



## Stadsarkitektkontoret

2017-04-20  
Rev. 2017-05-12

**ANTAGANDE**  
**NORMALT PLANFÖRFARANDE**

### **Detaljplan för Ekerö strand (Tappsund 1:60 m fl) på Ekerö i Ekerö kommun, Stockholms län**

dnr 2009.20.214

#### **UTLÅTANDE EFTER KOMMUNICERING**

Utställning av detaljplan har genomförts under tiden 2 mars – 7 april 2015. Utställningshandlingarna har kunnat tas del av på biblioteket i Ekerö centrum, på stadsarkitektkontoret samt på kommunens hemsida.

Därefter genomfördes mindre ändringar som föranledde en kommunikering med berörda fastighetsägare. Dessa handlingar sändes ut den 20 april 2017. Fyra sakägare inkom med synpunkter vid detta tillfälle.

Nedan följer en sammanfattning av de skriftliga synpunkter som inkommit under utställningstiden och besvarande av dessa och därefter synpunkter som inkommit under kommunikeringen samt besvarande. Länsstyrelsens yttrande skrivs ut i sin helhet.

#### **Myndigheter etc.**

##### **Länsstyrelsen i Stockholms län**

##### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

##### **Sammanfattande bedömning**

Länsstyrelsens synpunkter från samrådet kvarstår avseende risken för luktstörningar från verksamheten vid Nordium Products Sweden AB (tidigare Oriflame Products Sweden AB). Innan planförslaget antas anser Länsstyrelsen att kommunen ska kunna visa på och säkerställa att tillräckliga skyddsåtgärder är vidtagna för att bebyggelsen i området blir lämplig gällande närheten till verksamheten.

På nuvarande underlag bedömer Länsstyrelsen att den planerade bebyggelsen riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa. Om planen antas med nuvarande utformning kan Länsstyrelsen därför komma att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. 3 § ÄPBL.

*Ekerö kommun samt Exnord och Nordium som äger fabriksfastigheten, har skrivit under ett intentionsavtal som anger att parfymfabriken ska ha avvecklats senast 2025. Länsstyrelsen har meddelat att planerad bebyggelse i planområdet därmed inte bedöms bli olämplig med hänsyn till människors hälsa.*

Ett genomförande av detaljplanen förutsätter strandskyddsupphävande. Synpunkterna nedan angående denna fråga är därför viktiga

att beakta.

## **Prövningsgrunder enligt 12 kap. 1 § ÄPBL**

### **Hälsa och säkerhet m.m.**

#### *Miljöfarlig verksamhet*

Nordium Products Sweden AB (tidigare Oriflame Products Sweden AB) bedriver verksamhet i planområdets närhet. Bolagets verksamhet drivs i enlighet med tillstånd enligt miljöbalken. I programskedet framförde Länsstyrelsen att den nya bebyggelse som detaljplanen avser att möjliggöra ligger i den förhärskande vindriktningen i förhållande till anläggningen. Klagomål på verksamheten avseende luktstörningar har framförts till Länsstyrelsen från bostäder upp till 400 meter från anläggningen. klagomålen har blivit färre, men har inkommit både sommaren och hösten 2014.

Länsstyrelsen anser att luktutredningen som finns med i handlingarna är ett bra underlag för att kunna bedöma bebyggelsens lämplighet med hänsyn till boendes och övrigas hälsa. Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till vad som framförs i utredningen, att föreslagen bebyggelse kan vara möjlig under förutsättning att en skorsten på 30 meter uppförs, såsom kommunen föreslagit. Skorstenen kommer dock inte innebära att luktstörningar från processvattnet minskar. Detta behöver säkerställas på annat vis. Det pågående försök där processvattnet transporteras iväg är en typ av lösning för detta, men även andra lösningar kan finnas. De lösningar som föreslås behöver emellertid vara förenliga med Nordium Sweden Product AB:s verksamhetstillstånd. Med en 30 meter hög skorsten och en lösning för processvattnet kommer luktstörningarna att minimeras i området. Lukten kommer dock att förnimmas ibland, men inte alls i sådan omfattning som tidigare. Detta gäller även om bolaget väljer att öka sin produktion till vad de har tillstånd för. År 2014 var produktionen 11 000 ton, tillståndet medger 30 000 ton.

*Ett ändrat tillstånd om permanent borttransportering av processvattnet har givits av Länsstyrelsen.*

Innan planförslaget antas anser Länsstyrelsen att det ska vara säkerställt att ovanstående skyddsåtgärder för Nordium Products Sweden AB kan vidtas.

*Se kommentar ovan angående intentionsavtal.*

#### *Allmän farled*

Trafikförvaltningen, Trafikverket och Ekerö kommun planerar för en färjeförbindelse mellan Ekerö och Stockholms city. Länsstyrelsen anser att kommunen bör beakta att den ökande sjötrafiken på farleden kan medföra störningar och olycksrisker. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att trafikbuller från fartyg och båtar i farleden kan behöva vägas in i den totala bullersituationen.

*Sjötrafiken i Tappströmskanalen är begränsad då kanalen endast trafikerar av småbåtar, huvudsakligen under sommarmånaderna. Gällande hastighetsbegränsning om 5 knop*

*minskar dessutom bullernivåerna ytterligare. Stadsarkitektkontoret bedömer med anledning av detta, att sjötrafiken endast har en marginell påverkan på ljudmiljön i området.*

Bryggor och småbåtshamn som föreslås i detaljplanen kan också medföra att sjötrafiken i farleden kan få försämrad framkomlighet. Länsstyrelsen instämmer i de synpunkter som framförts från Trafikverket avseende att samråd bör ske med Sjöfartsverket om planförslaget kan komma att hindra trafiken på farleden.

*Förslaget har samrått med Sjöfartsverket, varpå planförslaget har justerats så att inga badbryggor föreslås och WV-området minskats så att tillkommande brygga för småbåtshamn inte ska placeras närmare farleden än befintliga bryggor.*

#### *Strandskydd*

De särskilda skäl som åberopas är att området redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Ett ytterligare skäl som anges är att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. För WV-området finns inte angivet något särskilt skäl.

*Se kommentar nedan.*

Efter samrådet har planförslaget justerats för att bättre anpassas till strandskyddets syften. Ett upphävande av strandskyddet är motiverat vad Länsstyrelsen kan se på grund av att bostadskvarteren och HKB-tomten huvudsakligen hamnar inom redan ianspråktagen hårdgjord yta. Länsstyrelsen gör bedömningen att de mindre intrång som planen medför i naturområdet får betraktas som behövliga för att tillgodose det angelägna allmänna intresset tätortsutveckling och att utformningen medför en bättre tillgänglighet genom att knyta ihop kvarteret med naturmarken.

*Noteras.*

Kommunen behöver dock utveckla motiv och precisera särskilda skäl till varför strandskyddet föreslås upphävas inom WV-området.

*Ansökan om upphävande av strandskyddet har ändrats till att inte omfatta WV-området. Frågan om småbåtshamn prövas istället i samband med detaljplanens genomförande och vattendom.*

Länsstyrelsen prövar strandskyddsfrågan i särskild ordning när kommunen kommer in med en begäran om upphävande av strandskydd. I ansökan om upphävande bör en tydligare och större illustration bifogas som redovisar var strandskyddet föreslås upphävas.

*En ansökan om upphävande av strandskydd har skickats till Länsstyrelsen. En illustration bifogades ansökan. Beslut om strandskyddets upphävande har tagits av Länsstyrelsen.*

#### **Socialnämnden**

Socialnämnden ser positivt på planeringen av Ekerö strand med tillgängliggörande av området samt bostäder med olika upplåtelseformer.

**Stadsarkitektkontorets kommentar**  
*Synpunkten noteras.*

#### **Barn- och utbildningsnämnden**

Nämnden menar att det finns viss kapacitet att ta emot det ökande antal elever som detaljplanen kommer att medföra, men för att helt klara behovet kommer kapaciteten i skolorna i Ekerö tätort behöva utökas och inom 8-12 år är en ny skola nödvändig.

**Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Noteras. Ett separat uppdrag om att hitta en plats för en ny grundskola i tätorten finns.*

Nämnden ser positivt på föreslagen placering av förskolan med god tillgång till kommunikationer och naturområde.

*Noteras.*

För nämnden är trafiksäkerheten för barn en högt prioriterad fråga, vilket i planarbetet i huvudsak är väl tillgodosett. Dock saknas en tydlighet när det gäller trafiksäkra passager över Bryggavägen, tex trafiksignaler eller gångtunnel under vägen, för alla de barn som kommer att ha sin skolväg till Ekebyhovsskolan, menar nämnden.

*Övergångsställen på Bryggavägen ska ses över och åtgärder genomföras om det finns behov av detta.*

### **Miljönämnden**

*Lukt från Oriflame*

Miljönämnden stödjer miljökonsekvensbeskrivningens bedömning att Oriflames skyldighet att minimera luktstörningar i befintligt bostadsområde samt kommunens åtagande att finansiera en skorsten gör att risken för varaktiga luktstörningar i området bedöms som liten.

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Synpunkten noteras.*

Nämnden menar att det dock finns risk att lukten ökar på grund av ökad produktion hos Oriflame samt osäkerhet om framtida hantering av processvatten, vilket bidrar till 50% av lukten. Då det vid klagomål kan bli svårt att avgöra om och när en skorsten ska byggas, är det enklare att i planeringsskedet hantera skyddsåtgärder för att förebygga olägenheter, menar nämnden.

*Se kommentar till Länsstyrelsen.*

### *Trafikbuller*

Stora delar av planområdet kommer att påverkas av vägtrafikbuller från Ekerövägen. Med en annan utformning av bebyggelsen, med bland annat bostadsrum vända mot en tystare sida, samt en annan lokalisering av bebyggelsen, skulle en betydligt bättre ljudmiljö kunna skapas inom planområdet, menar Miljönämnden. Nämnden vill därav understryka vikten av att Ekerö kommun arbetar för att en längre bullerskärm längs Ekerövägen genomförs.

*Planbestämmelse finns om att minst hälften av bostadsrummen ska placeras mot en mindre bullrande sida med högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt att uteplats med högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och högst 70 dB(A) maximalnivå ska finnas i anslutning till bostaden. Dessutom ställs extra krav på ljudisolering för ytterväggar, fönster och uteluftdon.*

*Då en förlängning av bullerskärmen inte har kunnat fås till, kommer avstegsfall att göras för de bostäder där riktvärdena för buller överskrids.*

### *Kontrollprogram under byggtiden*

Nämnden påpekar att något redovisat kontrollprogram eller någon beskrivning av byggprocessens miljöpåverkan inte finns i miljökonsekvensbeskrivningen, såsom sägs i samrådsredogörelsen.

*Inför planens genomförande ska kontrollprogram tas fram i samråd med miljö- och hälsoskyddskontoret. Detta ska säkerställas i exploateringsavtal.*

### *Dagvatten*

Miljönämnden menar att det i detaljplanen inte tydligt framgår hur dagvattenfrågan ska lösas. Bland annat saknas planbestämmelse avseende dagvattenhanteringen, information om hur dagvatten från Oriflame och Tegelbruksvägen ska tas om hand, samt om våtmarken ska dimensioneras för detta ändamål. I dagvattenutredningen saknas

*Planbeskrivningen har förtydligats i detta avseende. Dagvatten från Nordium och Tegelbruksvägen ska ledas i delvis omlagt befintligt ledningsnät. I östra delen av planområdet leds dagvattnet till våtmarken för*

beräkning på föroreningshalter efter planerade dagvattenåtgärder, vilket är nödvändigt för att bedömning av reningseffekt samt jämförelse med utsläppsriktvärden och Mälarens status ska vara möjlig, anser nämnden.

#### Övrigt

Nämnden vill även framföra vikten av att hänsyn tas till miljökonsekvensbeskrivningen i det fortsatta planarbetet.

#### Trafikverket

##### Kompletterande synpunkter

Trafikverket anser att hänsyn ska tas till den allmänna farleden 914 (Tappström – Långtarmen), samt att trafiksituationen i korsningen Ekerövägen/Bryggavägen kan påverkas negativt av ökande trafikmängder genererade från detaljplaneområdet, varför trafiksituationen i korsningen behöver utredas och eventuellt förbättras.

Trafikverket anser även att det är viktigt att tidplanen för detaljplanen synkroniseras med tidplanerna för breddningen av Ekerövägen samt Förbifart Stockholm, så att tillräckligt framkomlighet kan åstadkommas under utbyggnaden av projekten.

##### Trafikbuller

Trafikverket menar att eftersom bullerstörningar idag förekommer från väg 261 som ligger norr om planområdet, planeras bullerdämpande åtgärder för befintliga bostäder väster om planområdet i samband med breddningen av väg 261. Detta i form av en bullerskärm.

Kommunen har haft önskemål om att förlänga bullerskärmen, påpekar Trafikverket, men då behovet inte anses finnas menar Trafikverket att det inte är motiverat att förlänga bullerskärmen inom ramen för vägplanen. Om kommunen däremot ansvarar för alla kostnader för att förlänga skärmen samt ordnar ett för vägplanen separat tillstånd, kan en förlängning av bullerskärmen tas in i kommande utbyggnad, menar Trafikverket.

Vidare menar myndigheten att kommunen i samrådsredogörelsen felaktigt skrivit att det inte är möjligt att uppföra ett plank som gör att samtliga bostäder klarar riktlinjerna för buller och att det rätta är att den av kommunen önskade förlängningen inte är möjlig att inrymma i vägplanen. Trafikverket påpekar även att kommunen säger att som en sista utväg, om inte överenskommelse kan nås med markägaren, kommer avsteg från riktlinjerna

fördröjning och rening. Generellt inom planområdet ska gator och parkeringsplatser utformas med delvis genomsläppliga material och fördröjning av dagvatten ska ske i diken och grönytor, innan dagvattnet leds till recipienten. Beräkningar i dagvattenrapporten visar att mängden föroreningar minskar till följd av den ändrade markanvändningen då planen genomförs. Då åtgärder för rening av dagvattnet dessutom ska utföras, bedöms påverkan på recipienten bli positiv jämfört med nuläget.

Synpunkten ska beaktas.

#### Stadsarkitektkontorets kommentar

En trafikutredning för korsningen Ekerövägen/Bryggavägen har genomförts inom detaljplanarbetet för Ekerö centrum. Korsningen hanteras inom den detaljplanen.

Detta ska beaktas.

Synpunkten noteras.

Planbeskrivningen har uppdaterats kring buller.

Noteras.

Se kommentar till Miljönämnden.

att göras vilket motiveras med det centrala läget och de goda kollektivtrafikförbindelserna.

Den ökande sjötrafiken, till följd av planerad passagerarfärjelinje mellan Ekerö centrum och Stockholms city, kan förorsaka störningar och olycksrisker, menar Trafikverket. Trafikbullen från fartyg och båtar på farled 914 ska vägas in i den totala bullersituationen. De riktvärden för trafikbullen som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska, i Trafikverkets mening, följas för ny bebyggelse. Trafikverket förutsätter att kommunen tar ansvar för bullerstörningar i det fall kommunen gör avvägningen att acceptera avstegsfall från riktvärdena och att krav på skyddsåtgärder därmed inte kommer att ställas på Trafikverket.

