

2015-02-19

**UTSTÄLLNING
NORMALT PLANFÖRFARANDE**
**Detaljplan för del av Ekerö Strand (Tappsund 1:60 m.fl.) på
Ekerö i Ekerö kommun, Stockholms län**

dnr 2009.20.214

SAMRÅDSREDÖRELSE

Plansamråd har genomförts under tiden 2013-02-22 t o m 2013-03-31. Planhandlingarna har skickats ut till sakägare och berörda instanser enligt separat sändlista samt funnits uppsatta på Ekerö bibliotek, stadsarkitektkontoret och kommunens hemsida. Ett informationsmöte för allmänheten hölls den 4 mars 2013.

Nedan följer en sammanställning av de skriftliga synpunkter som kommit in under samrådstiden.

Myndigheter etc
Länsstyrelsen i Stockholms län
Stadsarkitektkontorets kommentar
Sammanfattande bedömning

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 12 kap. ÄPBL. Denna bedömning förutsätter att kommunen beaktar de synpunkter som framförs nedan avseende lukt och buller.

Noteras.

Lukt/Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen framförde i programskedet bl.a. att det är av stor vikt att utreda behovet av skyddsavstånd som måste hållas mellan nytillkommande bostäder och den kemiska industrin Oriflame samt att det behövs en beskrivning av om det finns ytterligare luktreducerande åtgärder som är möjliga att genomföra inom verksamheten om klagomål skulle uppstå.

Inom ramen för planarbetet har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Vidare har en luktutredning genomförts. Utifrån det underlag som nu har tillförts planärendet gör Länsstyrelsen följande bedömning.

Bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet till bl.a. de boendes

hälsa (jfr 2 kap. 3 § ÄPBL). Länsstyrelsen bedömer att det är nödvändigt att skyddsåtgärder vidtas på platsen för att den planerade bebyggelsen ska anses vara lämplig. Skyddsåtgärderna bör både bestå i åtgärder för att minska utsläppet av de luktande ämnena från Oriflame samt åtgärder för att förbättra spridningen av frånluftsströmmen. Mot bakgrund av den planerade bebyggelsens höjd bedömer Länsstyrelsen preliminärt att det krävs en 30 meter hög skorsten.

Oriflames tillstånd enligt miljöbalken medger utökad verksamhet. Länsstyrelsen anser att det även inom ramen för dagens produktion finns risk för betydande olägenheter och människors hälsa om nya bostäder etableras på platsen. Om verksamheten utökas finns risk för att olägenheterna för omgivningen förvärras. Mot denna bakgrund anser Länsstyrelsen att kommunen behöver säkerställa, genom avtal eller på annat sätt, att sådana åtgärder kommer vidtas så att den planerade bostadsmiljön blir acceptabel. Länsstyrelsen önskar ta del av de överenskommelser som träffas med verksamhetsutövaren i detta avseende, senast i samband med att planen ställs ut. Kommunen behöver även visa att en skorsten kan tillåtas i förhållande till berörd lagstiftning. Förslagsvis kompletteras planhandlingarna med ett eller flera fotomontage som visar hur en skorsten kommer att påverka stads- och landskapsbilden.

Buller/Hälsa och säkerhet

Av planhandlingarna framgår att bullerskyddsåtgärden behöver vidtas längsmed väg 261 för att tillkommande bostäder ska kunna anses vara lämpliga i förhållande bullersituationen på platsen. Eftersom området för skyddsåtgärderna ligger utanför planområdet behöver kommunen visa att åtgärderna är genomförbara, lämpligtvis genom att ett avtal träffas med Trafikverket. Länsstyrelsen önskar ta del av avtalet för att kunna bedöma om detaljplanen är godtagbar ur bullersynpunkt.

Förorenad mark/ Hälsa och säkerhet

Inom planområdet förekommer förorenad mark. Marken har undersökts och en planbestämmelse har införts i detaljplanen med innebörden att bygglov inte får ges för bostäder förrän markföroreningar inom området har avhjälpts. Länsstyrelsen anser att risken för markföroreningar har beaktats på ett godtagbart sätt.

Strandskydd

Då nuvarande byggnadsplaner ersätts med en ny detaljplan kommer strandskydd att gälla inom de delar av planområdet som ligger närmare strandkanten än 100 meter, jfr 10 a §

Åtgärder har vidtagits och det finns möjlighet för att vidta ytterligare åtgärder så att all den föreslagna bebyggelsen av stadsarkitektkontoret kommer att bedömas som lämplig.

Oriflames tillstånd om medgivande för utökad verksamhet beviljades då befintlig bostadsbebyggelse var lokaliserad i närheten till verksamheten. Kommunen anser därför att ny bebyggelse med samma förhållanden och säkerhetsavstånd till fabriken är lämpligt ur hälsa och säkerhetsynpunkt.

Avtal gällande lösningen för Oriflame respektive lösningen för trafikbuller kommer att presenteras senast innan antagande av detaljplanen.

Sådant montage finns i MKB.

Bullerskydd uppförs i enighet med vägplan för väg 261, se bifogad bullerutredning.

Angående avtal se svar ovan.

Noteras.

lag (1998:811) om införandet av miljöbalken.

För att Länsstyrelsen ska kunna upphäva strandskyddet krävs särskilda skäl. Endast de skäl som anges i 7 kap. 18 c § miljöbalken kan ligga till grund för ett upphävande. Enligt 7 kap. 18 f § miljöbalken ska ett upphävande inte avse ett område som behövs för att mellan strandlinjen och byggnaderna m.m. säkerställa fri passage för allmänheten m.m.

I planbeskrivningen anges att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att området saknar betydelse för strandskyddets syften. I allt väsentligt delar Länsstyrelsen denna uppfattning. Skäl finns dock att ifrågasätta planens utformning i följande avseenden.

- Länsstyrelsen ifrågasätter om den passage som planeras mellan den planerade restaurangen/caféet och de intilliggande bostäderna har tillräcklig bredd i förhållande till kravet på fri passage. Länsstyrelsen ifrågasätter även om den plats där restaurangen planeras är ianspråktagen på det sätt som avses i 7 kap. 18 c § 1 st. 1 miljöbalken.
- Länsstyrelsen kan inte bedöma om skogsområdet, där den östligaste bostadsbebyggelsen planeras, är ianspråktagen på sådant sätt att det kan ligga till grund för ett upphävande. Att området inte är allmänt tillgängligt idag utgör inte i sig ett sådant särskilt skäl som kan ligga till grund för att upphäva strandskyddet.

Platsen är en yta som tydligt kan ses som i anspråktagen. Så sent som 2006 stod en byggnad på platsen, vilket är tydligt idag.

Passagen anses vara så pass bred att kravet på tillgänglighet för allmänheten uppfylls.

Efter att stadsarkitektkontoret och länsstyrelsen besökt platsen gemensamt har en viss korrigerig av kvartersmarken i öster gjorts. Bebyggelsen är nu lokaliserad till den större grusade ytan och den grusade yta där en byggnad stått tidigare (se ortofoto i planbeskrivningen från 2006.)

Det är önskvärt om planhandlingarna kan förtydligas i fråga om möjligheterna att upphäva strandskyddet.

Synpunkten ska beaktas.

Länsstyrelsen påminner om att en särskild begäran om strandskyddsupphävande ska lämnas in till Länsstyrelsen, lämpligen i samband med utställning av detaljplanen. En sådan begäran ska innehålla en beskrivning av befintliga förhållanden och vad planförslaget medger samt de särskilda skäl som föreligger enligt kommunens bedömning. Till begäran ska fogas ett utdrag av plankartan med tydlig markering av vilka områden där kommunen önskar upphäva strandskyddet. Det ska av kungörelsen vid detaljplanens utställning framgå att strandskyddet föreslås upphävas.

Synpunkten ska beaktas.

Länsstyrelsen prövar frågan om strandskyddet först sedan utställningen genomförts och ett utställningsutlåtande föreligger. Detaljplanen bör inte antas förrän Länsstyrelsens beslut om

Noteras.

att upphäva strandskyddet har vunnit laga kraft.

Även om kommunen inte avser att upphäva strandskyddet för WB1-områdena vill Länsstyrelsen ändå framföra uppfattningen att åtgärder i vatten bör hållas samlat för att begränsa påverkan på naturvärdena i vattenområdet. Länsstyrelsen anser att det väsentligaste WB1-området bör utgå.

Ett förtydligande om det västligaste WB1-området har gjorts inför utställningen. Ingen båtbygga avses här och ingreppet i vattenmiljön kommer att vara begränsat.

Översvämning

I planen har införts en bestämmelse om lägsta grundläggningsnivå. Länsstyrelsen anser att kommunen har beaktat risken för översvämning på ett bra sätt.

Noteras.

Övriga grunder som kan föranleda omprövning

Länsstyrelsen bedömer, utifrån nu kända förutsättningar, att det inte finns anledning att befara att planen kommer att bli olämplig med hänsyn till övriga ingripandegrunder.

Noteras.

Råd av betydelse för planens genomförande

- *Vattenskyddsområdet Östra Mälaren*
Länsstyrelsen anser att det är bra att dagvattenfrågan har utretts ordentligt.

Noteras.

- *Vattenverksamhet*
Detaljplanen medger bl.a. en småbåtshamn och förutsätter även mudring. Dessa åtgärder medför sådan vattenverksamhet som enligt 11 kap. miljöbalken förutsätter tillstånd. Tillåtligheten av dessa åtgärder får bedömas inom ramen för tillståndsärendet.

