligare led i arbetet med att utforma ett säkrare huvudvägnät är bl a utvecklingen av separerade gång- och cykelvägar samt välplacerade cirkulationsplatser. Ovanstående åtgärder bidrar sammantaget till ökad framkomlighet och tillgänglighet, som även är av vikt för det lokala näringslivet.

### Farleder, båttrafik och båthamnar m m

Flera viktiga farleder på Mälaren passerar genom och direkt utanför kommunen. De i söder och väster är av riksintresse för yrkessjöfarten. Ekerö kommun är positiv till ett ökat utnyttjande av vattenvägarna. Det är därför viktigt ur regional synpunkt att de hamnar som kan ta emot fartygstransporter i Mälaren inte upphör att finnas. Detta är en mellankommunal fråga och bör bevakas av länsstyrelsen.

I kommunen finns idag två bilfärjeleder. Adelsöleden går mellan Sjöängen på Munsö och Stenby på Adelsö. Den ingår i det statliga vägnätet, drivs av Vägverket och är avgiftsfri. Ekeröleden går mellan Jungfrusund på södra Ekerö och Slagsta i Botkyrka kommun. Den drivs sedan starten 1993 av Ekerö kommun och är avgiftsbelagd. Antalet fordon som transporteras med färjorna ökar sett i ett längre perspektiv undan för undan.

Förutsättningarna för en färjeförbindelse även mellan Färingsö och Hässelby studerades av kommunen under 1990-talet efter att Ekeröleden blivit en succé. Slutsatsen blev då att tillräckligt underlag saknades utifrån faktorerna investeringsbehov, resandeunderlag och tidsvinst.

Vägverkets Färjerederi har tagit fram fem alternativa placeringar av färjeläge på Färingsö (mellan Färjstaden och Kungsbyruggan) och två alternativ på Hässelbysidan (Lövsta och Hässelby strand). Samtliga föreslagna färjelägen inom Ekerö kommun kräver omfattande åtgärder på tillfartsvägar m m. Fortsatta studier bör göras så att det klarläggs vilka färjelägen som kan bli aktuella så att färjetrafiken kan igångsättas snarast. En eventuell färjeförbindelse mellan Färingsö och Hässelby medger givetvis bara bråkdelen av den trafikkapacitet som Förbifarten skulle innebära, men kan sannolikt fungera som en lösning under tiden fram till Förbifartens tillkomst.

Möjligheten att på sikt även ordna en tvärförbindelse mellan norra delarna av Munsö och Färingsö bör undersökas.

Under perioden 1989–1995 trafikerades sträckan Tappström–Stockholm med passagerarbåt för arbetspendlare m fl. På båten tillämpades SL:s biljettsystem. Turtätheten var begränsad – d v s båten gjorde en tur till Stockholms stadshus under morgonen och en tur tillbaka till Ekerö centrum under sena eftermiddagen under vardagar. Detta färd sätt var mycket uppskattat av många kommuninvånare. Trafiken upphörde p g a minskat antal resenärer och avskaffade subventioner från landstinget. I en utredning ”Båtpendling på inre vattenvägar” från feb 2005 är möjligheterna att utveckla båttrafik fokuserad på vattenvägarna mellan Stockholm, Nacka och Lidingö. I den konstateras att det samhällsekonomiskt inte är motiverat att utveckla båttrafik enbart för pendling ens i dessa tätbebyggda områden. Det anges även att det finns anledning att vara mer flexibel i synen på kollektivtrafik till sjöss. Överläggningar om att åter få igång passagerarbåtstrafik från Ekerö och Stenhamra som en del av SL:s kollektivtrafikssystem framförallt för arbetsresor in till centrala Stockholm kommer att föras med landstinget och SL även fortsättningsvis. Tidtabellsamordning och avgångsfrekvens är viktiga parametrar vid denna planering. Möjligheterna att marknadsföra denna båttrafik även för turism bör framföras.

Sommartid går flera dagliga turer med båtar i turisttrafik från Stockholm och andra Mälarhusar – bland annat från Rastaholm på Ekerö och från Hovgården på Adelsö – till kommunens ena världsarv Birka/Hovgården på Björkö. Det andra världsarvet i kommunen, Drottningholm, trafikerades då också med regelbundna turer från stadshuset i Stockholm.

Turer till exempelvis Mariefred och Sigtuna passerar förbi kommunen.

Inom kommunen finns ett stort antal privata båtbyggare, ett flertal småbåtshamnar, sex gästhamnar för både fritidsbåtar och yrkestrafik.

Varvsverksamhet pågår i Jungfrusund, Stjärtnäs och Ilända. Det är viktigt att verksamheten på dessa platser kan fortsätta.

Även befintliga hamnar, båtuppläggningsplatser och andra marinor ska ges möjligheter att utvecklas, eftersom främst fritidstrafiken – men i vissa avseenden även yrkestrafiken – i Mälaren ur ett långsiktigt perspektiv kommer att öka.

Framtida lokaliseringar i eller kring Mälaren, som är en unik natur- och kulturmiljö och vars sjösystem även utgör färskvattentäkt för en stor del av Stockholmsregionen, kommer dock att lämplighetsprövas mot bakgrund av de mycket restriktiva krav som bl a ställs i de kommande miljö kvalitetsnormerna enligt miljöbalken.

Det finns ett stort behov av tillkommande båtplatser. Översiktsplanen redovisar inga nyetableringar av båtshamnar. En fortsatt kartläggning behövs av strändernas natur- och rekreativvärden, som underlag för nyetablering av bl a båtshamnar. Utökning av befintliga båtshamnar och fortsatt muddring för enskilda byggare bör beläggas i den kartläggningen.

Inom planlagda områden ska krav ställas på att gemensamma byggare uppförs. Även inom övriga om-

råden bör antalet tillkommande byggare begränsas. Vid lokalisering av byggare bör man välja en plats där muddring inte behövs och där vattengenomströmningen inte försämras. För större byggare krävs bygglov. Inom kommunen kan också befintliga båtshamnar behöva utökas och plats för nya behöva utredas.

## Spårtrafik

Av och till kommer frågan om spårbunden trafik till Ekerö upp. Förutsättningarna är emellertid ogynnsamma med hänsyn till de höga investeringskostnaderna, den relativt småskaliga och inte särskilt täta bebyggelsen.

Spårbunden trafik utgör ett miljömässigt bra alternativ. Framtida teknikutveckling kan i bästa fall leda till någon form av spårbunden trafik som kan fungera även med underlag av kommunens förhållandevis glesa befolkningsstruktur med bebyggelsen geografiskt spridd till ett antal öar med få broförbindelser. Frågan bör bevakas i ett lokalt och regionalt perspektiv inom regionplaneringen och i samband med ytterligare utredningar om Förbifart Stockholm eller andra större framtida projekt i närområdet.

## Regionala och lokala cykelleder

Cykeln kan inte avlasta trafiksystemet men är ett attraktivt, hälsosamt och miljövänligt alternativ, särskilt på kortare sträckor i bostadens närområde men också för längre utflykter eller träningsturer. Säkra och snabba cykelvägar främjar bruket av cykel och minskar buller, avgasutsläpp och trängsel.

Cykelbanor mer eller mindre separerade från biltrafik har undan för undan byggts ut mellan viktiga målpunkter, längs vackra eller särskilt utsatta sträckor i kommunen. Cykelvägarna från Nockebybron till Tappström och Stenhamra används flitigt av cyklister och inlineåkare även från andra kommuner för tränings- och motionsåkning. De erbjuder rika natur- och kulturupplevelser. Utbyggnad av cykelbanor i kommunen bör därför också ses som ett inslag i utvecklingen av besöksnäringen och om möjligt binda samman viktiga målpunkter för besökare.

Vägverket har i samråd med kommunerna och övriga väghållare i länet utarbetat ett förslag till regionala cykelstråk som är väl lämpade för arbetspendling och uppfyller kraven på god trafiksäkerhet. Dessa finns redovisade i RUFSS 2001. Ett överordnat cykelstråk, Ekeröstråket, sträcker sig längs Ekerövägen från Tappström till Brommaplan och ett underordnat, Slagstastråket, går från Tappström till Slagsta men är ännu inte fullt utbyggt mellan Gällstaö och Jungfrusund på Ekerö.

En särskild ”Cykelplan för Ekerö kommun” ingår som bilaga i ”Trafiköversikt för Ekerö kommun (april 2001)”. Här redovisas och analyseras sex övergripande cykelstråk och ett antal stråk i grannskapsnätet i kommunen avseende behov av åtgärder.

Utöver satsning på de övergripande cykelstråken är det viktigt att skapa trafiksäkra cykelbanor i och mellan tätorter, så även barn kan ta sig mellan för dem viktiga målpunkter (se ex på kartan, sid 69). Cykelvägar förläggs ofta i anslutning till bilvägar.



Även alternativa dragningar av cykelvägar i mer skyddade, natursköna lägen bör tas fram. En fortsatt utbyggnad av cykelstråk bör därför ske. En särskild gång- och cykelvägsplan bör tas fram som en komplettering av cykelplanen. I den bör redovisas ytterligare gång- och cykelvägar och också hur dessa anpassas till rullstolsburnas behov.

En karta med redovisning av cykelstråk och utbyggda cykelvägar ska tas fram. Denna kan underlätta även för våra besökare att ta sig fram i kommunen.

### Vandringsleder och ridstigar/-leder

Befintliga vandringsleder på Lovö, Ekerö-Munsö och Adelsö ger goda möjligheter att ta del av kommunens rika natur- och kulturupplevelser. Lederna ska kunna utvecklas vidare. Möjligheterna att skapa vandringsleder även på Färingsö bör studeras.

Hästar räknas som fordon och ridning får därför inte utan särskilt beslut ske på gång- och cykelvägar eller trottoarer och inte heller på vandringsleder eller motionsspår.

I vissa områden finns markerade ridstigar. Detta kan bidra till att konflikter mellan ridning och boende eller annat friluftsliv minskar. Kommunens uppfattning är att antalet ridstigar/ridleder i kommunen bör utökas. Detta bör ske på initiativ av ridklubbar, ridskolor och andra hästägare, i samråd med markägare och företrädare för andra organisationer för att undvika framtida konflikter. På sikt är det önskvärt att en sammankoppling av olika ridstigar till en längre

sammanhängande ridled i kommunen kan göras. I samband med utbyggnad av gång- och cykelvägar bör också studeras om en grusad ridväg kan placeras parallellt med dessa. Säkerheten ryttare-cyklister får inte eftersättas.

