

2013-06-03

**UTSTÄLLNING**  
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

---

**SAMRÅDSREDÖRELSE**

Plansamråd har genomförts under tiden 26 september – 28 oktober 2011. Planhandlingarna har skickats ut till sakägare och berörda instanser enligt separat sändlista, samt ställts ut på biblioteket i Ekerö centrum, stadsarkitektkontoret och på kommunens hemsida. Ett informationsmöte för allmänheten hölls den 6 oktober år 2011.

På nästkommande sidor följer en sammanställning av de skriftliga synpunkter som inkommit under samrådtiden.

**MYNDIGHETER etc****Länsstyrelsen i Stockholms län**Strandskydd

Strandskydd gäller intill 100 m från strand. Nya bestämmelser om strandskydd trädde i kraft 2009-07-01. Ändringarna beträffande strandskyddsbestämmelserna och hur strandskyddet ska hanteras i samband med planläggning har införts i miljöbalken och plan- och bygglagen. Enligt övergångsbestämmelserna till den nya lagen är länsstyrelsen beslutsmyndighet för ärenden som inletts före 2009-07-01, och beslut om upphävande av strandskydd inom detaljplan ska fattas enligt de regler som gällde innan detta datum (ÄPBL). För ärenden som inletts efter den 2009-07-01 är kommunen beslutsmyndighet. Beslut ska fattas enligt de nya reglerna för strandskydd. Enligt Länsstyrelsens uppfattning inleds planärendet när kommunen fattar beslut om program- eller planuppdrag.

Aktuell detaljplan baseras på program för Jungfrusunds marina med kringområde. Uppdrag att ta fram detta program fattades av kommunstyrelsens arbetsutskott i mars 2008. Länsstyrelsen anser således inte att de nya bestämmelserna gäller för ärendet. Kommunen ska därför inkomma med en särskild ansökan om upphävande av strandskydd, vilket lämpligen bör ske i samband med utställningen av planen. En sådan begäran ska innehålla en beskrivning av befintliga förhållanden och vad planförslaget medger samt de särskilda skäl för upphävande som kommunen anser föreligga. Till begäran ska fogas ett utdrag av plankartan med tydlig markering av vilka delar som föreslås undantas från strandskyddsbestämmelserna. Det ska av kungörelsen vid detaljplanens utställning framgå att strandskyddet föreslås upphävas. Detaljplanen bör inte antas förrän beslut om upphävande av

**Stadsarkitektkontorets kommentar**

Planhandlingar och ansökan har ändrats inför utställningen för att istället hanteras enligt ÄPBL och de regler som gäller för ärenden påbörjade innan 2009-07-01 avseende upphävande av strandskydd.

Stadsarkitektkontoret har ändrat de bestämmelser i detaljplanen som inte är förenliga med ÄPBL.

En särskild ansökan om upphävande av strandskyddet ska inlämnas i samband med utställningen. Denna kommer att innehålla de punkter som listas i länsstyrelsens yttrande.

strandskyddet vunnit laga kraft.

Länsstyrelsen kan emellertid konstatera att planförslaget har omarbetats, sett i förhållande till tidigare samrådsförslag. Den tätare exploateringen av bostäder öster om Bryggavägen, mellan marinan och färjeläget, har tagits bort och alkogen planläggs som naturmark där strandskyddet bibehålls. För att realisera planen behöver strandskyddet dock upphävas för kvartersmark som planläggs för bostadsändamål, förskola samt handels- och kontorsändamål.

I planbeskrivningen s 31 ff. har kommunen redogjort för de särskilda skäl för upphävande som kommunen anser föreligga enligt 7 kap 18 punkt c miljöbalken. Länsstyrelsen kan konstatera att lagparagrafen i sig inte är tillämplig enligt den äldre strandskyddslagstiftningen. Då paragrafen till stor del innebär en precisering av de särskilda skäl som redan gällde enligt praxis, kan Länsstyrelsen ändå göra följande bedömningar utifrån redovisat underlag;

*Verksamheter knutna till färjeläget*  
Kommunen anför att den verksamhet färjeläget utgör, och de lokaler och vägytor som finns i samband till denna, är ianspråktaga på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syften. Länsstyrelsen delar denna bedömning och anser att särskilda skäl föreligger för att upphäva strandskyddet inom verksamheter knutna till färjeläget.

*Förskola, bostäder och verksamhetslokaler*

Kommunen anför att särskilda skäl föreligger för att upphäva strandskyddet inom kvartersmark för förskola, bostäder samt handels- och kontorsändamål. Som särskilda skäl framhålls att dessa ligger väl avskilt från stranden. Länsstyrelsen vill erinra om att en avskiljande exploatering är sådant som tydligt hindrar allmänheten att röra sig från den aktuella platsen till stranden. Exempel är större vägar eller bebyggelse i flera

Texten har omformulerats till utställningen för att anpassas till praxis för strandskyddsärenden inledda innan 2009-07-01.

En utveckling av vilka särskilda skäl som föreligger för upphävande av strandskyddet inom det aktuella området har diskuterats med länsstyrelsen och även förts in i planbeskrivning samt i ansökan om upphävande av strandskydd.

riktningar mellan aktuell plats och vattnet. Parkeringsplatser, bryggor och pirar kan t.ex. inte avses som avskiljande exploatering.

### *Bostäder*

Kommunen anför att Ekebyhov 3:3 delvis är ianspråktagen med bostadsbebyggelse och inte är allmänt tillgänglig. På fastigheten föreslås två friliggande hus i ungefär samma läge som befintligt bostadshus. Därutöver föreslås tre sammanbyggda bostadshus som byggs upp mot kullen i souterräng. Länsstyrelsen är beredd att upphäva strandskyddet inom den del av fastigheten som är ianspråktagen, dvs, inom det område där de två friliggande husen föreslås. Huruvida strandskyddet kan upphävas i hela den omfattning som kommunen önskar, kan Länsstyrelsen på föreliggande underlag inte ta ställning till.

För övrig föreslagen bostadsbebyggelse anför kommunen som särskilt skäl att bebyggelsen bedöms ligga bakom den redan ianspråktaga marken för färjelägets verksamheter enligt ovan. Länsstyrelsen kan på föreliggande underlag inte avgöra huruvida aktuella områden är så pass väl avskilda från strandområdet att särskilda skäl föreligger för att upphäva strandskyddet. Såsom planförslagets bostadskvarter nu är utformade i omfattning och gestaltning anser inte Länsstyrelsen vara förenligt med strandskyddets syften.

Det är av stor vikt att den limniska miljön söder om färjeläget som utpekats i Naturvattens inventering/rapport bevaras intakt och inte tillåts påverkas av muddring eller liknande exploatering. Förekomsten av bland annat den rödlistade arten bandnate på denna plats ska säkerställas på lång sikt. Detta kan göras genom att det av information i plankartan framgår vilka åtgärder som är otillåtna eftersom de kan utgöra ett hot mot bandnaten. Informationen bör också ligga till grund för det förslag till uppföljning av miljöpåverkan som anges

Stadsarkitektkontoret menar att den tydliga avgränsningen som gjorts med hänsyn till topografin bör vara utgångspunkt för det område där strandskyddet kan upphävas. Nedanför branten ryms samtliga föreslagna byggnader. Denna uppfattning har delats av länsstyrelsens tjänstemän vid besök på plats.

Utformningen av det södra bostadsområdet har ändrats för att bättre överensstämmer med länsstyrelsens bild av vilken del av området som kan anses vara ianspråktaget.

Synpunkt har noterats och information om bandnate och försiktighetsåtgärder förs in i planhandlingarna.

i miljökonsekvensbeskrivningen.