Noteras.

Lantmäterimyndigheten

Jag har gått igenom planhandlingarna och kan konstatera att det är mycket svårt att se fastighetsgränserna i plankartan och det blir därmed svårt att tolka planförslagets rättsliga konsekvenser. En bristfällig grundkarta försvårar också det kommande plangenomförandet.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Grundkartan har sett över inför utställningen.

Ledningsrätter

Det finns en ledningsrätt som går vid den nordvästra gränsen av planområdet, vid GCM-vägen. Ledningen finns inte med på plankartan man jag tror att vägen och ledningen korsar varandra någonstans. Det finns även en ledningsrätt för starkström som går vid gränser mellan Tappsund 1:48 å ena sidan och Tappsund 1:59 och 1:60 å andra sidan. Det ser inte ut som om ledningsrätten stämmer med det u-område som finns på plankartan. Det finns också en ledningsrätt för teleledning längs gränsen mellan Tappsund 1:65 och 1:36. Där finns heller inget u-område. Inom

För de ledningar som ska ligga kvar efter detaljplanens genomförande har u-områden lagts ut.

Ledningen kommer att behöva läggas om i samband medgenomförandet av detaljplanen.

kvartersmark bör det finnas u-område till skydd för befintliga ledningar (se bilaga 1).

Servitut

I planbeskrivningen på sidan 5 står att några fastighetsägare utmed Paradisvägen anser att det finns ett servitut för inom Tappsund 1:1. Jag bifogar handlingar som visar att de har rätt (bilaga 2). Servitutet bör synas på grundkartan. Det bör också framgå av genomförandebeskrivningen vad kommunen i egenskap av huvudman för allmänna platser ska göra för att det skall bli allmän plats. Servituten kan tas bort genom en fastighetsreglering som söks av kommunen. Vid en sådan reglering behandlas också frågan om ersättning till de fastighetsägare som blir av med sina servitut. Detta bör stå i genomförandebeskrivningen.

Servitutet framgår nu i grundkartan.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information om hur kommunen i egenskap av huvudman för allmän plats ska göra för att det ska bli allmän plats.

Noteras.

Utfart vid nybildning av fastighet

När lantmäteriet nybildar fastigheter skall vi se till att fastigheterna får tillgång till nödvändiga utfarer. Det är därför viktigt att detaljplanen ger den möjligheten. Tillfarer över grönområde är inte förenliga med detaljplan och kan inte bildas. Jag tänker närmast till tillfarten till HKB-tomten. Det hjälper inte att det finns ett y. Det är lantmäteriets uppfattning att y är en kvartersmarksbestämmelse, som inte bör användas för allmän platsmark. En lösning är att låta kvarteren gränsa till varandra och lägga ett x för gångvägen längs stranden. (Boverket rekommenderar inte längre att y-bestämmelsen används.)

Detaljplanen har ändrats så att HKB-området gränsar direkt till allmän gata.

Tillfarten till E1-området verkar vara tänkt över grönområde i angränsande plan. Ett sådant servitut för utfart strider mot planen och kan inte bildas i en lantmäteriförrättning.

En angöring planeras i angränsande detaljplan genom en vägförbindelse mellan Fredrikstrandsvägen och E1-området.

Kommunens huvudmannaskap för viss allmänplatsmark

Det är tänkt att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Delar av dessa utgörs av Närlunda ga:4 som förvaltas av Närlunda vägförening. Det krävs ett lantmäteribeslut för att ändra utbredningen av Närlunda ga:4. Det bör stå i genomförandebeskrivningen att det krävs en omprövning av Närlunda ga:4.

Genomförandebeskrivningen uppdateras med denna information.

Socialnämnden

Socialnämnden har inga ytterligare synpunkter att framföra utöver de som tidigare lämnats på förslaget. Nämnden anser dock att synpunkter angående tillgänglighet i offentliga miljöer och trygghetsaspekter i större utsträckning bör beaktas i förslaget.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Noteras.

Kultur- och fritidsnämnden

Nämnden vill trycka på att gestaltningen

Stadsarkitektkontorets kommentar

tydligt framhåller området historia, som närheten till vattnet, ångbåtarna och tegelbruket som låg här.

Kulturmiljön och konstnärlig gestaltning

Nuvarande förslag till plan för området har, jämfört med tidigare, förstärkts med en helhetssyn på en kommande centrummiljö och med en länkad övergång mellan den befintliga och kommande. Beskrivningen i programmet hur man förhåller sig till riktlinjer om kulturmiljön är dock lite begränsad.

Synpunkt noteras.

Stor omsorg har lagts för att få fram en varierad och hållbar utformning av bebyggelsen som en del i en utvidgad tätort. Det finns släktskap med Erskines byggnation i centrum men är ändå en modern bebyggelse från 2013. Variation i hushöjd och kulör, brytning i fasader och omsorg om detaljer gör att de nya miljöerna kommer skapa nya värden för en attraktiv livsmiljö och bidra till fortsatt utveckling av tätortsmiljön.

Stadsarkitektkontoret delar denna åsikt.

För att förstärka den arkitektoniska utformningen bör gestaltungsprogrammet kompletteras med vilka konstnärliga värden som ska tillföras. Det konstnärliga perspektivet bör definieras och samspela med det övriga gestaltungsprogrammet. Det kan innebära att olika uttryck samspelar från ett konkret konstobjekt eller lekskulptur till ljus, vatten, växtlighet, stensättning och bänkar. Inte minst viktigt blir det i de gemensamma ytorna i park- och strandområdena. Beskrivningen av Belysning & Möblering i gestaltungsprogrammet bör utvecklas och inte bara innehålla placering utan det bör finnas en idé om hur detta ska ingå i ett sammanhållet konstnärligt värde tillsammans med ev. andra accenter såsom stenläggning och lekredskap mm. Tidsmässigt bör därför skissförslag från konstnärer/arkitekter tas in redan under 2013 för att kunna inarbetas i den färdiga planen. Att ta tillvara arvet från tegelbruksepoken kan vara en av utgångspunkterna för att få en anknytning till området historia.

Löpande diskussioner om gestaltning med bl. a murens utformning har förts med nämndkontoret för kultur.

Portaler och entréer

Att ge restaurangen en arkitektonisk särprägel kan vara ett sätt att sjövägen få en tydlig entré till Ekerö centrum och kommunen. Det beskrivna skvallertorget är också ett sätt att koppla ihop och få en bra övergång mellan det nya och gamla centrumområdet.

Synpunkten noteras.

Skvallertorget har utgått ur detaljplanen.

Aktivitetsytor

Beskrivning av samlingsplatser, parkområde och aktivitetsytor är det som är bristfälligt i planen. Enligt planen ska ett område skapas för grillning, spontanlek och umgänge men de områden som finns för detta är ett mindre parkområde och en liten bollplan.

I ett bostadsområde som kommer att innebära en dubbling av antal boende i Ekerö centrum måste mötesplatser och aktivitetsytor tillföras. Den övergripande idén som beskrivs om ett levande centrum och ett levande bostadsområde förutsätter att människor kan samlas, att barn och ungdomar kan hitta aktiviteter. Utgångspunkten vid Ekerö centrums tillblivelse var att det är ett samhälle som ser till människors olika behov och inte bara ett bostadsområde. Detta faktum bör också det fortsatta Ekerö centrum förhålla sig till. Gränserna mellan vad som är lekpark, aktivitetsyta och spontanidrott är inte fasta. Därför är det viktigt att områden för aktivitet får tillräcklig yta i centrum så att det finns en flexibilitet i hur dessa kan utformas.

Man bör undersöka möjlig utökning vid parken vid vattnet eller vid förskolan och där iordningställa ett större aktivitetsfält med möjlighet till spontanlek samt olika utomhusaktiviteter för ungdomar och vuxna. Det kan vara skatepark, utomhusgym, bollplaner kombinerat med attraktiv möblering för t.ex. grillning. En ambition är att bredda synen på aktivitetsytor så den även kan få en annan gestaltning med dansgolv, speglar, inbyggd musikutrustning och scen för uppträdanden.

Ungdoms- och samlingslokaler

I det aktuella planområdet ligger för tillfället ungdomskulturlokalen Fabriken. Det är väsentligt att i den kommunala lokalplaneringen ta med behov av ersättningslokal när denna rivs. På samma sätt som aktivitetsytor ute bör tillkomma måste lokaler för inomhusaktiviteter finnas i centrumområdet. Det är möjligt att det befintliga kulturhuset kan utvecklas ytterligare för detta ändamål men behoven bör även beaktas i planprocessen. Det kanske är så att behov av aktivitetsytor utomhus vid stranden, restaurangen eller förskolan kan kombineras med samlingslokaler för generationsövergripande aktiviteter.

Tekniska nämnden

Samrådsförslaget för ändrad detaljplan för Ekerö strand innebär i korthet att ett område norr om Oriflame, längs Mälarstranden får en ändrad markanvändningen och flerbostadshus medges i huvudsak i 4-6 våningar. De preliminära skisser som redovisats av byggherren Skanska Nya Hems försorg redovisar att området kan inrymma 450-500 st lägenheter. Förslaget redovisar även ett möjligt anläggande av bussgata genom det östra delen av skogsområdet. I den östra delen av planområdet föreslås detaljplanen medge uppförande av förskola. Därutöver föreslås en välmotiverad strandpromenad (gc-väg) längs

Synpunkten noteras.