### Flygtrafik

Enligt kommunens bedömning kan Skå flygplats finnas kvar i sin nuvarande form men får inte utvecklas. En förändring av användningen av flygplatsen till fler veteranflygplan är därför positiv och kan också gynna turism och friluftsliv i området.

Runt flygplatsen finns områden med höjdrestrukturer för markanvändningen. Detta finns redovisat på kartan till höger.



Skå flygplats – höjdbegränsningar

## SLUTSATSER

- Reservat för framtida vägförbindelse av riksintresse under Kungshatt och Lovö, Förbifart Stockholm.
- Utbyggnadszoner kring väg 261 Tappström-Nockebybron respektive väg 800 Lullehovsbron-Svanhagen-Stenhamra i syfte att säkra möjligheterna till framtida breddning m m.
- Satsning på trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs Ekerövägens befintliga sträckning Tappström-Träkvista till år 2015 men bibehållande av reservat för ny genomfart Ekerö kyrkväg-Närlundakurvan, för eventuellt genomförande på längre sikt.
- Exploatering i Ekerö tätort ska om möjligt bidra till trafik- och miljöförbättringar längs i första hand Ekerövägen men även längs Jungfrusundsvägen och Bryggavägen.
- Detaljplanering i Stenhamra ska om möjligt bidra till trafik- och miljöförbättringar i centrum och längs tillfarterna till orten.
- I samband med detaljplanering vid viktiga knutpunkter ska behoven och möjligheterna att anlägga infartsparkering alltid klarläggas och när så befins lämpligt tillvaratas.
- Uppställningsplats/omlastningsplats för långa/tunga/farliga transporter ska tas fram.
- Färjeläget vid Jungfrusund ska vid behov kunna utvecklas.
- Restriktivitet ska iakttas mot ny bebyggelse, förändringar av markanvändningen eller infrastrukturen på östra Färingsö som skulle kunna försvåra öppnandet av en framtida bilfärjeled till Hässelby.
- Vid planläggning för nya sjönära utbyggnadsområden i kommunens centrala delar bör möjlighet att anlägga brygga för passagerarbåtstrafik ingå om sådan inte redan finns i närheten.
- Bygglov krävs för större bryggor, tillgängligheten till strandområdet ska beaktas vid prövningen. Strandskyddsdispens krävs alltid. Vid muddring och anläggande av större bryggor kan tillstånd för vattenverksamhet krävas.
- Fortsatt utbyggnad av de regionala cykelstråken och övriga övergripande cykelstråk och grannskapsstråk i kommunens centrala delar enligt "cykelplanen" med särskild prioritet på saknade avsnitt av sträckorna Tappström-Träkvista-Ekerö Sommarstad-Sundby följt av Brygga industriområde-Jungfrusunds färjeläge.
- En gång- och cykelvägsplan och en karta med cykelstråk tas fram.
- Möjligheten att utveckla strandpromenader i centrumnära lägen ska tas till vara i samband med planläggning eller bygglovhantering.
- Fler markerade ridstigar bör anordnas i samarbete mellan ridklubbar, ridskolor och markägare.
- Huvudmannaskapet för vägar och grönområden inom planlagda områden ska även i fortsättningen ligga på vägföreningar.



## TÄKTER OCH AVFALL

### Berg och grus

Inom kommunen finns två pågående täktverksamheter. För grustakten i Älvnäs med tillhörande lastbils-transporter finns tillstånd till 2006.

Lötens grus- och bergstäkt har tillstånd till 2015. Transporter sker huvudsakligen med båt till terminaler vid Hornsberg, Lövsta och Tyska botten. Om sjö-terminalerna i Stockholm avvecklas kommer lastbils-transporterna att öka markant och tillföra ny störande trafik genom känsliga delar av Ekerö, vilket inte kan accepteras med hänsyn till trafiksituation och miljöpåverkan.

Under slutet av 1900-talet avslutades flera täkter; Kärsö, Husby, Barrudden och Sandudden. Kärsö och Husby har återställts till friluftsområden. I Sandudden fortsätter exploatering för bostäder. Barrudden, som ligger i Ekerö tätort, kan på sikt eventuellt komma att exploateras för andra ändamål.

Inga nya täkter ska öppnas och begränsningen av täktverksamheten ska fortsätta. Av de enda två återstående täkterna i produktion – Lötén på Munsö och Älvnäs på Ekerö – kan Lötén fortsätta att utnyttjas, under förutsättning att transporter sker med båt. Den i Ekerö tätort belägna Älvnästakten ska avvecklas.

Krossverksamheten och utlastningen vid Lötén har medfört vissa bullerstörningar för boende i Färentuna-Eneby. Åtgärder har vidtagits för att reducera störningarna.

### Deponi/mellanlagring

Regionens utveckling kräver en ökad produktion av grusmaterial. Berg- och överskottsmassor måste användas i större omfattning och rivningsmassor och gammal asfaltbeläggning återanvändas. På sikt krävs platser för hantering av berg- och schaktmassor. I RUFSS 2001 redovisas Lötén som lämplig plats för deponi och mellanlagring för ”rena” bergmassor.

Kommunen är tveksam till om verksamhet av det slaget verkligen ska få komma till stånd.

En sådan användning av Lötén måste också baseras på att massor transporteras sjövägen. En omfattande transport till eller från Lötén får inte ske via landsväg.

Behovet av masshantering, grus- och bergtäkter, krossar och mellanlagring och transporter för detta bör studeras i ett regionalt perspektiv.

Lötén används nu också som vattentäkt för bl a Munsö. En eventuell deponiverksamheten får därför inte medföra miljöpåverkan på grundvatten eller Mälaren och inte heller innebära andra ökade störningar för boende eller fritidsboende på Munsö eller på andra sidan Långtarmen.

Möjligheterna att även utnyttja området vid Skå industriområde för deponi bör utredas. Frågan om transporter måste då också belysas.

### Avfall

Ekerö är en ekokommun. Mycket av vårt avfall är en resurs som kan användas igen. Därför arbetar vi för

en ökad medvetenhet och kunskap om avfall. På så vis avser kommunen minska avfallens farlighet och minska mängden deponerat grovavfall.

I avfallsplanen för år 2006–2010 behandlas övergripande frågor om avfall. I denna anges kommunens långsiktiga mål för avfallshanteringen.

I kommunen finns ingen behandlingsanläggning för hushållsavfall. Kommunens hushållsavfall omhändertas i större avfallsanläggning utanför kommunen.

Vid Skå finns en återvinningscentral och en omlastningsstation för hushållsavfall. I kommunen finns också ett antal återvinningsstationer i kommunens olika delar.

För eventuella framtida behov bör reserveras utrymme för en utökning av Skå återvinningscentral. Kommunens storlek ger inte underlag för ytterligare en återvinningscentral.

Ansvar för återvinningsstationer för källsortering av förpackningsavfall med producentansvar ligger på producentorganisationerna. I samband med utbyggnad av nya områden ska möjligheterna att komplettera med nya återvinningsstationer studeras.



Täcker och avfall

## SLUTSATSER

- Löten kan få tas i anspråk för deponi eller mellanlagring av rena schaktmassor endast under förutsättning att transporter sker sjövägen.
- Verksamheten får inte medföra ökade miljöstörningar.
- Inga nya grustäkter ska öppnas i kommunen.
- Grustakten i Älvnäs ska avvecklas.
- Utrymme för utökning av återvinningscentralen i Skå ska finnas.
- Lägen för nya återvinningsstationer ska studeras vid bostadsutbyggnad.



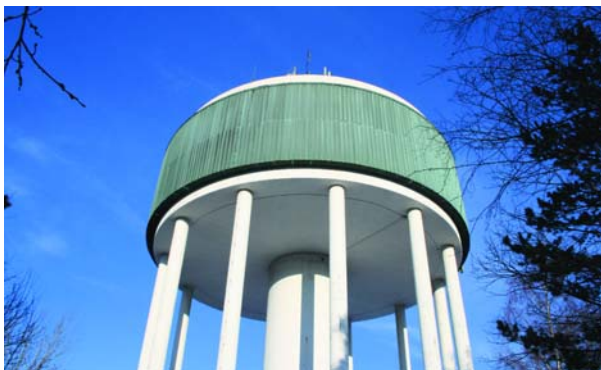
## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Vattenförsörjning och vattenskydd i kommunen

Vattenförsörjningen i Ekerö kommun baseras på ytvatten till ca 60% och på grundvatten till ca 40%. Kommunens vatten kommer till stor del via Stor-Stockholms vattenförsörjning. Norsborgs vattenverk i Botkyrka kommun försörjer närmare 10 000 invånare. Lovö vattenverk levererar till några boende på Lovö. Kommunens största egna vattentäkt (Skytteholm) baseras på en kombination av grundvatten och ytvatten från Mälarfjärden Långtarmen.

Det största kommunala vattenverket försörjer Stenhamra, södra Färingsö och delar av Ekerö, totalt ca 5 000 invånare. Det finns ett 40-tal gemensamma vattentäkter i kommunen. Grundvattenresurserna i jord och berg försörjer ca 5 000 kommuninvånare och 6 000 fritidsboende.

I Ekerö finns fem vattenskyddsområden; Skytteholm, Stenby, Hovgården, Munsö-Söderby och Lovöverket.



Av dessa ligger Stenby, Hovgården, Munsö-Söderby och Lovöverket i anslutning till allmänna vägar. Stenby och Hovgården på Adelsö och Munsö-Söderby är dock mindre aktuella då områdena redan försörjs med vatten från kommunens vattentäkt i Löten på norra Munsö och planeras att anslutas till Skytteholms vattenverk inom kort. Lovöverket drivs av Stockholm Vatten AB och övriga av Ekerö kommun. För närvarande pågår arbete med att förklara i princip hela östra Mälaren som vattenskyddsområde. Dess betydelse som regionens vattentäkt innebär att den så långt möjligt måste skyddas från föroreningar. Ekerö kommun har här ett stort ansvar.

