

2014-11-06

**ANTAGANDE  
NORMALT PLANFÖRFARANDE**
**Detaljplan för Jungfrusunds sjöstad (del av Ekebyhov 3:1 m fl) på  
Ekerö i Ekerö kommun, Stockholms län**

dnr PLAN.2010.30.214

**UTLÅTANDE**

Utställning av detaljplanen har genomförts under tiden 9 november 2013– 13 januari 2014. Detaljplanehandlingarna har skickats ut till sakägare och berörda instanser enligt separat sändlista, Handlingarna och aktuella utredningar har även kunnat tas del av på biblioteket i Ekerö centrum, på stadsarkitektkontoret samt på kommunens hemsida [www.ekero.se/detaljplaner](http://www.ekero.se/detaljplaner).

Efter genomförd utställning har en kommunikering genomförts med berörda fastighetsägare och länsstyrelsen. Endast länsstyrelsen yttrade sig, deras yttrande framgår av

Nedan följer en sammanfattning av de skriftliga synpunkter som inkommit under samrådtiden efter ämne och besvarande av dessa. Länsstyrelsens har meddelat sina synpunkter i diskussion med kommunen och avser att komma in med formellt yttrande efter att kommunen genomfört de förändringar som föranlett denna kommunikering.

*Synpunkter har inkommit från följande remissinstanser:*

Svenska Turistföreningen  
Lantmäteriet  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Södertörns brandförsvarsförbund  
Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting  
Trafikverket  
Mälaröarnas naturskyddsförening  
Friluftsförbundet Mälaröarna  
Hyresgästföreningen  
Byggnadsnämnden  
Miljönämnden  
Socialnämnden  
Kultur- och fritidsnämnden

*Inga synpunkter har inkommit från sakägare i området.*

**Detaljplaneutformning och fastighetsrättsliga synpunkter**

Samtliga nedanstående synpunkter har inkommit från Lantmäteriet.

**Grundkarta**

- Fastighetsgränserna syns bara delvis
- Fastighetsbeteckningarna syns för dåligt
- Servitut akt nr 0125-83/11.1 saknas

**Plankarta**

- Plangräns ska inte finnas längs Bryggavägen norr om planområdet
- Beteckningen WB<sub>1</sub> "brygga för intilliggande fastigheter" gäller enligt plankartan för bryggan

söder om färjeläget. Vad avses med "intilliggande fastigheter"? Bryggan ligger idag och sannolikt även framöver intill endast en fastighet. Planbestämmelsen är motstridig med texten i planbeskrivningen (sid 21 "i området närmast torget finns en befintlig brygga som kan tjäna som enklare badplats. Denna föreslås inte utgöra någon större anläggning och av den anledningen ges användningen natur" samt sid 3 i genomförandebeskrivningen "tänkt som badbrygga för boende inom området och bör således göras tillgänglig för ett större antal fastigheter. Även verksamhetslokalerna vid färjeläget bör ha del i gemensamhetsanläggningen för att kunder till ett café eller liknande ska kunna nyttja denna"). Vill kommunen att bryggan ska vara allmän (kommunal) eller en gemensamhetsanläggning?

- Beteckningarna y och g gäller enligt plankartan för ett och samma markområde. Y och g kan inte kombineras. Marken kan inte både upplåtas för andamålet gemensam väg (gemensamhetsanläggning) och utfartsservitut (officialservitut) Däremot kan utfartsfrågan för KH och BKH lösas genom att även de (framtida) fastigheterna tas med i gemensamhetsanläggningen för vägarna i bostadskvarteren. Eventuellt vore det lämpligt att utfartsvägen utgör en egen sektion i gemensamhetsanläggningen.
- På ett ställe i plankartan är det otydligt för vilket markområde beteckningen g parkering gäller. Det är frågan om den g parkering som är längst söderut (närmast våtmarken)

#### *Planbestämmelserna*

- Bestämmelsen WF betyder enligt teckenförklaringen färjeläge – inget annat. På sid 21 i planbeskrivningen står det att det ska vara frågan om färjeläge med möjlighet till småbåtshamn. Detta framgår inte i planbestämmelserna och är därmed inte juridiskt gällande.
- Bestämmelserna e<sub>2</sub> och e<sub>3</sub>. Ordet tomt ska ersättas med ordet fastighet om det är fastighetsstorleken kommunen avser reglera.