Bollplan, lekplats samt grillplatser planeras i området. Detaljplanen anger användningen park. Exakt utformning av parkytan avgörs i projekteringskedet. I samband med arbetet med Ekerö centrum kommer hela strandpromenaden som aktivitetsyta ses över.

I arbetet med Ekerö centrum ska möjligheten till ungdomslokaler studeras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

hela området mot Mälaren. Planförslaget medger även till viss del anläggande av brygga med båtplatser. För området förutsätts även att kommunalt verksamhetsområde inrättas för VA och dagvatten. Fördröjningsmagasin för dagvatten kommer att anläggas.

För att genomföra det redovisade planförslaget noteras särskilt att det bl a krävs att följande förutsättningar måste uppfyllas:

- *Oriflame*
Oriflame har f.n. sin varuangöring från Tegelbruksvägen i norr. För att genomföra planförslaget förs överläggningar med bolaget i syfte att träffa en frivillig överenskommelse om att lägga om deras varuangöring och utföra skyddsåtgärder (insynsskydd/växtlighet mm). Kontoret bedömer det som möjligt att träffa en uppgörelse med Oriflame.
Diskussioner med Oriflame förs för närvarande.
- *Brf Stranden*
I nordväst finns en parkeringsplats som är relativt extensivt utnyttjad och föreslås ingå i planområdet. Parkeringsplatsen ägs av bostadsrättsföreningen men de har förklarat sig beredda att avstå delar av den till den blivande bostadsbebyggelsen. För genomförande av planförslaget krävs även här en överenskommelse med föreningen.
Avtal har träffats med HSB Brf Stranden.
- *Bullerskydd, väg 261*
Miljökonsekvensbeskrivningen visar att bostadsbebyggelsen närmast Mälarö stranden inte klarar riktvärdena för buller för bostadsbebyggelsen närmast Mälaren varför ytterligare bullerdämpande åtgärder måste till längs väg 261. Detta får utredas vidare i samband med fastställande av arbetsplanen och anläggande av en fyrfilig väg. Det torde vara en fördel att utbyggnaden av området koordineras med ombyggnaden av väg 261.
Bullerskydd uppförs i enighet med vägplan för väg 261, se bifogad bullerutredning.

Det som också skall beaktas i samband med utbyggnaden av området är den relativt långa utbyggnadstiden. I samråd med byggherren har efterfrågebehovet bedömts till ca 50-70 lgh/15 mån (normal utbyggnadstakt för en etapp) vilket skulle betyda att hela området är utbyggt efter 8-10 år. Detta medför att särskilda överväganden måste göras för att bestämma utbyggnadsordning, provisorier och andra åtgärder för att minimera störningar. Kontoret bedömer att det sannolikt är fördelaktigast att börja i den nordöstra delen

*Genomförandetiden är satt till 10 år.
Genomförandebeskrivningen uppdateras med information om utbyggnadsordning.*

av området parat med en utbyggnad av strandpromenaden (för att möjliggöra lågfrekvent störning av gc-trafik). Detta innebär dock en relativ framtung kapitalbelastning av grundinvestering som måste få en ekonomisk kompensation i kommande exploateringsavtal med byggherren.

Ekonomisk kompensation hanteras i exploateringsavtal.

När det gäller planförslagets utformning har kontoret följande särskilda synpunkter:

Huvudmannaskap

För planförslaget anges kommunalt huvudmannaskap för de allmänna platserna vilket kontoret anser rimligt. Den östra breda boulevardgatan är dock angiven som kvartersmark. M h t utbyggnaden av bl a VA anser dock kontoret att det är mer lämpligt att den får samma allmänna användning som övriga delar av Tegelbruksvägen, d v s kommunalt huvudmannaskap. Detta medför också att en naturlig vändmöjlighet tillskapas för sopfordon.

Noteras.

Användningen för gatan har ändrats till lokalgata i detaljplanen och anger således kommunalt huvudmannaskap.

Bussgatan

Nämnden noterar att resurser måste avsättas för anläggande av bussgata och kostnader "belastar" projektet/exploateringen. F n finns busshållplats vid Bryggavägen. Kommer inte bussgatan till utförande innebär det att boende har 300-500 m längre att ta sig till närmsta busshållplats. Ur kommunikations synpunkt bör övervägas om inte inriktningen även skall vara att anordna en infartsparkering för cyklar vid Tappströmsbron så att boende i den blivande bostadsbebyggelsen även kan cykla till en mer frekvent busshållbytestpunkt (Ekerö centrum).

Synpunkten noteras. Även om frågan ligger utanför själva detaljplanen ska möjligheten till att skapa en infartsparkering för cyklar vid hållplats Tappström studeras.

P-platser

Planförslaget medger anläggande av p-platser med en p-norm på ca 1,1 platser per bostad. En tredjedel av dessa planerade parkeringsplatser är redovisade längs Tegelbruksvägen inom allmän plats. Således bedöms p-behovet täckas genom en parkeringslösning där det allmänna tillhandahåller p-platser. Nämnden anser att nu är lämpligt att överväga frågan om att införa boendeparkering inom de centrala delarna Tappström. Därför föreslår kontoret att Tekniska nämnden ger kontoret i uppdrag att återkomma med en utredning och ev förslag på hur en sådan boendeparkering skulle kunna utföras framgent i samband med planens fastställande .

En utredning av konsekvenserna av införande av boendeparkering har genomförts. Det är upp till trafiknämnden/byggnadsnämnden att fatta beslut om införande av boendeparkering.

Avfallshantering

Sophämningsfrågan behöver belysas närmare och av planen bör framgå hur angöring av sophämningsfordon ska fungera. Området har behov av en återvinningsstation för befintlig och enligt planförslaget tillkommande bebyggelse.

Sophantering i området sker genom nedsänkta behållare för hushållssopor i gata och 7 lägen i byggander för återvinning. Möjlighet till permanentande av befintlig återvinningsstation införs i södra delen av planområdet. Inför utställningen har en sammanställning av hur

sophanteringen kan lösas redovisats i planbeskrivningen.

Övrigt

Det finns även vissa andra detaljfrågor kring förslaget utformning som kommer att lämnas underhand till Stadsarkitektkontoret.

Noteras.

Vidare innebär förslaget bl a att befintliga byggnader inom kommunens fastighet (söder om Tegelbruksvägen) rivs. De närmare frågorna kring exploateringen genomförande får lösas i samband med tecknade av exploateringsavtal.

Noteras.

Miljönämnden

Lukt från Oriflame

Nämnden kan konstatera att det redan idag förekommer klagomål från närboende på lukt från Oriflame, trots att nuvarande bebyggelse inte ligger i förhärskande vindriktning. Klagomålen har ökat under det senaste året och det kan sannolikt härföras till att Oriflames produktion övergått till mer koncentrerade och luktande produkter. Planen medger bostäder med upp till sex våningar ca 20 meter från fabriken fastighetsgräns och 60-70 meter från fabriken byggnad. En förskola planeras också ca 50 meter från fabriken område för utlastning av produkter.

Planbeskrivningen redogör inte för och bemöter inte de luktproblem som redovisas i utförda luktutredningar och miljökonsekvensbeskrivning. Planbeskrivningen hänvisar till att ingen bebyggelse planeras närmare än nuvarande bebyggelse och att Oriflames miljötillstånd innehåller villkor på åtgärder vid luktstörningar. Luktutredningarna finns inte heller med som underlag i samrådet till detaljplanen. Dock redovisar miljökonsekvensbeskrivningen luktproblematiken på ett utförligt sätt.

Nämnden anser att villkoren i tillståndet för Oriflame inte kan garantera att störningar inte uppstår. Hur en bedömning, enligt miljöbalkens bestämmelser, av rimligheten i att vidta eventuellt långtgående och kostsamma åtgärder skulle utfalla är osäkert. Särskilt beträffande bebyggelse som tillkommit efter det att tillståndet gavs. Nämnden anser det olämpligt att förlägga bostäder och förskola så nära en tillståndspliktig kemteknisk fabrik där tillverkaren redan idag och i framtiden riskerar att orsaka olägenheter för boende i omgivningen. Planerad bebyggelse ligger i förhärskande vindriktning från Oriflame vilket innebär att störningsfrekvensen för boende i den nya bebyggelsen torde bli högre jämfört med befintlig centrumbebyggelse.

Stadsarkitektkontorets kommentar

I planbeskrivningen finns nu en tydligare redogörelse för och återkoppling till luktproblematiken.

Luktutredning kommer i fortsättningen att ingå i bifogade handlingar.

Förutsättningarna gällande luftutsläpp har ändrats i och med förändrad hantering av avloppsvattnet. Om eventuella störningar återigen skulle uppstå finns möjligheter att åtgärda luktproblem. Se planbeskrivningen för ytterligare information.

Stadsarkitektkontoret delar inte synpunkten. Åtgärder har vidtagits, och vid behov kan andra åtgärder vidtas, för att minska olägenheterna. Avståndet är så pass stort att inga riktvärden överskrids för förskolan eller bostäder gällande luft och buller. I övrigt får förskoletomten anses mycket lämplig med bra gård och tillgång till bra friytor.