I länsstyrelsens miljöårsprogram anges regionala utsläppsmål för fosfor och kväve till Mälaren. Målen anger att år 2010 ska utsläppen av fosfor från mänskliga aktiviteter till länets kustvatten ha minskat med 15% från 1995 års nivå till 90 ton. Fosforutsläppen från enskilda VA-anläggningar ska ha minskat med 15% från 1995 års nivå till 16 ton.

I de områden som ligger utanför kommunal vattenförsörjning är möjligheterna att utnyttja lokala vattenresurser avgörande.

Vatten från Mälaren utnyttjas också för bevattning av jordbruksmark, större handelsträdgårdar, golfbanor och många villaområden. Detta bedöms inte medföra några negativa konsekvenser.

Eftersom en stor del av dricksvattnet tas från Mälaren bedöms de största riskerna vara fartygshaverier, olyckor på land som påverkar dagvatten, utsläpp från enkla avloppsanläggningar, kontinuerliga diffusa

utsläpp från exempelvis jordbruket och eventuella utsläpp eller bräddning av avloppsvatten.

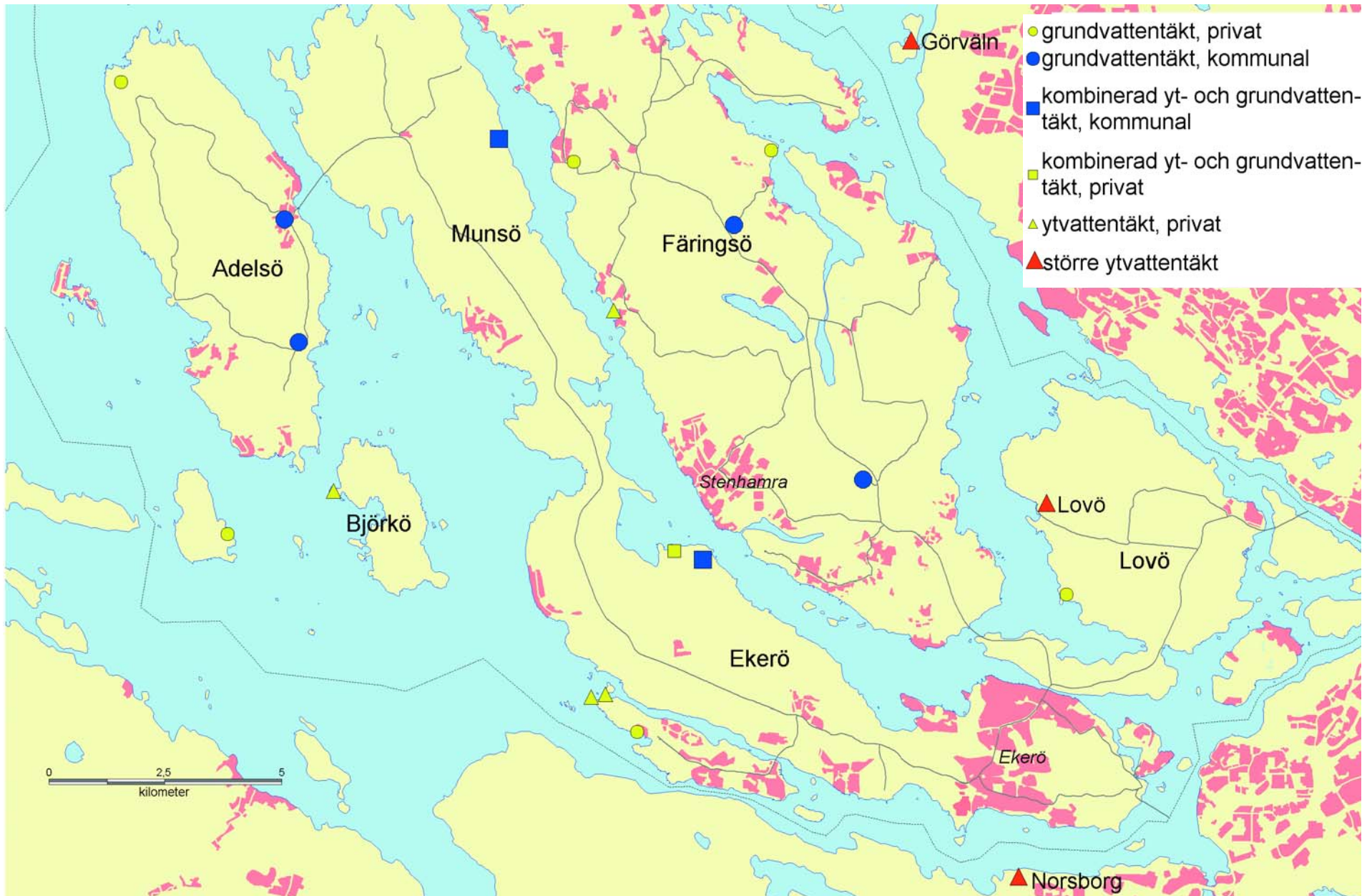
### Allmänna avloppsanläggningar

I kommunen finns tretton allmänna avloppsreningsverk, de flesta med utsläpp till Mälaren av renat avloppsvatten. Drygt 14 000 personer, knappt två tredjedelar av kommunens invånare, är anslutna till Ekebyhovsverket och ytterligare 1 800 till övriga allmänna anläggningar.

Det enda större kommunala avloppsreningsverket i Stockholms län med utsläpp till Mälaren är nu Ekebyhovsverket med effektiv rening och mycket hög reningsgrad. Reningsverket släpper varje år ändå ut mindre mängder syreförbrukande organiskt material, fosfor och kväve från ett stort antal hushåll och verksamheter. Pumpstationerna på nätet kan dessutom genom skräddarsydd bräddning vid enstaka tillfällen släppa ut orenat avloppsvatten.

Inom kommunen finns inga riktigt stora industri-företag, utan näringslivet domineras av små och medelstora företag. Några av dessa är anslutna till det kommunala reningsverket. På dessa ställs då krav att avloppet ska vara behandlingsbart i reningsverket. Inga avfallsdeponier med lakvatten är anslutna till reningsverket.

En övergripande VA-utredning har gjorts för hela kommunen. Förväntad befolkningsökning kräver att reningsverket i Kungsberga byggs ut inom kort. Detta innebär att Långtarmen fortsätter att vara reci-



Grundvattentäkter, ytvattentäkter

ipient. På sikt bör Långtarmen inte utnyttjas som recipient. Alternativa utsläppplatser bör utredas. I framtiden måste detta troligtvis anslutas till centralt nät. Kapaciteten via Ekebyhovs reningsverk måste på längre sikt utökas. I översiktsplanen föreslås nu att de små kommunala VA-näten i norra delen av kommunen (Adelsö, Munsö och Kungsberga-Färentuna) successivt kopplas ihop till ett separat VA-nät med utökat verksamhetsområde, med färre, något större och effektivare vatten- och avloppsreningsverk än idag. Även en utbyggnad av det kommunala VA-nätet med anslutning till Ekebyhovsverket i södra delen av kommunen avses inledas under första delen av planperioden. Detta innebär att anslutning ska ske av södra Färingsö och östra Ekerön inklusive Helgö. För vissa områden, till exempel Helgö, är gemensamma lösningar i samfällighetsform för olika delområden med anslutning till det kommunala nätet intressant. Ett sådant område med gemensam lösning kan då vara beläget i direkt anslutning – men utanför – verksamhetsområdet.

Redovisade områden på kartan är endast förslag till utredningsområden för utökning av verksamhetsområde för vatten och avlopp. En utökning av dessa verksamhetsområden måste föregås av utredningar, som noggrannare anger vilka områden som ska ingå och i vilken takt utökningen kan ske.

Övergripande utgångspunkter är att utsläppen till Mälaren inte kan tillåtas öka även om befolkningen ökar och att anslutning därför bör ske av samtliga åretruntbostäder inom utökade kommunala VA-verksamhetsområden. Någon generell anslutning i

övrigt av hela omvandlingsområden, andra bebyggelsegrupper och enstaka hushåll/verksamheter utanför verksamhetsområdet för kommunalt VA bedöms inte kunna bli aktuell. Här förutsätts även i fortsättningen privata samfälliga eller enskilda lösningar med höga krav på reningsgrad och funktion.

### Bräddning

Utbyggnad av övervakningssystem och larm för samtliga 45 kommunala avloppspumpstationer har påbörjats. Ekebyhovs reningsverk är bemannat alla arbetsdagar och övrig tid försett med automatlarm till driftspersonalen.

### Andra avloppsanläggningar m m

I kommunen finns nitton privata avloppsreningsverk som utgör gemensamhetsanläggningar. De flesta har utsläpp direkt eller indirekt till Mälaren.

VA-problem förekommer i områden med äldre permanentus samt i bland- och fritidsbebyggelseområden. Inom många av dessa sk omvandlingsområden övergår allt fler av de återstående fritidshusen undan för undan till att användas som åretruntbostäder (se även karta över omvandlingsområden indelade efter förutsättningar för framtida VA-försörjning m m i avsnittet "Befolkning och boende").