#### *Allmän farled 914*

Trafikverket bedömer att de bryggor och småbåtshamn som i detaljplanen föreslås inom eller intill den allmänna farleden 914 kan komma att hindra trafiken på farleden och att planförslaget därför behöver justeras i samråd med Sjöfartsverket. Dessutom förutsätts bryggor anordnas så att skador eller andra olägenheter inte uppstår på förtöjda båtar och att en planbestämmelse om detta bör införas. Trafikverket menar även att olycksrisker med manövrerande småbåtar och badande i direkt anslutning till farleden bör belysas.

Med hänsyn till de geotekniska förutsättningarna med inslag av lös lera längs kanalen, måste risken för upptryckning av kanalens botten beaktas när uppfyllnader planeras inom planområdet, menar Trafikverket.

#### *Korsning Bryggavägen/Ekerövägen*

För att undvika försämrad kapacitet i korsningen Ekerövägen/Bryggavägen och därmed framkomligheten på Ekerövägen till följd av alla pågående projekt kring Ekerö centrum, anser trafikverket att en helhetssyn på korsningen behövs. Trafikverket menar att en trafikutredning som belyser kommande förändringars effekter på korsningen samt oskyddade trafikanters situation, tillfart till infartsparkering mm behöver utföras. Trafikverket är berett att bidra ekonomiskt till en sådan utredning, vars resultat bör föreligga innan detaljplanen antas.

#### **Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting**

Trafikförvaltning hänvisar till samrådsredogörelsen där det står att kantstensparkering inte planeras längs Bryggavägen, vilken anges som huvudgata, men att det i granskningshandlingen står att kantstensparkering ska finnas längs Bryggavägen. Detta bör justeras menar

*Se kommentar till Länsstyrelsen.*

*Noteras.*

*Se kommentar till Länsstyrelsen.*

*Frågan om brygganordningar bedöms kunna hanteras genom ansökan om strandskyddsdispens alternativt vattendom.*

*Planförslaget har justerats så att inga badbryggor föreslås.*

*Detta säkerställs vid byggskedet, genom krav på erforderlig grundläggning.*

*En trafikytredning för Ekerö centrum, däribland korsningen Ekerövägen/Bryggavägen har genomförts. Åtgärder utförs i samband med detaljplanerna för Ekerö centrum.*

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Kantstensparkering föreslås endast utmed Tegelbruksvägen samt nya tvärgator.*

Trafikförvaltningen.

Sektionen för Tegelbruksvägen anges till 6,5 meter, vilket Trafikförvaltningen inte ser skäl till på platsen. Istället bör vägen utformas med 7, 0 meters körbana. Kantstensparkering bör inte finnas längs Tegelbruksvägen utan endast på tvärgatorna, menar Trafikförvaltningen. Detta då kantstensparkering ofta orsakar framkomlighetsproblem främst vintertid. Om kantstensparkering ändå ska finnas måste parkeringsfickorna breddas till 2,5 meter.

Det är av stor vikt att bebyggelsen längs bussgatan utformas på sådant sätt att busstrafiken inte upplevs som störande. Då samrådsredogörelsen innehåller en del oro kring bullerstörning och säkerhetsrisker för boende, påpekar Trafikförvaltningen att gatorna och bebyggelsen utformats i samråd med kommunen och exploatören. Busstrafik kräver för att bli attraktiv god framkomlighet. Vad gäller buller, så påpekar Trafikförvaltningen att moderna bussar blir allt tystare.

Det är viktigt att störningar från busstrafiken beaktas. Det är framför allt maximalnivåer samt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start som upplevs störande, menar Trafikförvaltningen. För att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller ska uppnås i sovrum, bör sovrum undvikas mot busstrafikerade gator.

Det är även av vikt att hållplatserna i området får en bra placering och utformning, samt att gångvägar till hållplatser görs gena, trygga och tillgänglighetsanpassade. Befintliga hållplatser bör ses över och vid behov rustas och tillgänglighetsanpassas.

Trafikförvaltningen vill delta i den fortsatta utformningen av området. Viljan är att busstrafiken ska vara ett lättillgängligt alternativ till bilen samt finnas nära till hands för de som inte är bilburna.

### **Byggnadsnämnden**

Byggnadsnämnden föreslår att detaljplanen är lämplig att anta.

Vägreservatet för framtida bro ska förtydligas i detaljplanen och den vass som finns utefter stranden i området bör tas bort, anser nämnden.

### *Planbestämmelser*

Nämnden hänvisar till tidigare yttrande om att det vore lämpligt att studera om antalet komplementbyggnader och dess yta borde

*Syftet med den föreslagna utformningen av Tegelbruksvägen är att skapa en mer stadslig gata som uppmuntrar till låga hastigheter. Föreslagen gatuutformning bedöms därav lämplig i detta fall.*

*Planbestämmelser kring buller finns i plankartan. Se kommentar till Miljönämnden.*

*Noteras.*

*Planbestämmelser finns om att ytterväggar och fönster ska ljudisolerats så att Folkhälsomyndighetens riktlinjer för lågfrekvent buller klaras, samt att minst hälften av boningsrummen ska ha högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Detta bedöms som tillräckligt för att säkerställa att riktvärden inte överskrids i sovrum.*

*Noteras. Föreslagen hållplats är placerad i planområdets mitt och gator inom planområdet ska utformas med hänsyn till tillgänglighet. Se vidare i gestaltungsprogrammet under rubrik "Gatugestaltning". Synpunkter kring befintliga hållplatser kommer att beaktas vid underhåll av dessa.*

*Synpunkten ska beaktas.*

*Noteras.*

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Noteras.*

*Stadsarkitektkontoret anser att den information som finns i planbeskrivningen, om att gatuutformningen möjliggör för en framtida gång- och cykelbro över kanalen, är tillräcklig. Vad gäller borttagande av vass, så regleras inte detta i detaljplanen. Eventuellt borttagande av vass får hanteras genom separat tillståndsansökan i samband med genomförandet av detaljplanen.*

*Planbestämmelserna har kompletterats med bestämmelser som reglerar placering av komplementbyggnader samt carports. Därigenom*

begränsas inom kvartersmark, samt till det svar som givits i samrådsredogörelsen om att detta hanteras vid prövning i bygglov. Det finns dock svårigheter att hantera detta i bygglovprövningen utan stöd i detaljplanen, menar nämnden.

*regleras även byggnadernas yta.*

*Noteras.*

Nämnden påpekar att ändringar som gjorts efter samrådet, i enlighet med byggnadsnämndens yttrande, är att byggnadshöjder införts och tillsammans med takvinkel har bedömts vara det lämpligaste sättet att reglera höjder på bebyggelsen. Utformningen på detaljplanen har ändrats för att säkerställa punkt- och lamellhus.

*Noteras.*

Detaljplanebestämmelserna nere vid vattnet överensstämmer inte med illustrationen vad avser parkering/komplementbyggnader, påpekar nämnden. Vidare borde eventuellt de färger som föreslås i gestaltningsprogrammet föras in som planbestämmelse och hänvisning till gestaltningsprogrammet bör göras med sidhänvisning, anser byggnadsnämnden.

*Plankartan har justerats.*

*Stadsarkitektkontoret bedömer att hänvisning till gestaltningsprogrammet är tillräckligt i detta fall. Planbestämmelserna har kompletterats med sidhänvisning.*

Nämnden påpekar även att det på en sträcka mot Nordium (f d Oriflame) finns plank och utfartsförbud, medan detta saknas, mot Nordium, på den västra delen av planområdet.

*Anledningen till denna skillnad är att fabriken idag har sin infart via den östra delen av den nämnda sträckan. Infartsförbud via den befintliga infarten kommer att gälla i och med detaljplanens genomförande.*

#### *Trafikfrågor*

Detaljplanen medger anläggande av p-platser med en norm på ca 0,8 platser per bostad. På grund av risk att parkeringsplatser längs huvudgatan nyttjas av centrumbesökare, vilket riskerar medföra parkeringsbrist för boende, bör besöksparkering anläggas längs huvudgatan.