#### *Genomförandebeskrivningen*

- Enligt genomförandebeskrivningen vill kommunen att gemensamhetsanläggning bildas för småbåtshamnen för angränsande fastighetsägare (beteckning WV<sub>1</sub>). Lantmäteriet undrar vad kommunen avser med "angränsande fastighetsägare". Idag och troligtvis även framöver kommer WV<sub>1</sub>- området att angränsa enbart till en fastighet. Lantmäteriet undrar varför kommunen anser det vara en bra lösning att småbåtshamnen ska utgöra en gemensamhetsanläggning. Vore det inte mer ändamålsenligt att vattenområdet arrenderades till en båtklubb. Gemensamhetsanläggningen för småbåtshamn kan bara bildas för det fastigheter som medger det. Detta eftersom båtplats inte är en nödvändighet för att en bostadsfastighet ska fungera för sitt ändamål (väsentlighetsvillkoret i anläggningslagen uppfylls inte). Deltagandet i en gemensamhetsanläggning är knutet till fastighetsobjektet, utträde och inträde ur en gemensamhetsanläggning är tungrovt och kostsamt jämfört med att vara medlem i en båtklubb. En ytterligare omständighet som talar emot valet av gemensamhetsanläggning är det som kommunen skriver på sid 21 i planbeskrivningen. Där står det att WV<sub>1</sub> området ska fungera som angöringsbrygga för Sjöräddningssällskapets lokal kommer inte att utgöra någon egen fastighet och kan därmed inte ha del i en gemensamhetsanläggning för brygga.
- I genomförandebeskrivningen står det att planområdet skall anslutas till kommunalt vatten- och spillvatten. Det framgår inte hur va-ledningarna ska förvaltas inom området. Ska kommunalt va dras fram till varje fastighet som kommer bildas inom området eller ska gemensamhetsanläggning bildas för va-ledningarna inom planområdet? Förklara varför u-området lagts ut i plankartan.
- Redogörelse för vad plangenomförandet får för konsekvenser för mark som fått beteckningen allmän plats NATUR och hör till fastigheten Ekebyhov 3:2 saknas. Om avsikten är att marken ska regleras till en (kommunal) fastighet aktualiseras ersättningsfrågan.
- Enligt plankartan ska det finnas lekplatser. Genomförandebeskrivningen måste kompletteras med information om hur lekplatserna är tänkta att förvaltas (gemensamhetsanläggning) och vilka fastigheter som avses delta.
- Det saknas information om att planens syfte är att gemensamhetsanläggning bildas för miljöstugor. Är tanken att det ska vara en eller flera gemensamhetsanläggningar? Vilka fastigheter ska delta? Ska fastigheterna som har verksamhetslokaler bilda en egen gemensamhetsanläggning för miljöstugan invid infartsparkeringen?
- Det framgår inte vem som ska äga och förvalta bullerplanken, Ska gemensamhetsanläggning bildas? Vilka fastigheter ska delta? Vilka fastigheter skyddar bullerplanket?
- Det framgår inte i genomförandebeskrivningen att avsikten med planen är att gemensamhetsanläggning för garage bildas. Vilka fastigheter ska delta i sådan gemensamhetsanläggning? Enligt plankartan ska carport finnas för kedjehusen. Är tanken att

- 
- kedjehusen ska delta i gemensamhetsanläggningen?
  - Redogörelse saknas för vilka konsekvenser planens genomförande får för utfartsservitut 0125-83/11.1.

Trafikverket noterar att det i anslutning till färjeläget föreslås att en sjöräddningsstation uppförs inom allmän platsmark för torghandelsändamål. Allmän platsmark tillåts inte användas för permanent sjöräddningsändamål, markens användning bör därför ändras till kvartersmark.

---

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*Grundkartan har reviderats inför kommunikering med tydligare fastighetsgränser och fastighetsbeteckningar samt införande av servitut.*

*Plangränsen har reviderats.*

*Bestämmelsen WB1 har reviderats. Planbeskrivningen har reviderats gällande bryggan söder om färjeläget. Genomförandebeskrivningen har förtydligats gällande område s WB1.*

*Bestämmelsen y utgår.*

*Detaljplanen har förtydligats för att klargöra vilket område som avses gälla för g- parkering.*

*Planbeskrivningen revideras för att förtydliga att det är färjeläge och inget annat som avses.*

*Ordet tomt byts ut mot fastighet i bestämmelse om exploateringsgrad.*

*Småbåtshamnen föreslås nu upplåtas till båtklubb. Genomförandebeskrivningen har reviderats i detta avseende.*

*Genomförandebeskrivningen uppdateras med information om syfte med u-områden och hur Va-systemet ska förvaltas.*

*Genomförandebeskrivningen uppdateras med information om hur fastighetsreglering ska gå till gällande Ekebyhov 3:3.*

*Genomförandebeskrivningen uppdateras med information om gemensamhetsanläggningar för lekplats, parkering och miljöstugor. Förtydligande om ansvar för bullerplank införs även.*

*Servitut 0125-83/11.1 upphävs och Ekebyhov 3:3 och fastigheter som styckas av från denna ska angöra via den föreslagna gemensamhetsanläggningen.*

*Området för sjöräddningsstation har ändrats till kvartersmark.*

---

### **Naturreservat på Jungfrusundsåsen**

Svenska turistföreningen anser att det är en självklarhet att NCC i och med det generösa exploateringsförslaget ska släppa återstoden av Ekebyhov 3:1 till Ekerö kommun. Detta anser föreningen ska framgå i plan- och genomförandebeskrivning.

Vidare hänvisar föreningen till att mer än 10 års väntan på naturreservat har passerat och att kommunens miljöstrateg i ett brev hänvisar till att kommunen gör vad den kan i frågan. Föreningen är dock inte nöjd med svaret och hävdar att viljan tycks saknas. Föreningen informerar vidare om att miljöbalken innehåller de instrument som krävs för att fatta beslut i frågan. Menar att medel finns att söka från naturvårdsverket som täcker stor del av kostnaderna vid bildandet. Ger exempel på att man kan komma till beslut även om markägares opponerar sig. (Skuruparken, Nacka). Avslutar med att ett skydd av åsen finns i handlingsprogrammet "Aldrig långt till naturen" och att Ekerö kommun i det programmet har gjort åtaganden om att bilda naturreservat senast 2015. Föreningen önskar besked om att kommunen avser att senast 2015 förklara Jungfrusundsåsen som ett kommunalt naturreservat.