Efter att förutsättningarna ändrats är de tekniska

Miljökonsekvensbeskrivningen och luktutredningen föreslår ett antal tänkbara åtgärder för att minska utsläppen av luktande ämnen från fabriken. Hur det ska säkerställas att dessa åtgärder genomförs redovisas däremot inte.

Åtgärder som presenteras en möjlig lösning om klagomål återigen uppstår. Det framgår av genomförandebeskrivningen hur dessa eventuella åtgärder säkerställs.

Oavsett om åtgärder vidtas vid fabriken som minskar störningen av lukt i omgivningen så anser nämnden att det är olämpligt att bygga bostäder på fastigheten Tappsund 1:37 enligt planförslaget.

Åtgärder har vidtagits och det finns möjlighet för att vidta ytterligare åtgärder så att all den föreslagna bebyggelsen av stadsarkitektkontoret kommer att bedömas som lämplig.

Vägtrafikbuller

Samtliga bostäder ska enligt planbeskrivningen klara de av riksdagen uppsatta riktlinjerna för vägtrafikbuller vid bostäder. I bullerberäkning av ombyggd Ekeröväg, väg 261 visas att gällande riktvärde 55 dB(A) kan innehållas med en bullerskyddsskärm placerad söder om väg 261. Skärmens höjd anpassas efter hastighetsbegränsningen. Om hastigheten på väg 261 begränsas till 60 km/h krävs en bullerskyddsskärm som är 0,75 meter hög. I det fall hastighetsbegränsningen är 80 km/h krävs en 2,25 meter hög bullerskyddsskärm för att skydda husen inom planområdet.

Se kommentar till länsstyrelsen.

Nämnden förutsätter att det innan antagandet av detaljplanen säkerställs genom avtal med Trafikverket att bullerreducerande åtgärder vidtas vid väg 261. Bullerutredningen anger att det endast är busstrafik på Tegelbruksvägen som ger höga maximalnivåer som kan påverka omgivningen. Nämnden bedömer dock att störningen är begränsad då antalet bussturer är få och att ingen busstrafik ska förekomma nattetid. Att få tillgång till god kollektivtrafik i anslutning till bebyggelsen är också mycket positivt ur miljösynpunkt.

Se kommentar ovan.

Synpunkten noteras.

Externt industribuller

Riktvärdet avseende externt industribuller klaras vid bostäderna under förutsättning att antalet lastbilstransporter från Oriflames norra lastkaj är begränsat till 16 st. per dygn dagtid, samt att övriga bullerkällor (fläktar etc.) inte överskrider 40 dB(A) vid bostäder. Idag sker 10 transporter per dag. För att begränsa bullret i marknivå kommer en skärm att byggas i tomtgräns mot Oriflame.

Genomförd bullerutredning visar att riktlinjer för industribuller klaras.

Nämnden ser risker att verksamheten vid Oriflame kommer att orsaka bullerstörning för bostäder och förskola inom fastigheten Tappsund 1:37. Särskilt för bostäder som planeras närmast fabriken norra lastkaj. Föreslagen bullerskärm har enligt bullerutredningen (ÅF, PM02 561296) viss inverkan på ljudnivån vid bostädernas entréplan men ger ingen nämnvärd inverkan på högre våningsplan.

För att undvika tunga transporter på

Tegelbruksvägen ska infarten till Oriflame ske från den västra sidan på Oriflame. Hur detta ska säkerställas framgår inte av detaljplanen.

Detaljplanens utformning, med bland annat utfartsförbud mot norr säkerställer detta.

Markföroreningar

Markundersökningar har utförts inom planområdet vilka påvisat att markföroreningar förekommer i marken och i de fyllnadsmassor som finns på platsen. Nämnden bedömer i likhet med den fördjupade riskbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen att om föreslagna marksaneringar m.m. utförs så blir planområdet lämpligt för bostäder. Kompletterande provtagningar kan dock bli aktuella i enlighet med förslag i den fördjupade riskbedömningen.

Synpunkten noteras.

Kompletterande provtagningar kommer om nödvändigt genomföras i samband med genomförandet av detaljplanen.

Nämnden vill uppmärksamma på att schakt i förorenad jord är anmälningspliktig enligt miljöbalken och att anmälan ska lämnas in till miljö- och hälsoskyddskontoret i god tid innan arbetena ska påbörjas.

Synpunkten noteras.

Dagvatten

En princip för dagvattenrening har tagits fram i samband med framtagande av detaljplanen (Rapport dagvattenutredning, WSP 2012-10-31). Olika åtgärder för omhändertagande av dagvatten krävs spritt över hela området. Nämnden anser att rening av dagvatten (vattenparken) bör dimensioneras för att även klara dagvatten från Tegelbruksvägen och Oriflame.

Bestämmelse kring dagvattenhantering samt område för dagvattenhantering har införts i detaljplanen i form av egenskapsbestämmelse omr. dagvattendamm.

Vattenparken är dimensionerad för att även klara dagvatten från Tegelbruksvägen och Oriflames verksamhet.

Vad gäller föroreningsinnehåll i dagvattnet anser nämnden att de riktvärden som tagits fram för dagvatten av Regional dagvattennätverket i Stockholms län ska användas. Nämnden förutsätter att det införs bestämmelser avseende dagvattens hantering och att områden för dagvattenrening avsätts i detaljplanen.

Riktvärden för föroreningsinnehåll i dagvatten följs.

Påverkan under byggtiden

Planen innehåller ingen beskrivning av påverkan på omgivningen av buller under byggtiden. Nämnden förutsätter att "Naturvårdsverkets allmänna rås om buller från byggplatser, NFS 2005:15" tillämpas. Råden ger vägledning om skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått vad gäller störningar av buller.

Råden ska tillämpas under byggtiden.

Exploatören bör i samråd med Ekerö kommuns miljö- och hälsoskyddskontor ta fram förslag till kontrollprogram för miljöpåverkan under byggskedet. I kontrollprogrammet ska anges de detaljerade miljökrav som gäller både under projektering och under byggprocess.

Kontrollprogram är under utarbetande och beskrivning kring byggprocessens miljöpåverkan infogas i miljökonsekvensbeskrivning till utställning.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar på ett

bra och utförligt sätt detaljplanens miljöpåverkan. Den ger också förslag på förebyggande åtgärder för att minska riskerna för olägenheter för människa och miljön. Nämnden vill understyrka vikten av att stor hänsyn tas till miljökonsekvensbeskrivningen i det fortsatta planarbetet.

Synpunkten noteras.

Trafikverket

Ekerövägen norr om Tappström ligger som närmast knappt 200 meter från tänkt ny bebyggelse. Av planförslaget framgår att det idag går cirka 16 000 fordon på berörd del av väg 261, Ekerövägen (Förstudie Ekerövägen, 2010). Trafiken från väg 261 stör idag befintligt bostadsområde, väster om planområdet, och åtgärder för att klara Riksdagens riktlinjer för buller planeras i och med ombyggnaden av väg 261. Vissa störningar från trafiken till och från Oriflame finns även idag.

Under många år har Ekerö växt och utvecklats. Med expansionen har trafikmängden ökat och framkomligheten för de som åker på Ekerövägen har blivit sämre. Trafiksäkerheten är bristande och de känsliga naturområdena och kulturarven omkring vägen skapar stora utmaningar för hur vi bygger och planerar för framtidens trafik. För att förbättra trafiksituationen genomför Trafikverket en vägplan för Ekerövägen där vi planerar för en ombyggnad av vägen till två smala körfält i varje riktning. Två körfält ska användas till trafiksituationen. Parallellt arbetar vi tillsammans med berörda parter med en åtgärdsvalsstudie för att se om vi kan genomföra åtgärder som inte kräver en fysisk ombyggnad men som förbättrar trafiksituationen. Samlat arbetar vi för att förbättra framkomligheten för fordonstrafiken, öka trafiksäkerheten för alla trafikanter, förbättra och stärka kollektivtrafiken, minska trafikens påverkan på natur- och kulturarv.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Noteras.

Trafikverket anser att de riktvärden som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god boendemiljö. Trafikverket anser att kommunen bör utgå från framtida trafikprognoser när de gör bedömningen kring bullersituationen och att kommunen måste säkerställa, och genomföra erforderliga åtgärder som krävs för att nytillkommande bebyggelse klarar framtida bullersituation. Ekerövägsprojektet håller på att utreda hur befintlig bebyggelse kan åtgärdas i förhållande till bullerriktvärdena. Projektets bullerutredning är ännu ej klar. Trafikverket har ingen möjlighet att genomföra åtgärder till följd av aktuell detaljplan, utan dessa åtgärder måste säkerställas av kommunen.

Avsteg från de riktlinjer som anges i regeringens proposition för en god boendemiljö vid nybyggnation krävs för ett fåtal lägenheter, vilket stadsarkitektkontoret anser vara acceptabelt.

Noteras.

Trafikverket anser att kommunen och Trafikverket fortsatt bör diskutera hur bullerfrågorna ska omhändertas. Detta för att säkerställa bullersituationen dels för befintlig bebyggelse som utreds inom Ekerövägsprojektet, och dels för planerad bebyggelse som kommunen behöver säkra.

