



Stadsarkitektkontoret

2016-10-31

GRANSKNING
Enligt PBL (2010:900)

Detaljplan för Färingsö trä m.m., Troxhammar 7:2 m.fl. på Färingsö i Ekerö kommun, Stockholms län

dnr PLAN.2011.17

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd har genomförts under perioden **27 november 2015 – 29 januari 2016**. Planhandlingarna har skickats ut till berörda instanser enligt separat sändlista, upprättad **2015-11-26**. Handlingarna har även funnits tillgängliga på biblioteket i Ekerö, stadsarkitektkontoret samt på kommunens hemsida.

Ett samrådsmöte för allmänheten hölls den 13 januari 2016 i kommunhuset. Till mötet kom tre personer och från kommunen deltog Emelie Greiff och Monika Stenberg från stadsarkitektkontoret samt Mandana Mokhtary och Jonas Orring från teknik- och exploateringskontoret.

Nedan följer en sammanställning av de yttranden som inkommit under samrädstiden samt stadsarkitektkontorets kommentarer. Samtliga yttranden samt bilagor finns i sin helhet att ta del av hos Stadsarkitektkontoret.

Myndigheter m.m.	
Länsstyrelsen i Stockholms län	Stadsarkitektkontorets kommentar
<p>Länsstyrelsen bedömer, utifrån nu kända förutsättningar, att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL, under förutsättning att nedanstående synpunkter avseende hälsa, säkerhet och risk beaktas.</p> <p><u>Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL</u> Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.</p> <p>Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan</p>	

undvikas.

Hälsa, säkerhet och risk

Farligt gods och farliga verksamheter

Planområdet angränsar till Färentunavägen (väg 800) som är sekundär transportled för farligt gods. Enligt planbeskrivningen och den riskutredning som tagits fram 2011 för Troxhammar 1:2 m.fl. (Enlunda bussdepå men avsåg även Troxhammar 2:7 m.fl.) bör byggnader kunna uppföras inom 25 meter från Färentunavägen med vidtagna skyddsåtgärder. Dock framgår inte hur nära Färentunavägen ny byggnad skulle kunna uppföras. Prickad mark anges drygt 10 meter från fastighetsgräns, vilket med nuvarande gång- och cykelväg motsvarar ett totalt bebyggelsefritt avstånd om ca 22 meter från Färentunavägens närmaste väggkant. Länsstyrelsen anser att det bör finnas ett bebyggelsefritt avstånd om minst 25 meter från väg rekommenderad för farligt gods till närmaste planerade byggnad.

I planbestämmelserna föreslås skyddsåtgärder i form av fasad i obrännbart material samt fönster med härdat och laminerat glas. Länsstyrelsen anser att texten om fasader i obrännbart material bör kompletteras med tillägget "eller i lägst brandteknisk klass EI 30". För glas och fönster mot Färentunavägen bör det i planbestämmelserna framgå att de ska utföras i lägst brandklass EW30. Texten om "fönster med härdat och laminerat glas" bör således strykas då det inte preciserar vilken typ av brand som det ska motstå och under vilka omständigheter.

Geotekniska förhållanden

I planbeskrivningen, liksom i Länsstyrelsens tillgängliga jordartsdata, framgår att hela planområdet vilar på lermark. För att säkerställa markens lämplighet för tänkt bebyggelse behöver risken för ras och skred vara utredd i planprocessen. Detta gäller för ras och skred såväl inom som utanför planområdet, som kan påverka planområdet. Kommunen behöver därför ta ställning till markens lämplighet till nästa planskede.

Det framgår heller inte i planhandlingarna hur kommunen avser att beakta att de geotekniska förhållandena och att markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras med ett klargörande i dessa frågor.

Översvämningsrisk

Cirkulationsplatsens läge ligger i en sänka med risk för översvämnning vid skyfall. Detta är något

Den prickade marken har utökats så att 25 meters byggnadsfritt avstånd till Färentunavägen uppnås för det område som inte är bebyggt idag. Restriktioner för området som är bebyggt idag har lagts in.

Planbestämmelserna har ändrats i enlighet med länsstyrelsens yttrande.

En geoteknisk utredning har tagits fram, och en planbestämmelse om att byggnader inom planområdet måste grundläggas med pålning eller liknande teknik har lagts till i plankartan.

Cirkulationsplatsen är i förprojekteringen höjdsatt så att den inte ska

kommunen behöver beakta på lämpligt sätt i fortsatt planering.

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripandegrunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen kring 2 kap. PBL. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Fornlämningar

Länsstyrelsen vill upplysa om att om fornlämning påträffas under arbetets gång ska arbetet i enlighet med 2 kap. 10 § i kulturmiljölagen omedelbart avbrytas. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet hos Länsstyrelsen.

Förorenad mark

Den skjutbana som enligt samrådsunderlaget ska ha legat i anslutning till aktuellt planområde har placerats här på felaktiga grunder. Skjutbaneobjektet är flyttat och det finns ingen misstanke om att marken inom aktuellt planområde skulle vara förorenad. Det kan dock ha funnits andra miljöstörande verksamheter i området som Länsstyrelsen inte har någon kännedom om.

Kulvertering av krondike

Inom planområdet finns ett krondike som omfattas av generell biotopskydd enligt 7 kap 11 § Miljöbalken. Diket planeras uppskattningsvis kulverteras på en sträcka av cirka 180 meter och dispens från biotopskyddet ska sökas innan planen antas. Diket är redan kulverterat på en sträcka av 225 meter inom befintligt verksamhetsområde. Om planen genomförs kommer diket alltså att vara kulverterat på en sträcka om sammanlagt drygt 400 meter. Detta är en mycket lång kulvertering, som kan komma att utgöra ett spridningshinder för vattenlevande organismer. Länsstyrelsen anser att det vore en fördel för den biologiska mångfalden i området om en del av diket fick vara öppet, även inom verksamhetsområdet.

Markavvattning

Som framgår av bilagd rapport om markavvattningsföretagen i området (Structor 2011-06-29) berörs Enlunda-Troxhammars dikningsföretag från 1921 av planerade åtgärder. I rapporten anges att finns det ett stort behov av att se över och ompröva dikningsföretaget och dess kostnadsfördelningslängd. I den uppdaterade dagvattenutredningen (Ramböll 2015-07-01) anges däremot att torrlägningsföretaget inte förväntas

ligga i en sänka.