---

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*Bildandet av naturreservat för Jungfrusundsåsen är en aktuell fråga som kommunens tjänstemän arbetar aktivt med. Utformningen av denna detaljplan strider inte på något sätt med arbetet eller*

---

*utformningen av ett naturreservat.*

*Angående besked om bildandet om Jungfrusundsåsens naturreservat vill stadsarkitektkontoret hänvisa till kommunstyrelsens svar i ärende KS13/191. Där ges ett utförligare svar av berörd tjänsteman.*

### **Brand- och riskfrågor**

Södertörns brandförsvarsförbund önskar säkerställande av brandvattenförsörjning i enlighet med PM 608. Vattennätet bör även kunna försörja sprinklers i de byggander där det kan bli aktuellt då de förspråkar lösningen i både bostadshus och andra typer av byggnader.

Södertörns brandförsvarsförbund påpekar att friliggande villor ska ligga minst 8 meter ifrån varandra av brandsäkerhetsskäl. I annat fall ska en brandcellsgräns i minst klass EI30 uppföras eller analytiskt dimensioneras i byggprocessen. Brandcellsgränser ska även finnas inom byggnader med verksamheter i olika verksamhetsklasser. Skyddsavståndet bör finnas med i planbestämmelserna.

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*Synpunkterna om brandskydd noteras och ska beaktas i byggskedet.*

*En bestämmelse har införts som reglerar avståndet mellan friliggande hus.*

### **Trafik**

Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting anser att det illustrerade upphöjda övergångsstället inte är förenligt med busstrafik. Anser att ett större område bör vara upphöjt i illustrationen. Anser att fickhållplats på södra sidan (mot färjan) verkar vara mindre än på norra sidan. Där redovisas en fickhållplats med plattformsyta och en GC-väg bakom vilket är den gängse utformningen.

Om infartsparkeringen ska flyttas och ev. minskas bör det säkerställas att platserna används till infartsparkering och inget annat. Marken för infartsparkeringen måste vara kvartersmark och inte allmän platsmark för då går det inte att ta ut en avgift av bilister utan SL kort.

Sammantaget har Trafikförvaltningen inga invändningar mot förslaget. När det gäller framkomlighet och fysisk utformning för busstrafik ska den ske enligt RIBUSS – 08.

**Trafikverket** påpekar att det är viktigt att fordon som inte ska fortsätta med färja får möjlighet att angöra bostäder och verksamheter och få möjlighet till rundkörning vid färjeläget. Mittön med bilmagasinet bör utformas för rundkörning och inte som en "dropp" som illustrationen visar. Trafikverket har efterlyst möjligheter att expandera utrymmet för köande fordon i väntan på färjepåfart. Köbildning av fordon i väntan på färjepåfart ska ske inom förslaget magasin, när detta är fullt kan ytterligare köbildning ske i en separat fil längs Bryggavägen.

Färjeläget – Trafikverket anser att "Ekeröleden" är av betydelse för trafikförsörjningen av Ekerö kommun, särskilt under den planerade utbyggnaden av Förbifart Stockholm samt ombyggnaden av Ekeröleden. Trafikverket anser att färjeläget i Jungfrusund kan utvecklas för att ta emot mer trafik. Utbyggnaden av bostäder i närheten innebär att nya bostäder utsätts för olika former av störningar som kan innebära risk för restriktioner för färjetrafiken. Det mittersta färjeläget förutsätter att av- och påkörande fordon leds i en S-kurva. Detta är olämpligt då av- och påkörning bör kunna ske så snabbt som möjligt, en rakare av- och påkörning kan skapas genom att flytta magasinsbyggnaden på hamnplanen.

Mälaröarnas naturskyddsförening och Friluftsrämjandet Mälaröarna anser att det är angeläget att arbetet med gång- och cykelbanan mellan Ledungsvägen och Jungfrusund påbörjas så snart som möjligt.

Byggnadsnämnden vill framföra att trafiksituationen på hela Bryggavägen bör ses över. Vidare anser de att det, då en förskola planeras i områdets östra del utefter vägen, är befogat med en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Detta måste dock föregås av en lokal trafikföreskrift.

Byggnadsnämnden noterar att gatorna inom planområdet ska utformas i små mått med vinklingar och material som gör att trafikrörelserna naturligt sker på de gåendes villkor. För att ytterligare framhäva att trafiken sker på de gåendes villkor bör det övervägas i ett senare skede att införa gångfartsområde. För att lokal trafikföreskrift om gångfartsområde ska kunna beslutas krävs en god utformning samt att parkering enbart får ske på särskilt anordnade parkeringsplatser. Utformas gatorna på ett sådant sätt finns möjlighet till gångfarts- område.