Det förekommer också spridd bebyggelse i stor omfattning. Ca 25% av dessa hushåll har enskilda anläggningar som är bristfälliga med direktutsläpp till dike eller vattendrag. Inom kommunen byggs också många nya åretruntbostäder utanför planlagda områ-

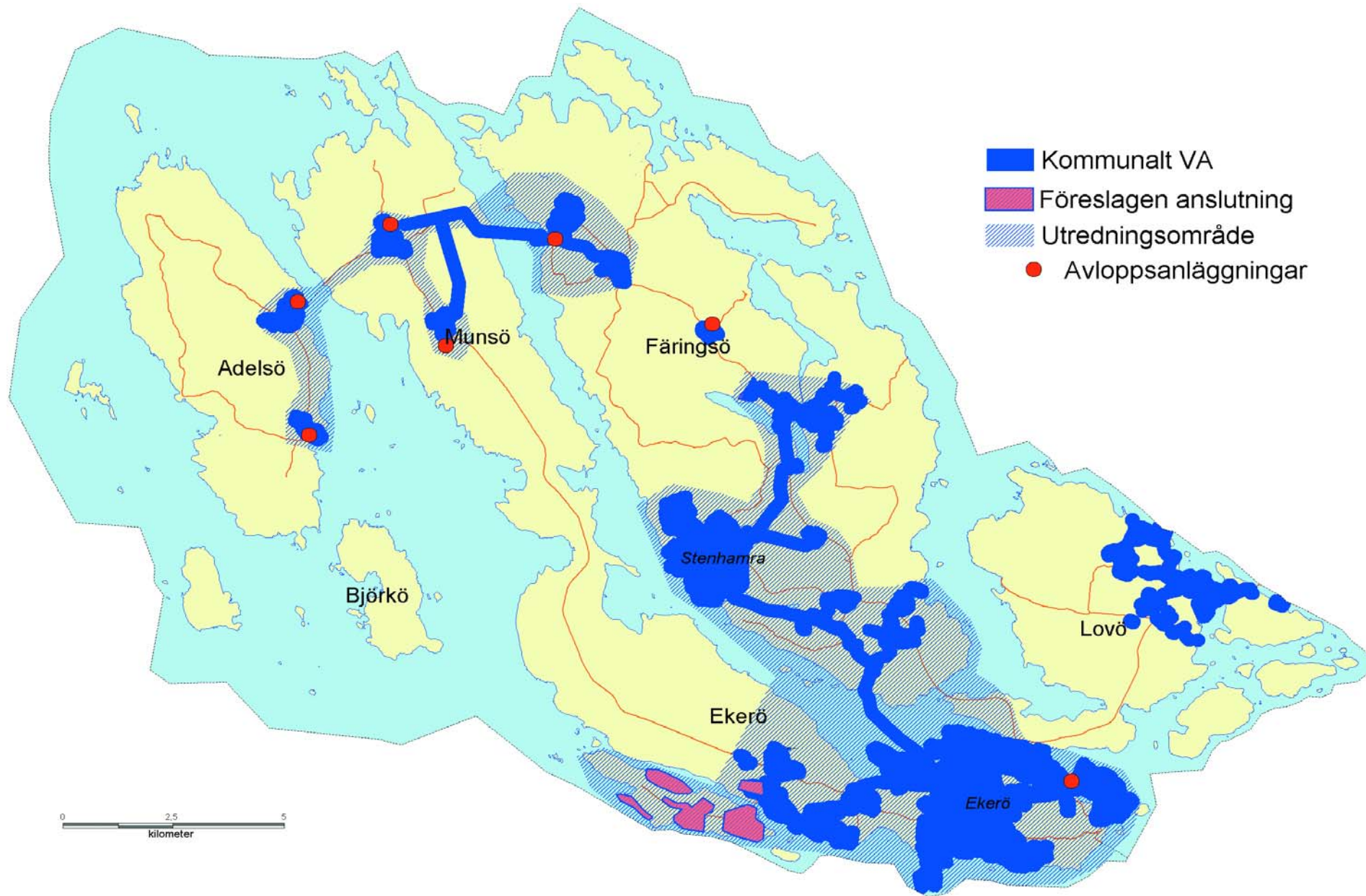
den. Även för dessa är det nödvändigt att bästa möjliga lösning av avloppsfrågan kommer till stånd. Småskaliga system med hög reningsgrad initialt finns men de får erfarenhetsmässigt på sikt nedsatt funktion och riskerar att ge upphov till betydande olägenheter.

Bristfälliga avloppssystem medför utsläpp som påverkar grundvattnet och Mälarens vattenkvalitet. För närvarande finns mer än 500 enskilda avloppsanläggningar med orenade utsläpp till Mälaren. Sedan år 1998 har ca 50 anläggningar sanerats per år. I ett antal områden fordras nya och bättre avloppslösningar – ibland måste gemensamma sådana avvaktas – för att åretruntboende och ytterligare omvandling ska vara långsiktigt hållbart. Miljönämnden har tagit fram generella riktlinjer, som ska tillämpas vid tillståndsprövning av enskilda avloppsanläggningar. För nya enskilda avloppsanläggningar krävs att dessa klarar en 90%-ig rening.

Befintliga och planerade bebyggelsegrupper och verksamheter i direkt eller nära anslutning till områden med kommunalt avloppsnät, ska om möjligt anslutas till detta. Upprättande av ny detaljplan för dessa områden bör övervägas. I avvaktan på detta bör ny- eller tillbyggnad inte godtas i sådana områden.

Vid lokalisering av ny bebyggelse ska miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" uppfyllas. Byggnad och anläggning ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Detta innebär att anläggningen i första hand måste rymmas inom tomtplatsen/fastigheten där enskild VA-lösning avses användas.





*Verksamhetsområden för vatten och avlopp samt förslag till utredningsområden*

Sammantaget eftersträvas en målmedveten omvandling av enskilda avlopp till gemensamma lösningar samtidigt som stor restriktivitet och höga krav på reningsgrad och långsiktig tillförlitlighet tillämpas avseende nya enskilda avlopp.

Inom länet har ett nätverk med syfte att ta fram en gemensam grund för lösningar av VA-frågor i omvandlingsområden bildats.

## Dagvatten

Enligt miljöbalken betraktas dagvatten inom detaljplaneområde som avloppsvatten.

I Ekerö tätort och i de södra delarna av Stenhamra leds dagvattnet i separata dagvattenledningar eller dagvattendiken ut i olika delar av Mälaren. Enligt

undersökningar som gjorts är dagvattnet generellt inte starkt förorenat.

Inom nyexploateringsområde ska lokalt omhändertagande av dagvatten utredas. En ny strategi bör tas fram för hur dagvatten tas om hand inom kommunen. Denna strategi bör omfatta lösningar för såväl exploateringsområden som för befintliga områden.

I de föreslagna skyddsföreskrifterna för östra Mälaren anges för den inre skyddszone att dagvatten från nyanlagda eller ombyggda hårdgjorda ytor av omfattning, inte får ledas till ytvatten utan föregående rening, och för den yttre skyddszone att dagvatten från nytillkommande hårdgjorda ytor av omfattning, där det är risk för förorening, inte får ledas till ytvatten utan föregående rening. Det ska finnas möjligheter till fördröjning och uppsamling

av dag- och dräneringsvatten, där det finns risk för t ex olyckor.

Om verksamhetsområden placeras på eller i anslutning till Uppsalaåsen måste höga krav ställas på skyddsåtgärder för omhändertagande av dagvatten och skydd mot olyckor för att säkerställa åsen som framtida resurs för dricksvattenförsörjningen.

## Släckvatten

I samband med bränder i industrier kan stora mängder släckvatten, som innehåller miljöfarliga ämnen, komma ut. Dessa kan då även rinna ut i Mälaren. Denna typ av industrier bör därför ha möjlighet att samla upp släckvatten. Detta bör beaktas i samband med bygglovhantering eller annan tillståndsgivning.

## SLUTSATSER

- Kommunen ska verka för att dricksvatten av god kvalitet och i tillräcklig mängd finns.
- Skyddszonerna kring Mälaren som vattentäkt ska iakttas.
- Skyddsområden fastställs och förses med informationsskyltar för samtliga kommunala anläggningar och övriga gemensamma vattentäkter av betydelse.
- Vattenbalansberäkningar bör genomföras för kommundelar eller områden med särskilda problem eller risker.
- Utökning av de kommunala VA-verksamhetsområdena med i kapitlet "Befolkning och boende" i kartan redovisade områden (K1-områden) utreds, inleds och genomförs successivt.
- Utbyggnad av avloppsreningsverken i Kungsberga och Ekebyhov före respektive efter år 2015.
- Inom kommunala VA-verksamhetsområden införs obligatorisk anslutning.
- Upprättande av detaljplan för att reglera bebyggelsen övervägs alltid innan verksamhetsområde för kommunalt VA utökas.
- I avvaktan på – privata gemensamhetsanläggningar inom i kartan i kapitlet "Befolkning och boende" redovisade områden (K2-områden) – ska större tillbyggnader eller nya byggnader ej tillåtas.
- Utsläppen från kommunen ska inte tillåtas öka jämfört med läget år 1995.
- Samtliga nya avloppsanläggningar i kommunen, även de enskilda, ska ha en reningsgrad på minst 90%.
- Avloppssystemen bör kretsloppsanpassas.
- Vid all nybyggnad och förnyelse av dagvattensystemet ska i första hand dagvatten omhändertas lokalt (s k LOD-teknik).
- En dagvattenstrategi med målet att skapa miljöanpassade och kostnadseffektiva rutiner för att ta hand om dagvatten.

## Riksintressen

Kraftledningen (2x400 kV) över Munsö, västra Ekerö och Helgö är av riksintresse enligt 3 kap 8 § MB liksom ett reservat för framtida naturgasledning. Detta sträcker sig från Upplands-Bro till Färingsö i norr sedan via Väntholmen till Ricksättra till södra Färingsö, på Ekerö från Malmen via Ekerö kyrka till Botkyrka kommun.

Kraftledningen och sträckningen för eventuell naturgasledning redovisas på kartan, sid 67, i avsnittet ”Kommunikationer” över riksintressen som innebär exploatering och ianspråktagande av mark och vatten.

## Energiförsörjning

Detta och följande avsnitt i översiktsplanen utgör också Ekerö kommuns energiplan.

Energiförsörjningen i kommunen sköts av branschens aktörer på den numera avreglerade marknaden. Kommunen är beroende av energitillförsel utifrån, främst genom el och oljeprodukter men även genom exempelvis biobränslen, och saknar liksom regionen som helhet förutsättningar för självförsörjning. Någon elproduktion sker inte i kommunen. Svenska kraftnät, Vattenfall Eldistribution respektive Fortum – genom dotterbolaget Ekerö Energi – svarar för huvuddelen av elnätet.

Vattenfall Eldistribution planerar förstärka elnätet med ytterligare 70 kV-ledningar.

### Riktlinje:

Nya ledningar bör placeras i mark. På sikt är det önskvärt att även befintliga ledningar kan markförläggas.

## Fjärrvärme m m

Elvärme – till stor del direktverkande el – dominerar bostadsuppvärmningen mycket kraftigt. Fjärrvärme i egentlig mening saknas men några mindre lokala sknärvarmenät finns resp planeras i tätorterna och bör kunna erbjuda utvecklingsmöjligheter för framtiden. Exempel på lokala anläggningar för gemensam värmeförsörjning finns exempelvis i Tappström, Tråkvista, Sandudden, Stenhamra, Svartsjö, Sättra och Färentuna. Lokala energiresurser i form av biobränslen och sjö- eller grundvattenvärme utnyttjas i några av dessa.