Stadsarkitektkontoret förutsätter att gällande lagar följs vid genomförandet av detaljplanen.

Synpunkten noteras och planbeskrivningen uppdateras.

För att kunna utnyttja marken för småindustri bedöms diket behöva kulverteras. Lämpliga kompensationsåtgärder kommer att genomföras efter samråd med länsstyrelsen. Dispens har sökts.

Kulverteringen av det befintliga diket görs så att markavvattningsföretaget inte berörs. Det dagvatten som anläggandet av det nya verksamhetsområdet tillför kommer att fördröjas och renas innan det leds ut mot Mälaren. En omprövning av markavvattningsföretaget bedöms därför inte vara aktuell.

<p>påverkas så mycket att det behöver omprövas. Är förändringen i och med detaljplanen så pass omfattande att funktionen eller syftet med markavvattningsföretaget påverkas ska det omprövas. Länsstyrelsen bedömer det som att en kulvertering och hårdgörning av ytor inom båtnadsområdet kan innebära att funktionen påverkas då det blir förändringar i flöden och flödestoppar vid nederbörd.</p> <p><i>Vattenskyddsområde</i> Planområdet ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, 0125-P08/1125 vilket innebär att särskilda skyddsföreskrifter gäller för hantering och rening av dagvatten. Dagvattenreningssystemet ska kunna samla upp, fördröja och rena dagvatten från stora hårdgjorda ytor då det ska uppföras ett antal småindustrier. Dagvattnet kan uppvisa varierande karaktär med avseende på föroreningsinnehåll beroende på vilken typ av branschindustri som anläggs, framförallt i händelse av spill och läckage samt eventuellt släckvatten vid brand. Detta bör tas med i det fortsatta utredningsarbetet av dagvattensystemens dimensionering och kapacitet, val av oljeavskiljare och annan reningsutrustning.</p> <p>Länsstyrelsen kan konstatera att vattenskyddsintresset har behandlats relativt ingående i dagvattenutredningen och förutsatt att gällande skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet beaktas även i det fortsatta utredningsarbetet och att föreslagna skyddsåtgärder vidtas för rening av dagvatten, så har vi inget att erinra mot genomförande av planen.</p> <p><u>Behovsbedömning</u> Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.</p>	<p><i>Synpunkten noteras.</i></p>
<p>Lantmäteriet</p> <p><u>Grundkarta</u> Fastighets/samfällighetsbeteckningar måste synas tydligare.</p> <p>Fastighetsgränserna måste synas tydligare för att det ska gå att förstå vilka konsekvenser planen har för respektive fastighet.</p> <p>Rättigheternas omfattning (den mark som är upplåten) måste synas för att det ska gå att förstå vilka konsekvenser planen har för respektive rättighet. T.ex. syns området som är upplåtet för Skå Eneby GA:3 bara delvis.</p> <p><u>Plankarta med bestämmelser</u> E1 är olika färg i plankartan och teckenförkla-</p>	<p><i>Fastighets- och samfällighetsbeteckningar bedöms vara tillräckligt synliga.</i></p> <p><i>Fastighetsgränserna bedöms vara synliga.</i></p> <p><i>Plankartan har ändrats.</i></p>

<p>ringen.</p> <p>Plankartan måste kompletteras med information om vem som är huvudman (a1 eller a2) för allmän plats NATUR och P1.</p> <p><u>Plan- och genomförandebeskrivning</u> Saknas motivering till varför enskilt huvudmannaskap ska gälla för allmän plats.</p> <p><u>Delar av planen som bör förbättras</u> <u>Plan- och genomförandebeskrivning</u> På sid 16 under rubriken "Gemensamhetsanläggningar" skriver kommunen att "En mindre del av Enlundavägen (Troxhammar ga:3) kommer att lösas in med anledning av anläggande av cirkulationsplatsen och vägen." Beskriv om det innebär några fastighetsrättsliga åtgärder och i så fall vilka. Innebär det t.ex. omprövning av gemensamhetsanläggningen?</p> <p>På sid 16 under rubriken " Servitut/Ledningsrätt" skriver kommunen om krondike och att det behövs servitut eller ledningsrätt. Är dessa fastighetsrättsliga åtgärder tillämpliga i detta fall?</p> <p>På sid 16 under rubriken " Servitut/Ledningsrätt" skriver kommunen att den ledningsrätt som finns till förmån för TeliaSonera (Skanova) behöver ändras efter det att ledningen flyttats". Vart ska ledningsrätten flyttas? Finns u-området för det i detaljplanekartan?</p>	<p><i>Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om vem som är huvudman för NATUR. P1 har utgått ur plankartan.</i></p> <p><i>Enskilt huvudmannaskap tillämpas som huvudregel inom Ekerö kommun. En motivering har lagts till i planbeskrivningen.</i></p> <p><i>Under rubriken "Teknisk försörjning; El, tele" beskrivs att Skanovas ledningar vid behov kan flyttas till en plats inom Allmän platsmark; GATA.</i></p>
<p>Trafikverket</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Trafikverket Region Stockholm har mottagit detaljplan för del av Troxhammar 7:2 m.fl. för yttrande under samrådtiden. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utökning av befintligt byggvaruhus, ytterligare mark för industriverksamhet samt byggande av en cirkulationsplats i korsningen mellan Enlundavägen/Troxhammars byväg och väg 800. Trafikverket Region Stockholm yttrar sig i detta ärende främst i egenskap av ansvarig för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik samt som väghållare för väg 800, Färentunavägen.</p> <p>En utbyggnad av föreslagen bussdepå liksom även en utvidgning av industriområdet förutsätter att korsningen mellan Enlundavägen, Troxhammars Byväg samt väg 800 byggs om så att bussars svängningsrörelser kan ske trafiksäkert och inte hindrar framkomligheten på väg 800. Trafikverket och kommunen har tidigare träffat avtal om detta.</p>	

Trafikverket anser att detaljplanen bättre behöver ta hänsyn till ett framtida vägområde som behövs för ombyggnad av väkanslutning till väg 800. Detaljplanens avgränsning av vägområde är alltför snäv och behöver studeras ytterligare tillsammans med Trafikverket inför granskning.