Det är även viktigt att kommunen och Trafikverket har fortsatt dialog gällande tidplan för detaljplanen och projekt Ekerövägen samt Förbifart Stockholm. Detaljplanen kommer innebära trafikpåverkan under byggtiden varför det är av stor vikt att synka tidplanerna för projekten. Tillräcklig framkomlighet måste kunna åstadkommas under byggskedet för projekten.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

När det gäller mötesplatser på bussgatan är det viktigt att dessa placeras så att man har gensikt till nästa mötesplats alternativt översikt av hela bussgatan för att undvika att bussar möts och tvingas backa.

Huvudgatan, Bryggavägen, planeras ha kantstensparkering och trädplantering. Eftersom även Bryggavägen trafikeras av buss ifrågasätter vi behovet av kantstensparkering. Plankartan visar en stor parkering bredvid vägen och på andra sidan finns bara villabebyggelse.

Sektionen för Tegelbruksvägen anges till 6,5 meters körbana vilket innebär mindre god standard för busstrafiken vilket det inte kan anses finnas skäl till här. Det finns gott om plats och vägen är att betrakta som nybyggnad varför den bör utformas med god standard med 7,0 meters bredd på körbanan. Kantstensparkeringen orsakar ofta framkomlighetsproblem främst på vintern då parkerade bilar tenderar att hamna i körbanan och innebär många potentiella konfliktpunkter längs vägen med bilar som ska köra ut eller in på parkeringsplatserna. Vi föreslår att kantstensparkering endast ska finnas på tvärgatorna och inte på Tegelbruksvägen.

Vid trädplantering bör man tänka på att framkomligheten över körbanan inte ska påverkas på en höjd upp till 4 meter och under hela trädets livslängd. Illustrationen i gestalningsprogrammet visar just på ett dåligt exempel där lastbil och grenar från träd kommer i konflikt med varandra. Detta kan inte accepteras i samband med busstrafik.

Korsningen Pråmvägen/Tegelbruksvägen anges som torg. Vi frågar oss vilka verksamheter som motiverar anläggandet av ett torg på denna plats. För att en sådan här

Möjlighet att utöka det bullerplank som Trafikverket föreslår i vägplan för väg 261 har utretts. Det har visat sig att det inte är möjligt att uppföra ett plank som gör att samtliga bostäder klarar riktvärdena.

En dialog har förts under hela planprocessen.

Stadsarkitektkontorets kommentar

En sådan dialog har förts fram till utställningen, vägen kommer att breddas.

Ingen kantstensparkering föreslås längs Bryggavägen.

Stadsarkitektkontoret bedömer att vägen av hastighetsskäl samt stadsbyggnadsmässiga skäl inte bör vara bredare än 6,5m. Vägen är anpassad till lägre hastigheter och har getts en smalare utformning för att fordon per automatik ska hålla nere hastigheterna. Att ha en väg bredare vägbana skulle gå i direkt emot de riktlinjer som är uppsatta av Trafikverket i skriften "Rätt fart i staden".

Se kommentar ovan.

Synpunkten ska beaktas vid projektering av bussgatan.

Användningen Torg har utgått till utställningen.

shared space ska fungera bra måste finnas verksamheter med många människor i rörelse. Att anlägga ett torg som hastighetsdämpande åtgärd är direkt olämpligt då man missbrukar torgbegreppet. Vi ställer oss frågande till behovet av hastighetsdämpande åtgärd i en 90-graders sväng vilket sker på torget. Avvikande markbeläggning är ofta inte förenligt med bekvämt resande i busstrafiken. Avvikande markbeläggning kan orsaka stötar och vibrationer i bussarna vilka påverkar både resenärernas komfort och förarnas arbetsmiljö negativt.

Noteras.

Synpunkten noteras. Sektionskisser i gestaltungsprogrammet uppdateras.

Det är viktigt att gångvägar till hållplatsen görs gena och trygga samt tillgänglighetsanpassade. Befintliga hållplatsers standard bör ses över och vid behov rustas upp och görs tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Upplysningar om standard mm för vägar och hållplatser finns i "RIBUSS-08" utgiven av SL. Vi vill också gärna delta i den fortsatta detaljutformningen av området.

Synpunkten ska beaktas vid projektering av busshållplatser.

SL kommer att kontaktas inför projekteringen.

För Trafikförvaltningens del är det viktigt att eventuella störningar från busstrafiken beaktas. Vad gäller bussar är det ofta maximalnivåerna som genererar klagomål. Erfarenhet är även att lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan uppkomma vid korsningar och hållplatser. För planerad bebyggelse som vetter mot vägar som trafikeras av buss ska utformningen av fastigheterna ske så att Socialstyrelsens riktvärden (SOSFS 2005:6) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Synpunkten noteras.

Störningarna från busstrafiken har analyserats och bedömts som godtagbara. Planlösningar, fönster och fasader ska utformas för att minimera störningen från bussar.

En särskild bestämmelse om teknisk utformning av byggnader har dessutom införts i detaljplanen.

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden anser att föreliggande förslag till detaljplan är lämplig att arbeta vidare med, i det fortsatta arbetet ska följande synpunkter beaktas:

Stadsarkitektkontorets kommentar

I översiktsplanen redovisas tydligt ambitionen att Ekerö centrum ska utvecklas för att kommunen ska få ett fortsatt attraktivt centrum vid Tappström. Översiktsplanen framhåller att: "strandnära bebyggelse i anslutning till våra tätorter bör kunna tillåtas liksom sjönära promenad- och cykelvägar samt bryggor med sittplatser". Tillkommande bebyggelse i Ekerö centrum ska ansluta till bebyggelsestruktur och formspråk. Kontakten med vattnet bör behållas och ytterligare förstärkas.

Byggnadsnämnden bedömer att förslaget redovisar en intressant utveckling av området. Att området är en av entréerna till kommunen och ligger vid Mälarens strand, gör utformningen av bebyggelsen viktig på platsen och gestaltungsprogrammet är ett mycket

viktigt underlag i det fortsatta arbetet.

Dessutom föreslås området i anslutning till vattnet göras allmänt tillgängligt, vilket bedöms mycket positivt. Närheten till vattnet gör att bebyggelsen även kommer att få en framträdande plats för de som färdas ut mot Målaröarna. Nämnden anser att stor omsorg även i det fortsatta arbetet ägnas åt övriga utformningsfrågor som till exempel belysning, utformning av parkering, trottoarer, trädplanteringar och den konstnärliga utformningen i området.

Ett positivt tillskott i området skulle vara att vissa träd och buskar som planteras har ätbara frukter. Eventuellt skulle det även kunna vara lämpligt att möjliggöra mindre odlingsytor inom kvartersmarken.

De inritade vassruggarna ska tas bort.

Det ska råda fri konkurrens för nytillkommande näringsverksamhet.

Planbestämmelser

Nämnden anser att det kan vara lämpligt att ytterligare studera om antalet komplementbyggnader och ytan för dessa bör begränsas inom kvartersmarken, till exempel genom att viss procent av marken får bebyggas. En annan frågeställning, som bör studeras i det fortsatta arbetet, är om våningsantalet under mark (för garage) bör begränsas.

Nämnden anser att eventuellt bör en högsta plushöjd alternativt byggnadshöjd införas på byggnaderna för att skuggning inte ska uppstå för vissa av bostäderna. Förslaget redovisar ett antal punkthus, om detta är ett viktigt inslag i områdets karaktär, bör en planbestämmelse som motsvarar detta införas.

Ingen byggnad bör göras högre än sex våningar men att det eventuellt skulle kunna vara möjligt att bygga punkthusen med en undragen takvåning och/eller takkupor utöver dessa sex våningar. Nockhöjden ska vara bestämd. Balkonger ska ej hänga ut över gaturummet.

Trafik

Huvudgatan och de tillkommande gårdsgatorna ska utformas med kantstensparkering förutom den östligaste av gårdsgatorna som får parkering i mitten av gatan. Kantstensparkering ger området en mer stadslig karaktär. Problem kan dock uppstå om inte dessa parkeringar regleras med boende parkering eller liknande. Vid hög belastning på centrumområdets parkeringar kan kantstensparkeringarna i planområdet nyttjas av besökande till centrumområdet.

Den föreslagna utformningen av strandpromenaden är resultatet av en sammanvägning av olika värden och intressen. Utformningen i illustrationsplanen är dock bara en inriktning och kan komma att ändras i detaljprojekteringen.

Synpunkten noteras. Frågan kommer dock inte behandlas i detaljplaneskedet.

Vassen kommer delvis att vara kvar, medan andra delar muddras.

Detaljplanen begränsar inte konkurrensen för näringsverksamhet i området.

Stadsarkitektkontoret bedömer inte att en sådan reglering i detaljplanen är nödvändig, utan att frågan hanteras vid prövning om bygglov.

Garage kommer inte att byggas lägre än vad grundvattennivån tillåter.

Byggnadshöjder har införts. Plushöjder anses inte lämpligt då det kräver en noggrann projektering av gator redan i detaljplaneskedet. Utformningen av detaljplanen har ändrats för att säkerställa att punkthus respektive lameller byggs där så är tänkt.

Byggnadshöjder har införts. Dessa tillsammans med takvinkel har bedömts som det lämpligaste sätt att reglera höjder på bebyggelsen inom området. Inga balkonger tillåts hänga ut över allmän gata.

Gårdsgatornas parkeringar bedöms inte vara i riskzonen för att nyttjas av centrumbesökande, däremot skulle detta kunna bli aktuellt för huvudgatan. Besöksparkering bör därför anläggas utefter huvudgatan för att inte riskera parkeringsbrist för de boende.