För att ta ställning till huruvida exploateringen är förenlig med strandskyddets syften, anser Länsstyrelsen att besök på plats behöver göras. Kommunen bör därför ta kontakt med Länsstyrelsens avdelning för planfrågor.

### Risker

Ekeröleden är omledningsväg för Essingeleden, vilket innebär att farligt gods transporteras på färjorna och vidare på anslutande vägar när Essingeleden t ex är avstängd. Sedan 2007 finns det restriktioner för den tyngsta trafiken att använda Essingeleden på grund av slitage på bron. Dessa transporter tar därmed andra vägar, bl a Ekeröleden som berör planområdet (se mer på Trafikverkets webbplats).

I det fortsatta planarbetet behöver kommunen komplettera uppgifterna om trafiksituationen och vilken trafik som förekommer inom planområdet, nu och framgent. Vidare behöver en riskbedömning tas fram som visar vad transporterna med farligt gods kan innebära för planerad bebyggelse och för verksamheterna i planområdet och om det föreligger behov av riskreducerande åtgärder.

### Planbestämmelser

Enligt bestämmelsen n1 ska en skötselplan upprättas. Enligt Länsstyrelsens uppfattning går det enligt bestämmelserna i 5 kap. PBL inte att i en detaljplan föreskriva att en skötselplan ska upprättas.

Planförslaget anger att "För hela planområdet gäller att byggnader skall placeras och utformas i överensstämmelse med illustration och gestaltungsprogram". Länsstyrelsen menar att bestämmelsen är alltför otydlig och därmed inte lever upp till tydlighetskravet i ÄPBL (1987:10) 5 kap. 9 §. För beteckningen B2 anges "friliggande uppförs sammanhållande".

Efter samråd har länsstyrelsen och stadsarkitektkontoret genomfört ett gemensamt besök på platsen. Preciseringar och förändringar i planhandlingarna har utförts utifrån de diskussioner som förts med länsstyrelsen under och efter platsbesöket.

Ekerö kommun är huvudman för Ekeröleden. Bryggavägen är varken en primär eller sekundär transportled för farligt gods varför stadsarkitektkontoret inte anser att detta är en fråga som bör styra detaljplanens utformning.

En kortfattad riskbedömning har införts i planbeskrivningen.

Bestämmelsen om skötselplan har utgått inför utställningen.

En precisering av bestämmelsen har utförts för att tydligare visa vilken bebyggelse som är kopplad till specifika delar av gestaltungsprogrammet.

Gestaltningssprogrammet måste förtydligas så att det klart framgår vilken princip för utformning som tillåts och för vilken del av planområdet liksom det som anges för Ekebyhov 3:3.

### *Buller*

Enligt naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller ska ekvivalentnivån nattetid inte överskrida 40dB(A). Av planbeskrivningens bullerredovisning framgår inte om buller från färjetrafikens rörelser, angöring och påfartstrafik räknats in i kategorin verksamhetsbuller. Länsstyrelsen anser att även störningar som kan orsakas av det lågfrekventa bullret från färjornas motorer bör utredas i sammanhanget.

Den byggrätt som ligger närmast färjan har ändrats till att inte längre omfatta användningen bostad. Detta innebär att samtliga bullerkrav kan klaras. Detta visas i den uppdaterade bullerutredningen.

### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår vilka miljö kvalitetsnormer (MKN) som gäller för de vattenförekomster som berör planområdet. Vilka MKN som gäller, samt huruvida dessa klaras, bör även framgå av planbeskrivningen.

Planbeskrivningen har uppdaterats med information om MKN för vattenförekomster.

Av miljökonsekvensbeskrivningen s 5 framgår att "vid byggande i vatten och muddring kan eventuella föroreningar i sediment komma att spridas. Eventuellt kan ytterligare båtpropellrar från framförallt större båtar även kontinuerligt sprida grumling och föroreningar ytterligare. Det bedöms finnas en risk för negativ miljöpåverkan. Påverkan utreds vidare i kommande tillstånd till arbete i vatten". Länsstyrelsen anser att kommunen redan inför utställningsskedet bör utreda om detta skulle kunna leda till risk för att MKN för vatten överskrids.

Ekerö kommun har efter muntlig dialog med länsstyrelsens tjänstemän kommit fram till att denna fråga bör utredas i samband med vattendom eller anmälan om vattenverksamhet, eftersom spridning av sediment i samband med utbyggnaden av torg och färjeläge är en genomförandefråga. Utbyggnaden av färjeläget, vilket är det ingrepp som kan påverka MKN för vatten, är därtill inte en åtgärd som är avgörande för genomförandet av detaljplanen i övrigt. Bostäder och verksamheter kan med andra ord byggas även om det i ett senare skede skulle visa sig att det är olämpligt att genomföra de muddringsarbeten som krävs för att utveckla färjeläget.

### *Vattenskyddsområde*

Föreskrifter för vattenskyddsområde inom östra Mälaren beslutades 2008-11-25 enligt 7 kap 21 § miljöbalken. Planområdet berör den primära skyddszonen och information om att beslutet gäller bör föras in på plankartan. Enligt skyddsföreskrifterna (9 §) för den

primära och sekundära skyddszonen får dagvatten från nya eller ombyggda hårdgjorda ytor, som till exempel större vägar och parkeringsanläggningar, inte släppas ut direkt till ytvattnet utan rening. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att även andra skyddsföreskrifter kan komma ifråga vid byggprojektets genomförande. Till exempel ska nya avloppsvattenledningar utföras så att risken för utsläpp av föroreningar minimeras (8 §). Under byggtiden kan 3-4 § komma ifråga som rör hantering av brandfarliga vätskor, som bensin och olja, och hälso- och miljöfarliga ämnen, som kemikalier. Hanteringen av dessa får inte ske på ett sådant sätt att det medför risk för vattenförorening, och inte heller mark- och anläggningsarbeten får ske om det riskerar att förorena vattentäkten (14 §).

Noterat.

#### *Dagvatten*

Stora delar av planområdet består av hårdare och ej infiltrerbara markytor och det är viktigt att dagvatten till viss del renas, filtreras och fördröjs innan det avleds till Mälaren. En grov dimensionering och principer för dagvattnets hantering bör ske enligt den dagvattenutredning som tagits fram till planförslaget och redovisas med information och eventuellt med ytor för anläggningar anvisade i plankartan. Länsstyrelsen anser också att det är viktigt att i planhandlingarna redovisa hur detta administrativt och tekniskt ska genomföras med ansvarsfördelning och utförandekrav.

Synpunkten har noterats och utredningen kompletteras med efterfrågade uppgifter.

#### *Övrigt*

Plan- och bygglagen (1987:10) ersattes i maj av plan- och bygglagen (2010:900). Enligt övergångsbestämmelserna ska den äldre lagen fortfarande tillämpas i ärenden som har inletts före denna tidpunkt. Det bör framgå av planhandlingarna att detaljplanen har upprättats med stöd av den äldre lagen.

Planbeskrivningen har kompletterats med uppgift om vilken lagstiftning som tillämpats.

**Lantmäterimyndigheten**

Handläggs planärendet enligt nya eller gamla PBL? Om jag läser planbeskrivningen rätt tillämpas nya PBL men samtidigt finns fortfarande en separat genomförandebeskrivning mm enligt förfarandet i gamla PBL?

Planbeskrivningen talar om ett N-område/friluftsområde i vilket en badplats ska finnas (se på två olika ställen på sidan 20). Detta ska enligt texten ligga vid WN1-området där bryggan och badområdet ska finnas. På plankartan och i planbestämmelserna saknas dock detta N-område. Som det ser ut i sistnämnda handlingar ligger landdelen av badplatsen inom Natur/allmän plats, som ska förvaltas av de enskilda i form av en gemensamhetsanläggning (enskilt huvudmannaskap). Den tänkta badplatsen har i detaljplanen med andra ord inte det stöd som beskrivs i planbeskrivningen.