Troxhammars byväg bör omfattas av detaljplaneområdet i hela den del som omfattas av ombyggnad. Troxhammars byväg bör anges som "GATA a1" då Trafikverket inte avser att ansvara för väghållningen.

Kommunens översiktsplan redovisar ett vägreservat mot Svanhagen från Enlundavägen, därför bör den föreslagna industrigatan möjliggöra standard och utformning som medger en sådan framtida konvertering inklusive separat gång- och cykelväg. Av samma orsak bör kommunen i framtiden lämpligen vara huvudman för en sådan väg.

En gång- och cykelväg parallellt med väg 800 föreslås korsa Enlundavägen och ges anslutning till föreslagna infartsparkeringar. I detaljplanen föreslås två alternativa förläggningar av GC-vägen, antingen norr eller söder om Enlundavägen. Trafikverket vill framhålla att det är en fördel att bygga ut GC-väg på norra sidan av Enlundavägen så att infartsparkeringarna kan nås säkert av oskyddade trafikanter från busshållplatsen vid väg 800. Samtidigt är det positivt att planen ger möjlighet att i en framtid bygga ut GC-väg även på den södra sidan. Slutsatsen av detta är att GC-väg bör byggas ut på båda sidor om Enlundavägen inom planområdet.

Kommunen är väghållare för befintlig gång- och cykelväg längs väg 800. Trafikverket förutsätter att kommunen även fortsättningsvis är väghållare, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen. Detaljplanen behöver förtydligas så att område avgränsas med markanvändning "GC-väg" längs väg 800.

Beträffande dagvattenhanteringen återstår en oklarhet som bör redas ut. Befintligt vägdike längs östra sidan av väg 800 utgör väganordning vilket medför att dagvatten från planområdet inte får avledas till detta dike. Väg 800 lutar i sidled med fall mot vägdiket längs vägens östra sida. Väster om väg 800 finns inget vägdike. Trafikverket tillåter inte att ett nytt dagvattendike anläggs mellan väg 800 och den parallellt löpande gång- och cykelvägen.

Det är positivt att så mycket som möjligt av tillkommande bebyggelse och markbeläggning medger lokalt omhändertagande av dagvatten med

Vägområdet i detaljplanen är anpassat utifrån den förprojektering som tagits fram. Avstämning har gjorts med Trafikverket inför granskning.

Kommunen avser inte att vara huvudman för industrigatan i dagsläget.

Synpunkten noteras.

Genomförandebeskrivningen har uppdaterats för att förtydliga kommunens ansvar för gc-vägen.

Inget nytt dagvattendike är planerat.

<p>fördröjning. Området markerat E2P1 bör studeras vidare med förutsättning av att ett dagvattenmagasin utförs som kan dubbelutnyttjas som infartsparkering. Ytan för ett dagvattenmagasin har inte beräknats men bedöms överstiga ytan för en dagvattendamm.</p> <p>Väg 800 är transportled för farligt gods. Trafikverket ser positivt på att inga direktutfarer från Färingsö trä tillåts till väg 800. Hantering av risk bör kompletteras med planbestämmelse om att byggnads entréer och nödutrymning inte får riktas direkt mot väg 800.</p> <p>Beträffande genomförande av detaljplanen förutsätter Trafikverket att kommunen bygger ut den föreslagna cirkulationsplatsen med stöd av detaljplanen och därefter överläter anläggningen på Trafikverket i egenskap av väghållare för väg 800. För väg 800 gäller vägrätt vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen. Trafikverket förutsätter att detaljplanen möjliggör den önskvärda ombyggnaden. Det tidigare tecknade avtalet mellan Trafikverket och Ekerö kommun behöver omarbetas med tanke på den nya situationen. Trafikverket anser att ett sådant avtal ska vara tecknat innan detaljplanen antas.</p>	<p><i>Planbestämmelserna har uppdaterats med yttrandet som grund.</i></p> <p><i>Ekerö kommun kommer att bygga ut den föreslagna cirkulationsplatsen med stöd av detaljplanen och därefter överläta anläggningen till Trafikverket. Ett avtal om detta kommer att tecknas med Trafikverket.</i></p>
<p>Statens geotekniska institut</p>	
<p>Planområdena är belägna vid södra delen av Färingsö i Ekerö kommun. Geoteknisk utredning för det aktuella planområdet saknas. Området utgörs i huvudsak överst av postglacial lera enligt SGUs jordartskarta.</p> <p>Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande skrivit att geotekniska säkerhetsfrågor som omfattar ras och skred som kan påverka planområdet behöver utredas i planprocessen för att säkerställa markens lämplighet.</p> <p>SGI delar Länsstyrelsens bedömning. Som underlag för en detaljplan ska en geoteknisk utredning, baserad på (nya och/eller befintliga) geotekniska fält- och laboratorieundersökningar och/eller en geoteknisk besiktning/kartering, utföras av en geoteknisk sakkunnig. Omfattningen av utredningar och besiktning-ar/karteringar beror på de geotekniska förutsättningarna och planändamålet. Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras inklusive blocknedfall och erosion ska bedömas, men även aspekter avseende sättningar, grundläggning, hantering av grundvatten och ytvatten etc. bör belysas.</p> <p>SGI rekommenderar att en geoteknisk utredning, enligt ovan beskrivning, utförs i planskedet för att</p>	<p><i>En geoteknisk utredning har tagits fram, och en planbestämmelse om att byggnader inom planområdet måste grundläggas med pålning eller liknande teknik har lagts till i plankartan.</i></p>