Se svar till tekniska nämnden.

På huvudgatan bör inte hastigheten överskrida 30 km/h varför hastighetsdämpande åtgärder bör anläggas. Dessa bör anläggas i anslutning till passage för oskyddade trafikanter för att säkra hastigheten. Åtgärderna ska dock inte utformas som vägkuddar. Nämnden anser att det upphöjda torget dämpar hastigheten på trafiken och om ytterligare åtgärder krävs skulle till exempel avsmalnad körbana kunna vara aktuellt på platsen. På tillkommande gårdsgator bör hastigheten vara ännu lägre än på huvudgatan. I detta skede bedöms inga hastighetsdämpande åtgärder krävas på gårdsgatorna.

Vägkuddar är inte aktuella på platsen. Den exakta utformningen av gatan bestäms dock inte i detaljplaneskedet.

Noteras.

I den trafikutredning som genomförts av Grontmij daterad den 21 december 2010 bedöms inte kapaciteten i korsningen Tegelbruksvägen/Bryggavägen överskrida de riktvärden för belastningsgrader som finns.

Dock kommer korsningen Ekerövägen/Bryggavägen att bli än högre belastad än vad den är idag. Denna korsning ligger dock inte inom planområdet men planområdets trafikströmningar påverkar korsningen i hög grad. Korsningen Ekerövägen/Bryggavägen bör kapacitetsutredas innan exploatering av planområdet då både fordonstrafik och bussar i linjetrafik trafikerar korsningen. Vid belastningsgrader över riktvärdet blir korsningen överbelastad vilket kan leda till att korsningen Tegelbruksvägen/Bryggavägen blir överbelastad då köbildning inte avvecklas tillräckligt snabbt.

En övergripande utredning och åtgärder i korsningen Ekerövägen/Bryggavägen kommer behandlas i det pågående detaljplanearbetet för den nuvarande bussdepån på Tappström 1:60.

Ett vägreservat för ny vägbro ska läggas in i detaljplanen.

Detaljplanen omöjliggör ingen vägbro, vilket i detta skede får anses vara tillräckligt med tanke på att inga konkreta planer på bro i detta läge finns.

En egen separat utfart ska anordnas för Oriflame.

Synpunkten beaktas. Befintlig infart i öster ska användas.

En total översyn av antal parkeringsplatser bör genomföras. Ingen minskning i antal platser i förhållande till antalet idag ska ske.

En översyn av parkeringsplatserna har gjorts. Antalet parkeringsplatser ökar väsentligt. Antalet parkeringsplatser/lgh för Brf stranden minskar något. Detta i enlighet med deras egen önskan då en klar majoritet av parkeringsplatserna på deras fastighet inte utnyttjats.

Södertörns brandförsvarsförbund

Brandförsvaret har i tidigare yttrande påpekat behovet av att en riskanalys görs med hänsyn till planområdets närhet till den kemiska industrin Oriflame. Då ingen riskanalys har

Stadsarkitektkontorets kommentar

Hanteringen av kemikalier har utretts inför utställningen. Oriflame använder en mängd råvaror för att tillverka hygieniska och kosmetiska produkter och förvaring och hantering är i samma

gjorts vill brandförsvaret återigen påpeka behovet av att en sådan görs.

Eventuella risker med hänsyn till avståndet mellan planområdet och industrianläggning/industriområde bör utredas vidare t ex i enlighet med Boverkets allmänna råd 1995:5 "Bättre plats för arbete". I rådet anges riktvärden för skyddsavstånd för olika industriverksamheter eller andra miljöstörande verksamheter. Riskanalyser kan behövas som underlag för beslut när ny verksamhet ska projekteras. Riktlinjer för riskanalyser har utgivits av länsstyrelsen i Stockholms län (Faktablad nr 2003:4).

I området planeras för bostadshus i 4-6 våningar. Brandförsvaret vill informera kommunen om att utrymning med hjälp av räddningstjänstens bärbara stegar endast är möjligt upp till 11 meter då det inte finns något höjdfordon på brandstationen på Ekerö. Bostadshus där lägenheterna har fönster över 11 meter från marknivån måste således byggas med så kallat Tr2-trapphus eller Tr1-trapphus.

Polismyndigheten i Stockholms län

Polismyndigheten i Stockholms län, Ekerö närpolisområde, vill peka på vikten av att den brottsförebyggande och trygghetshöjande aspekten genomsyrar planeringen i så stor utsträckning som möjligt redan i planeringsskedet. Detta uppnås genom att råden och anvisningarna i Bo Tryggt 05 (www.botryggt.se) uppmärksammas i ett tidigt skede och sedan följer med under hela processen i alla beslut. Här finns en teoretisk

del där etanol (brandfarlig vara) är. De förvaras i mängder om 30 m³ ner till 5 kg.

Lagring sker på våning 1 och blandning på våning 2.

Största enskilda typen av råvara är tensider med en årsförbrukning av mer än 1000 ton, de förvaras i 30m³ tankar eller 1000 liter behållare. De är viskösa ämnen av vilka några måste värmas för att hållas flytande. Risker med dem är framförallt irriterande egenskaper på hud och frätande egenskaper på ögon.

Den nästa största typen av råvara är parfymer med en årsförbrukning runt 200 ton, de förvaras i fat från 200 liter och neråt. De är lättflytande och har ofta miljöfarliga egenskaper och är allergiframkallande.

För övrigt hanterar Oriflame konserveringsmedel ca 30 ton om året och andra mer harmlösa råvaror som salter, växtextrakt och andra organiska ämnen.

Mindre mängder av verkstads- och laboriekemikalier används också och dessa verksamheter ligger i andra delen av byggnaden mot öster, både på våning 1 och 2.

Efter samråd med SBFF har det konstaterats att den största risken från Oriflame idag är etanolen som i ett värsta scenario med ett momentant utsläpp skulle kunna ge skador till följd av värmestrålning upp mot cirka 30 meter. Etanolen förvaras dessutom på norra sidan.

Av den anledningen krävs ingen ytterligare utredning så länge ett avstånd på minst 30 meter hålls mellan bostadsbebyggelse och fabrik, vilket klaras enligt planförslaget.

Beaktas i projekteringsskedet.

Stadsarkitektkontorets kommentar

och praktisk kunskap om hur bostäder och kommersiella fastigheter kan uppföras med en hög grad av trygghet och säkerhet. I Bo Tryggt 05 finns också checklistor till stöd för kommunen och byggherren.

Bo Tryggt 05 bör vara basen vid planering, projektering och byggande med avseende på trygghetsfrågor. Vad som särskilt kan beaktas i den aktuella planen är:

- Då området kommer att få en ökad vistelse av människor i rörelse under kvällstid är det av vikt att man även ombesörjer att det råder god belysning i området. Den upplevda tryggheten som nämns ökar för en del, men minskar för en del och det är då viktigt att man minimerar otryggheten kvällstid utomhus i närområdet.
- Det bör även beaktas att det kommer att finnas flertalet oskyddade trafikanter i närområdet och att man redan vid planeringsstadiet ombesörjer att dessa trafikanter i största möjliga mån skiljs åt från fordonstrafiken.

Området kommer att förses med god belysning, både vid strandzonen och längs gator.

Oskyddade trafikanter skiljs från fordonstrafiken genom att gångbanor och gång- och cykelbanor anläggs.

Sakägare

Närlunda vägförening

Närlunda vägförening begär att Fredrikstrandsvägen förstärks och får sådan bärighet att vägen långsiktigt tål busstrafik när den föreslagna bussgatan tas i bruk.

Exploatören bör även åläggas att iordningställa gångvägsförbindelsen mellan Hagaringen och bussgatan.

Tegelbruksvägens anslutning mot Bryggavägen bör byggas om och förses med en minirondell. Trafikmängderna kommer att överstiga de som anges i planbeskrivningen.

Körvägarna för sophämningsfordon bör även studeras.

Gångbanor bör inte ges en bredd som understiger 2,25m med hänsyn till svårigheten att snöröja dessa. Lämpliga små snöröjningsfordon är svåra att hyra in för sitt uppdrag.

Utredning beträffande buller och trafikstörningar under byggtiden bör utredas ytterligare så att konsekvenserna för boende och trafikanter minimeras.

Oriflame

Beskrivet planområde tar delar av fastighet Tappsund 1:71 i anspråk trots att inget exploateringsavtal är träffat emellan parterna. Planområdets sydvästligaste och sydöstliga delar tillhör fastighet Tappsund 1:71. Bolaget emotsätter sig denna beskrivning av området, då ingen överenskommelse är träffad mellan parterna.

Bolaget föreslår att detaljplanen omarbetas och endast tar med de delar av området där markreglering är eller inom rimlig tid ska genomföras.

Bebyggelse

I detaljplanen anges att den nytillkommande bebyggelsen inte kommer att placeras på närmare avstånd från fabriken utsläppspunkter än befintliga bostäder. Bolaget anser att det är stor skillnad emellan hur befintliga bostäder, brf. Bruket i Ekerö Centrum, ligger och hur den nya bebyggelsen kommer att ligga. Emellan den befintliga och Oriflames anläggning finns en

Stadsarkitektkontorets kommentar

Fredrikstrandsvägen är del av detaljplan för Fredrikstrandsvägen (Brygga 1:3 m fl.). I den detaljplan hanteras ombyggnaden av vägen.