Vid konvertering av anläggningar från olja används alltmer pellets.

Vid planering av tillkommande bostadsbebyggelse framförallt i tätortsområden bör möjligheterna att ansluta till befintliga värmeverk alternativt bygga ny gemensam anläggning studeras.

Småskalig eller individuell vedeldning är inte ovanligt i kommunen. Ett växande antal enskilda anläggningar utviner värme från berggrunden sk bergvärme. Inom Björkö energiprojekt pågår forskning kring förutsättningarna för att utnyttja den enorma värmepotentialen i det krossade och mycket sprickrika berget under den fd meteoritkrater som södra Björkfjärden och Björkö utgör. I kommunen råder tillstånds-

plikt för värmepumpar, framförallt med hänsyn till vattenskyddet.

## Naturgas

Naturgas används inte i Stockholmsregionen idag. Den är intressant för processindustri, el- och värmeproduktion m m och kan användas även i mindre anläggningar. I regionplanen (RUF 2001) redovisas, förutom stamledningsreservatet av riksintresse, även ett regionalt ledningsreservat och med en alternativ sträckning av detta. Dessa två senare sträckningar redovisas numera av Svensk Naturgas AB som stamledning.

Stråken ligger i mycket nära anslutning till tätorter och kan komma att begränsa möjligheten till utbyggnad av dessa eller annan utbyggnad inom kommunen. I denna översiktsplan redovisas ledningen i nu aktuellt läge enligt Svensk Naturgas AB. Ur kommunens synpunkt vore det bättre om stamledningen kunde placeras i vattenområden.

## Vindkraft

Ekerö kommun har inga förutsättningar av betydelse för vindkraft. Vindförhållanden och topografi är gynnsammast i kommunens västra delar mot de stora öppna Mälarfjärdarna men inte heller där märkvärdiga i jämförelse med andra delar av landet. På Adelsö, Björkö, Kurön och de mindre öarna däromkring väger dessutom andra aspekter såsom höga värden för landskapsbild, natur- och kulturmiljöer och friluftsliv mycket tungt. Inom hela kommunen är fri-



luftslivet och naturupplevelserna en viktig faktor. Vid placering av vindkraftverk är det därför viktigt att även beakta vårt behov av tystnad och frånvaro av oväntade skugg rörelser, varför t ex utomhusvärdena för buller från vindkraftverk dagtid inte bör överstiga 40 dB(A), ekvivalent ljudnivå, inom markerade värdefulla grönområden.

### Tele- och datakommunikation

Flera av de större aktörerna på marknaden för tele- och datakommunikation har dragit eller förberett sig för att dra kablar i sina huvudnät för bredband genom kommunen. Förutsättningarna för etablering

av erforderliga lokala nät som möjliggör anslutning av bostads- och verksamhetsområden, hushåll och företag – samt vilken teknik som kan bli aktuell i olika områden har varit osäkra.

Under 2004 tecknade Ekerö kommun avtal med TeliaSonera om bredbandsutbyggnad i kommunen. I och med detta blev det möjligt för praktiskt taget samtliga invånare i kommunen att via ADSL få tillgång till bredband med kapacitet på upp till 24 Mbits/s. Under hösten 2004 kunde de första anslutningarna göras. Finansieringen av utbyggnaden sker med statliga och kommunala medel samt från leverantörens sida.

Inom hela Sverige pågår en omfattande utbyggnad av näten för mobiltelefoni med tillhörande och ökande antal master och andra anläggningar. En samordning bör ske mellan olika operatörer och system så att antalet master kan begränsas.

### SLUTSATSER

- Kommunen ska verka för hushållning med energi och energieffektivisering.
- Vid detaljplanering och bygglovprövning av ny bebyggelse ska i tur och ordning energisåla bostäder och lokaler, vattenburna uppvärmningssystem och gemensamma uppvärmningssystem eftersträvas.
- Ökad användning av förnybara energislag men vaksamhet kring utvecklingen och konsekvenserna av individuell fastbränsleledning i samlad bebyggelse.
- Möjligheterna att inom kommunen i framtiden utnyttja bergvärme i större skala (Björköprojektet) eller naturgas för uppvärmning m m bevakas.
- Befintliga kraftledningar ska kunna bibehållas till läge och vid behov om så befinns lämpligt anpassas/utvecklas. Kraftledningarna bör på sikt placeras i mark. Ny bebyggelse ska normalt ej tillåtas inom skyddszonerna.
- Reservat redovisas för naturgasledning av riksintresse. Ledningen bör helst förläggas i Mälaren.
- Etablering av vindkraftverk kan prövas men generellt ska stor restriktivitet iaktas mot större vindkraftverk. Vid bedömning av tillåtet buller från vindkraftverk ska värdefulla grönområden betraktas som områden som planlagts för rörligt friluftsliv.
- I första hand ska redan befintliga master och anläggningar utnyttjas vid fortsatt utbyggnad för mobiltelefoni. Nya master och anläggningar ska samutnyttjas så långt detta är möjligt.
- Möjligheterna att bana väg för utbyggnad av ”bredband” eller åtminstone kanalisation för fiberkabel ska alltid beaktas i samband med nyexploatering, större anläggningsarbeten, planläggning och exploateringsförhandlingar.

## HÄLSA OCH SÄKERHET



Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål. Målen anger vilka egenskaper Sveriges miljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska bli en ekologiskt hållbar. Att vi mår bra och har god hälsa är en förutsättning för en långsiktigt hållbar utveckling. Med hjälp av bland annat samhällsplanering kan vi skapa förutsättningar för hälsosamma miljöer. Av miljö kvalitetsmålen är; Frisk luft, Giftfri miljö, Säker strålmiljö, Grundvatten av god kvalitet samt God bebyggd miljö särskilt viktiga ur hälsosynpunkt. I de av riksdagen framtagna folkhälsomålen har också miljö kvalitetsmålen lyfts fram. Detta finns med som viktiga förutsättningar för denna översiktsplan.

I PBL anges att miljö- och riskfaktorer ska beaktas vid beslut om användning av mark- och vattenområden och i miljöbalken poängteras bland annat att människors hälsa och miljön ska skyddas mot skador och olägenheter. Detta innebär bland annat att i detaljplaner och till-

ståndsbeslut ska störningar, risker och miljö kvalitetsnormer beaktas så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller behovet av skydd mot olyckshändelser.

Översiktsplanen ska verka för att Ekerö är en kommun som är trygg och säker för alla som bor, bedriver verksamhet och för övrigt vistas här. Översiktsplanen och kommunens handlingsprogram för skydd mot olyckor samverkar om dessa frågor.

### Buller

Vad som uppfattas som buller är subjektivt. Det finns en del generella riktlinjer för vad som uppfattas som störande akustisk påverkan (buller). Bullerstörningar hindrar avkoppling och skapar otrivsel. I vissa fall kan bullret utgöra en hälsofara.

Den 1 september 2004 trädde "Förordning om omgivningsbuller" i kraft. Förordningen reglerar hur buller direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller ska tillämpas i Sverige. Enligt länsstyrelsens förslag till regionalt miljömål ska alla kommuner i länet ha en kommuntäckande bullerkartläggning och bullersaneringsplan senast år 2010.

Vägtrafik och flyg är välkända bullerkällor som stör många människor. I Ekerö längs de större vägarna stör biltrafiken och över våra huvuden kommer flyg inte bara från Skå utan även från Bromma och Arlanda. Andra bullerkällor är motocrossbana vid Skå industriområde, grustäckerna, skjutbanor på

Lovö och Svartsjö. I viss mån kan även våra industrier eller andra verksamheter vara störande. Inom Stockholmsområdet är ändå Ekerö en tyst kommun (se kartan på sid 95).

Naturvårdsverket har i allmänna råd föreslagit riktvärden för god miljö kvalitet för till exempel vägtrafikbuller och buller från flygplatser. Det finns också riktvärden för andra typer av buller. Rekommenderade riktvärden finns i Naturvårdsverkets publikationer.

Ca 50 hushåll längs Ekerövägen, Väsbyvägen och Jungfrusundsvägen utsätts idag för ljudnivåer över 55 dBA som ekvivalent nivå för årsmedeldygn. Utanför Ekerö tätort bedöms ett 90-tal bostäder som ligger enskilt eller i mindre grupper utsättas för ekvivalentnivåer över 55 dBA från trafiken (karta, sid 95).

Naturvårdsverkets riktvärden för buller ska följas. För nya bostäder ska – liksom för nya vägar och andra nya störande anläggningar – ambitionen att begränsa bullerstörningar vid bostäder generellt vara något högre. Detta är särskilt angeläget vid prövning av nya bostäder på landsbygden där den relativa ostördheten ska fortsätta utgöra en del av boendemiljöns naturliga och speciella kvaliteter. Nya detaljplaner ska kunna ange riktlinjer för hur höga ljudnivåer som accepteras i området.

Inom kommunen finns områden som klassats som tysta områden inom grönstrukturen (karta, sid 32). Vid etableringar inom dessa områden bör extra stora krav ställas på "bullerfrihet".

## SLUTSATSER

- Naturvårdsverkets riktvärden för buller ska tjäna som vägledning för planering, bygglov-givning och tillståndsprövning. För nya bostäder ska ambitionen att begränsa bullerstörningar generellt vara något högre.
- Åtgärder för att reducera bullerstörningar, främst vid källan, ska i möjligaste mån vidtas.

## Luft

Ett av de största hoten mot vår hälsa och mot miljön är utsläppen till luften. Utsläppen i Stockholmsregionen kommer huvudsakligen från uppvärmning och trafik. Utsläppen från trafiken kommer från flera olika typer av källor. Avgasrening har lett till en kraftig minskning av utsläppen från bensindrivna bilar. Utsläppen ökar relativt kraftigt vid låga hastigheter och ojämn körning förorsakad av trängsel.

För det långsiktiga arbetet med förbättrad luftkvalitet i hela länet är det en förutsättning att dagens kollektivtrafik kan bibehållas och utvecklas. Det är av den anledningen viktigt att utbyggnad av bostäder och arbetsplatser sker på ett sådant sätt att den främjar kollektiva resor och minimerar bilanvändandet.