<p>klarlägga de geotekniska förutsättningarna för planändamålet. Geoteknisk utredning avseende stabilitetsförhållandena måste klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1.</p> <p>Sammanfattningsvis ser SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel att planläggning är möjlig förutsatt att de geotekniska förutsättningarna avseende stabilitet klarläggs i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett planteknisk godtagbart sätt säkerställas i planen.</p>	
<p>Trafikförvaltningen, SLL</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Arbetsområdet "Färingsö trä", beläget i Enlunda, planeras att byggas ut med ca 33 700 kvm industrimark. Busshållplats finns inom planområdet vilket möjliggör arbetspendling med kollektivtrafik. Utbyggnaden sker inom det i översiktsplanen utpekade tätortsbandet där det finns kollektivtrafik och där utbyggnad bör ske i första hand.</p> <p>I planbeskrivningen finns också redovisat hur den väg, Enlundavägen, som bl.a. trafikförsörjer den nya bussdepå som ska byggas söder om Enlundavägen ska utformas. Vägen ansluter i öster till Färentunavägen via en cirkulationsplats.</p> <p>Generellt anser Trafikförvaltningen att Ekerö kommun bör ta ett helhetsgrepp kring trafiklösningen på platsen ifråga. När man utformar cirkulationsplatsen i korsningen Enlundavägen/Färentunavägen bör även ombyggnaden av Enlundavägen och samtliga anslutningar till bussdepåtomten och eventuella anslutningar till träindustri och pendlarparkering samt gc-väg tas med för en helhetsbedömning av trafiksystemets funktion. En helhetslösning som Ekerö kommun, Trafikförvaltningen och Trafikverket kan enas kring.</p> <p>Anläggandet av cirkulationsplatsen får inte inkräkta på fastigheten för bussdepå. Utifrån planhandlingen är det svårt att tolka var fastighetsgränserna går. I köpeavtal mellan SL och Ekerö kommun regleras fastighetsbildningen för depåverksamheten.</p> <p>Ekerö kommun ska enligt överenskommelse bygga om Enlundavägen och anlägga anslutningar till och från bussdepån. Bussdepåverksamheten ska bedrivas enligt principerna i bifogade situationsplan. Denna förutsätter in- och utfarter längs Enlundavägen bl.a. till och från bussdepån för både bussar och personbilar. Dessutom plane-</p>	<p><i>Ekerö kommun har för avsikt att ta ett helhetsgrepp kring trafiklösningen på platsen. Trafikförvaltningen har dock inte bestämt var anslutningarna från den planerade bussdepån till Enlundavägen ska vara än. Till den nya industrigatan finns endast en ut- och infart. Infartsparkering och övriga verksamheter kommer att ha ut- och infarter mot den nya industrigatan och inte mot Enlundavägen.</i></p> <p><i>Detaljplanegränsen för aktuell detaljplan ansluter exakt till detaljplanen för bussdepån.</i></p> <p><i>Endast en utfart norr om Enlundavägen planeras, till den nya lokalgatan som hör till verksamhetsområdet vid Färingsö trä. Ekerö kommun bedömer att den yta som avsatts för den nya sträckningen för Enlundavägen är tillräcklig för den trafik som ska till</i></p>

<p>ras för ytterligare in- och utfarter på norra sidan av Enlundavägen, bl.a. anslutning av industrigata samt in- och utfart till infartsparkeringar, på samma sträcka. Det måste säkerställas i detaljplanen att körbanor för busstrafik är tillräckliga för trafik med samtliga busstyper, i annat fall måste trafikbestämmelser införas. Cirkulationsplatsen får inte byggas så att nödvändiga in- och utfarter till bussdepån omöjliggörs.</p> <p>Enligt plankartan ligger infartsparkering på kvartermark men är markerad med samma gråa färg som den allmänna platsmarken vilket kan vara missvisande. Det bör även framgå till vilken fastighet infartsparkeringarna ska tillhöra eller om de ska bilda en egen fastighet.</p> <p>För att minska trafiken på Enlundavägen bör möjligheten att lokalisera infartsparkering till östra sidan av Färingövägen studeras.</p> <p>I förslaget är gc-vägen placerad på södra sidan av Enlundavägen. Detta är inte lämpligt ur trafik säkerhetssynpunkt då konflikter mellan bussar som kör ut och in i depån och cyklisterna kan uppstå.</p> <p>När det gäller själva cirkulationsplatsen är placeringen av hållplatserna inte i enlighet med trafikförvaltningens riktlinjer. Vid cirkulationsplats ska hållplatserna placeras före cirkulationsplatsen i körriktningen. Om avsteg ska göras från detta bör Ekerö kommun ange skäl till varför det inte går att placera hållplatserna enligt våra riktlinjer.</p>	<p><i>bussdepån, verksamhetsområdet samt vidare längs med Enlundavägen. Cirkulationsplatsen påverkar inte bussdepåns utfarter negativt.</i></p> <p><i>Infartsparkeringen ligger nu inom allmän platsmark (INFARTS-P) med kommunalt huvudmannaskap. Genomförandebeskrivningen har uppdaterats med information om infartsparkeringen.</i></p> <p><i>Infartsparkering på östra sidan av Färentunavägen bedöms inte vara lämpligt.</i></p> <p><i>Samrådsförslaget visar att en lösning med gc-väg på antingen södra eller norra sidan är möjlig. Inget alternativ förespråkas i det här skedet.</i></p> <p><i>Planbeskrivningen innehåller en motivering varför förslaget inte stämmer överens med Trafikförvaltningens riktlinjer. Se sida 10-11 i planbeskrivningen.</i></p>
<p>Södertörns Brandförsvarsförbund</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Södertörns brandförsvarsförbund har inga synpunkter på planförslaget men tycker att det är bra att det har tagits hänsyn till brandvattenförsörjningen och ser fram emot vidare diskussioner i det ämnet.</p>	<p><i>Efter samtal med Roslagsvatten och Södertörns brandförsvarsförbund har stadsarkitektkontoret kommit fram till att en brandpost är nödvändig i området. Detta skrivs in i genomförandebeskrivningen.</i></p>
<p>Vattenfall</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Inget att erinra.</p>	<p>-</p>
<p>Försvarsmakten</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Inget att erinra.</p>	<p>-</p>
<p>Skanova</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Skanova har flera markförlagda teleanläggningar av betydande karaktär inom detaljplanelområdet, se bifogad karta. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för</p>	<p><i>Om en flytt av ledningar blir aktuell kommer detta att bekostas av kommunen.</i></p>