Stadsarkitektkontoret anser inte att det är nödvändigt med en asfalterad gångväg mellan Hagaringen och bussgatan i detta skede, om det visar sig att en stig uppstår som används frekvent och behov av asfaltering och/eller belysning kan detta ordnas av kommunen i efterhand.

Ett vänstersvängsmagasin har införts i detaljplanen, med hänsyn till ojämna trafikströmmar från olika håll kan inte en rondell anses vara en lämplig lösning.

Sopbilar kommer att köra längs Tegelbruksvägen och vända i slutet på allégatan.

För tvärgatorna till Tegelbruksvägen finns inte utrymme för bredare gångvägar. En avvägning mellan olika intressen behöver göras och ett trevligt gaturum och trevliga innergårdar har här bedömts överväga intresset av att enkelt kunna hitta maskiner för att snöröja gångvägarna.

Störningar under byggtiden ska utredas.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Rimlig hänsyn ska tas befintliga fastighetsrättsliga förhållanden vid planläggning. Stadsarkitektkontoret har i uppdrag att planlägga för den utveckling som ur kommunens perspektiv totalt sett är bäst för områdets utveckling. Oriflame är en viktig arbetsgivare inom kommunen och det har under processens gång varit viktigt att inte ta fram en detaljplan som äventyrar företagets verksamhet. Kommunen avser att genomföra en fastighetsreglering genom Lantmäteriet för att kunna genomföra detaljplanen.

Företaget har sedan tidigare vidtagit åtgärder för att inte störa befintliga bostäder, med önskad effekt. Om klagomål skulle uppstå från boende kan en skorsten uppföras vilket mer eller mindre totalt skulle eliminera luktproblematiken. Ett eventuellt uppförande av denna bekostas av kommunen.

allmän väg samt att anläggningen och denna bebyggelse inte ligger parallellt med varandra. Emellan nya bebyggelsen och anläggningen kommer ingen allmän väg finnas samt att det nya området kommer att ligga parallellt hela vägen längs anläggningen. D.v.s. samma avstånd finns här på hela sträckan emedan endast på en punkt till befintlig bebyggelse. Detta begränsar bolagets möjligheter att inte störa omgivande bebyggelser.

Infart

Med rådande förutsättningar är Oriflame Products Sweden AB inte överens med liggande detaljplan att norra infarten för lastbilar kan ta bort och att det istället är möjligt att använda västra infarten. Att göra om västra infarten för mötande trafik och bredda interna körytor är en möjlighet men bolaget har ännu inte sett något färdigt förslag på denna lösning.

En färdig lösning har presenterats inför utställningen för företaget som gör det fullt möjligt att leda all trafik via västra infarten.

Andel tung trafik

I detaljplanen framförs att Oriflames andel av tung trafik, tillsammans med industriområdet i Brygga samt färjan i Jungfrusund, av totala trafiken på Bryggavägen är relativt hög. Bolaget anser att detta är felaktigt. Bolagets antal lastbilar var under 2012 i snitt 16 fordon per dygn, och får som max vara 40 fordon per dygn i vårt miljötillstånd, att jämföras med trafikflödet på Bryggavägen som uppmättes till 4000 fordon/dygn år 2006.

Noteras.

Förskola

Bolaget anser vidare att det är olämpligt att lägga en förskola så nära en industriell verksamhet och anser att både förskola och bostäder planeras längre från bolagets verksamhet.

Med hänsyn till att störningen idag är i stort sett obefintlig och att förskolan i detta läge får direkt anslutning till ett skogsparti anser stadsarkitektkontoret att placeringen av förskolan är lämplig.

Oriflame Products Sweden AB föreslår att detaljplanen omarbetas och endast tar med de delar av området där markreglering är eller inom rimlig tid ska genomföras.

Ekerö kommun har tagit fram ett förslag till detaljplan som bedöms vara bäst för tätortens utveckling. Rimlig hänsyn har tagits till fastighetsrättsliga förhållanden i enlighet med vad som anges i PBL.

HSB Brf Stranden

Planförfarandet

Brf Stranden har tidigare underrättats av kommunen om att den pågående detaljplaneringen omfattar fastigheten Tappsund 1:65 som ägs av föreningen. Det är förvånande att den del av vår fastighet, som dessutom enligt gällande byggnadsplan ska vara parkeringsarea, har förutsatts bebyggd med bostadshus och det utan att det finns något avtal om försäljning eller överlåtelse. Vi hade förväntat oss att avtal skulle ha upprättats mellan berörda parter innan en plan läggs ut för samråd.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Avtalsfrågan är nu löst.

Se ovan.

Trafiklösningar

En nödvändig förutsättning för ett genomförande av planen är att trafikflödena avvecklas på ett effektivt sätt i korsningen Bryggavägen/Ekerövägen. Väntetider och

Se svar till Närlunda vägförening.

En trafikstudie har gjorts i samband med

köbildning skapar stora problem. Innan dessa lösts innebär planen en oacceptabel och farlig försämring av situationen med angöring till brf Stranden. Särskilt måste uppmärksammas behovet av brådskande sjuktransporter till och från området.

Samma resonemang gäller för korsningen Bryggavägen/Tegelbruksvägen. Vi föreslår att det skapas en trafiklösning med en rondell ev. i kombination med en trevägskorsning som får ta i anspråk den area som f.n. upptas av parkeringsplatser och återvinningscontainers.

Vi bedömer att den föreslagna bussgatan och dess sträckning på ett olyckligt sätt inkräktar på naturvärden, friluftsliv och rekreativmöjligheter i närområdet. Det är inte heller en långsiktigt hållbar lösning med tanke på fortsatt utveckling av bebyggelse. Trafiklösningen är dessutom långt från optimal, t.ex. att det krävs visuell kontakt mellan förare att reglera mötena på en enfältig gata. F.ö. är det inte långt att gå till busshållplatser på Bryggavägen. Man kan ifrågasätta behovet av att ha busstrafik överhuvudtaget i området. I befintlig bebyggelse har ett motsvarande avstånd till bussförbindelse hittills inte föranlett några synpunkter i det avseendet. Det lilla grönområdet, som flitigt används av oss boende i området, bör behållas intakt.

Vi föreslår att det istället anläggs en matargata omedelbart öster om Oriflames fastighet. Gatan dras ned till den centrala gatan i det nya området och ansluts till Bryggavägen med en rondell. Denna lösning påverkar inte naturområdena i lika hög grad och utnyttjar redan ianspråktaga arealer. Denna lösning klara tillfarten för den tunga trafiken till Oriflame. Det är inte acceptabelt att den tunga trafiken till Oriflame i framtiden utnyttjar Tegelbruksvägen.

Detta medför även en välfungerande trafikringmatning till det nya området som då kan nå både via Tegelbruksvägen och den nya matargatan. Räddningsfordon måste kunna nå områdets alla delar. Om det endast finns en tillfart kan den bli blockerad i samband med en trafikolycka eller annan händelse.

Förskolan

Förskolan har fått en olämplig förläggning. Den ligger nära trafikerade gator och industriell verksamhet, vilket från risk- och miljösynpunkt måste anses vara en dålig lösning, i synnerhet

detaljplanarbetet.

Ett vänstersvängsmagasin har införts i detaljplanen, med hänsyn till ojämna trafikströmmar från olika håll kan inte en rondell anses vara en lämplig lösning.

Bedömningen gällande busstrafik till Ekerö strand är att det inte är godtagbart att planera för ca 500 bostäder utan att ha en mycket god kollektivtrafikförsörjning. De 5-7 minuter som det tar upp till en buss som går relativt sällan, och de ca 10 minuter det tar att komma till Tappström (efter ombyggnad av bussdepån, idag ännu längre) är inte tillräckligt bra kollektivtrafikstandard.

Alternativet att dra en bussgata mellan Oriflame och Hagaringens bebyggelse har utretts och valts bort av flera skäl. Dels är kostnaden för det alternativet högre än för det alternativ kommunen valt att gå vidare med, dels är det en svårare fråga att lösa juridiskt då det innebär att kommunen måste ta mark i anspråk av Oriflame och slutligen innebär det alternativet ett mindre upptagningsområde för busstrafiken än det nu presenterade förslaget. Samtidigt finns fördelar med att dra bussgatan mellan Oriflame och bebyggelsen vid Hagaringen. I huvudsak handlar det om att ingreppet i naturmark som används i rekreationssyfte är mindre. Störningar från busstrafiken påverkar fastigheter vid båda alternativ, men i något mindre utsträckning vid alternativet förbi Hagaringen.

Synpunkten noteras.

Se svar till Oriflame.

som det finns närliggande alternativ. Vi föreslår att förskolan istället förläggs i östra utkanten av området med närhet till naturområdet.

Byggtrafik och utbyggnad

Byggtrafik kommer att genereras under ett antal år. Det innebär immissioner, trafikfara och belastning på nuvarande vägar. Markförhållandena är dåliga, vilket är väl känt. Vi föreslår utbyggnaden startar närmast Erskineområdet och fortskrider österut. Därigenom minimeras påverkan på befintlig bebyggelse och redan färdigställda etapper. Vi föreslår också att Sjövägen utnyttjas så långt som möjligt för transport av utrustning, material och massor, upplag etc.