Strandskyddet ska vara kvar på torg och gatumark för att tydliggöra att dessa ska vara tillgängliga för allmänheten. Innebär inte det att strandskyddsdispens måste sökas (och erhållas) när gata/torg så småningom ska byggas? Och även varje gång någon ytterligare åtgärd vill vidtas/anläggning uppföras/arbete utföras inom området? Och vad blir den praktiska skillnaden jämfört med att upphäva strandskyddet från början? Området är ju utlagt som allmän plats. Vissa höjdangivelser vid nivåkurvor står förvirrande nära användnings- och egenskapsbestämmelserna.

I planen finns ett x och ett g inom samma område. Det är svårt att kombinera. Det säger dels att marken ska vara enskild och säkras med en gemensamhetsanläggning (för deltagande fastigheter), dels att marken ska vara allmän och säkras med ett servitut (för kommunen). Lantmäteriet

**Stadsarkitektkontorets kommentar**

Se svar till länsstyrelsen angående tillämpning av plan- och bygglagen.

Planbeskrivning och plankarta med bestämmelser revideras så att de överensstämmer. Inget område med N eller WN1 ingår i detaljplanen.

Detta stämmer, stadsarkitektkontoret har gjort avvägningen att detta tillvägagångssätt är lämpligast. Den praktiska skillnaden är att det är svåröverskådligt i detaljplaneskedet att se exakt vilka konsekvenser ett upphävande av strandskyddet inom allmän platsmark får. Därför är det lämpligare att vid enskilda ingrepp ansöka om dispens.

Grundkartans utformning ses över inför utställningen.

Plankartan revideras i detta område så att ingen konflikt mellan g och x föreligger.



kan inte bilda båda dessa rättigheter inom samma område. Det går inte att kombinera. Se bifogat PM i frågan.

Planområdesgränsen på plankartan ser konstig ut i vattenområdet i öster och i norr vid Bryggavägen.

Jag kan inte hitta någon motivering/särskilda skäl till varför det ska vara enskilt huvudmannaskap (som det är i delar av planen).

En del saker är svåra att få fram genom att studera planhandlingarna. Vilket landområde ska badplatsen ta i anspråk? (Se ovan om N-område, som nog krävs för fastighetsbildning för badplats.) Vem ska sköta badplatsen framöver (kostnader, ansvarsfrågor mm)? Småbåtshamnen nämns inte så noga. Vem är tänkt att äga den? Fastighetsbildning? Det kan också förtydligas vad en gemensamhetsanläggning innebär för de boende samt att inrättande av sådan sker i en lantmäteriförrättning.

### **Miljönämnden**

Miljönämnden ifrågasätter förskolans placering mot bakgrund av trafikföring, buller och befarade luftföroreningar.

Dagvattenutredningen är av mycket övergripande karaktär och texten överensstämmer inte med bilaga 1 (karta) och planbeskrivning samt med MKB:n. Dagvattenutredningen måste därför kompletteras inför utställning av detaljplanen. Särskilt viktigt är att det säkerställs att ett katastrofskydd ordnas för dagvatten vid färjeangöringen, detta regleras även i vattenskyddsföreskrifter för Mälaren.

I samband med detaljplanen för Jungfrusunds marina utfördes ljudnivåmätningar (2008-04-23) vid färjeangöringen. Höga maximalnivåer uppmättes då bilarnas hjul passerade

Stadsarkitektkontoret delar inte denna uppfattning.

För detaljplanen gäller kommunalt huvudmannaskap. För enskilda gator gäller att gemensamhetsanläggningar ska inrättas. I Ekerö kommun skall, enligt beslut i kommunstyrelsen, enskilt huvudmannaskap i princip gälla. Kommunens skäl för enskilt huvudmannaskap i aktuell detaljplan baseras på de riktlinjer för behandling av huvudmannaskap i detaljplaner som kommunstyrelsen beslutade 1988-04-26, bekräftade i översiktsplanen antagen av kommunfullmäktige 2005-12-13. Det faktum att inga gator, förutom Bryggavägen och torgytorna, kan antas användas av andra än de vars målpunkt är bostäder eller lokaler i området, är ytterligare ett skäl.

Se tidigare kommentar om N-område.

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

Stadsarkitektkontoret har utifrån utförda bullerutredningar gjort bedömningen att inga bullervärden kommer överskridas inomhus för förskola. Inte heller ser stadsarkitektkontoret någon risk för att gällande riktlinjer för luftkvalitet kommer att överskridas.

Dagvattenutredningen har kompletterats till utställningen.

Bullerutredningen har kompletterats till utställningen. Den byggrätt som ligger närmast färjeläget har nu endast användning kontor, istället för tidigare användning – både kontor och bostad.

metalltampen. Antalet uppmätta maximala ljudnivåer var väsentligt fler än fem nattetid och måste beaktas.

Bostäder i flerfamiljshus planeras nu nära färjeläget. Kontoret konstaterar att det saknas underlag för att kunna bedöma bullernivåerna vid planerade flerfamiljshus och förutsätter att detta redovisas till kommande utställning av detaljplanen. Möjligheten att införa en planbestämmelse som begränsar störningen från färjeverksamheten bör också övervägas.

En förskola planeras när Bryggavägen. Trafiken på Bryggavägen medför att förskolan kommer att utsättas för bullernivåer vid fasad som ligger över riktvärden för vad som accepteras för bostäder. Kontoret anser att störningsskydd mot trafikbuller från Bryggavägen bör övervägas oavsett att riktvärden vid fasad inte finns för förskolor. Inomhusnivån på 30 dBA måste dock klaras för undervisningsrum. Stor hänsyn bör också tas för att skapa en så trafikbullerskyddad skolgård som möjligt. Trafikens påverkan på luftkvaliteten vid förskolan och boende utmed Bryggavägen bör studeras. Riskerna för olägenheter vid köbildning till färjan bör särskilt beaktas.

Lämpligheten att lokalisera en badplats ca 50 meter söder om färjeläget och i anslutning till dagvattenanläggning måste utredas.

I övrigt konstaterar kontoret att de miljöaspekter som är relevanta för miljönämnden att bevaka i detaljplanen har utretts och bedömts på ett bra sätt i miljökonsekvensbeskrivningen, bullerutredningar m.m. Kompletterande utredningar och tillstånd/anmälan av vattenverksamhet vid anläggande av bryggor och ombyggnad av färjeläget ger också möjlighet att bevaka skyddet för Mälaren.

Stadsarkitektkontoret har bedömt att det inte är lämpligt att införa en begränsande bestämmelse för färjeläget, utan att det är ett bättre alternativ att ändra användningen på vissa byggrätter.

Riktvärden för buller vid bostäder överskrids endast marginellt och de riktlinjer som råder för undervisningsrum klaras. Av den anledningen ser inte stadsarkitektkontoret att det ur bullersynpunkt är en olämplig placering av förskolan.

Buller från Bryggavägen har tagits hänsyn till vid utformning av förskolan. Tanken är att förskolans innergård ska vara skyddad av själva byggnaden.

Luftkvaliteten i området är idag mycket god. Den ökade biltrafiken inom området bör inte påverka rådande förhållanden nämnvärt. Det är mindre sannolikt med köbildningar så långt från färjeläget som vid förskolan.

Badplatsen har tagits bort till utställningen. Befintlig brygga ligger dock kvar.

Noterat.