Fortsättningsvis skriver byggandsnämnden att då trafiken under morgon och eftermiddag är hög krävs en särskilt god utformning för oskyddade trafikanter. Hastighetssäkrade övergångar är viktigt samt friliggande gång- och cykelvägar. Planhandlingarna bör kompletteras med åtminstone en gångbana på Bryggavägens västra sida, på så sätt krävs färre passager över Bryggavägen. För att öka trafiksäkerheten ytterligare bör det övervägas att tydligt markera gång- och cykelvägen där denna korsar avtagsvägar från Bryggavägen. Den bästa metoden för detta är en förhöjning av gång- och cykelbanan i förhållande till vägen vilket skapar ett naturligt farthinder. Om detta inte är möjligt kan markering med avvikande färg i beläggningen alternativt taktilla plattor före och efter övergången för att uppmärksamma de oskyddade trafikanterna vara lämpliga åtgärder.

Avslutningsvis noterar byggandsnämnden att frågan om gång- och cykelväg från Herredagsvägen till färjeläget samt från Ledungsvägen till Bryggavägen behandlas i planhandlingarna. Anläggning av dessa sträckor är av yttersta vikt för att Ekerö tätort får ett sammanhållet gång- och cykelvägsnät och bör prioriteras högt i samband med exploatering av området. Även tekniska nämnden ser gång- och cykelvägen mellan Jungfrusund och Träkvista är nödvändig för utbyggnaden av området.

Socialnämnden vill framhäva att sett utifrån ett övergripande barnperspektiv bör särskild vikt ges till att säkerställa en trygg och säker trafiksituation i området.

Olle Setterlund, ledamot i Socialnämnden, Folkpartiet lämnar in ett särskilt yttrande där han framhäver att planeringen av området är bra med undantag av placeringen av förskolan. Förskolan bör placeras med en trygg och säker trafiksituation och således längre ifrån Bryggavägen. Han anser även att hänsyn måste tas till buller och avgaser.

---

### *Stadsarkitektkontorets svar*

*Redovisningen av hastighetsäkrande åtgärd är endast en illustration. Exakt val av lösning görs först i detaljprojekteringen. När denna genomförs kommer trafikförvaltningen att höras.*

*Endast på norra sidan avses cykeltrafik, därav vald utformning.*

*Infartsparkeringen utökas mot dagens yta. Dagens yta är delad med kiosk/caféverksamhet. Stadsarkitektkontoret anser att vald lösning är bäst för att åstadkomma en ändamålsenlig detaljplaneutformning. Då färjan inte ingår i länstrafiken är det ännu inte bestämt att parkeringen ska nyttjas enbart av SL-trafikanter.*

*Gång- och cykelbanan är en del av detaljplanen och ska byggas ut i samband med genomförandet av denna detaljplan.*

*Stadsarkitektkontoret noterar att lokal trafikföreskrift krävs vid hastighetsskyltning. Kontoret bedömer också, utifrån byggnadsnämndens yttrande, att den föreslagna utformningen av lokalgator och parkeringar är förenlig med gångfartsområde.*

*Möjlighet till olika former av hastighetsdämpade åtgärder medges i detaljplanen. En parallell gångväg anses inte nödvändig på västra sidan om Bryggavägen, men möjlighet till smalare gångväg medges. Synpunkten om gång- och cykelvägar noteras.*

*Gällande riktlinjer för buller och luftkvalitet klaras vid förskolan. Dessutom erbjuder förslaget en förskolegård där både luft- och ljudmiljö är mycket god. Placeringen av förskolan har valts med hänsyn till logistik, miljö och möjlighet till utomhusvistelse i olika miljöer för barnen.*

---

---

## **Tekniska frågor**

Miljönämnden bedömer föreslagna åtgärder för dagvattenhantering som rimliga. De anser dock att samtliga anläggningar för omhändertagande och rening av dagvatten bör markeras i plankartan. Anläggande av svackdiken och översilningsyta bör också nämnas i genomförandebeskrivningen. Miljönämnden skriver även att de saknar information om hur det ska säkerställas att eventuella punkteringar av lerlagret ner till Jungfrusundsåsen ska tätas. De anser att det måste tas fram tydliga krav och instruktioner för detta i planbestämmelserna eller i samband med bygg- eller marklov.

Kontoret påminner om att anordnande av anläggning för rening av dagvatten från detaljplanelagt område är anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken och prövas av miljönämnden. I samband med prövningen kan krav komma att ställas på detaljer som inte framgår av utredningen som ytterligare oljeavskiljare för parkeringsytor samt ytterligare avstängningsmöjligheter vid olyckor.

Byggnadsnämnden förordar byggnadsnämnden att ett centralt uppvärmnings- system bör anordnas för området.

---

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*Stadsarkitektkontoret delar inte bedömningen att informationen ska finnas med på detaljplanen. De föreslagna åtgärderna medges med nuvarande utformning och endast dammen kräver särskilt egenskapsområde. Däremot håller kontoret med om att information ska finnas i genomförandebeskrivningen och av den anledningen har genomförandebeskrivningen uppdaterats. Kontoret håller även med om synpunkten angående punktering av lerlager. Därför har information om detta införts under rubriken upplysningar i detaljplanebestämmelserna.*

*Informationen om krav på anmälan vid anläggande av dagvattenanläggningar noteras.*

*Inom Ekerö kommun pågår för närvarande utredningsarbete om ett ledningsnät för närvärme i kommunen. En möjlighet i framtiden kan vara att koppla aktuellt område till det nätet.*

---

## **Djur och natur**

Mälaröarnas naturskyddsförening anser att alridån som går längs med gångstigen mot Rödsten bör behållas orörd. Denna ridå utgör en viktig häckningsplats för många olika sångare, bland annat näktergal och härmsångare. De anser vidare att gångstigen mot Rödstens kvalitet bör förbättras.