*Parkering för boende ska lösas inom kvartersmark.*

*Stadsarkitektkontoret ser, om behov finns, införande av parkeringsavgift för parkering på gatumark som en möjlig åtgärd.*

Parkeringskvoten bör eventuellt anges som planbestämmelse, menar nämnden.

*Då behovet av parkering kan ändras över tid, anser stadsarkitektkontoret inte att parkeringstalet bör låsas fast som planbestämmelse, utan att det är mer lämpligt att parkeringstalet säkerställs i exploateringsavtal.*

Vidare bör anläggande av parkering för antal cykel per bostad medges i planen. Detta i syfte att öka tillgänglighet och invånarnas mobilitet.

*Antal cykelparkeringsplatser på lägenhet kommer att regleras i exploateringsavtal.*

Nämnden hänvisar till den i gestaltningsprogrammet föreslagna cykelbana på Tegelbruksvägen, vilken ska utformas med en tydlig avgränsning mellan ytor för fotgängare och cyklister. Nämnden anser att betydelsen av att dela upp gång- och cykeltrafikanter bör förtydligas eftersom denna typ av åtgärd är väsentlig i syfte att öka trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag.

*Planbeskrivningen har förtydligats i detta avseende.*

#### **Kultur- och fritidsnämnden**

Ytterligare hänsyn bör tas till behov av aktivitetsytor och mötesplatser i planförslaget, menar nämnden. För att ett levande område

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Aktivitetsytor finns inom planområdet. I illustrationsplanen finns förslaget bland annat bollplan och grillplatser. Skogsområdet i öster*



ska åstadkommas behövs ytor för spontanlek samt utomhusaktiviteter för barn, ungdomar och vuxna. Utomhusgym, bollplan samt möblering för grillning är exempel på detta.

Nämnden påpekar att det är av stor vikt att strandpromenaden och mötesplatser blir estetiskt och konstnärligt utformade. Utformning ska ske så att hela strandpromenaden, från befintligt centrum till Fredrikstrandsvägen upplevs som en sammanhållen strandpromenad.

Nämnden menar även att de grönområden som finns i anslutning till Ekerö strand bör värnas i så stor utsträckning som möjligt.

*samt grönytor längs strandpromenaden och mellan bostadshusen möjliggör spontanlek och aktiviteter utomhus.*

*Arbete med utformning av hela strandpromenaden pågår, i syfte att skapa en sammanhållen strandpromenad.*

*Synpunkten noteras. Större delen av skogen i planområdets östra del kommer att sparas och den nya strandpromenaden kommer förbättra tillgängligheten till skogen.*

## Sakägare

### **Annika och Magnus Lindell (Tappsund 1:8)**

Fastighetsägarna menar att de är mycket positiva till utbyggnaden av Ekerö strand, men att de fortfarande har två synpunkter på detaljplanen som ska beaktas innan planen antas.

1. Byggnadshöjderna på tillkommande bebyggelse är för höga. Detta gäller framför allt de tre punkthusen i planområdets östra del, anser ägarna. De menar att byggnadshöjderna om 20-24 meter vida överstiger befintliga byggnader i området och då punkthusen inte omfattas av krav på sadeltak, riskerar dessa att bli ännu högre. Byggnadshöjderna strider, enligt fastighetsägarna, mot översiktsplanen där det står att höga och visuellt påtagliga byggnader ska prövas och placeras med hänsyn till landskapsbild och natur- och kulturvärden, samt att Ekerö ska utvecklas med försiktighet. Ägarna önskar att hänsyn ska tas till synpunkten avseende byggnadshöjd och att kommuninvånarnas intressen sätts före byggherrens.
2. Fastighetsägarna vill även att bussgatan som skär genom skogspartiet ska tas bort. De hänvisar till översiktsplanen som säger att tätortsnära naturområden ska bevaras och att de gröna kilarna ska värnas, barriärskapande åtgärder undvikas och biologiska kärnområden bevaras.

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*De föreslagna punkthusen i planområdets östra del får uppföras med högst sex våningar. Att en något högre bebyggelse tillåts i en så central del av tätorten, bedöms lämpligt med hänsyn till behovet av bostäder i kommunen och regionen i stort. Om samma antal bostäder ska byggas i form av lägre bebyggelse, behöver större ytor istället tas i anspråk för bebyggelse.*

*Delar av befintlig bebyggelse i Ekerö centrum har fyra våningar plus vindsvåning. Därav bedöms den föreslagna bebyggelsen med upp till sex våningar, som lämpligt i förhållande till omgivande bebyggelse. Den föreslagna placeringen gör att bebyggelsen får stöd i landskapet av den intilliggande skogsdungen. På så sätt blir påverkan på landskapsbilden mindre.*

*Det är kommunens intresse med en något högre bebyggelse på platsen. Se kommentar om bostadsbehov ovan.*

*Skogen är inte utpekad som en del av den gröna kil som sträcker sig inom kommunen och bussgatan utgör därav inte en sådan barriär som åsyftas i översiktsplanen. Skogen kan inte heller klassas som ett biologiskt kärnområde. Skogens huvudsakliga värde är som tätortsnära natur och då främst ur rekreationssynpunkt. Avvägningar mellan motstående intressen måste alltid göras vid fysisk planering. I detta fall har intresset av tillgänglig kollektivtrafik bedömts vara högre än intresset av att lämna skogen oexploaterad.*

300-500 meter till en busshållplats är inte något som motverkar valet att resa med kollektivtrafiken, anser ägarna och menar att det inte är att bussen stannar in på knuten som ökar nyttjandet av kollektivtrafiken, utan en ökad turtäthet. Istället för att anlägga en dubbelfilig gata genom skogen, bör fler och förbättrade hållplatser samt ökad turtäthet på Bryggavägen vara mer ekonomiskt och miljömässigt försvarbart och dessutom värna om det rekreativområde samt naturliga lekplats för kommande förskolebarn, som skogen utgör, anser fastighetsägarna.

De påpekar även att antalet busshållplatser är felaktigt beskrivet i planhandlingarna, då det även finns en hållplats vid Bryggavägen/Tegelbruksvägen.

#### **Jan och Rigmor Öhman (Brygga 1:10)**

Ägarna undrar hur de vibrationer och det utökade buller som de fem bussarna per timme medför, kommer att hanteras. De påpekar att husen inte kan vara bullerskyddade mot mer trafik då störande ljud utifrån hörs. Ägarna hänvisar till att kommunen menat att störningarna inte ska förringas men ändå bedömt att nyttan av bussgatan överväger störningarna som drabbar de boende. Att de boende hänvisas till den uteplats som inte påverkas av störningarna menar ägarna är rena rama sandlådenivån. De undrar även varför det inte gjorts någon riskanalys för befintligt boende med lekande småbarn på Fredrikstrandsvägen, då busstrafiken kommer att innebära att olycksrisken ökar katastrofalt.

Fastighetsägarna menar att det inte finns något behov av den dåliga idé som bussgatan utgör, vilket kan ses i yttranden från alla boende på Fredrikstrandsvägen, Hagaringen samt boende vid stranden i centrum. Ägarna menar att deras hem och närmiljöer kommer att förstöras, för en 5-10 minuters promenad till Bryggavägen där turtätheten kan utökas. Det finns bra idéer att tillvarata om kommunen bara har öppna sinnen. Ägarna menar att de känner sig rättslösa och överkörda och bestrider förslaget till detaljplan.

#### **Annika Holmström och Patrik Nygren (Tappsund 1:10)**

Fastighetsägarna ifrågasätter nyttan med en bussgata nära vattnet där även andra bilar kommer att kunna köra. Förutom att skogen kommer att försvinna kommer bussgatan orsaka mycket buller, vilket redan idag upplevs störande från Bryggavägen och Ekerövägen. De anser att

Både närhet till kollektivtrafiken och turtäthet är viktig för valet av färdmedel.