<p>att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.</p> <p>Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.</p>	
<p>Ellevio</p> <p>Ellevio AB förutsätter att ledningar med stöd av planen kan förläggas i mark avsedd för väg, gata, GC-väg och industrigata.</p> <p>Utöver det förutsätts ytterligare nätstationer vid behov kunna uppföra i kvartersmark i händelse av tillkommande effektkrävande verksamheter.</p>	<p><i>Ledningar kan förläggas i allmän platsmark.</i></p> <p><i>Synpunkten noteras.</i></p>
<p>Kommunala instanser:</p>	
<p>Roslagsvatten</p> <p>Om pumpstationen ska ha det läge som planen föreslås så behöver marken i detta läge sänkas med 1-2 m (minst 1 m). Alternativet är att placera den närmare cirkulationsplatsen.</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p> <p><i>En ny plats för pumpstationen har tagits fram i samråd med Roslagsvattnen.</i></p>
<p>Byggnadsnämnden</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Stadsarkitektkontoret anser att planförslaget är lämpligt att arbeta vidare med, men de synpunkter som redovisas nedan bör beaktas.</p> <p>Kontoret konstaterar att detaljplaneområdet utökats sedan samrådet 2011, vilket påverkar landskapsbilden.</p> <p><u>Planbestämmelser</u> Kontoret bedömer att de utformningsbestämmelser som redovisas, beträffande fasader och tak, är viktiga för att minska påverkan på det öppna landskapet och för att samspela med de kommande byggnaderna vid bussdepån. Kontoret anser att byggnaderna ska regleras med uppbrutna volymer, i likhet med de byggnader som illustreras för den planerade bussdepån för att få ett varierat uttryck och för att byggnaderna på så sätt blir mer tilltalande. Dock är det viktigt att utformningsbestämmelserna i rubricerad detaljplan görs tydliga för egen del, om planen skulle vinna laga kraft före detaljplanen för bussdepån, eller innan byggnationen påbörjas.</p> <p>Kontoret anser att det område som är beläget mot golfbanan bör ha låga byggnader, eller någon form av byggnad/konstruktion med tak och väggar mot golfbanan, för att förhindra upplag utan</p>	<p><i>Planbestämmelserna har uppdaterats med bestämmelser för uppbrutna volymer. Detaljplanen för bussdepån har nu vunnit laga kraft, och detaljplanen kan därför anses vara tydlig för egen del.</i></p>

skydd mot den öppna marken på den delen av området. Kontoret bedömer att en byggnadshöjd på 5 meter mot golfbanan är i högsta laget och skulle eventuellt kunna ändras till 3,5 meter. Kontoret anser att antal kvadratmeter per byggnadsvolym bör regleras.

Kontoret anser även att det bör utredas om det är möjligt att ha någon form av växtlighet mot infartsparkeringen och mot Färentunavägen. Eventuellt bör n1 -området (naturområde med träd och buskar) förses med trädfällningsförbud för att säkerställa att växtligheten bibehålls.

Trafik

Kommunens trafikplanerare på stadsarkitektkontoret har följt framtagandet av detaljplanen för Färingsö trä m.fl. och bedömer att arbetet i stort tagit såväl trafiksäkerhetsaspekter som framkomligheten på Färentunavägen (väg 800) i beaktande. Kontoret ser positivt på att planen ger möjlighet att etablera en cirkulationsplats i korsningen Enlundavägen/Troxhammar byväg/Färentunavägen (väg 800).

Cirkulationsplatsen bedöms öka trafiksäkerheten för samtliga trafikslag förutsatt att säkra passager för cykel och fotgängare kommer till stånd.

Passagen över Enlundavägen vid anslutning till cirkulationsplatsen, förbi bussdepån, bör särskilt ses över och eventuellt regleras som cykelöverfart. Cirkulationsplatsen bedöms säkerställa att en god framkomlighet på Färentunavägen (väg 800) upprätthålls.

Längs med Enlundavägen ger planen utrymme för en ny gång- och cykelväg, vilket är ett förslag som är i linje med Ekerö kommuns Gång och cykelvägplan. Kommunens Gång- och cykelvägplan konstaterar att nya cykelvägar ska etableras i syfte att underlätta arbetspendling med cykel samt skapa möjlighet att åka kollektivt genom att underlätta smidiga byten mellan färdmedel. Möjligheten till att etablera cykelparkering intill busshållplats bör därför ses över. Föreslagen infartsparkering, med ett utökat antal parkeringsplatser bedöms bidra ytterligare till att göra det enklare, att genom smidiga byten mellan färdmedel, resa kollektivt. För att infartsparkering ska ge maximal nytta bör placeringen vara så pass nära busshållplats som möjligt.

Detaljplanen innebär ett förslag till utökning av Färingsö träns verksamhet, samt ytterligare mark för småindustriverksamhet. Verksamheterna är tänkta att anslutas via den industrigata som föreslås gå genom området. Möjligheten för oskyd-