Att boende i området ska ansluta till Jungfrusundsåsen via Ekebyhovsbackens parkering anser vi inte vara tillräckligt bra. Människor som bor i området och förskolan kommer vilja ansluta direkt upp till spåret från området genom att korsa Jungfrusundsvägen precis efter att man svängt mot Träkvista. Troligen behövs ett övergångsställe och en gångväg upp till spåren.

Friluftsrämmandet Mälaröarna anser att det är oklart hur man från området tar sig norrut till Jungfrusunds Marina via bryggan nedanför Mälarö Träningsverk. Det framgår inte att det ska bli en gångväg från färjan via det norra området med nya bostäder. Även en gångväg från bostäderna i 3:3 som fortsätter naturligt efter vägen mellan bostäderna i det norra området som ansluter via bryggan nedanför Mälarö Träningsverk och Jungfrusunds Marina och vidare mot Ekerö centrum.

---

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*Ett visst ingrepp kommer att göras i alridån, men inte i sådan utsträckning att dess funktion som häckningsplats hotas.*

*Gångstigens kvalitet ska höjas i samband med genomförandet av detaljplanen.*

*Ingen anlagd gångstig planeras med hänsyn till de höga naturvärden som finns, men det är fullt möjligt att promenera från färjeläget vidare mot marinan.*

---

## **Strandskydd**

Friluftsrämmandet Mälaröarna anser att det inte framgår om de nya husen i 3:3 tar mer strand i anspråk än vad de gör idag. Friluftsrämmandet anser att strandskyddet ska gälla och att inte mer mark vid strand ska tas i anspråk.

Det bör förtydligas att den bad- och båtbygga som planeras i område 3:3 är till för allmänheten.

Hyresgästföreningen Bromma-Ekerö bifaller byggnation men motsätter sig kraftigt att man ska "nagga" på strandskyddet. Vi anser att detta skall skyddas så långt det är möjligt. Risken är annars uppenbar att när man nästa gång skall bygga strandnära, tittar på detta område, och använder detta som prejudicerande. Detta vore mycket olyckligt, då vi anser att strandskyddet ska vara "heligt".

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*Den tillkommande bebyggelsen på Ekebyhov 3:3 tar inte en större yta för hemfridszon i anspråk än vad som är fallet idag. Bryggan från Ekebyhov 3:3 kommer inte att vara allmänt tillgänglig, vilket den inte heller är idag.*

*Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Stadsarkitektkontoret anser inte att strandskyddet upphävs i strid med strandskyddets syften och att det därför är möjligt med ett upphävande. Kontoret anser vidare inte att risken föreligger att prejudikat kommer att skapas då det redan idag görs liknande upphävanden på flera platser i länet.*

### **Hälsa och säkerhet**

Trafikverket anser att Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar ska tillämpas. Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller bör tillämpas när det gäller buller från hamnverksamheten. Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus och höga ljudnivåer bör tillämpas, när det gäller riktvärden för lågfrekvent buller från hamnverksamheten.

Med tanke på att färjor har motorer igång även vid uppehåll vid färjeläget kan negativt påverkan genom luftföroreningar och bullerstörning förväntas. På vintern vid sträng kyla blir personbilar fort kalla, fordonen tomgångskörs i väntan på nästa avgång, detta medför ytterligare buller och luftföroreningar. Eventuellt kan förbud mot tomgångskörning införas. Dessa frågor har inte beaktats i planförslaget. Trafikverkets slutsats är att bullerutredningen bör omarbetas. Avståndet mellan bostäder och färjeläger bör anpassas, de förslagna bostäderna inom Ekebyhov 3:3 bör beaktas särskilt då dessa bostäder ligger oskärmade från färjeläget.

I anslutning till färjeläget föreslås bryggor för småbåtar, vilket inte är lämpligt med tanke på eventuella olycksrisker vid manövreringen av färjor. Bryggorna bör därför utgå eller flyttas till en säkrare plats.

Friluftsförbundet vill även påpeka att det är olämpligt att ha en badbygga söder om färjan. Det bör förtydligas att detta inte är en badbygga i planen.

Miljönämnden vidhåller sin tidigare uppfattning om att förskolans placering är olämplig. Angående buller från färjan menar nämnden att domen från Kapellskär inte är relevant och att jämförelsen därför ogillas. Däremot anser nämnden att bedömningen att bullret från färjan är likartad trafikbuller. Därför anser kontoret att det är rimligt att det i det här fallet jämföra buller från färjeläget med riktvärden för vägtrafik så som gjorts i utredningen, även om det bullrar mer under de 4- minuter färjan ligger i hamn. Sammanfattningsvis har Miljö- och hälsoskyddskontoret inga invändningar mot buller från vägtrafik eller färjeläge under förutsättning att de åtgärder vidtas som beskrivs i utredningen, bl.a. åtgärder på angörningsrampen till färjan, bullerplank mot Jungfrusundsvägen och mot Bryggavägen samt åtgärder i fasader och fönster för att säkerställa maxnivåer inomhus.