**Byggnadsnämnden**

Byggnadsnämnden beslutar att planförslaget är lämpligt att arbeta vidare med. Nämnden anser, i likhet med tidigare yttrande, att en cirkulationsplats ska anläggas på platsen för att säkerställa att hastigheten sänk i området och för en förbättrad trafiksäkerhet. Nämnden vill även framhålla vikten av att en gc-väg anläggs från Jungfrusund till Tråkvista samt att strandpassagen bör tydliggöras/markeras.

Byggnadsnämnden föreslår att bebyggelsen även redovisas i perspektiv för att få en uppfattning om hur byggnaderna uppfattas från sjösidan.

Stadsarkitektkontorets bedömning skall beaktas i det fortsatta arbetet.

*Stadsarkitektkontorets bedömning*

Stadsarkitektkontoret anser att detaljplanen är lämplig att arbeta vidare med.

Kontoret bedömer att hänsyn har visats till de synpunkter som byggnadsnämnden haft i tidigare bedömning och beslut. Den enda synpunkt som inte tillgodosetts är anläggandet av en rondell Bryggavägen/Jungfrusundsvägen, som i planförslaget föreslås kvarstå som fyrvägs korsning.

Nedan redovisas ytterligare några synpunkter från stadsarkitektkontoret.

I gestaltningsprogrammet anges att "gaturummet markeras av hus, plank eller häckar i liguster eller dylikt för att tydliggöra gränsen mellan det offentliga och det privata".

Kontoret tycker det är tveksamt med plank mot gaturummet, i synnerhet om de blir höga, vilket ger ett slutet intryck.

I planbestämmelserna anges att

**Stadsarkitektkontorets kommentar**

Korsningen mellan Bryggavägen och Jungfrusundsvägen har setts över och stadsarkitektkontoret har gjort bedömningen att en cirkulationsplats inte är lämplig på platsen, främst på grund av att trafikströmmarna inte ger stöd för en cirkulationsplats, samt att det är utrymmeskrävande. Däremot har ett vänstersvängfält från Bryggavägen till Jungfrusundsvägen tagits med i planförslaget.

En redovisning av bebyggelsen i perspektiv har tagits fram till utställningen.

Tanken är att ett lägre plank ska finnas framför uteplatsen till bokalerna. Dessa utgör dock bara en del av fasaden då resten utgörs av husfasad med fönster, se illustration i gestaltningsprogrammet. Husen har även brutits upp i flera grupper för att minska det slutna intrycket.

”bostäder, uppförs sammanhållet enligt gestaltungsprogram”. Uttrycket sammanhållet bör ändras till enhetligt, för att undvika missförstånd.

Precisering av planbestämmelserna har genomförts för att tydliggöra vad som avses. Se även svar till länsstyrelsen.

Kontoret noterar att Jungfrusunds sjöstad bedöms kunna bli en attraktiv del av tätorten och en vacker entré till kommunen från sjösidan. Kontoret vill framhålla vikten av omsorg om de allmänna platserna och att själva färjeläget blir ett område med torgkaraktär som anges i planförslaget.

Illustrationer av de allmänna platserna har tagits fram inför utställningen och redovisar hur de avses utföras.

### ***Kultur- och fritidsnämnden***

1. Nämndkontorets PM 2011-10-06 överlämnas till stadsarkitektkontoret.
2. Kultur- och fritidsnämnden understryker att ett marint uttryck ska prägla bebyggelsen vid färjeläget.
3. Kultur- och fritidsnämnden anser att det vore önskvärt med ett promenadstråk norr om färjeläget.

PM, Detaljplan för del av Ekebyhov 3:1 och 3:3 (Jungfrusunds sjöstad) 2011-10-06

### ***Sammanfattande bedömning***

Sammanfattningsvis anser kontoret att det nya förslaget till utveckling av ny bostadsbebyggelse och verksamhetslokaler på ett bättre sätt än det tidigare förstärker kommunens identitet och blir ett attraktivt tillskott. De föreslagna utformningarna av torgbildningarna ger en livaktig estetisk entré till kommunen som ger förutsättningar för vattenkontakt samt människors möten och aktiviteter.

Kontoret uppskattar ett genomarbetat gestaltungsprogram som ges tyngd som beslutsunderlag bla för bygglovsprövning. Dock anser kontoret fortfarande att utgångspunkten för gestaltningen – småstad – bör kompletteras med en lokal anknytning till Jungfrusunds historiska kontinuitet och marina uttryck.

### ***Stadsarkitektkontorets kommentar***

Avsikten är att ett marint tema ska återspeglas i området, bland annat har bestämmelserna för kontorsbyggnaderna reviderats för att anpassas till de som finns i Jungfrusunda marina.

Möjlighet till passage mellan strandalskogen och kontoren föreslås på torgyta.

Se svar ovan.

**Barn- och utbildningsnämnden****Stadsarkitektkontorets  
kommentar**

1. Barn- och utbildningsnämnden menar att en belyst gång- och cykelväg mellan Träkvista och Jungfrusund ska anläggas i samband med expansionen av området.
2. Den planerade bebyggelsen kommer att tillsammans med de ytterligare planer för fler bostäder i centrala Ekerö, som håller på att utarbetas, att nödvändiggöra väsentligt utökad skolkapacitet i centrala Ekerö. I kommande planering måste hänsyn till detta tas.
3. Vid planering av förskolan som ska ligga i området skall hänsyn tas till bullernivåer, trafiksäkerhet och miljö.

I samband med detaljplanens genomförande ska en gång- och cykelväg anläggas från Skärvik till Jungfrusund. Detta innebär att en gång- och cykelväg kommer att finnas från Träkvista till Jungfrusund.

En förskola planeras i området för att tillgodose behovet av förskoleplatser.

Bullernivåer klaras för förskolan. Särskilt fokus har lagts på utformningen av på- och avlämningsplats för att säkerställa en god trafiksäkerhet.

**Tilläggsyrkande**

Ulla Melin (MP) och Ulrika Sandin (MP) yrkar att Barn och utbildningsnämnden skall besluta att den planerade förskolan ska placeras på ur ett barnperspektiv lämplig plats. Vi vill alltså att den bör ligga på en plats där barnen inte utsätts för onödigt buller och onödiga avgaser. Förskolan bör ligga väl skyddad från den stora vägen, där bilköer kommer att påverka luften negativt och där utelekplatserna kommer att bli bullerstörda. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är nuvarande förslag olämpligt, eftersom de barn som kommer att bo i området måste korsa den stora vägen.

Ordförande yrkar avslag på Ulla Melins (MP) och Ulrika Sandins (MP) tilläggsyttrande.

**Propositionsordning**

På ställd proposition finner ordförande att Barn- och utbildningsnämnden har avslagit tilläggsyrkandet.

**Reservation**

Ulla Melin (MP) och Ulrika Sandins (MP) reserverar sig till förmån för eget tilläggsyrkande.

***Tekniska kontoret***

Kontoret har svårt att av handlingarna utläsa om utformningen säkerställer framkomligheten till färjeläget och hur köande bilar får plats.

En gång- och cykelväg bör illustreras utmed Jungfrusundsvägen från Bryggavägen och västerut.

Föreslår att frågan om alternativ bestämmelse om bostäder för området avsett för skola prövas.

Färjerederiet har framfört farhåga för att badplatsen ligger i farlig närhet av färjedriften.

***Trafikverket***

Trafikverket har följande synpunkter i egenskap av ansvarig för långsiktig planering av transportsystemet samt som driftsansvarig för färjeleden Slagsta – Ekerö. Yttrandet är sammanställt efter samråd med Ted Thulin, Trafikverkets Färjerederi.