Trafikförvaltningen rekommenderar ett längsta avstånd på 400 meter mellan bostad och hållplats och Trafikverket anser att avståndet till en hållplats inte bör vara större än 300-400 meter. För majoriteten av bostäderna i Ekerö strand skulle detta inte uppnås utan bussgatan.

Bussgatan kommer inte att utformas som en dubbelfilig gata, utan endast med ett körfält och platser för bussar att mötas.

Planhandlingarna har justerats i detta avseende.

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

Vägen kommer att utformas på sådant sätt så att ytterligare vibrationer inte tillkommer i området. Det finns i dagsläget inga, till Miljö- och hälsoskyddskontoret, inrapporterade problem med vibrationer.

Med tanke på det begränsade antal trafikrörelser som bussgatan kommer att generera kommer inte ekvivalentnivåerna påverkas i någon större utsträckning till följd av bussgatans trafikering. Maximalnivåerna från bussarna kommer dock att kunna upplevas störande. Eftersom befintliga fastigheter har sina entréer mot Fredrikstrandsvägen, är det inte möjligt att uppföra ett bullerplank som skyddsåtgärd, såsom görs för tillkommande bebyggelse. För att minska risken för bullerstörning kommer dock bullerskyddande åtgärder, exempelvis åtgärder vid uteplatser eller fasader, att erbjudas befintliga bostäder utmed bussgatan.

Angående behov av bussgata se svar till Annika och Magnus Lindell.

Stadsarkitektkontoret beklagar att fastighetsägarna upplever att de inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Det finns många olika intressen som berör och berörs av planområdet och tyvärr det är inte möjligt att tillmötesgå alla dessa.

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

Bussgatan kommer att utformas med hinder så att endast bussar kan köra på gatan. Biltrafik kommer inte att kunna använda bussgatan. Endast en mindre del av skogen kommer att tas i anspråk för bussgatan.

bussen även fortsättningsvis ska gå på bryggavägen och menar att de valt att köpa fastigheten för att skogen finns nedanför och en bussgata passar inte in där.

Ägarna har även synpunkter om att den sista huslängan som planeras nedanför Hagaringen inte ska byggas, eftersom de menar att den förstör skogen och båtbyggnaden.

#### **Ulla Melin**

Bussgatan kommer att innebära ett stort ingrepp i naturen då stora gamla träd måste fällas och ett orört område för friluftsliv och djurliv förstörs. En stor padda (se bilaga 1) påträffades där bussgatan planeras, påpekar sakägaren.

#### **Nordium Products Sweden AB**

##### *Allmänna synpunkter avseende detaljplan*

Företaget ser positivt på detaljplanen och menar att området stärks samtidigt som tillväxtpotentialer skapas för boende och verksamheter inom Ekerö kommun. Det är även positivt att en trevlig miljö intill vattnet, som kan utnyttjas av boende och besökare, skapas.

##### *Exploateringstal*

I planförslaget föreslås endast en lägre bebyggelse i form av förskola samt parkering på del av Tappsund 1:71. Företaget menar att byggrätter bör tillkomma ovanpå förskolan i syfte att skapa en centrumbebyggelse. Företaget påpekar att inget exploateringsavtal presenterats av kommunen.

##### *Naturmark*

Att en del av Tappsund 1:71 föreslås som naturmark bestrids av företaget, som menar att hela fastigheten omfattas av industriändamål vilket är en förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas långsiktigt.

##### *Verksamheten*

Det avtal avseende lösning för verksamhetens fortlevnad (varutransporter, buller, luktstörningar, personalparkering etc) som Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa har inte träffats med företaget. Följande behöver beaktas:

- Verksamhetsutövaren motsätter sig att bekosta en skorsten, då den inte behövs och anses göra nytta för verksamhetsutövaren.
- Den norra angöringen för lastbilar är avgörande för varuförsörjning. Kostnad för ändrad tillfart ska inte belasta verksamhetsutövaren. Lösningen ska även vara hållbar över tid. Att skapa en ny trafiksäker utfart innebär betydande kostnader, menar företaget.
- Företaget vill säkerställa att verksamhetens varuförsörjning inte

*Husen kommer placeras på mark som redan idag är hårdgjord.*

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Det intrång som bussgatan innebär i skogen är begränsat till ett område som, utöver enstaka träd, saknar högre naturvärden och där trädgårdsavfall i dag slängs. Skyddsåtgärder i form av passage för groddjur kommer att anläggas under bussgatan.*

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Synpunkten noteras.*

*Avtal om markreglering mellan fastighetsägaren och kommunen har tecknats. Exploateringsavtal ska tecknas innan detaljplanen antas.*

*Avtal om markreglering mellan fastighetsägaren och kommunen har tecknats.*

*Se svar till Länsstyrelsen.*

*Något ytterligare krav på skorsten (utöver de befintliga kraven på åtgärder som ställs i miljötillståndet för verksamheten) kommer inte att krävas för detaljplanens genomförande.*

*Frågor kring flytt av utfart har klarlagts genom avtal mellan Nordium och Ekerö kommun.*

*Varuförsörjning ska kunna ske även under byggskedet.*

kommer att hindras till följd av tung trafik eller störande verksamheter under byggskedet.

#### *Risker*

Företaget anser att förskolan bör flyttas till den nordöstra delen av planområdet, eller åtminstone längre från verksamheten för att inte störas av transporter eller annan del av verksamheten. Företaget vill påpeka att risken för att obehöriga tar sig in på verksamhetsområdet ska minimeras och att möjligheten att stängsla in lastzonen är begränsad då tillgängligheten är avgörande. Företaget påpekar även att verksamheten pågår dygnet runt.

#### **Tappsunds Fastighetsägareförening**

Att endast kommentarer gällande området omkring fastigheterna men inte på fastigheterna besvarats i samrådsredogörelsen, menar föreningen visar att projektet omhändertar byggherrens ekonomiska intressen, medan miljön, Ekerös profil och närområdet offras. Föreningen undrar varför inte kommentarer på exempelvis höjden på husen har besvarats.

Föreningen undrar även om parkeringsplatserna utmed gatan, i syfte att öka antalet, kan vara på "snedden" istället för längs gatan, samt inom vilken detaljplan frågan kring antalet grundskoleplatser behandlas.

Föreningen håller med om att god tillgång till kollektivtrafik är nödvändigt, men anser inte att bussgatan är en bra lösning. Skogens redan höga värde borde öka då en förskola och lägenheter med barnfamiljer planeras intill skogen. Groddjur, räv och grävling har förekommit i skogen, men någon inventering av groddjur (vilka är fridlysta) har inte gjorts, påpekar föreningen. En sådan bör göras innan en eventuell väg byggs och om groddjur förekommer ska så mycket som möjligt göras för att värna deras miljö, menar de.

Vilken är skillnaden i meter om de boende skulle använda busshållplatsen vid brandstationen istället för den vid Hagarängen/Bryggavägen, vilken i detaljplanen anges vara närmaste hållplats? undrar fastighetsägareföreningen. Föreningen är kritisk till bussgatan som blir ett stort ingrepp i naturen och innebär trafikfara för barn som väntas leka i skogen. Antalet bussar, vilket som mest är 5st/timme, motiverar inte ingreppet i naturen, anser föreningen och menar att de som reser kollektivt kommer att använda den planerade GC-vägen för att nå hållplatserna vid Ekerö C och Tappström.