Miljönämnden bedömer att utredningen avseende markföroreningar måste kompletteras med en sakkunnig bedömning och motivering till den metod som använts och de slutsatser som dragits. Effekten av att prov tagits på massor som endast schaktats ur till 20 cm djup, hur representativa proverna är med få prover i samlingsproverna och vad det säger om föreningarnas lokalisering och utbredning i området behöver belysas. Samlingsproverna visar halter för bly som ligger nära värdet för känslig markanvändning. Enligt kontorets bedömning innebär det att det kan finnas risk för att det finns platser inom området där värdet överskrids.

---

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*En bullerutredning har tagits fram och en tydlig motivering finns i planbeskrivningen till varför valda nivåer satts som krav på buller. Stadsarkitektkontoret anser, till skillnad från Trafikverket, att bullerutredningen är väl utförd och adekvat och kommer därför inte att ta fram en ny utredning inför antagandet.*

*Tillkommande småbåtshamn har utformats med ett säkerhetsavstånd som bör anses som tillräckligt.*

*Stadsarkitektkontoret anser att den befintliga bryggans läge är lämpligt för spontanbad. Trafikverket förespråkar ett avstånd på minst 100 meter, vilket uppfylls.*

*Gällande riktlinjer för buller och luftkvalitet klaras vid förskolan. Dessutom erbjuder förslaget en förskolegård där både luft- och ljudmiljö är mycket god. Stadsarkitektkontoret noterar synpunkter kring väg- och färjebuller, de åtgärder som nämns säkerställs genom planbestämmelser och avtal.*

*En sakkunnig bedömning har gjorts avseende provtagningen vid Jungfrusund och lagts till i planbeskrivningen. Provtagnings av jord skedde i de två uppschaktade jordhögar som innehöll de lösa massorna som schaktats ihop för att plats för den utlagda överlasten. Då jorden schaktats ihop i högar gjordes bedömningen att den var tillräckligt omblandad för att ytliga prover skulle kunna motsvara en representativ halt i båda massaupplagen. 20 cm djup motsvarar alltså inte markdjupet utan djupet från ytan på högarna.*

*Förekomst av grundvatten har noterats vid geotekniska undersökningar på Ekebyhov 3:1 men nivå är ej mätt. Grundvattenytan bedöms sammanfalla med Mälarens nivå. Om det finns föroreningar inom Ekebyhov 1:41 som kan spridas till grundvattnet är det troligt att de sprids till Mälaren, inte till Ekebyhov 3:1*

*En kompletterande markundersökning har genomförts efter utställningen med en bedömning av sakkunnig. Enligt denna krävs inga särskilda åtgärder för att kunna exploatera området med bostadsbebyggelse, se vidare planbeskrivningen.*

---

### **Kollektivtrafik**

Angående kollektivtrafiken förutsätter Trafikverket att dimensionering av utrymme för tidsreglering m.m. för busstrafiken ges tillräcklig kapacitet.

---

### **Stadsarkitektkontorets svar**

*Detta har planerats för efter efterfrågat behov på södra sidan*

---

### **Övriga synpunkter**

Trafikverket påpekar att det är önskvärt med ett antal toaletter intill färjeläget. Enligt illustrationsplanen visas några komplementbyggnader på allmän platsmark vilket inte medger någon permanent byggrätt, planen bör kompletteras med detta.

Ekerö Munsö Hembygdsförening har inget att erinra på förslagen detaljplan.

Byggnadsnämnden anser att Jungfrusunds sjöstad kan bli en attraktiv del av tätorten och en vacker entré till kommunen från sjösidan. Nämnden är positiv till gestaltungsprogrammet. Nämnden anser att en badplats bör anordnas utanför alt om möjligt i anslutning till planområdet.

Kultur- och fritidsnämnden är positiv till att planläggningen grundar sig på Gestaltungsplan för Ekerö kommun. De understyrker också att ett marint uttryck ska prägla bebyggelsen vid färjeläget. De anser även att det vore önskvärt med ett promenadstråk norr om färjeläget.

Socialnämnden vill framhäva behovet av ett varierat bostadsutbud och olika upplåtelseformer i området.

Tekniska nämnden anser att placeringen av sjöräddningsstation är lämplig.

---



**Stadsarkitektkontorets svar**

*Utrymme finns för att uppgöra toaletter och andra komplementbyggander.*

*Synpunkter om gestaltning noteras.*

*Upplåtelseform regleras inte i detaljplanen. Om kommunen önskar styra upplåtelseform i någon utsträckning får så göras i avtal. Detta ingår inte i stadsarkitektkontorets uppdrag.*

**Länsstyrelsens yttrande****Stadsarkitektkontorets kommentar****Sammanfattande bedömning**

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar och med den revidering som gjorts efter utställningen, att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen med stöd av 12 kap. 3 § ÄPBL.

Prövningsgrunder enligt 12 kap. 1 § ÄPBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 12 kap. 1 § ÄPBL. Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen råd och synpunkter innan planen förs vidare till antagande.

**Buller -hälsa och säkerhet**

Området utsätts för buller, främst från fordonstrafik på Jungfrusundsvägen och Bryggavägen. Färjeläget medför motorbuller från färjan och slagljud vid på- och avkörning mellan färja och ramp. I planförslaget redovisas att åtgärder ska vidtas för att dämpa slagljud vid färjan och förslag på hastighetssänkning till 30 km/h samt platågupp för att minska störningarna, vilket är bra.