<p>dade trafikanter att ta sig till och från verksamheterna bör ses över, föreslagsvis med en separat gångbana.</p>	
<p>Miljönämnden</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p><u>Dagvatten</u> Utsläpp av dagvatten kommer att ske i Mälaren vid Lullehovsbron. Vattenströmmarna går mot Lovö vattenverk vilket medför att eventuella utsläpp leds mot vattenverket.</p> <p>Med anledning av utsläppspunktens känsliga läge anser kontoret att det är särskilt viktigt att det finns tydliga rutiner vid olyckor samt skyddsåtgärder för att hindra utsläpp av föroreningar till dagvattnet.</p> <p>Kontoret förutsätter att dagvattendammen förses med katastrofskydd samt att dammen dimensioneras så att den klarar rening av dagvattnet till nivå 1M (förslag till riktvärde Miljösamverkan Stockholm).</p> <p>Dagvattenutredningen föreslår att dagvatten från Färingsö trä även fortsättningsvis ska ledas till befintlig kulvert och vidare utan rening till Mälaren. För att minska riskerna för utsläpp föreslås att det ska finnas täck- och skyddslock så att man snabbt kan förhindra att spill når dagvattnet. Filterkassetter föreslås också installeras i brunarna för att rena dagvattnet.</p> <p>Kontoret ser stora risker att föroreningar när Mälaren när dagvattenhanteringen vid Färingsö trä ska baseras på skötsel och funktion med täck- och skyddslock samt filterkassetter. För att säkerställa rening samt förhindra att oförutsedda utsläpp, t ex vid olyckor, bör därför dagvattnet från Färingsö trä ledas till planerad dagvattendamm. Om kulverten genom Färingsö trä byggs om kommer sannolikt också den översvämningsproblematik som finns vid golfbanan vid höga flöden att minska.</p> <p>Enskilt huvudmannaskap avses tillämpas för dagvattenhanteringen inom området. Kontoret anser det vara viktigt att klarlägga vem som är ansvarig verksamhetsutövare och hur drift och skötsel av dagvattenanläggningen ska hanteras. Kontoret skulle se fördelar med en huvudman med kunskap och organisation såsom för allmänna va-anläggningar.</p> <p>Inom planlagda områden och inom verksamhetsområden för dagvatten, betraktas dagvatten som avloppsvatten i miljöbalkens mening. Dagvattenanläggning ska därmed anmälas till Miljönäm-</p>	<p><i>Synpunkten lämnas obesvarad då det inte är en planfråga.</i></p> <p><i>Enligt den tilläggsutredning som är gjord av Ramböll klarar dagvattnet rening till nivå 1M.</i></p> <p><i>Risken för föroreningar från Färingsö träns verksamhet är mycket liten, då det är en handelsverksamhet. Att leda dagvattnet från Färingsö trä till dagvattendammen bedöms inte som en rimlig åtgärd, då ytan redan är höjdsatt och hårdgjord. Att leda vattnet från befintlig kulvert till dagvattendammen vore även det en mycket stor och kostsam åtgärd som inte bedöms vara rimlig sett till effekten.</i></p> <p><i>Kommunen kommer att vara en delägare i en gemensamhetsanläggning för dagvatten, där kommunens kunskap kommer att tillämpas.</i></p> <p><i>Synpunkten noteras, och vidarebefordras till exploatören.</i></p>

den enligt miljöbalken.	
Kultur- och fritidsnämnden	<i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i>
<p>Odlingslandskapet med Sänga- och Skåslätterna är karaktäristiskt för Södra Färingsö eftersom det vittnar om en markanvändning som är ca 1000 år gammal. Slätterna bör i största möjliga mån fortsätta att brukas för jordbruk och hästnäring och vyerna upp mot Troxhammars golfbana ner mot Landholmen bibehålls.</p> <p>Kultur- och fritidsnämnden har i yttrande 2011 över detaljplan för Troxhammar 1:2 (Bussdepån) framhållit betydelsen av att anpassa förslaget till landskapets natur. Detsamma gäller den nu aktuella planen.</p> <p>Det finns vissa anvisningar i planhandlingarna om utformningen av bebyggelsen med lägre höjd på byggnader som vetter mot Troxhammars golfbana, takmaterial m.m. Med det intrång som den planerade bussdepån redan gör i landskapet förändras den känsliga landskapsbilden ytterligare och föreslagna regler om byggnadernas anpassning till landskapet och golfbanan är ett minimikrav.</p>	<i>Synpunkten noteras.</i>
Tekniska nämnden	<i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i>
<p>Detta ärende redovisar förslag till ändrad detaljplan för nya verksamhetsområden för industri i direkt anslutning till Färingsö Träs verksamhet vid korsningen Färentunavägen/Enlundavägen. Samrådsförslaget innefattar även möjlighet till en ändrad utformning av vägkorsningen och anslutande Enlundaväg.</p> <p>Planförslaget är bl.a. baserat på tidigare programråd samt dels överenskommelsen med Trafikverket om ombyggnad av korsningen Färentunavägen/Enlundavägen till en cirkulationsplats och det ramavtal som har träffats med Enlunda Fastighets AB (Färingsö Träs fastighetsbolag). Planförslaget medger att ombyggnad av korsningen Enlundavägen/Färentunavägen. Planförslaget innebär också att ca 30 000 kvm verksamhetsområde för industri tillskapas.</p> <p>Det skall också noteras i detta sammanhang att detaljplanen för Bussdepån omedelbart söder om Enlundavägen är överklagad till Mark- och Miljöverdomstolen för avgörande. Ett avgörande förväntas under 1:a halvåret 2016 i denna del.</p> <p>Planförslaget är i huvudsak väl utformat m.h.t. de förutsättningar som är för handen. Planförslaget möjliggör utbyggnad av en cirkulationsplats vil-</p>	<i>Detaljplanen för bussdepån har vunnit laga kraft.</i>

<p>ken det finns behov av för bussdepån. Vidare så medger detaljplanen anläggande av gc-väg längs Enlundavägen. Planförslaget innebär delat huvudmannaskap där industrigatan föreslås skötas av en samfällighetsförening/GA. Denna får också ta hand om driften av fördröjningsmagasin för dagvatten och kulvert genom industriområdet. Kommunen får ansvara för driften av den del av Enlundavägen som är belägen inom a1 samt även pendelparkering. I enlighet med överenskommelse med Trafikverket bekostar kommunen i huvudsak ombyggnad av cirkulationsplats med anslutande vägar.</p> <p>Den del av cirkulationsplatsen som enligt planförslaget anges med a1 (=kommunen huvudman) bör utgå. Trafikverket är huvudman för Färentunavägen och bör kvarstå som detta varför bestämmelsen bör ändras till att kommunen inte är huvudman för denna del.</p> <p>Vidare bör planbestämmelsen fl ändras på så sätt att det ej ska krävas att tak ska vara täckta med sedumtak. Det är tillräckligt att fastighetsägaren ansvarar för fördröjning av dagvatten inom sin fastighet. Det finns heller inte tillräckligt stöd för att enbart kräva en tvingande bestämmelse att taket måste utgöra sedumtak.</p> <p>I övrigt när det gäller planbeskrivning bör det under avfallshantering ändras på så sätt att det är respektive verksamhetsutövare som har ansvar för sin avfallshantering.</p> <p>När det gäller pumpstationens placering, benämnt E3 på plankartan bör den förläggas på en annan plats, i en lågpunkt vid Färentunavägen. I övrigt inga synpunkter.</p>	<p><i>Trafikverket önskar att i de planer där de är väghållare ska huvudmannaskapet vara kommunalt. Detta enbart av praktiska skäl, då de inte kan anses vara en privat huvudman.</i></p> <p><i>Takvegetation kommer fortsatt att vara ett krav inom planområdet, då landskapsbilden skulle påverkas allt för mycket utan en sådan bestämmelse. Dagvattnet inom området påverkas dessutom positivt av takvegetationen, vilket i ett allt mer nederbördsrikt klimat får anses vara väldigt positivt.</i></p> <p><i>Planbeskrivningen har ändrats med utgångspunkt i yttrandet.</i></p> <p><i>Plankartan har ändrats, och området E3 har flyttats till ett område närmare Färentunavägen.</i></p>
Socialnämnden	Stadsarkitektkontorets kommentar
Socialnämnden ser positivt på att detaljplanen möjliggör tillgänglighetsanpassning av berörda busshållplatser. I övrigt har Socialnämnden inget att erinra.	<i>Vid anläggandet av nya busshållplatser görs alltid en tillgänglighetsanpassning.</i>
Kommunens råd för funktionshinderfrågor	Stadsarkitektkontorets kommentar
Ingen erinran.	-
Barn- och utbildningsnämnden	Stadsarkitektkontorets kommentar
Då det finns en förskole- och skoltomt längs med Enlundavägen anser Barn- och utbildningsnämnden att det vore bra med en cirkulationsplats	<i>Stadsarkitektkontoret instämmer.</i>