Olika typer av bebyggelse har olika förutsättningar för uppvärmning. En tät bebyggelse skapar t ex möjlighet för fjärrvärme. En stor del av tillkommande bebyggelse i Ekerö kommun lär komma i form av spridd bebyggelse eller i form av enstaka byggnader i redan utbyggda områden. Även för dessa bör krav

ställas på att uppvärmning ska ske på ett för miljön godtagbart sätt. Vid nyinstallation av eldstäder får endast miljögodkända pannor för fasta biobränslen användas.

I samband med större utbyggnader bör gemensamma system för uppvärmning alltid övervägas.

En omfattande fastbränsleledning i lokala eldstäder i tätbebyggda områden kan medföra miljö- och hälsoskyddsproblem. I samband med detaljplaneläggning kan därför förbud mot installation av fastbränsleeldade uppvärmningsanordningar för enskild basuppvärmning införas.

Försämrade luftmiljö kan befaras om många gemensamma anläggningar anordnas inom begränsade områden.

### Miljö kvalitetsnormer

Idag finns miljö kvalitetsnormer antagna för kväveoxid, svaveldioxid, bly, bensen och partiklar i utomhusluft samt för fisk- och musselvatten. Av redan införda normer för utomhusluft kan de för kvävedioxid och partiklar i tätorter komma att överskridas i Stockholmstrakten.

Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund har gjort en prognos av kvävedioxidhalten för åttonde värsta dygnet 2006. Denna visar att Ekerö kommun är gynnat i dessa sammanhang med nivåer klart under gränsvärdet.

Kunskapen om partiklar är betydligt lägre än om kvävedioxider. Länsstyrelsen har tagit fram åtgärds-

förslag för hur miljö kvalitetsnormerna ska kunna uppfyllas inom några år.

## Elektromagnetiska fält m m

På vilket sätt magnetfält kring kraftledningar kan påverka människor är omdiskuterat. Det finns ännu inga antagna nationella riktvärden för tillåtna magnetfältsnivåer.

- I avvaktan på sådana riktlinjer har kommunfullmäktige 1998-02-17 och miljö- och hälsoskyddsnämnden 1994-04-27 tagit fram lokala riktlinjer. Enligt dessa ska ny bostadsbebyggelse inte placeras närmare 2x400 kV-ledning än 200 meter och inte närmare 70 kV-ledning än 40 meter.

Utbyggnaden av tredje generationens mobiltelefonsystem (UMTS) genomförs som en del i det moderna framtida samhället. Det har aktualiserat frågan om eventuella hälsorisker p g a strålningen från telefoner, antenner, master och andra anläggningar.

Enligt Statens Strålskyddsinstitut (SSI) är det inte visat att strålningen från antenner vid basstationer eller stationernas placering och användning medför fara eller betydande olägenheter för omgivningen. På samma sätt är det Socialstyrelsens uppfattning att det utifrån dagens kunskap inte finns skäl att anta att etablering av mobilstationer kan orsaka olägenheter för människors hälsa.

Det finns i dagens samhälle inga möjligheter att helt skydda områden från radiofrekvent elektrisk fältstyrka men det kan förmodas att strålningen är förhållandevis begränsad i obebyggda eller mycket glest



bebyggda områden. Strålskyddsinstitutet och Folkhälsoinstitutet har i forsknings- och kartläggnings-syfte genomfört mätningar av strålningen i vissa områden i Sverige. Ekerö är en av de kommuner där dessa mätningar har genomförts. De genomförda mätningarna i kommunen visar en strålningsnivå som ligger långt under de gränsvärden som gäller i Sverige och lägre än nu kartlagda kommuner.

Den genomförda studien visar det inte är motiverat att inom kommunen reservera särskilda ”lågstrålande zoner”. Försiktighetsprincipen bör istället iakttas genom krav på lokalisering och samordning av master och genom att anläggningar om möjligt undviks i de stora opåverkade områdena och i exempelvis miljöer där barn och ungdomar vistas längre tid. Vår strävan är att bibehålla den låga nivå, som föreligger inom kommunen. I ett regionalt perspektiv torde Ekerö kommun med sin förhållandevis glesa bebyggelsestruktur, utgöra en lågstrålande zon som helhet.

### SLUTSATSER

- I samband med detaljplanering och tillståndsgivning skall behovet av skyddsavstånd alltid beaktas.
- Anläggningar för mobiltelefoni bör om möjligt inte placeras på bostadshus eller vid förskolor och skolor eller motsvarande.
- Inom stora opåverkade områden bör master eller andra anläggningar för mobiltelefoni inte få uppföras såvida inte alternativa lokaliseringar eller lösningar saknas.
- Luftkvaliteten får inte försämrats. Miljökvalitetsnormer får inte överskridas.

### Skredrisk

En översiktlig skredriskkartering har gjorts av KM 1995 på uppdrag av Räddningsverket. Endast områden som är bebyggda med bostäder, skolor och industribyggnader har undersökts. Sex delområden har studerats närmare. Av dessa anges endast delområdet Tappström ha mindre goda/ej tillfredsställande stabilitetsförhållanden.

### SLUTSATSER

- I samband med detaljplanering och bygglovprövning skall erforderliga geotekniska undersökningar utföras.

### Översvämningsrisker

SMHI har på uppdrag av Räddningsverket gjort en översiktlig översvämningskartering för Mälaren. Denna har 2005 kompletterats med en noggrannare utredning gjord av Inregia på uppdrag av SEAREG. Dessa områden redovisas på karta. Inom kommunen finns stora områden som riskerar att drabbas av översvämningar vid höga vattenstånd.

Inom länsstyrelsen pågår ett projekt, vars syfte är att ta fram funktioner och verksamheter som ligger inom riskzoner för översvämning och att analysera konsekvenserna av en eventuell översvämning.

Det finns alltså risker att lågt belägna områden av kommunen drabbas av översvämningar. Detta bör beaktas i samband med bygglovprövning och vid detaljplaneläggning. För nya byggnader eller omfat-

tande tillbyggnader är rekommendationen nu att sockelhöjden på byggnader med bostäder inte placeras lägre än på +1,6 m enligt höjdsystemet RH00.

### SLUTSATSER

- Vid lokalisering och placering av nya bostadsbyggnader eller större tillbyggnader skall risken för översvämningar beaktas.

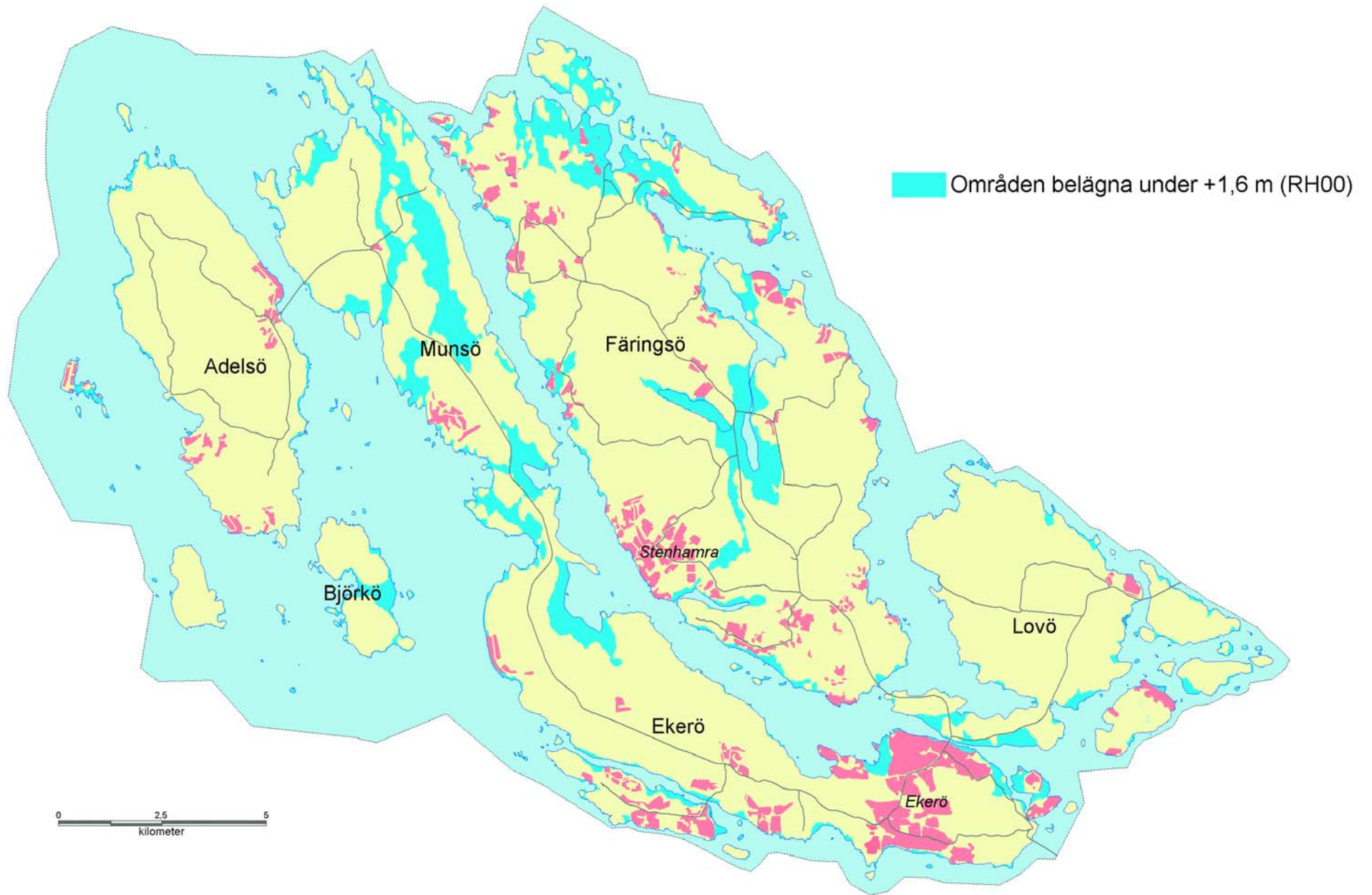
### Radon

Radon i hus kan komma från byggnadsmaterial, fyllnadsmassor eller marken. Det kan även finnas i hushållsvattnet.