**Vägrafikbuller**

Jungfrusunds sjöstad är relativt ocentralt belägen och har begränsad kollektiv-trafik, varför Länsstyrelsen har framfört att avsteg från riktvärden för vägrafikbuller enligt den så kallade Stockholmsmodellen inte är tillämpligt här. I planen föreslås de så kallade bokalerna utmed Bryggavägen (BH1) utföras med lämplig planlösning och förses med bullerplank mot vägen så att riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad klaras för byggnadernas bostadsdelar. I det reviderade förslaget regleras med planbestämmelse att riktvärdet inte får överskridas vid fasad utanför minst ett öppningsbart fönster i varje bostadsrum (sov- och vardagsrum), samt att 55 dBA ekvivalent ljudnivå respektive 70 dBA maximal ljudnivå inte får överskridas vid uteplats. Länsstyrelsen konstaterar att planen med den tillförda planbestämmelsen reglerar att bostäderna ges en lämplig utformning och att erforderliga bullerskydd tillkommer, och att planen därmed kan godtas avseende trafikbuller.

Synpunkten noteras.

**Buller från färjetrafiken, ekvivalenta ljudnivåer**

Färjeläget medför ekvivalenta ljudnivåer från bilar som står på tomgång i väntan på bilfärjan, från av- och påkörande bilar och från färjans motorer på tomgång.

Dessutom uppstår maximala ljudnivåer där den dominerande ljudkällan är slagljud som uppstår när bilar kör över en ledad angöringsplåt på kajen. Färjan trafikerar området vardagar mellan 05:45 och 22:55 med 15- eller 30-minuterstrafik och med 10-minuters trafik i rusningstid. Lördag, söndag och helgdag går färjan med 15- eller 30-minuterstrafik mellan 06:00 och 22:54.

Länsstyrelsen bedömer i likhet med kommunen att bullret från färjeläget vad gäller den ekvivalenta ljudnivån i stor utsträckning bör kunna likställas i störningskaraktär med fordonstrafik, och att det är rimligt med en tillämpning som medger ett överskridande av riktvärdena för externt industribuller, i detta fall med 5 dBA, för respektive tidsperiod. För att klara detta ska bostäderna enligt planens bestämmelser placeras och utformas så att ekvivalenta ljudnivåer från färjeläget vid planerade hus uppgår som mest till 55 dBA dag, 50 dBA kväll och helg samt 45 dBA natt. För planerade sex småhus på udden, Ekebyhov 3:3, utgör färjeläget den dominerande ljudkällan. Även där kan orientering av boningsrum mot tyst sida styras med stöd av planens bestämmelser, så att bostäderna blir lämpliga.

Noteras.

*Buller från färjetrafiken, maximala/momentana ljudnivåer*

Dimensionerande ljudkälla för maximala ljudnivåer är enligt framtagen buller-utredning (Akustikbyrå 2013-05-30) de slagljud som uppstår när bilar kör över en ledad angöringsplåt på kajen. Om angöringsplåten på kaj dämpas enligt föreslagna åtgärder beräknas den maximala ljudnivån uppgå till 60 dBA vid som mest åtta av planerade småhus, samt vid del av fasad på de två flerbostadshusen. Tyst uteplats kan anordnas för samtliga bostäder. Möjlighet att orientera samtliga boningsrum (sov- och vardagsrum) mot tyst sida finns, och med planbestämmelse regleras att bostäder ska utformas så att momentana ljud nattetid inte överskrider 60 dBA vid fasad vid boningsrum. Eftersom huvudsaklig del av nattperioden är tyst anser Länsstyrelsen att en tillämpning där riktvärdet i detta fall frångås med 5 dBA kan godtas.

Noteras.

Av kompletterade planhandlingar framgår att fastighetsägaren i samband med utbyggnaden av bostäderna ska vidta åtgärder för att dämpa slagljuden. Trafik-verket skriver i sitt yttrande vid planutställningen att det har diskuterats och prövats olika dämpningsmaterial, men att Trafikverkets Färjerederi inte har sett någon självklar lösning för att dämpa slagljuden. Länsstyrelsen erinrar om kommunens ansvar för att åtgärder vidtas om problem ändå uppstår, dels i egenskap av huvudman för färjetrafiken, dels som tillsynsansvarig myndighet enligt miljöbalken.

Noteras.

**Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet**

*Strandskydd*

Inom planområdet råder strandskydd, 100 meter från strandlinjen på land och i vattnet. Genomförande av

planen förutsätter att strandskyddet kan upphävas. För att strandskyddet ska kunna upphävas ska det finnas särskilda skäl. Dessutom ska intresset för att ta området i anspråk på det sätt som anges i planen väga tyngre än strandskyddsintresset.

Detaljplanarbetet inleddes innan den 1 juli 2009, och det är därför miljöbalkens äldre strandskyddsregler som ska tillämpas. Det innebär att Länsstyrelsen, på kommunens begäran, beslutar om upphävande av strandskyddet i samband med detaljplaneläggning.

Ekerö kommun har i särskild ordning begärt att Länsstyrelsen upphäver strandskyddet. Efter bearbetning och komplettering omfattar det begärda upphävandet nu kvartersmark och allmän plats (huvudgata, lokalgata, infartsparkering och torg) inom strandskydd. Inom övrig allmän plats (natur) och samtliga vattenområden förslås strandskyddet ligga kvar.