*Då avtal tecknats om att verksamheten senast år 2025 ska ha upphört på fastigheten, bedöms förskolans placering inte bli olämplig.*

*Synpunkten noteras.*

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Stadsarkitektkontoret bedömer att synpunkter om höjd på byggnader har besvarats i samrådsredogörelsen. Angående intresse av en högre bebyggelse, se kommentar till Annika och Magnus Lindell.*

*Om parkeringsplatser läggs snett utmed gatan, tar de upp större plats i gatan. Platserna läggs därför längsmed körbanan för att gaturummet inte ska utgöras av i huvudsak parkering.*

*Ett separat uppdrag om att hitta en plats för en ny grundskola i tätorten finns.*

*Se kommentar till Ulla Melin.*

*Skillnaden beror naturligtvis på varifrån i planområdet mätningen görs. Om mätningen görs från samma punkt i planområdets mitt skiljer avståndet till de olika hållplatserna ca 10 m.*

*Vad gäller trafiksäkerhet för barn som leker i skogen, så innebär bussgatan naturligtvis en försämring mot nuläget då ingen väg finns i skogen. Endast låg hastighet kommer dock att tillåtas på gatan och den belysta gång- och cykelvägen ökar tryggheten under tider på dygnet då det är mörkt.*

*Angående kollektivt resande, se kommentar till Annika och Magnus Lindell.*

Föreningen undrar även varför en mätning av antal fordon på Bryggavägen inte gjorts efter 2006. En mätning efterfrågas då trafiken upplevs problematisk i centrum under rusningstider. Ett vänstermagasin löser inte problemet och frågan bör utredas vidare, menar föreningen.

### **Brf. Stranden**

Föreningen motsätter sig att en bussgata anläggs genom skogspartiet på grund av negativa effekter för bland annat friluftsliv, djurliv samt rekreation. Istället ska en GC-väg byggas för att förbättra förbindelsen till centrum och Tappströmsskolan samt en gångväg på kommunens mark mellan Nordium och Hagaringen upp till busshållplatsen Hagaringen och Gustavalund, anser föreningen. Föreningen menar att en sådan gångväg innebär ett rimligt gångavstånd och ger fler bussanslutningar när trafiken till Jungfrusund byggs ut.

En tillkommande svängfil i korsningen Tegelbruksvägen/Bryggavägen är inte tillräckligt, anser föreningen. Detta på grund av att trafiken har ökat från Ekebyhovsvägen och kommer att öka från Tegelbruksvägen. Dessutom ger trafik till och från parkeringsdäcket i centrum och färjan ökad belastning. Den enda tänkbara lösning är en minirondell, menar föreningen.

Föreningen anser vidare att en ny trafikutredning bör genomföras och menar att för att bo i kommunen måste infrastrukturen fungera.

### **Närlunda vägförening**

Vägföreningen påpekar att föreningens skrivna byggnormer ska följas där föreningen ska vara huvudman, vilket bl.a. innebär att vägområdets bredd ska vara minst 8 meter och att föreningens förändrade belysningsstandard ska tillämpas. Vägföreningen vill även ta del av och granska exploateringsavtal mm.

Vidare ifrågasätter föreningen den planerade busslingen och ser denna som obehövlig. Detta då det inte är långa avstånd till Bryggavägen och nyttan inte motsvarar miljö- och kostnadsaspekterna, menar föreningen. Kommunens beslut angående busslinjen bör omprövas, anser vägföreningen.

Om bussgatan ändå tillkommer kräver föreningen att kommunen ska vara huvudman för de vägområden som busslinjen trafikerar. Därutöver vidhålls det generella kravet på att kommunen ska överta huvudmannaskapet för gator och övrig allmän platsmark.

Vägföreningen hänvisar vidare till

*En trafikmätning gjordes i december 2015. Den visar att den genomsnittliga trafikmängden på Bryggavägen mellan Tegelbruksvägen och Ångbåtsvägen är drygt 8000 fordon per dygn. I samband med detaljplanen för Ekerö centrum kommer trafikåtgärder göras i och kring Ekerö centrum och Bryggavägen. Tillsammans med dessa åtgärder bedöms ett vänstermagasin vara tillräckligt i korsningen Bryggavägen/Tegelbruksvägen.*

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Se kommentar till Annika och Magnus Lindell.*

*En sådan gångväg skulle endast påverka avståndet från området till en busshållplats marginellt jämfört med idag. Angående avstånd till buss, se kommentar till Annika och Magnus Lindell.*

*Se kommentar till Tappsunds Fastighetsägareförening.*

*Se kommentar till Tappsunds Fastighetsägareförening.*

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Gator kommer att utformas enligt vad som anges i gestaltningsprogrammet.*

*Exploateringsavtalet kommer, då det utgör en allmän handling, kunna tas del av när det är underskrivet och klart. Frågor kring exploateringsavtalet besvaras av Teknik- och exploateringskontoret.*

*Se kommentar till Annika och Magnus Lindell angående avstånd till hållplatser.*

*Kommunen kommer att vara huvudman för allmän platsmark inom detaljplanområdet.*

*Noteras.*

*De delar av Närlunda ga:4 som ska överföras*

genomförandebeskrivningen enligt vilken delar av Närlunda ga:4 ska överföras till allmän platsmark. Föreningens medlemmar kommer att mista en del grönområden och miljöpåverkan kommer att bli stor för vissa boende. Därav förutsätter vägföreningen att medlemmarna ersätts för grönområden som tas i anspråk och för eventuellt minskade fastighetsvärden som detaljplanen kan medföra.

*utgörs redan idag av allmän platsmark och ägs av Ekerö kommun. Skillnaden blir att genom planens genomförande kommer kommunen att överta huvudmannaskapet. Angående de grönområden som tas i anspråk, se kommentar till Ulla Melin. Fastighetsvärden kommer sannolikt inte påverkas negativt av detaljplanen, då genomförandet innebär att en ny strandpromenad och bostadsbebyggelse ersätter nuvarande industriområde.*

## Övriga

### **Petra Jensen och Nils Gejer (Tappsund 1:74)**

Om höga hus på 5-6 våningar ska byggas, bör de ligga vid befintligt centrum, anser fastighetsägarna. På så sätt behålls villakänslan kring Hagaringen och Fredrikstrand, det blir närmare för merparten av bostäderna till befintliga busshållplatser samt centrums service och Fredrikstrandsvägen med intilliggande bostäder behöver inte anpassas för busstrafik och skogen kan bevaras utan bussgata.

Fastighetsägarna hänvisar till tidigare uttalande från kommunfullmäktiges ordförande om att landmärken inte ska byggas och senare svar från kommunen om att inga löften kan ges då politiker och tjänstemän byts ut med åren och undrar om det går att lita på någon eller något som sägs eller görs. De menar att hushöjden vid Wrangels väg sänktes då boende skrek högt, men att de nu bara ber vänligt om att villakänslan, öppna landskap och skog ska bevaras.

Att kommunen menar att Fredrikstrand måste byggas tätt för att det är centrumnära är synd. Istället borde, om kommunen hävdar öppna landskap i översiktsplanen, de högre flerbostadshusen hållas intill befintligt centrum menar fastighetsägarna och undrar om det bara är ekonomiska intressen som ska få styra samt varför höga hus ska byggas strandnära.

I det stora hela, menar fastighetsägarna att de ser positivt på att det ska byggas.

### **Kommunala handikapprådet**

Handikapprådet utgår ifrån att hänsyn tagits till gällande byggnormer om tillgänglighet, samt anser att det är bra om utrymme med eluttag skapas på bottenplanet i flerbostadshusen och i allmänna utrymnen för eldrivna rullstolar och rullatorer.

### **Södertörns brandförsvarsförbund**

Södertörns brandförsvarsförbund anser att det resonemang som förts kring eventuella risker mot planområdet från Oriflames verksamhet är fullt tillräckligt som motivering till varför en riskanalys inte behöver upprättas.