***Oskyddade trafikanter***

Planen föreslår en större bostadsexploatering i ett relativt perifert läge i förhållande till centrumfunktioner, skola och annan service. Med tanke på den tidvis omfattande och livliga trafiken till och från färjeläget är det väsentligt att det föreslagna bostadsområdet förbinds med externa målpunkter genom attraktiva gång- och cykelvägar, främst mot Ekerö centrum och Träkvista.

***Stadsarkitektkontorets kommentar***

I planbeskrivningen anges att den stora asfaltytan som finns idag föreslås ges en torgkaraktär och fungera som en attraktivt utformad entré till Ekerö. Här ska väntmagasin och busshållsplatser finnas, samt möjlighet till utökning av väntmagasin för att klara väntande bilar till större färjor. I illustrationsplanen redovisas även väntmagasinet med ca 80 platser. Stadsarkitektkontoret anser därmed att utformningen säkerställer framkomligheten till färjeläget och plats för köande bilar.

Illustrering av gång- och cykelväg utmed Jungfrusundsvägen från Bryggavägen och västerut har tagits med i planmaterialet.

Stadsarkitektkontoret har inte bedömt att det är lämpligt att planlägga för annat än skola på den aktuella platsen.

Badplatsen har tagits bort inför utställningen. I utställningsförslaget kvarstår endast befintlig brygga.

***Stadsarkitektkontorets kommentar***

Se ovanstående svar till barn- och utbildningsnämnden angående gång- och cykelväg.

Inom planområdet bör separata gång- och cykelvägar anläggas på Bryggavägens båda sidor med välplacerade övergångsställen och i god kontakt med busshållplats.

### *Vägtrafik*

Inga statliga allmänna vägar berörs av planförslaget. Vägarna inom planområdet är kommunala (med statligt driftbidrag) samt enskilda. Huvudgatan i området avses få väsentligt utökad trafik och vidgade trafikuppgifter.

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.

### *Kollektivtrafik*

Trafikverket förutsätter att dimensionering av utrymme för tidsreglering mm för busstrafiken ges tillräcklig kapacitet.

### *Färjeläget*

Magasin för väntande fordon föreslås i planen till 80 bilplatser. Detta antal är vad som ska rymmas på en enda av nästa generations färjor vilket kan innebära ett ytterligare antal väntande fordon vilket genererar köer längre in på land. Möjligheterna för att expandera utrymmet för köande fordon bedömer Trafikverket som små varför planen måste omarbetas för att tillåta ett utökat fordonsmagasin.

### *Hälsa och säkerhet*

Detaljplanen föreslås bostäder i omedelbar närhet till färjeläget. Avståndet mellan bostäder och färjeläget är för litet vilket inte är acceptabelt.

Med tanke på att färjor har motorer igång även vid uppehåll vid färjeläget kan negativ påverkan genom luftförorening och bullerstörning förväntas.

Färjorna ger upphov till ytterligare störande ljud. Färjornas klaffar väger mellan 10 till 17 ton och när dessa faller

Stadsarkitektkontoret har gjort bedömningen att en bredare gång- och cykelväg endast är nödvändig på ena sidan. Däremot kommer en smalare gångväg komplettera denna på motsatt sida.

Har beaktats genom att olika angöringsmöjligheter och rundkörning har möjliggjorts.

Synpunkten har beaktats genom att säkerställa tillräckliga ytor för busstrafiken.

Se svar till tekniska kontoret. Väntmagasinet i sig rymmer upp mot 80 bilar. Därutöver finns plats på Bryggavägen, som dessutom kan breddas till två körfält. Stadsarkitektkontoret bedömer att detta är tillräckligt.

Användningen för byggrätterna närmast färjeläget har i utställningen ändrats så att bostäder inte längre tillåts.

En bullerutredning har gjorts som visar att de riktlinjer som finns för buller inte klaras utan att en höjning av riktvärdena är nödvändig. Se bullerutredningen och stycke om buller i planbeskrivningen för utförligare information.

Inga riktlinjer för MKN för luft bedöms överskridas.

ner på färjeläget uppstår det ett ljud som kan höras långt. Vidare uppstår störande buller i olika omfattning från klaff och läge när personbilar men framför allt när stora fordon åker över färjeläget. Det har diskuterats och prövats olika dämpningsmaterial men Trafikverkets Färjerederi ser ingen självklar lösning på detta problem idag.

Färjeleden trafikeras idag av ca 800 000 bilar per år. Bilar som ska till från färjan bromsar inför ankomsten till färjekön och de som åker av färjan accelerera med uppväxlingar och störande ljud. Vägen fram till färjeläget trafikeras inte av bilar i jämn fart. Trafikverket Region Stockholm anser att man inte kan bedöma denna trafik som en vanlig 50-väg.

På vinter vid sträng kyla blir en personbil fort kall. Fordonen tomgångskörs i väntan på nästa avgång, oavsett hur nära ett bostadshus ligger eller eventuella förbud mot tomgångskörning. Detta medför ytterligare buller och luftförorening.

I anslutning till färjeläget föreslås en badplats samt bryggor för småbåtar. Detta är inte lämpligt med tanke på eventuella olycksrisker vid manövrering av färjor. Vattenströmmar från manövrerande färja kommer att påverka småbåtar och badande i viss omfattning. Föreslagen badplats och småbåtsbryggor bör utgå eller flyttas bort från färjeläget.

#### *Övriga synpunkter*

Enligt planbeskrivningen sid 4 anges att en strandpromenad ska stärka kopplingen mellan marinområdet och det nya arbetsplats- och bostadsområdet samt vidare mot Ekerö centrum. Av samma handling sid 6 framgår att strandpromenaden numer är borttagen. Anläggningen återfinns inte heller på plankarta eller illustration varför uppgiften bör rättas till.

Skall kajen nedför torget trafikeras med passbåt? Trafikverkets Färjerederi ser

Teoretiska bedömningar har kompletterats med faktiska ljudmätningar. Slutsatsen är att de riktvärden som finns för vägtrafikbuller klaras för samtliga bostäder inom området.

Detaljplanen har ändrats till utställningen så att ingen större badplats föreslås. Istället ska endast badmöjlighet finnas från befintlig brygga.

Planhandlingarna har reviderats så att det inte framstår som att en strandpromenad kommer att anläggas.



inga problem med detta men ett visst friutrymme måste finnas till färja. Då platsen kan komma att fungera som en framtida knutpunkt för bilresenärer som skall åka vidare med passbåt bör det finnas relativt många p-platser. Alla replipunkter i skärgården idag har svåra parkeringsproblem. Jungfrusund är Ekerö kommuns brygga mot Mälaren för vidare resa till tex Mariefred och Björkö.

Några sådana planer finns i dagsläget inte. Detaljplanen reglerar dock inte vilken typ av trafik som ska trafikera kajen.

Ekerö kommun har tidigare diskuterat en tryckavloppsledning över Botkyrka. En sådan måste ligga minst ca 100 meter från färjeläget.

Detta har säkerställts i det aktuella projektet.

Det är önskvärt att ett antal toaletter planeras intill färjeläget.

I samband med genomförandet av den del av detaljplanen som berör färjeläget föreslås faciliteterna för väntande att förbättras.

### ***AB Storstockholms Lokaltrafik***

### ***Stadsarkitektkontorets kommentar***

Ekerö kommun har översänt rubricerade ärende till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) för yttrande.

Planförslagets syfte är att möjliggöra en framtida utveckling av färjeläget i Jungfrusund samt skapa nya bostäder i vattennära läge och tillskapa mark för nya verksamheter. Området kollektivtrafikförsörjs av två busslinjer till bl a Ekerö centrum och Brommaplan. Gångavståndet till busshållplats är för större delen av området c:a 200 meter. En bebyggelse med c:a 110 bostäder i form av flerfamiljshus, radhus/kedjehus, friliggande villor samt lokaler föreslås i planen. SL anser att en större utbyggnad på sikt kan ge underlag för ett bättre kollektivtrafikutbud än dagens.