Under planprocessen har Länsstyrelsen framfört synpunkter på föreslagen utbredning av kvartersmark och bebyggelse med hänsyn till strandskyddet, och på omfattningen av och motivering till det föreslagna upphävandet. Planförslaget har anpassats så att kvartersmarken för bostäder i söder efter samrådet har dragits tillbaka inom strandskyddsområdet. Efter revideringen av förslaget bevaras också ett bredare grönstråk mellan föreslagen bebyggelse på udden inom Ekebyhov 3:3 och föreslagen skoltomt.

Länsstyrelsen har under hand framfört att strandskyddet bör ligga kvar i hela vattenområdet, även inom de föreslagna bryggområdena WF vid färjan, föreslagen småbåtshamn WV<sub>1</sub> och för mindre bryggor inom WB<sub>1</sub>, då planhandlingarna inte ger tillräckligt underlag för ett strandskyddsupphävande i dessa delar. Det innebär att detaljplanen i sig inte ger rätt att anlägga bryggor i dessa områden. Det kommer att krävas dispensprövning enligt 7 kap. och eventuell anmälan eller miljöprövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Då får de närmare miljöförhållandena i vattnet, placering och utformning av brygganläggningarna samt miljökonsekvenser av dessa redovisas. Villkor och krav på utformning kan vid behov regleras vid sådana prövningar.

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att strandskyddet bör kunna upphävas i den omfattning som redovisas i det reviderade planförslagets handlingar. Innan beslut om upphävande fattas önskar Länsstyrelsen ta del av synpunkter rörande strandskyddet som inkommit till kommunen under planprocessen. Länsstyrelsen önskar också en tydligare kartredovisning av de områden där strandskyddet nu föreslås upphävas.

Länsstyrelsen har försetts med en sådan kartredovisning.

Länsstyrelsen erinrar om att detaljplanen inte bör antas förrän Länsstyrelsens beslut att upphäva strandskyddet har vunnit laga kraft.

Noteras.

### **Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Planen har antagits medföra betydande miljöpåverkan,

och en miljöbedömning enligt 5 kap 18 § ÄPBL har inletts. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har bifogats planförslaget. MKB:n utgör ett underlagsmaterial för detaljplanen. För planen väsentliga uppgifter från MKB och andra underlag ska också framgå av planbeskrivningen som, till skillnad från MKB och övriga utredningar, kommer att vara en del av den lagakraftvunna planen.

Inför detaljplanens antagande ska miljöbedömningen kompletteras med en särskild sammanställning som i korthet redogör för hur miljöaspekterna hanterats i detaljplanen, hur MKB:n och samrådssynpunkter har beaktats, skälen till att planen antas i stället för alternativ som varit föremål för överväganden, och vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas för uppföljning och övervakning vid genomförandet av planen.

### **Formalia/Upplýsningar**

Länsstyrelsens granskning av planförslaget omfattar inte frågan om planen är formellt korrekt, och Länsstyrelsen påtar sig därför inget ansvar för att det i planen inte kan finnas brister av juridisk karaktär. Länsstyrelsen vill ändå rekommendera att några av plankartans bestämmelser ses över. Det gäller t.ex. bestämmelser som hänvisar till gestaltungsprogram, illustrationskarta eller andra dokument som utgör underlag men inte ingår i den laga kraftvunna planen. Sådana bestämmelser kan bli utan verkan vid en framtida lovprövning. I de fall hänvisning görs i bestämmelsen bör den hänvisa till sida/rubrik i planbeskrivningen, där uppgifterna lyfts in.

De mest väsentliga delarna av MKB:n framgår av planbeskrivningen.

En sådan sammanställning har tagits fram inför detaljplanens antagande.

Synpunkten noteras.

### **Sammanfattning**

De inkomna synpunkterna har lett till ett antal förändringar. De största ändringarna är en breddning av släppet mellan förskolan och bostadsbebyggelse på Ekebyhov 3:3 samt att ytan för sjöräddning har ändrats från TORG till T (Trafik). I övrigt har planbestämmelser ändrats i förtydligande syfte. Även genomförandebeskrivningen har uppdaterats för att förtydliga hur de fastighetsrättsliga aspekterna av detaljplanen är tänkta att genomföras. Planbeskrivning har reviderats utifrån ovanstående ändringar.

Strandskyddsupphävandet har förändrats genom att nu omfatta användningsområden som i karta betecknas med HUVUDGATA, TORG, INFARTSP, T, KH<sub>1</sub>, K, S, E<sub>1</sub>, B och BKH<sub>1</sub>. Områden där strandskyddet inte avses upphävas är de områden som i betecknas med NATUR, WB<sub>1</sub>, W, WF, WV<sub>1</sub>. En förändring har således skett för HUVUDGATA, TORG, T, WB<sub>1</sub> och WV<sub>1</sub>.

De som inte fått sina synpunkter tillgodosedda och därmed har rätt att överklaga detaljplanen är Friluftsförbundet Mälaröarna och Mälaröarnas Naturskyddsförening.

Johan Andrade Hagland  
Miljö- och stadsbyggnadschef

Alexander Fagerlund  
Planarkitekt