<p>samt gång- och cykelväg med belysning. Det skulle göra en kommande verksamhet mer tillgänglig samt möta framtida behov av säkra skolvägar.</p>	
<p>Sakägare:</p>	
<p>Troxhammar golf</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p><u>Befintligt krandike:</u> Utfallsdiket som rinner genom planområdet (delvis under Färingsö trä) har redan idag bristfällig kapacitet, vi vill säkerställa att detta inte förvärras i samband med byggnation av nya industrier.</p> <p>Vi har under några års tid haft höga vattennivåer i utfallsdiket. Under sommaren 2010 var vi tvungna att stänga ett av våra golfhål på grund av översvämning. Nästan hela vårt markområde avvattnas genom diket, även omkringliggande åkermark har sin avvattning via diket.</p> <p>När vi hade översvämning så mättes vattenståndet, se bifogad skiss. Det som tydligt framgår är att kulverten under Färingsö Trä inte sväljer den mängd vatten som ska transporteras bort vid kraftig nederbörd under kort tid. När vattennivån var som högst så var det nära att gården på Färingsö trä skulle svämmas över. Som ni ser på bifogad uppmätning så faller vattenspegeln 195cm på de första 620 m (till punkt 6 som är vid inloppet av kulverten Färingsö Trä) För att sedan endast falla 55 cm på de sista 600 m. Vid punkt 11 och 13 var vår mark översvämmad, vilket den inte skulle varit om vattennivån vid inloppet av kulverten varit lägre. Kulverten är ca 80 cm i diameter, överkant av kulverten var ca 20 cm under vattennivån.</p> <p>Som del i dikesföretaget är vi egentligen emot en rörläggning av befintligt dike. Men vi förstår problematiken med en eventuell flytt av diket. Ramböll 2015-07-01 skriver: "Nordväst om planområdet finnas det en möjlighet att skapa en fördröjning av dagvattnet på befintlig naturmark innan det leds in i den planerade kulverten. Detta för att undvika översvämningar längre upp i systemet. Vid väldigt stora flöden kan det i nuläget vara problem med översvämningar innan vattnet leds in i kulverten under Färingsö trä."</p> <p>I förslaget kulverteras diket, men vi ser inget förslag till "fördröjning" av vattnet från befintligt krandike innan det leds in i kulverten. Vi kan acceptera en rörläggning under följande förutsättningar.</p>	<p><i>En alternativ lösning med ytterligare en dagvattendamm väster om planområdet behöver lösas utanför ramen för detaljplanen. Stadsarkitektkontoret ser det som nödvändigt att markavvattningsföretaget löser frågorna kring avvattning på egen hand. Detaljplanen hanterar endast det dagvatten som detaljplanen ger upphov till och inte befintligt system.</i></p> <p><i>Se tidigare kommentar. Detaljplanen styr inte tekniska lösningar kring kulverten eller dimensionen på kulverten.</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> • En damm anläggs NV om planområdet i samband med rörläggning för att fördröja vattnet vid kraftig nederbörd, se förslag. Dammnivån bör kunna regleras. • Spolbrunnar anläggs för att snabbt kunna ha möjlighet att lokalisera och åtgärda eventuella stopp i systemet, se förslag • Dimension av nya rör som läggs ska vara minst 30 % grövre än befintliga rör under Färingsö Trä • Fackman räknar på rörläggningen och tar hänsyn till våra förslag. <p>I övrigt har vi inga synpunkter gällande detaljplanen utan ser det som positivt att området utvecklas. Vi vill inte bromsa processen på nått sätt utan endast säkerställa att ingen översvämning sker med en i våra ögon praktisk lösning.</p>	<p><i>Synpunkten noteras.</i></p>
<p>Eneby-Enlunda vägsamfällighet</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Gång- och cykelväg kommer att bli ett problem detta då framför allt bussdepå-planen och även i viss mån Färingsöträ-planen omintetgör en säker lösning för gc-väg. Gc-vägens betydelse kommer bara att öka med den redan utförda samt planerade förtätningen av södra Färingsö. Det vi vill se är en (ej två halvfärdiga) färdig plan för hur gc-vägen från byn till buss ser ut. Vi vill inte ha en cykelväg som korsar Enlundavägen. Enda vettiga lösningen är att låta gc-väg gå söder om Enlundavägen i hela sin sträckning. Att i planen föreslagna lösningar skulle vara säkrare än dagens håller vi ej med om. Idag finns inget bussgarage och cyklar kan passera ostört till busshållplats.</p> <p>Flytt av Enlundavägen: I planen sägs att Enlundavägen kan komma att flyttas norrut. Enlundavägen har en kulturhistorisk dragning som har en 1000-årig historia. Som vi ser det vore det högst olyckligt om denna dragning förändrades.</p> <p>I planen sägs att en bit av Enlundavägen skall övergå till kommunen. Detta är inget vi blivit tillfrågade om tidigare. Vi är ej positiva till denna lösning. Vi kommer att tappa en betydande del av vår framtida finansiering genom detta.</p> <p>Infartsparkeringen som idag ligger på södra sidan av Enlundavägen har en idealisk placering. Vi uppmanar kommunen att ta diskussionen med SL om att låta den vara kvar på befintlig plats (något utökad). Orsaken är att personer som parkerar här gör det för att ta bussen mot stan. Det betyder minimal risk för personer som har bråttom från bil till buss. Med föreslagna lösning kommer stressade personer att springa över Enlundavägen för att hinna med buss.</p>	<p><i>Om en cirkulationsplats ska kunna byggas i korsningen Enlundavägen/Färentunavägen/Troxhammar byväg måste Enlundavägen flyttas.</i></p> <p><i>Allmän platsmark inom detaljplan innebär att kommunen har en rätt och en skyldighet att lösa in marken inom området. Ersättning kommer att betalas till vägföreningen.</i></p> <p><i>Detaljplanen för bussdepån innebär att infartsparkeringen behöver flyttas.</i></p>