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Den föreslagna placeringen gör att bebyggelsen får stöd i landskapet av den intilliggande skogsdungen. På så sätt blir påverkan på landskapsbilden mindre.*

*Stadsarkitektkontoret bedömer inte att en sådan ändring skulle minska behovet av en bussgata mer än marginellt.*

*Angående bebyggelsens höjd, se kommentar till Annika och Magnus Lindell.*

*Byggnader i 2 våningar högre än befintlig bebyggelse kommer inte att utgöra några landmärken. Angående löften som ges så ändras med tiden förutsättningar, värderingar och kunskap, både inom kommunens organisation och samhället i stort.*

*Platser tillgängliga för bostadsbebyggelse centralt i tätorten är få i idag. Av den anledningen är bebyggelse i det aktuella området av stor betydelse för bostadsutvecklingen i kommunen. Genom att bygga på höjden istället för på bredden, kan annan mark undantas från exploatering. Ytterligare bebyggelse kommer även att tillkomma intill Ekerö centrum då bussdepån flyttar. Denna bebyggelse kan dock inte ersätta, utan komplettera bebyggelsen inom planområdet.*

### **Stadsarkitektkontorets kommentarer**

*Hänsyn till tillgänglighet enligt gällande byggnormer och PBL samt utrymme för rullstolar etc. tas vid bygglovsprövningen.*

### **Stadsarkitektkontorets kommentarer**

*Noteras.*

Då tillgång till maskinstege inte finns inom rimlig tid på Ekerö måste byggnader med fler än 4 våningar byggas med Tr1 eller Tr2 trapphus, vilket särskilt bör beskrivas i planbeskrivningen.

*Planbeskrivningen har kompletterats med detta.*

Brandförsvaret önskar delta i kommande byggprocesser för de planerade verksamheterna.

*Detta ska beaktas.*

#### **Ekerö Munsö hembygdsförening**

Ekerö Munsö hembygdsförening meddelar att föreningen inte har något att erinra mot detaljplanen. Det gamla industriområdet är väl dokumenterat för framtiden. Det viktiga är att man kan promenera vid Tappström så att folk kan ta del av den gamla kulturmarken mot framför allt Malmvik, Mälaren mot Kungshatt/Estbröte.

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Synpunkten noteras.*

*Möjligheten till detta kommer att förbättras i och med den nya strandpromenaden.*

#### **Ellevio AB (tidigare Fortum Distribution AB)**

Åtgärder i befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB och bekostas av byggherren.

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Detta ska beaktas.*

Planområdet genomkorsas av två befintliga 20kV distributionsledningar som behöver flyttas om planen genomförs.

*Noteras.*

Kablar förutsätts kunna förläggas i gator, vägar samt gårdsmark.

*Detta kommer att vara möjligt.*

I övrigt har företaget ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

*Noteras.*

#### **Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond**

Bebyggelsen i framkant mot vattnet borde vara låg så den hänger ihop med den föreslagna bebyggelsen vid Fredrikstrandsvägen och den röda tråden om staden på landet behålls. Kulturmiljön på andra sidan vattnet om Malmvik har stor påverkan på landetskänslan, då Malmvik är inkörsport till Ekerö, menar stiftelsen.

#### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Stadsarkitektkontoret bedömer inte att den föreslagna bebyggelsen kommer att påverka vyn från Malmvik negativt.*

### **Yttrat sig utan erinran:**

#### **Lantmäteriet**

#### **Försvarmakten**

#### **Vattenfall Eldistribution AB**

### **Sammanfattning**

De inkomna synpunkterna har bidragit till följande ändringar:

- Ansökan om upphävande av strandskydd har ändrats till att inte omfatta bryggområden eller område för småbåtshamn.
- Bryggområden och område för småbåtshamn har minskats.
- Plangränsen har korrigerats i planområdets sydvästra del. Detta medför att fastigheterna Tappsund 1:40, 1:41 och 1:42 inte längre är sakägare och därmed inte har rätt att överklaga detaljplanen.

- Planbestämmelse som reglerar storlek på komplementbyggnader och carports har införts.
- Bestämmelse som reglerar placering av komplementbyggnader har införts närmast vattnet.
- Bestämmelse om att badbryggor får anläggas har ändrats till att bryggor får anläggas.
- Plangränsen har justerats i planområdets södra del, så att del av naturmarken inte längre ingår i detaljplanen. Detta medför att fastigheterna Tappsund 1:74, 1:5, 1:4 samt 1:3 inte längre är sakägare och därmed inte har rätt att överlaga detaljplanen.
- Bestämmelse har ändrats till endast förråd får byggas på del av det körbara/planterbara bjälklaget i de södra bostadskvarteren.
- Del av lokalgata har ersatts av kvartersmark för parkering i planområdets norra del.
- Kvartersmarken har utökats något mot lokalgatan för ett av kvarteren i nordöstra delen av planområdet.
- Planbestämmelse om att plank ska uppföras har tagits bort.

I övrigt har mindre korrigeringar gjorts gällande formalia i plankartan samt plan- och genomförandebeskrivningarna.

**Ändringarna har kommunicerats med:**

**Skanska (Tappsund 1:60)**

**Exnord (Tappsund 1:71)**

**Närhunda vägförening**

**Tappsund 1:6**

**Tappsund 1:74**

**Tappsund 1:5**

**Tappsund 1:4**

**Tappsund 1:3**

**Tappsund 1:53**

**Tappsund 1:40**

**Tappsund 1:41**

**Tappsund 1:42**

**Synpunkter inkomna under kommunikeringen:**

**Exnord tappsund AB (Tappsund 1:71)**

Företaget anser att det plank som markerats som a2 ska tas bort då det är oförenligt med en vision om god tillgänglighet och kopplingar utan barriärer. Detta speciellt då industrin på Tappsund 1:71 ersätts med bostäder. Ett temporärt plank medan industriverksamheten finns kvar kan vara ett alternativ.

Genomförandetiden ska ändras till 5 år, eftersom området är under stor förändring och det inte kommer att gagna utvecklingen av området om bebyggelsemöjligheterna binds mer än 5 år, menar företaget.

Prickmarken mellan Tappsund 1:71 och planerade bostäder i planområdet södra del kom till som skyddsbarriär mot industriområdet, men då industriverksamheten försvinner och ersätts med bostäder finns behov av en större flexibilitet av den nu prickmarkerade marken. Om detta inte kan ske på plankartan så kan det ske i planbeskrivningen, anser företaget.

**Stadsarkitektkontorets kommentar:**

Bestämmelsen om plank har tagits bort.

Genomförandetiden på 10 år bedöms lämplig, då tiden behövs för att färdigställa området och tanken inte är att bebyggelsen inom planområdet för Ekerö strand ska ändras inom 10 år.



*Stadsarkitektkontoret bedömer inte att en ändring av den ringmarkerade marken i planområdets södra del är aktuellt i detta skede. Eftersom planbestämmelser och plankarta är juridiskt bindande, kan dess innebörd inte göras mer flexibel i planbeskrivningen.*

### **Närlunda vägförening**

Vägföreningen ser positivt på att det blir kommunalt huvudmannaskap inom planområdet.

Körbaneläggning bör vara minst 7 meter och kantstensparkering ska inte tillåtas på Tegellbruksvägen, anser vägföreningen. Vidare anser vägföreningen att Fredrikstrandsvägen inte ska vara bussgata och att närheten till busshållplatser på Bryggavägen och Ekerövägen är tillräckligt. Det är ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt obehövligt att trafikera Fredrikstrandsvägen med busstrafik. Olägenheten är större än nyttan med bussar inom planområdet och Fredrikstrandsområdet, menar vägföreningen.

### **Stadsarkitektkontorets kommentar:**

*Kommunen är huvudman för lokalgatorna inom planområdet. För vidare kommentar angående lokalgatornas utformning, se kommentar till Trafikförvaltningen. Angående behovet av bussgata, se kommentar till Annika och Magnus Lindell.*

### **Tappsunds Fastighetsägareförening**

Föreningen motsätter sig en bussgata mellan Fredrikstrandsvägen och Tegellbruksvägen av buller-, miljö-, säkerhets- och framkomlighets skäl.