Bryggavägen söder om korsningen med Jungfrusundsvägen föreslås få en mer stadsmässig utformning jämfört med dagens karaktär av genomfartsgata och förses med platåupp och hastighetsbegränsning till 30 km/h. Alla hastighetsdämpande åtgärder som planeras på vägsträckor som trafikeras av buss måste stämmas av med och godkännas av SL.

Alla hastighetsdämpande åtgärder på gator ska överensstämja med vad som anges i de riktlinjer som SL fastslagit. Inför projekteringen kommer även SL att kontaktas.

Vid färjeläget finns idag en infartsparkering med c:a 40 platser, i förslaget ska den flyttas till ett nytt läge och rymma 25 bilar. Denna minskning kommer att ge platsbrist eftersom anläggningen idag har en beläggingsgrad på c:a 75%. Dagens antal platser bör behållas vilket ger en liten expansionsmöjlighet de närmaste åren tills Förbifart Stockholm eventuellt finns.

Avseende färjeläget har SL i dagsläget inga planer på att låta buss medfölja över färjeleden, men har samtidigt inget att invända emot att kommunen i sin detaljplanering möjliggör detta då förutsättningarna för en busslinje kan förändras i framtiden. SL kan konstatera att de nya busskörvägar i färjeläget som skissas i detaljplanen uppfyller såväl förutsättningarna för en trafikering över färjeleden som en fortsatt trafiklösning med buss som vänder i färjeläget och alltså inte medföljer färjan. SL förutsätter att planen medför möjligheter att vid behov komplettera Bryggavägen med en högersvängsfil före den nya vändmöjligheten om det visar sig att köerna till färjeleden blir så långa att de inritade magasinen inte räcker till varmed bussen riskerar fastna i köerna till färjan ute på Bryggavägen innan korsningen.

Den inritade busshållplatsen innan färjan behöver utformas med ficka eftersom bussen måste ha möjlighet att stå där och tidsreglera utan att hindra övrig trafik samt möjliggöra förbikörning av andra bussar. Detta gäller även det inritade hållplatsläget i riktning mot Ekerö centrum. Eftersom detaljplanen tar höjd för en utökning av antalet färjelägen är det viktigt att se över gångströmmarna mellan hållplatser och färjor så att det inte uppstår korsningskonflikter mellan gående och biltrafik till/från olika färjor. Svängen för vändande buss framför påfarten till färjan måste utformas så att den kan trafikeras av samtliga busstyper.

De 40 parkeringsplatser som omnämns utgör idag en delad parkeringsplats för verksamheter vid färjeläget och till infartsparkering. En renodlad infartsparkering med ca 30 platser, samt ett flertal cykelparkeringsplatser, föreslås nu inför utställningen, vilket bedöms som tillräckligt.

Utrymme för detta bedöms finnas i detaljplanen.

Har beaktats, utrymme för hållplats med ficka finns i detaljplanen.

Rörelsemönster för fotgängare och cyklister har studerats så att de ska kunna röra sig smidigt och trafiksäkert inom området.

Noterat.

Möjlighet till detta ges i detaljplanen

Bussarna måste garanteras företräde framför bilarna som ska av och på färjan annars kan förseningar uppstå vilket påverkar kollektivtrafikens pålitlighet och attraktivitet.

SL förutsätter att samtliga vägar och hållplatser där buss planeras trafikera utformas i enlighet med SL:s riktlinjer för utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik som anges i RIBUS-08. SL förutsätter även att utformningen och placeringen av dessa i detalj samråds med SL:s trafiktekniker. Särskilt viktigt att stämma av är utformningen av den nya "vändslingan" avseende bland annat kurvradier liksom hållplatsernas utformning och placering. Vidare är det viktigt att gång- och cykelvägar anläggs som förbinder bebyggelse och övriga målpunkter med hållplatserna och att dessa utformas gena, trygga och attraktiva. Detta gäller även anordnandet av vägpassager i anslutning till hållplatser.

För de bostäder som vetter mot gator där buss trafikerar ska Socialstyrelsens riktvärden (SOSFS 2005:6) för lågfrekvent buller vara vägledande vid dimensionering av fasad och fönster mot störningar från tung trafik. SL förutsätter att kommunen i bedömningen av bullerpåverkan inte låser sig vid dagens kollektivtrafikvolym utan även inkluderar marginaler för ett eventuellt framtida justerat kollektivtrafikutbud i området.

### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra avseende rubricerat ärende.

men detaljplanen kan inte garantera ett sådant företräde.

I planskedet tillgodoses de krav som ställs i RIBUS-08. Inför projekteringen ska trafiktekniker kontaktas.

Gång- och cykelväg kommer att finnas både till Ekerö centrum längs Bryggavägen och till Träkivista längs Jungfrusundsvägen.

De riktlinjer som finns för buller ska följas vid projektering av byggnader.

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

**Södertörns brandförsvarsförbund** **Stadsarkitektkontorets kommentar**

*Synpunkter med anledning av insatsmöjligheter och risk för brandspridning*

1. Det saknas information om hur brandvattenförsörjningen ska säkerställas i det nya området. Detta bör redovisas.

*Synpunkter med anledning av risker*

1. I detaljplanen redovisas plats för en utvidgning av färjeläget så att tre färjor, som även är större än de som används idag, kan lägga till. Detta kan medföra risker för byggnader och personer färjeläget intill och bör därför utredas närmare.
2. Enligt detaljplanen ska bland annat byggnader med tre och fyra våningar uppföras. För kännedom förordar Södertörns brandförsvarsförbund att utrymning utförs så att ingen stegutrymning ska behövas genomföras för de boende, utan att tekniska lösningar tillförs trapphuset så att det inte kan bli rökfyllt. Ett vedertaget sätt är att förse fastigheten med Tr 2 trapphus enligt BBR kap 5:313. En annan lösning kan vara att förse trapphuset med rökdetektorer som automatiskt öppnar rökluckor/startar fläktar för både tilluft och frånluft i trapphuset samt att förse lägenhetsdörrar med dörrstängare.

Ledningar med kommunalt VA kommer att finnas inom området. Om dessa ska fungera även för brandvattenförsörjningen behöver lösas i samråd med Ekerö kommuns tekniska kontor.

Stadsarkitektkontoret anser inte att större färjor i sig utgör en ökad risk på det sätt som behöver utredas särskilt.

Synpunkterna ska beaktas i projekteringen av bostadshusen.

**Fortum**

Fortum Distribution AB har granskat detaljplaneförslaget och har nedanstående synpunkter.

Vi har uppskattat effektbehovet inom planområdet till ca 1200-1600 kW. I planförslaget har ett E-område föreslagits. Ett önskemål från vår sida är att planen kompletteras med ytterligare ett område om 8x8 m, se bifogad karta.

**Stadsarkitektkontorets kommentar**

Stadsarkitektkontoret har fört in ytterligare ett E-område.

Med den expansion som skett under senare år i Träkvista och Skärvik har vi dagsläget ingen möjlighet att tillhandahålla erforderlig effekt. En utredning av kapacitetsbehovet i nämnt område behöver göras samt nätförstärkningar. Uppskattad tid för dessa åtgärder är 3-5 år.

Över planområdet går bland annat en högspänningsledning med även markförlagda lågspänningsledningar. För att flytta dessa ledningar kommer Fortum Distribution AB att kräva ersättning.

Fortum Distribution AB har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

### ***TeliaSonera Skanova Access AB***

TeliaSonera Skanova Access AB har befintliga teleanläggningar i planområdet.