Markområden delas normalt in i hög-, normal- och lågriskområden med avseende på markradon. Markradon kan ge mycket höga radondotterhalter inomhus om inte skyddsåtgärder mot detta vidtas i samband med byggande.

Högriskområden finns framför allt i östra delen av Färingsö men även på flera andra ställen i kommunen. Lokala högriskområden kan finnas inom Uppsalaåsen och andra åsar.

Radon är vårt allvarligaste hälsoproblem som är förknippat med boende. Det är därför viktigt att bostäder byggs på ett radonsäkert sätt inom riskområden. Byggnadsnämnden har tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden tagit fram anvisningar för grundläggning inom områden med radonmark. Karta över radonriskområden och anvisningar finns på stadsarkitektkontoret.



*Områden med översvämningsrisk vid förhöjt vattenstånd*

## SLUTSATSER

- Byggnader som uppförs inom hög- eller normalriskområden ska uppföras radonsäkert.
- Risken för höga radonhalter i brunnar ska beaktas.

## Transporter av farligt gods

En olycka med transporter av farligt gods kan påverka mark, vatten, bebyggelse och livet runt olycksplatsen.

Antalet transporter av farligt gods på vägarna i kommunen är förhållandevis begränsat. Det handlar i huvudsak om bensin och eldningsolja men även andra kemikalier förekommer.

Länsstyrelsen rekommenderar lämpliga vägar för farligt gods. De rekommenderade vägarna utgörs av primära och sekundära transportleder. Väg 261 utgör primär transportled för farligt gods. Sekundära transportleder är vägarna 800 (delen Tappström-Ölsta), 812 (från väg 800 till Svartsjö), 814, 816, 824 och 825 (från 824 till Lovö vattenverk).

På Mälaren sker också transporter av farligt gods. De mest omfattande fartygstransporterna i Mälaren sker från Södertälje till hamnarna i Köping och Västerås. Olyckshändelse med farligt gods på fartyg som trafikerar Mälaren kan påverka dricksvattenförsörjningen för såväl Ekerö kommun som hela Stor-Stockholmsområdet.

Det är inte bara viktigt att skydda omgivningen från skadeverkningar vid en olycka utan även att skydda transportlederna. Ny bebyggelse bör därför inte medges nära viktiga transportleder för farligt gods så att transportmöjligheterna på sikt kan riskera att omöjliggöras.

I samband med detaljplanering bör ett bedömningsunderlag, en riskanalys, tas fram i ett tidigt skede av planeringsprocessen och ingå i miljökonsekvensbeskrivningen, om nya särskilt utsatta eller känsliga byggnader eller verksamheter lokaliseras direkt i anslutning till vägar som är rekommenderade transportleder för farligt gods. När detaljplan saknas ska åtminstone en enklare bedömning av risker göras inför bygglovprövningen.

## SLUTSATSER

- Transporter med farligt gods ska i möjligaste mån ske på primära och sekundära leder för farligt gods.
- Vid detaljplanering i direkt anslutning till primär och sekundär transportled för farligt gods ska en riskanalys göras, om det inte redan finns en som kan användas, för bedömning av lämpligt säkerhetsavstånd.
- Vid prövning av bygglovärenden i direkt anslutning till primära och sekundära transportleder för farligt gods krävs när detaljplan saknas åtminstone en enklare bedömning av risker som underlag.

## Förorenade områden

En inventering av potentiellt förorenade områden i Ekerö kommun har utförts våren 2003 som examensarbete inom magisterkursen Miljöskydd och hälsoskydd vid Stockholms universitet. Arbetet utfördes utifrån den metodik för inventering av förorenade områden (MIFO-metodiken) som tagits fram av Naturvårdsverket.

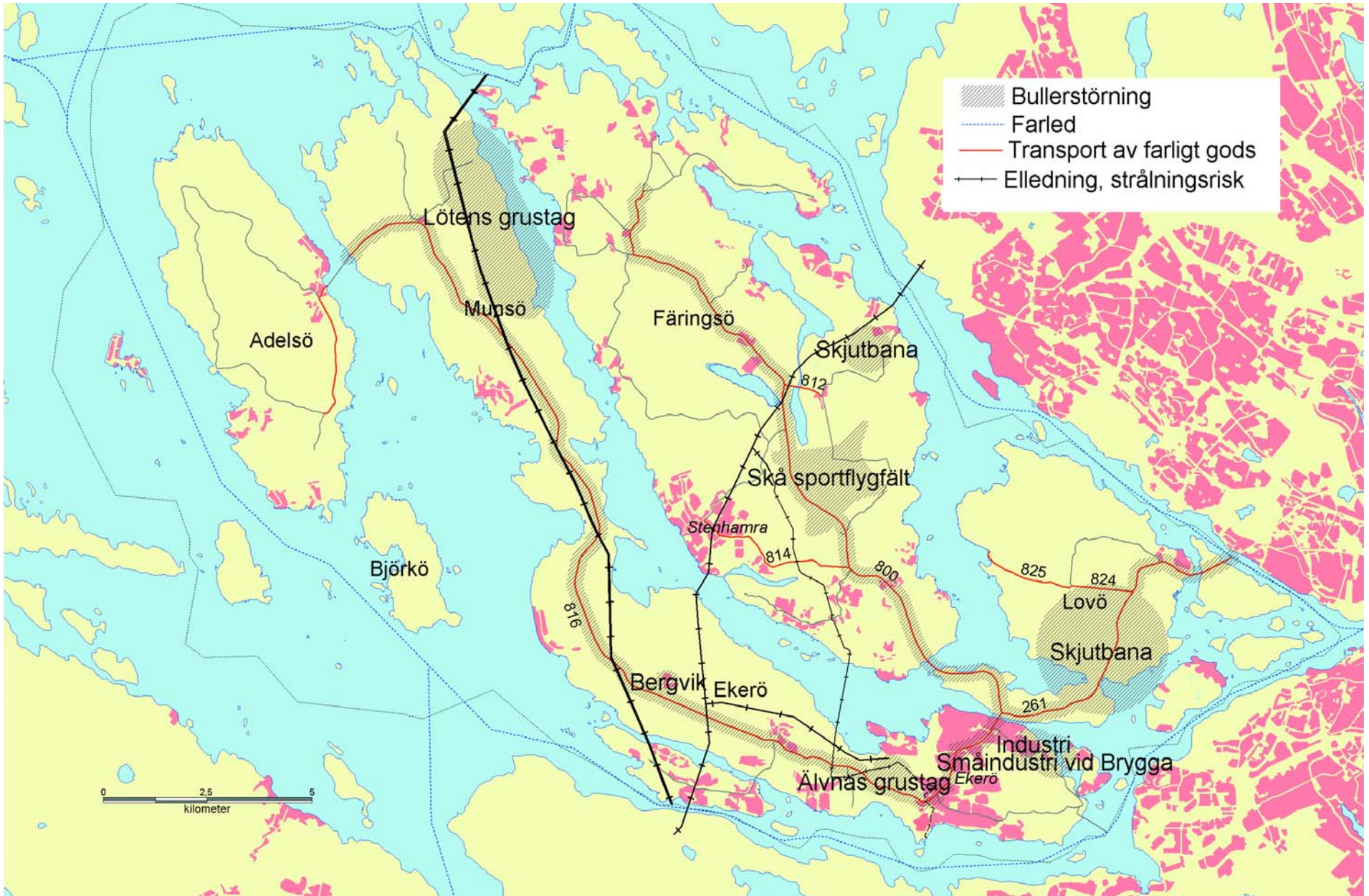
Inventeringen omfattade 245 verksamheter på 228 platser fördelade på 28 olika branscher. Den mest omfattande branschen var handelsträdgårdsvirksomheter, som lokaliserats på 126 platser i kommunen. För varje bransch beskrivs vilka efterbehandlingsproblem som förekommer i samband med dessa verksamheter. De olika objekten är inlagda i en databas som kopplats till kommunens digitala kartsystem.

Inventeringen har inte visat på några risker för allvarliga markföroreningar men i vissa fall bör närmare undersökningar göras inför t ex exploatering för bostadsbebyggelse.

## SLUTSATSER

- Vid planering av ny bebyggelse inom potentiellt förorenade områden ska behovet av markmiljöundersökning och eventuell sanering beaktas.





Vägar för transporter av farligt gods och områden med bullerstörning

## Avfall

Avfall ska hanteras så att det inte uppkommer olägenheter från hälso- och miljövårdssynpunkt. Återvinning och återanvändning skall främjas.

Inom kommunen finns två numera nedlagda deponier för hushållsavfall (Jungfrusund och Skå). Jungfrusund är numera sluttäckt och någon kontroll av eventuell miljöpåverkan görs inte. Den miljöpåverkan som kan förekomma från deponier är utsläpp av lakvatten, dålig lukt, utsläpp av ammoniak och deponigas till luften och nedskräpning. Vid Ekebyhov finns en numer övertäckt deponi för schaktmassor. Den används som skidbacke. Även andra avslutade deponier för schaktmassor finns, t ex i Träkvista mittemot Sandudden.

I anslutning till återvinningscentralen i Skå finns en nedlagd deponi för avvattnat avloppsslam, hushållsavfall och latrin. Inget slam har deponerats sedan 1998. Lakvattnet som bildas recirkuleras över deponin.

Intill deponin finns en mellanlagringsstation för slam som ska användas som gödselmedel i jordbruket eller vid jordtillverkning.

## Miljöfarliga och riskfyllda verksamheter

Miljö- och hälsoskyddskontoret har ett register över miljöfarliga verksamheter som dels är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt miljöbalken, dels är av sådan art att särskild tillsyn krävs (s k u-objekt). I registret finns bl a 5 större växthusodlingar, 2 krossanläggningar, 3 snickerier/brädgårdar, 2 grafiska

verksamheter, 1 tillverkare av plastprodukter, 3 ytbehandlare, 1 kemisk industri, 4 fastbränslepannor, 3 sjövärmepumpar, 5 bensinstationer/biltvättar, 2 flygplatser, 25 större avloppsreningsverk och avloppsanläggningar, 3 skjutbanor, 3 miljöstationer, 1 avfallsanläggning, 1 masstipp, 1 större djurstall och 12 bilverkstäder.