<p>I varesig planen för bussdepå eller denna finns någon cykelparkering. Detta behövs både för att många tar cykel till buss samt med tanke på hållbar utveckling.</p> <p>Vi förutsätter att någon form av plantering kommer att finnas norr om Enlundavägen så att de som svänger in på Enlundaväg slipper uppleva det som att köra in i ett industriområde. Som det nu ser ut har kommunen bemödat sig att få en grön upplevelse för golfspelare men ej för folk som skall till södraste Färingsö.</p>	<p><i>Användningen INFARTS-P har förtydligats till att det ska finnas cykelparkering.</i></p> <p><i>En bestämmelse om att det ska finnas trädplantering vid infartsparkeringen har lagts in i plankartan.</i></p> <p><i>Bestämmelsen om gröna tak finns i aktuell detaljplan samt i den antagna detaljplanen för bussdepå. Detta samt bestämmelser om trädplantering kommer att bidra till att platsen upplevs som grön från flera håll.</i></p>
<p>Kerstin Danielsson, Troxhammar 7:1</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Jag äger Troxhammar 7:1 med mark både på norra och södra sidan av Enlundavägen. Jag har följande synpunkter på planen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plankartans bestämmelser: Bestämmelse J1 saknas i flera rutor på plankartan. Skall gälla för hela planen. -Dagvattenutredning: Återigen har Ekerö kommun inte gjort färdigt utredning för dagvatten när planen skall tas. Om vi ska kunna ta ställning till planförslaget måste kommunen visa hur dagvattnet skall lösas i detalj. Inte det gör vi sen. Det är endast i planen dessa krav kan ställas sen är det för sent. - Gestaltning: Synnerligen få krav ställs avseende färg och form. Bör finnas "goda exempel" som visar vilken ambition planen har. Planen ger idag stora möjligheter till dåliga lösningar som förfular området. - Belysning: Det finns inga krav på hur belysningen skall utföras i form av styrka, riktningar, tider eller höjder på stolpar. Detta kan leda till att området blir mer "förorenat" med dåligt ljus. Planen skall ställa krav på ljussättning för områdets kvalitet. - Cykelbanan: Vilket förslag skall vi ta ställning till? Södra eller norra sidan av gatan? Cykelbanan är inte färdigprojekterad för sin tänkta sträckning utmed 	<p><i>Bestämmelsen J1 har ändrats till Z1 och är en användningsbestämmelse och gäller inom området markerat med -.- (streck prick streck) och beige färg. Bestämmelsen behöver alltså inte finnas överallt, vilket dock gäller för de egenskapsbestämmelser som finns i detaljplanen. Dessa avgränsas med egenskapslinjer, - . . - (streck prick streck).</i></p> <p><i>Den dagvattenutredning som har tagits fram redovisar ett detaljerat förslag till lösning på dagvattenlösning inom planområdet. Utredningen finns att hämta på Ekerö kommuns hemsida.</i></p> <p><i>Detaljplanen innehåller bl.a. krav på takvegetation som takmaterial, föreskriven takvinkel, höjder på byggnader och kulör på fasader, vilket bedöms som tillräckligt.</i></p> <p><i>Belysning styrs inte med planbestämmelser.</i></p> <p><i>Planbeskrivningen redovisar att två förslag till lösning har tagits fram, och syftet är att redovisa vilka alternativ som utreds samt att genom samrådet</i></p>

Enlundavägen och det måste lösas i sin helhet!	<i>inhämta synpunkter på dessa förslag. Utredning pågår för resterande sträcka av Enlundavägen.</i>
--	---

Sammanfattning

De inkomna synpunkterna har lett till att planförslaget har reviderats enligt följande i stora drag:

- Området för pumpstation (E3) har flyttats till ett läge närmare cirkulationsplatsen.
- Planbestämmelserna har uppdaterats med bestämmelser för uppbrutna volymer av byggnaderna inom Z1 till följd av byggnadsnämndens yttrande.
- Infartsparkeringen har flyttats till Allmän platsmark; INFARTS-P.
- Byggnadshöjden inom Z1 närmast golfbanan har sänkts från 5 till 4meter till följd av byggnadsnämndens yttrande.
- Byggnadshöjden inom Z1 närmast skogsbrynet har höjts från 5 till 6 meter.
- Vägområdet vid den tilltänkta cirkulationsplatsen har utökats för att bättre matcha förprojekteringen.
- Området för dagvattendamm kan nu endast utgöra dagvattendamm, och inte dagvattenmagasin som samrådhandlingen medgav.
- En bestämmelse om att träd ska planteras vid INFARTS-P har lagts in i plankartan.
- En planbestämmelse om att byggnader ska grundläggas med pälning eller annan liknande teknik har lagts till i plankartan.

STADSARKITEKTKONTORET

Tommie Eriksson
Miljö- och stadsbyggnadschef

Emelie Greiff
Planarkitekt