Dessa befintliga teleanläggningar försörjer de befintliga byggnaderna i området. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare förutsätter Skanova att kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

TeliaSonera Skanova Access AB är den ledande leverantören av nätkapacitet till teleoperatörer för dagens och framtidens slutkundstjänster i Sverige. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet, konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter – i form av tjänster – som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter – grossister, operatörer och slutkunder.

Det aktuella området är ett av de områden som där Skanova har goda möjligheter att tillhandahålla accessnät

Kontinuerliga diskussioner förs mellan Ekerö kommun och Fortum om elförsörjningen i kommunen.

Flytt av ledningar regleras i exploateringsavtal och beskrivs i genomförandebeskrivningen.

### ***Stadsarkitektkontorets kommentar***

Se svar till Fortum angående kostnader för flytt av ledningar.

till konkurrensmässiga priser.

För ledningssamordning vänligen kontakta Skanovas lokala förvaltare, Rolf Berggren, på vxl tfn 08-90 100.

### **Stockholm vatten**

Planområdet ligger inom det av Länsstyrelsen 2008-11-25 beslutade vattenskyddsområdet för ytvattentäkter i Östra Mälaren. De föreskrifter och rekommendationer som finns enligt beslut om vattenskyddsområde för Östra Mälaren måste följas.

Förutom att planområdet ligger inom vattenskyddsområdet för Östra Mälaren så Mälaren av Vattendirektivet. Det innebär att nuvarande status inte får försämrats, att åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras.

Då Mälaren omfattas av Vattendirektivet och då aktuellt planområde ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde samt att det ligger relativt nära råvattenintaget till Norsborgs vattenverk gäller följande:

- Hela planområdet, befintlig och tillkommande bebyggelse, ansluts till kommunalt VA för vidare avledning av avloppsvatten till reningsverk, helst med utsläpp av renat avloppsvatten till Saltsjön. Det är även viktigt att det framgår av planen hur risken för utsläpp på grund av haverier i t.ex. avloppspumpstationer hanteras.
- Dagvattenhanteringen för hela planområdet ska utformas, följa en dagvattenstrategi som inte ökar utan helst minskar föroreningsbelastningen på Mälaren. Den ska dessutom utformas så att den förhindrar att föroreningar som oljor och kemikalier tillförs Mälaren vid haverier/olyckor. Se även dagvattenstrategi för Stockholm.
- Vid bedömning av skyddsåtgärder ska även hänsyn tas till ökad trafikmängd.
- Vid dimensionering av

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

Den planerade bebyggelsen avses anslutas till det kommunala VA-nätet.

Risk för haverier i tekniska anläggningar hanteras inte i detaljplanen. Det bör snarare hanteras i projekteringen av tekniska anläggningar.

En dagvattenutredning har tagits fram där den föreslagna dagvattenhanteringen framgår.

dagvattenanläggningen ska hänsyn tas till förändrat klimat som intensivare korttidsnederbörd, mer nederbörd vintertid och framtida höjning av Mälarens vattennivå.

## ÖVRIGA

### **Gällstaö samfällighetsförening (GSF) och Gällstaö Fastighetsägarförening (GFF)**

Synpunkter på detaljplan Jungfrusund sjöstad.

Ingen av föreningarna har fått denna detaljplan per post, vilket är förunderligt då vi fick det föregående förslaget per post.

Varför följer ni inte samma rutiner som första gången?

Vi är påtaligt påverkade av denna byggnation. Nu var det Mälarönyheterna som upplyste om att denna plan var ute för samråd.

Vi vill peka på de delar i föregående inlägga som berörde både "Marinan" och "Sjöstaden". Nedan nämnda synpunkter vill vi att de åtgärdas innan detaljplanen för "Sjöstaden" godkänns:

#### 1. Trafiksäkerhet

Vid infarten till Gällstaö sker kontinuerligt olyckor, oftast påkörning bakifrån. Fordon på väg till färjan har så bråttom (hög fart) att de inte hinner bromsa för de fordon som skall svänga in på Gällstaö.

Vi vill att infarterna till ön byggs om pga den kontinuerligt ökande trafiken. Detta innefattar "vänstersvängsmagasin" alt mindre rondell. Det senare skulle också motverka hastighetsproblemet till viss grad. Ev. bör 30 km/h förbi infarten införas.

Gångvägen från Herredagsvägen till

### **Stadsarkitektkontorets kommentar**

Stadsarkitektkontoret bedömde inför samrådet att GSF och GFF inte är direkt berörda av planen. Detaljplanen för Jungfrusunds marina ligger betydligt närmare och skickades därför ut på remiss. Stadsarkitektkontoret lägger dock nu till föreningarna som remissinstanser inför utställningen.

Infarten har hanterats i detaljplanen för marinan. Denna har antagits och vunnit laga kraft. Ombyggnaden av Bryggavägen projekteras under 2013.

Denna fråga hanteras inte i denna detaljplan.

Färjan byggs innan byggnationerna påbörjas. (Ngt oklart i underlaget) – Ingen del av befintlig vattenyta får tas i anspråk Passagen från Herredagsvägen utmed vattnet söderut (ca 100m) på Bryggavägen är extremt farlig, då det är ett mycket smalt vägparti. Här borde ingen gå eller cykla som det ser ut idag.

Ett lågt staket bör separera gångväg och bilväg riktning från Herredagsvägen mot talludden. Kan ev. åtgärdas det med bulklerplant, se nedan.

Att hänsyn tas till den gångväg/stig som ger access från Gällstaö till Jungfrusundsåsens motionsslingor/natur. – Övergångsställe och trappa. Här passerar stort antal människor varje dag, för att nå spårområdet, passage sker oftast rakt över korsningen.

## 2. Buller

Det nya område har fått klara gränser på bullernivåer och klockslag, dessa vill vi att de skall appliceras på detaljplanen för Gällstaö.

Vi vill samtidigt att bullerförebyggande åtgärder (plank) sätt upp på den sträcka som börjar vid Marinan och slutar vid de övergivna "grusfickorna" ca 200 M Nord (NNV) Herredagsvägen. (Talludden)

## ***Friluftsförändring Mälaröarna***

För att göra det lättare att förstå vad vi menar har vi markerat med bokstäver och nummer på en karta, vilket därmed är en del av vårt svar. (Se bilaga)

### ***Strandskydd och byggnader***

Fortfarande är många byggnader mycket nära stranden, och marken omfattas därmed av strandskydd. Stränder är viktiga att de är tillgängliga för rekreation för alla; för promenader, fiske m.m. Friluftsförändring bedriver även långfärdsskridskoåkning i området och det är viktigt att det finns områden att gå

Eftersom detaljplanen för marinan vunnit laga kraft kommer denna med största sannolikhet att genomföras innan detaljplanen för Jungfrusund sjöstad. Det är även troligt att gång- och cykelväg längs Bryggavägen ner till färjeläget byggs ut under en av de inledande etapperna av genomförandet

Denna och andra frågor gällande Gällstaö, och angöring till Gällstaö, hanteras inte i denna detaljplan.

Inga verksamheter inom denna detaljplan bedöms påverka Gällstaö ljudmässigt. En omarbetning av detaljplanen för Gällstaö är i dagsläget inte aktuell.

Området ligger utanför denna detaljplan och berörs således inte.

## ***Stadsarkitektkontorets kommentar***



upp och från när man ska ta sig förbi färjan på skridskor. Vi föreslår därför att de byggnader närmast vattnet längst söderut bör utgå (A1). Likadant med de bostäder och kontor som finns allra närmast färjan (röda på kartan), söder om vägen (A2). Även de kontor som planerat (röda på kartan) norr om vägen närmast stranden bör utgå med hänsyn till strandskyddet (A3). Till sist de nya hus som planeras i den norra delen av planen (orangea) bör också utgå, de ligger precis vid stranden (A4), de gör även att stranden inte blir tillgänglig fram till marinan.