Föreningen hänvisar till MKB där det står att ekvivalenta och maximala bullernivåer kommer att överskridas inom planområdet och menar att det saknas en skrivelse om hur buller från bussar och annan motortrafik (exempelvis mopeder) på bussgatan kommer att påverka de boende på Hagaringen och Fredrikstrandsvägen. Föreningen utgår ifrån att även de boende på Hagaringen och Fredrikstrandsvägen kommer att påverkas av buller. Då bullret från Ekerövägen ska regleras med bullerdämpande åtgärder, ska detsamma gälla även för bussgatan genom skogen. Detta kan ske genom exempelvis eldrivna bussar eller förbud mot annan motortrafik som mopeder och dylikt, menar föreningen.

Skogen som är viktig för friluftslivet och djurlivet kommer att påverkas negativt av bussgatan. Tillsammans med promenadstråket kommer bussgatan göra att det inte blir mycket kvar av skogen, menar föreningen. Strandpromenaden kommer att bli ett populärt gång- och motionsstråk som kan knyta ihop Fredrikstrand med centrum, menar föreningen och anser att det är positivt att skogen nyttjas av fler då det idag är viss förstörelse och båtstölder vid stranden. Risken för slitage i skogen till följd av ökat användande bör kunna minskas genom aktiv skogsvård, menar föreningen. Frågan är dock hur bussgatans negativa påverkan på naturmiljön med exempelvis buller och vägdamm ska hanteras.

Föreningen menar att bussgatan med den ökade trafik och tvåhjulningar som den innebär medför ökad risk att de förskolebarn och övriga barn i området som vistas i skogen blir påkörda.

Framkomligheten kommer att bli försämrad på Fredrikstrandsvägen då vägen är smal och backen ger dålig sikt. På Bryggavägen är det ibland kö mot centrum och bussen kommer därför ha svårt att ta sig ut på Bryggavägen från bostadsområdet Ekerö strand, vilket förlänger restiden och minskar attraktiviteten. Det går fortare att gå till centrum, menar föreningen. Tack vare de två hållplatserna vid Tappström och Ekerö C med många bussar med bra turtäthet att välja mellan samt cykelparkeringen vid Tappström går det fortare att ta sig till bussen vid Ekerö C och Tappström än att vänta på bussen i Fredrikstrand, anser föreningen.

Föreningen hänvisar till texten i planförslaget om att utbyggnaden kommer att generera 2500 bilresor per dygn, vilket i någon mån kan bidra till köbildningen in mot centrala Stockholm, framför allt vid Brommaplan. Föreningen ställer sig frågande till hur 2500 fordon bara i någon mån kan anses bidra till köbildningen. Om dessa fordon ställs på rad blir det en ganska lång kö, menar föreningen. Istället borde det satsas på fler bussar som snabbt tar sig mot Brommaplan.

Bussresan i 30 km/h genom Fredrikstrand och Ekerö strand kommer att ta längre tid än att gå eller cykla från Ekerö strand till Tappström, menar föreningen och tillägger att bussen endast kommer trafikera max 5 turer per timme. Högre turtäthet är en större anledning att bussen än att den stannar utanför dörren, anser föreningen.

Föreningen ifrågasätter varför inte de högsta husen byggs närmast centrum. Det skulle ge de flesta boende i Ekerö strand närmare till centrum och de busshållplatser som finns där, vilket skulle göra bussgatan överflödig.

Föreningen ser en risk att Hagaringen och Fredrikstrandvägen kommer att användas för parkering av boende i Ekerö strand, då antalet parkeringsplatser för boende och gäster i planförslaget är för lågt, menar föreningen.

**Stadsarkitektkontorets kommentar:**

*Bullerberäkningar för befintlig bebyggelse har gjorts i den bullerutredning som finns som underlag till detaljplanen för Fredrikstrandvägen. Denna finns tillgänglig på kommunens hemsida. Inga riktvärden överskrids för bebyggelsen vid Hagaringen. Buller vid bebyggelsen längs Fredrikstrandsvägen hanteras inom detaljplanen för Fredrikstrandsvägen. Föreslagna åtgärder med t ex förbud av mopeder regleras i lokala trafikföreskrifter och inte i detaljplan.*

*Påverkan på skogsområdet av bland annat buller från bussgatan är tyvärr oundvikligt och en avvägning som gjorts där förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik har bedömts väga tyngre än att bevara skogen opåverkad. Bullernivån minskas genom hastighetsbegränsning 30 km/h och begränsat antal bussturer.*

*Angående säkerhet för barn, se tidigare kommentar till Tappsunds fastighetsägareförening ovan.*

*Alla människor har inte möjligheten att gå eller cykla till busshållplatserna i Ekerö C och Tappström. Närhet till en busshållplats ger ökad möjlighet för alla människor att resa kollektivt, även för äldre människor och personer med funktionshinder som inte kan gå en längre sträcka, eller för de som väljer att handla på vägen hem och har mycket att bära på. Angående avståndets betydelse för val av färdmedel, se även kommentar ovan till Annika och Magnus Lindell.*

*Sett till trafikmängderna på Ekerövägen mellan Tappström och Brommaplan med ca 17 000 – 20 000 fordon/dygn, är 2500 fordon/dygn en förhållandevis liten ökning. Alla dessa 2500 bilresor väntas inte heller göras samtidigt under dygnet eller in mot Brommaplan. Målet är dock att så få bilresor som möjligt ska göras, varför förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken är prioriterat i denna detaljplan.*

*Se kommentar ovan till Petra Jensen och Nils Gejer angående husens placering.*

*Det i detaljplanen föreslagna parkeringstalet bedöms rimligt i detta centrala läge, med hänsyn till tillgången till kollektivtrafik och bilpool för de boende.*

**Annika Tiveljung Lindell (Tappsunds fastighetsägareförening)**

Föreningen motsätter sig att en bussgata anläggs genom skogsområdet från Tegelbruksvägen till Fredrikstrandsvägen. Bussgatan utgör en trafikfara för barn i bostadsområdena intill. Dessutom skadas grönområdet som kommer att vara en rekreationsplats för boende och kommande förskolebarn.

Att leda in och ut busstrafik i korsningen Bryggavägen/Tegelbruksvägen i rusningstrafik skapar köproblem och trafikchaos, anser föreningen. Cyklister, gående och trafik till och från centrum, färjan och stan ska samsas med svängande bussar, vilket innebär en dålig och direkt trafikfarlig lösning.

Föreningen föreslår att busstrafiken ska hållas på Bryggavägen. På så sätt skapas en stomlinje som kan serva alla boende längs vägen både snabbt och effektivt. Kommunen bör bearbeta SL så att turtätheten ökas, vilket är en förutsättning för kollektivt resande. Det innebär att ingen resenär kommer att ha längre än 500 m till närmaste hållplats, vare sig i nya eller befintliga bostadsområdet, menar föreningen.

**Stadsarkitektkontorets kommentar:**

*Se kommentarer ovan till Tappsunds fastighetsägareförening.*

**De som bedömts inte fått sina synpunkter tillgodosedda och därmed har rätt att överklaga antagandebeslutet är:**

**Tappsunds Fastighetsägareförening**

**Brf. Stranden**

**Närhunda vägförening**

**HSB Brf Bruket**

**Brygga samfällighet**

**Ulla Melin**

**Solveig Winberg och Jocke Winberg**

**Nordium Products Sweden AB (Tidigare Oriflame)**

**Brygga 1:10**

**Tappsund 1:6**

**Tappsund 1:7**

**Tappsund 1:8**

**Tappsund 1:9**

**Tappsund 1:14**

**Tappsund 1:19**

**Tappsund 1:20**

**Tappsund 1:29**

**Tappsund 1:62**

**Tappsund 1:72**

**Tappsund 1:73**

**STADSARKITEKTKONTORET**

**Tommie Eriksson**  
Miljö- och stadsbyggnadschef

**Annika Ratzinger**  
Planarkitekt

**Bilaga 1**