Vid planering av nya verksamheter tillämpas – med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet – de skyddsavstånd som anges i de allmänna råden ”Bättre plats för arbete” som utarbetats av Boverket i samråd med Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen.

## SLUTSATSER

- Vid bygglovprövning och detaljplanering ska en riskanalys göras för bedömning av lämpligt säkerhetsavstånd till bensinstationer och andra miljöstörande verksamheter.

## Hästhållning

Hästhållning och ridning i anslutning till bostadshus, skolor och barnstugor kan förorsaka stora problem hos allergiker. I Ekerö kommun är det många människor, som vill förena boende och hästhållning. Etablering av hästverksamhet måste ske med beaktande av platsens lämplighet. Vid planläggning och bygglovgivning för bostäder och lokaler måste hänsyn tas till redan etablerade stall.

Socialstyrelsen rekommenderar att avståndet till bostadsbebyggelse från stall och ridanläggningar inte

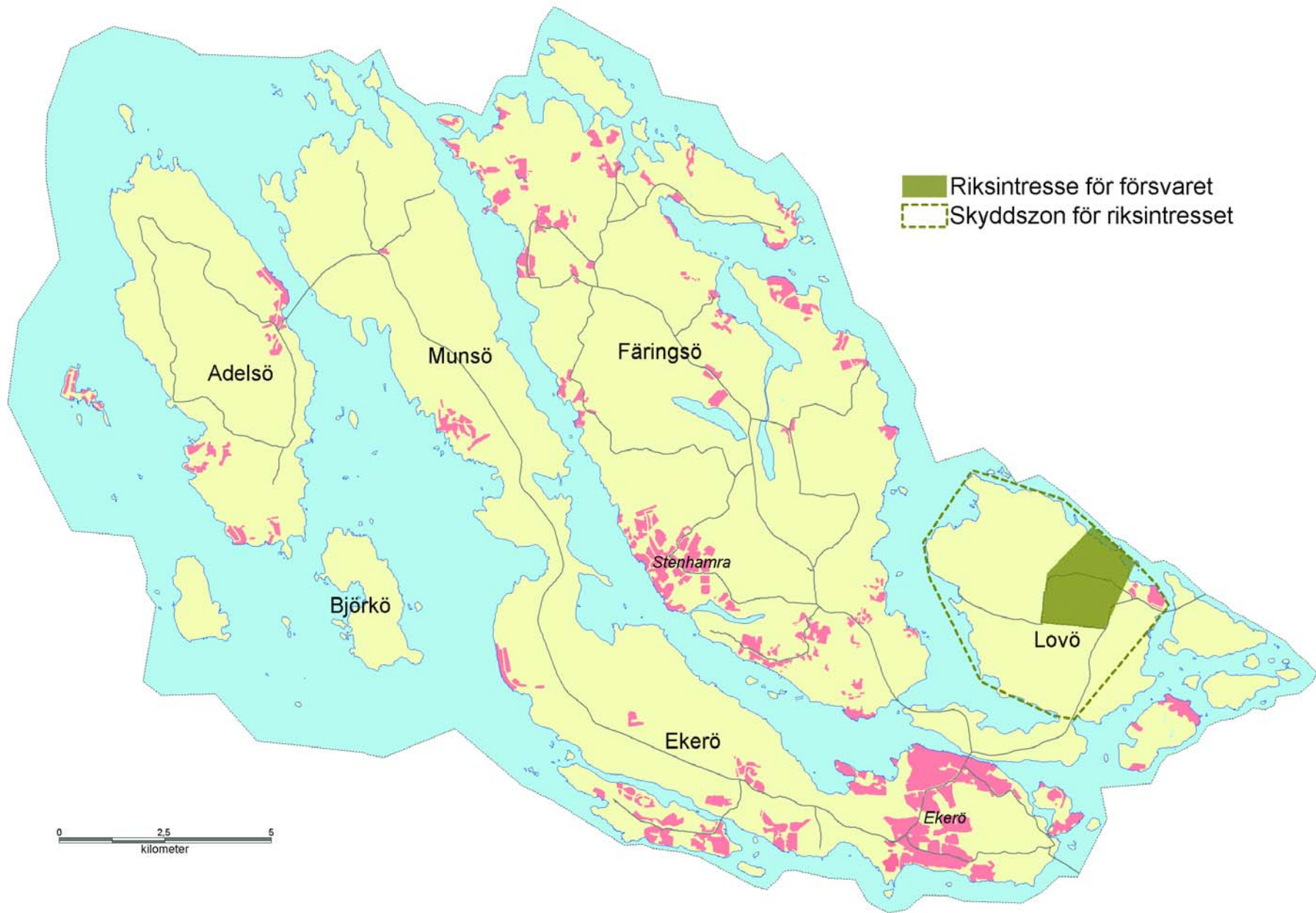
understiger 200 meter. Dessa rekommendationer är av principiell karaktär. En avvägning baserad på de lokala förutsättningarna måste alltid ske i det enskilda fallet.

Även om den allmänna ambitionen från samhällets sida är att skydda hästallergiska människor från ofrivillig exponering för hästallergen, så bör tillämpningen av skyddsavstånd till hästar i glesbebyggda områden inte vara lika strikt som i tätbebyggda områden. På Mälardalen ska djurhållning kunna fortsätta att vara ett naturligt inslag i landskapet samtidigt som gränserna mellan vad som egentligen utgör gles- eller tätbebyggelse ibland är ganska flytande. Att i översiktsplanen – utöver principer för tätorter och planlagda områden – närmare ange var hästnära alternativt hästfria områden/orter ska finnas är därför svårt och har inte bedömts lämpligt eller nödvändigt. Vid bildande av naturreservat för Kärso vid Drottningholm skulle man dock möjligen kunna överväga att förklara området ”hästfritt”.

I samband med detaljplanläggning av nya områden eller utökning av planlagda områden finns möjlighet att genom skyddsbestämmelser eller på annat sätt förebygga, begränsa och förhindra befarade risker eller olägenheter vid lokalisering av bostäder, skolor m m i närheten av hästhållning och verksamheter som hänger ihop med detta. Det kan vara lämpligt att överväga om en ”skyddszon” ska läggas längs planområdenas yttre gräns som markering att hästhållning bör undvikas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tagit fram riktlinjer för avstånd mellan hästhållning och olika





*Riksintresse för försvaret*



typer av verksamheter. Riktlinjerna ska beaktas i bygglov- och detaljplaneärenden. En fortsatt uppmärksamhet på dessa frågor kan innebära att riktlinjerna ses över (se även avsnittet "Areella näringar").

Inom kommunen finns idag drygt 20 anläggningar med mer än 20 hästar. Kring flera av dessa bör ett större skyddsavstånd tillämpas för att ge verksamheterna möjlighet att utvecklas.

### SLUTSATSER

- I detaljplaner och bygglov ska behovet av skyddsavstånd mellan hästhållning och bostäder/verksamheter alltid beaktas.
- Vid planering av ridstigar ska också behovet av frizoner beaktas.

### Handlingsprogram för skydd mot olyckor

Översiktsplanen ska skapa underlag och vägledning för kommunens strävan att skydda de människor som bor, vistas och bedriver verksamhet och för övrigt vistas i kommunen. Översiktsplanen ska även skapa förutsättningar för att skydda egendom och miljö i kommunen.

För att uppnå denna ambition arbetar kommunen aktivt med förebyggande, skadeavhjälpande åtgärder samt olycksutredning, med bl a stöd av Plan- och bygglagen, Lagen om skydd mot olyckor samt Lagen om extra ordinär händelse.

Översiktsplanen och kommunens handlingsprogram för skydd mot olyckor är två samverkande dokument

som ska ge stöd till politiska beslut, uppdrag till kommunala tjänstemän och därmed underlätta för den enskilde att skydda sig mot olyckor i kommunen.

För att Ekerö ska skapa förutsättningar för det ovan nämnda ska översiktsplanen ge stöd för beslut som tar riskhänsyn i hela processen i kommunens expansion, från översiktplan, detaljplan, bygglov till slutlig förvaltning av kommunens bebyggelse.

Översiktsplanen ska därmed verka för att Ekerö är en kommun som är trygg och säker för alla som bor, bedriver verksamhet och för övrigt vistas i kommunen.

### SLUTSATSER

- Särskilda tekniska krav ställs på byggnader som uppförs inom områden med lång ankomsttid för brandförsvaret respektive på byggnader högre än tre våningar.

### Riksintresse, totalförsvaret

I kommunen finns ett område på Lovö av riksintresse för försvaret enligt 3 kap 9 § MB. Detta område ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra användningen av anläggningen.

Kring detta område har också lagts in en skyddszon. Inom riksintresseområdet och skydds-zonen får anläggningar som kan störa verksamheten vid Försvarets Radioanstalt (FRA) inte uppföras eller bibehållas utan skriftligt medgivande av FRA. Sådana anläggningar är t ex elstängsel, byggnader med metallkonstruktioner och silos.

Området av riksintresse för försvaret bör utökas att omfatta även skydds-zonen. Områdesbestämmelser kan också övervägas för skydds-zonen.

### SLUTSATSER

- Vid prövning av förhandsbesked eller bygglov för ny byggnad och större tillbyggnader och andra större anläggningsarbeten ska försvarsmaktens synpunkter inhämtas. Beslut kan erfordras av länsstyrelsen.
- Anläggningar som kan störa FRA får inte uppföras eller bibehållas inom försvarets riksintresseområde – inklusive omgivande skydds-zon – utan medgivande av FRA.
- För skydds-zonen bör övervägas områdesbestämmelser alternativt utökning av riksintresset.

### Beredskapshänsyn

Beredskapshänsyn i samhällsplaneringen syftar till beredskap för svåra påfrestningar och extraordinära händelser. Beredskapshänsyn handlar främst om att skydda och minska sårbarheten i infrastruktur som el- och vattenförsörjning samt att skapa beredskap inom ledningsorganisationen för svåra och komplexa situationer där samverkan och beslutsförmåga på olika nivåer krävs.

En inventering och analys av riskfyllda verksamheter inom kommunen pågår i samverkan mellan kommunens förvaltningar.