#### *Tillgänglighet till Jungfrusundsåsen*

Jungfrusundsåsen är ett mycket värdefullt friluftsområde och säkerligen en attraktionskraft för de som väljer att bo i Jungfrusunds sjöstad. Men det saknas delvis idag lösningar för hur de som bor och arbetar i det kommande området ska ta sig upp till åsen (norr om Jungfrusundsvägen), till fots eller med cykel. Det behöver finnas en tydlig koppling mellan bostäder och rekreation på åsen, till skid- och motionsspår. Jungfrusundsvägen är trafikerad och här saknas gång och cykelväg. Hur ska de boende ta sig till fots eller med cykel till Jungfrusundsåsen, norr om Jungfrusundsvägen på ett säkert och tryggt sätt?

#### *Brygga och bad*

Det finns ett förslag på brygga där det står bad knappt 100 m söder om färjan. Det är en olämplig placering för bad, det är för nära färjan, det är en säkerhetsrisk och det lär vara bullrigt, inte alls en trevlig miljö för bad. Istället kan badet med fördel förläggas söder om planen. Planen kan förlängas mot Rödsten för att få med detta bad och säkerställa ytor för lek, bad och friluftsytor (B). Här är även marken bättre och flackare, mer lämplig för bad, sol och rekreation. Området skulle förstärka sitt värde med en fin bad- och rekreationsplats en bit bort från färjan.

En omarbetning av det södra bostadsområdet har genomförts för att utformningen ska bli mer förenlig med strandskyddets syfte.

Stadsarkitektkontoret har gjort en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen i framtagandet av detaljplanen. Stadsarkitektkontoret har bedömt att den exploatering som föreslås är förenlig med strandskyddets syfte. Dessutom anser stadsarkitektkontoret att de områden som nu föreslås bebyggas inte innehar sådana värden, varken för växt- och djurliv eller det rörliga friluftslivet, att bebyggelsen kan anses som olämplig.

Vidare finns rekreationsstråk längs vattnet och upp mot åsen föreslagna i detaljplanen. Ett större arbete pågår även för att i samband med detta arbete inrätta ett naturreservat för Jungfrusundsåsen.

Gång- och cykelväg kommer att finnas längs med både Bryggavägen och Jungfrusundsvägen. Detta innebär att det kommer vara möjligt att ta sig både till parkeringen vid Ekebyhovsbacken och gå på motionsspåret direkt där det korsar Jungfrusundsvägen (strax väster om Rödstensvägen).

Badplatsen har utgått från detaljplanen. Detaljplanen omöjliggör inte en badplats längre söderut men det har inte ansetts vara aktuellt att planlägga för en sådan.

*Cykelvägar och gångvägar*

Det är mycket positivt att planen avser ha cykelvägar från området mot Gällstaö. Den gång och cykelväg som finns inritad mot Rösten (C) mynnar i en privat väg (vi tror den är privat) mot Rödsten som är mycket dåligt underhållen. Hur är det tänkt? Ska den privata vägen stå för underhåll av de som vill röra sig mot Träkvista? Hur ska barn med cykel kunna ta sig på ett säkert sätt till Träkvista skola?

Det är också viktigt att man kan ta sig till t.ex. Mälarö Träningsverk och Jungfrusunds Marina längs med vattnet. Även det borde vara en viktig attraktionskraft. Idag finns inga stigar markerade längs denna sträck, det behöver tydliggöras.

Likadant med den stig som går söderifrån in i området, går den verkligen utanför de planerade tomterna (D)? (De som vi föreslår ska tas bort). Stigen är en viktig länk till rekreation och strandkontakt, och till den brygga och bad vi föreslår. Stigen bör vara kvar och tydliggöras.

Bostäderna föreslås väster om vägen till färjan, men cykelvägen ligger öster om vägen till färjan. Hur ska barn och vuxna säkert kunna korsa denna väg? Många bilister kommer i full fart för att hinna med färjan.

***Svenska turistföreningen***

Svenska Turistföreningen  
Stockholmskretsen lämnar följande synpunkter i samband med detaljplanen i Jungfrusund. Ert dnr 2010.30.214.

Den planerade sjöstaden gränsar till **Jungfrusundsåsen** som är en av Ekerös allra viktigaste tätortsnära natur- och friluftsområde. Området är fortfarande oskyddat från exploatering.

Naturreseptatet har stöd av det

I samband med framtagandet av detaljplanen föreslås en gång- och cykelväg utmed Jungfrusundsvägen fram till Bryggavägen. Den väg som är utritad på Rödstensvägen är avsedd att fungera som ett komplement.

Synpunkten har noterats och planhandlingarna förtydligats.

Se svar ovan om förändring av den södra delen av planområdet.

Ytterligare en gångväg kommer att finnas på den västra sidan. Därutöver kommer hastighetssäkrade passager finnas utmed Bryggavägen.

***Stadsarkitektkontorets kommentar***

Arbete med naturreseptatet pågår för närvarande. Själva bildandet ligger dock utanför detaljplaneprocessen.

handlingsprogram för skydd av tätortsnära natur i Stockholmsområdet som Ekerö ihop med Länsstyrelsen, Regionplanekontoret och förortskommunerna tagit fram. Se Länsstyrelsens rapport ***Aldrig långt från naturen*** (2003:20). I programmet har Ekerö gjort åtaganden att bilda naturreservat av Jungfrusundsåsen och Ekebyhovsparken, och det senast 2013.

Stockholmskretsen påminner nu om åtagandet. **Det har nu gått över åtta år** och inget kommunalt naturreservat är bildat. Det är således **hög tid att påbörja arbetet med Jungfrusundsåsens naturreservat!**

Utöver påbörjat planarbete i Skärvik vädjar vi till Er att inte i sista stund minska ner blivande naturreservat ytterligare genom att ta bort mark för exploatering!

***Tord Ringenhall, boende östra Skärvik***

I samband med Detaljplanen för Jungfrusunds sjöstad kommer ni även över gång och cykelvägs förbindelsen mot Träkvista?

Jag försöker cykla så mycket som möjligt till och från jobbet men Jungfrusundsvägen är hårt trafikerad och det finns inte mycket utrymme för cyklister.

***Stadsarkitektkontorets kommentar***

En gång- och cykelväg planeras på sikt att anläggas mellan Jungfrusund och Träkvista.

## Sammanfattning

De inkomna synpunkterna har bidragit till ett antal ändringar. Bland annat har planförfarandet ändrats till APBL, vilket även är föranlett av att planen handläggs med kommunalt huvudmannaskap. Vidare har bostadskvarteret i den syddvästra delen ändrats för att det ska vara möjligt att upphäva strandskydd.

Vissa förändringar har även genomförts vid färjeläget för att säkerställa människors hälsa och säkerhet. Byggnaden närmast färjeläget har ändrats från bostad till kontor och den tidigare föreslagna badplatsen har tagits bort. En sjöräddningsstation har även införts och infartsparkeringen utökats.

De som bedömts att inte få sina synpunkter tillgodosedda och därmed har rätt att överklaga antagandebeslutet är Mälaröarnas Naturskyddsförening.

## STADSARKITEKTKONTORET

Johan Hagland  
Miljö- och stadsbyggnadschef

Alexander Fagerlund  
Planarkitekt

**Bilaga**

*711: Stadsarkitektkontoret Ekerö*

*Bilaga  
till Synpunkter  
från Friluftspårjacket  
Hälardärna  
Kartan är en  
del av vikt 500.*