Småbåtshamn

Den tänkta placeringen av en småbåtshamn medför påverkan på vattenmiljön och skapar intressekonflikter med övriga aktiviteter. Vi föreslår att den delen inte realiseras. Att det skapas möjligheter till angöring för gäster till en restaurang är däremot ett trevligt inslag. Dagvattenbassängen är inte oproblematisk. Vi hänvisar i denna del till bilaga 3.

HSB Brf Bruket

Bostadsrättsföreningen Bruket har 125 lägenheter som kommer att påverkas av detaljplanen för Ekerö strand. Främst gäller det de lägenheter som vetter mot Tegelbruksvägen och speciellt de som har uteplats/balkong mot Tegelbruksvägen.

Nybyggnationen bör utformas i samma stil och framför allt i samma höjd för att skapa en harmoni med befintligt bostadsområde. Speciellt viktigt är att man får en mjuk övergång från befintligt till nytt bostadsområde. Det är viktigt att notera att såväl Brf Bruket som Brf Stranden har enstaka 4 våningshus, två på vardera gård. Att konsekvent bygga upp till sex våningar kommer att förändra hela områdets karaktär.

Boende i föreningen störs redan idag av trafiken på Tegelbruksvägen. Dessutom upplevs störningar i form av lukt och buller från Oriflame. Att nu öka trafikmängden ytterligare genom drygt 475 lägenheter i området som har sin utfart genom Tegelbruksvägen samt en busslinje genom området utan att ha gjort bullermätningar för redan existerande trafik är ytterst oprofessionellt. Bullerskyddande åtgärder bör göras redan mot befintlig bebyggelse.

Synpunkten noteras.

Småbåtshamnen kommer endast att erbjuda båtplatser och inte tillåta andra typer av båtrelaterad service.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Det nya området uppförs i 4-6 våningar i blandat utförande. Vissa likheter säkerställs med tidigare bebyggelse, medan andra detaljer skiljer sig. Stadsarkitektkontoret har strävat efter att bebyggelsen ska uppföras med ett formspråk som harmonierar med befintlig bebyggelse, utan att för den delen vara någon form av pastisch. Mer information finns i gestaltningsprogrammet.

Angående störningar från Oriflame, läs svar till länsstyrelsen och Oriflame.

En bullerutredning har gjorts för Tegelbruksvägen. Med hänsyn till att antalet ytterligare trafikrörelser inte är större än högst 10-20 % och därav ingen tung trafik, är det rimligt att göra antaganden om ljudnivån för befintliga bostäder. Med hänsyn till att avståndet från vägbana är längre (parkeringsplatser mellan väg och bostäder) än för nytillkommande bostäder, är det även rimligt att anta att en bättre ljudmiljö kommer att föreligga för befintliga bostäder än nytillkommande.

Hur byggtrafiken än kommer att ledas kommer

Under byggtiden bör all byggtrafik ledas på annan väg än Tegelbruksvägen. Detta för att undvika störningar för de boende i området.

vissa boende att störas, vilket tyvärr är ofrånkomligt. En tillfällig väg skulle kunna anläggas mellan Oriflame och Hagaringen, men även den leda till störningar samtidigt som det skulle vara mycket kostsamt.

Trafiken till Oriflame bör begränsas genom att leda denna trafik via en separat infart från Bryggavägen direkt till fabriken (förslagsvis strax öster om fabriksbyggnaden). Detta skulle skapa en förbättrad trafikmiljö då många långtradare idag passerar längs Tegelbruksvägen till Oriflame. Många lastbilar, med och utan släp, parkerar utmed Tegelbruksvägen och släpper ut avgaser och skapar farliga trafiksituationer då de skymmer sikten för boende som skall åka till/från Brukets parkeringsplats. Detta problem kommer inte att förbättras eller lösas om infarten till Oriflame sker i början på Tegelbruksvägen.

Enligt Oriflame själva är det ca 16 transporter per dag till och från fabriken. Detta i sig motiverar inte att ordna en särskild angöring som skulle bli mycket kostsam att anordna.

Detaljplanen bör tillse att det finns ett helhetstänkande för hela området när det gäller miljön. Sophantering för hela området bör utredas. Det nya bostadsområdet tillsammans med redan befintligt bostadsområde bör försörjas med minst en miljöstation. Denna kan med fördel placeras på nuvarande plats Tegelbruksvägen/Bryggavägen.

Sophanteringen har utretts, se planbeskrivningen.

Brygga samfällighet

Följande åsikter angående bussgata genom skogen och på Fredrikstrandvägen enligt Detaljplan för Ekerö Strand Tappsund 1:48.

- Bussgatan genom skogen förstör rekreationsområdet för boende i villaområdet.
- Den del av Fredrikstrandsvägen som ni avser att använda för bussar är för trång för en bussgata (bara 5 meter bred). Det är redan idag väldigt trångt när två bilar passerar varandra, men att möta en buss blir omöjligt.
- Den del av Fredrikstrandsvägen som ni avser att använda för bussar är väldigt brant. Redan idag händer det på vintern att bilar har problem i backen. Det blir ännu fler problem när bussar ska gå upp och ner på gatan.
- Risken för allvarliga olyckor kommer att stiga, framförallt med tanke på att det finns många barnfamiljer i området (och kommunens avsikt är att fler barnfamiljer ska bostätta sig här i framtiden).
- Möjligheten att vara ute på tomter minskas drastiskt, framförallt för de direkt berörda, pga. ökande utsläpp, damm, sot, ljud, vibrationer o.s.v.
- Det finns en busshållplats i gångavstånd från Fredrikstrandsvägen (omkring 5 minuter) som också är nära kommande centrumbebyggelse. Att ta en kort promenad till och från bussen kan t.o.m.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till HSB Brf Stranden.

Gatan markerad som bussgata i detaljplanen är tänkt för endast busstrafik och medger plats för gång- och cykeltrafik. Vad gäller gatans bredd ska mötesplatser anordnas för att undvika behov av backningar vid eventuellt möte.

Gatans utformning kommer efter ombyggnad att uppfylla de krav som ställs av SL för busstrafik. Detta får anses som tillräckligt för att säkerställa en vägutformning där bussar kan köra trafiksäkert.

Se svar till HSB Brf Stranden.

vara en fördel för hälsan för de boende i området.

Med tanke på ovanstående så bestider vi detta förslag till bussgata.

TeliaSonera Skanova Access AB

TeliaSonera Skanova Access AB har markförlagda ledningar inom planområdet. Som kan komma att beröras av vid ny bebyggelse. Se bifogad nätkarta (bilaga 4).

Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sitt nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.

Fortum

Vi har gjort en grov uppskattning av effektbehovet inom planområdet och kommit fram till att det behövs ca 3 MW el för områdets försörjning. Detta då området kommer att värmas med el. I planförslaget har ett E-område föreslagits. Detta kommer inte att räcka till då belastningen i området blir för hög. Ytterligare två E-områden kommer att behövas. Dessa bör placeras så optimalt som möjligt i förhållande till belastningen (samråd angående detta önskas).

Inom planområdet finns en befintlig nätstation som idag försörjer kunder längs Pråmvägen, Tegelbruksvägen och Hagarängen. För denna har inget E-område avsatts. Inom planområdet finns ett antal befintliga högspänningsledningar samt lågspänningsledningar. För vissa av dessa vore det önskvärt om U-områden kunde anordnas (samråd önskas).

Om det blir aktuellt att flytta eller utföra andra åtgärder av Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs detta efter beställning till Fortum Distribution AB, och bekostas av byggherren/exploatören.

Hela Tappströmsområdet är hårt belastat. Detta är den sista utbyggnaden som kan göras från befintligt nät. Fortum Distribution kommer därför att behöva utreda effektbehovet i området. Förstärkningsåtgärder, utbyggnad av elnät kommer att bli nödvändiga för den fortsatta utbyggnaden av Ekerö centrum.

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

Stadsarkitektkontorets kommentar

Vissa ledningar kommer att behöva läggas om, vilket bekostas av exploatören.

Genomförandebeskrivningen beskriver ansvarsfördelning gällande flytt av ledningar.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Efter genomfört samrådsmöte har 3 elnätstationer placerats ut i området.

E-områden har införts där så krävs och ledningar ska säkerställas med u-områden och ledningsrätt.

Synpunkten beaktas.

Synpunkten noteras. Fortum bör med hänsyn till att ytterligare planarbete utreda förstärkningsåtgärder.

Annika och Magnus Lindell**Hushöjden**

Vi motsätter oss förslaget att bygga hus vars höjd (räknat från markytan) överstiger befintlig bebyggelse på Ekerö. Det finns en utbredd opinion mot höghus bland Ekerö kommuns medborgare. Om det rådet tvivel där om tycker vi att det är lämpligt att utlysa en folkomröstning i frågan. En maxhöjd för flerfamiljshus, från markyta till taknock, skall skrivas in i nästa planförslag.

Bussgata

Vi motsätter oss att en bussgata anläggs i skogspartiet mellan Tegelbruksvägen och Fredrikstrandsvägen baserat på att:

- Skogspartiet utgör en rekreationsyta för boende, både befintliga och tillkommande. Liggande förslag tar ca 7 m yta genom skogspartiet i anspråk för gatutrafik vilket drastiskt minskar det skogstäckta området. Detta med avsikt att transportera halvfulla bussar mellan Jungfrusund och Ekerö C mellan kl. 7 och 9 respektive mellan kl. 16:30 och 18:30 (i halvtimmestrafik).
- Skogspartiet används av dagis i centrum som utflyttsmål. För det tilltänkta dagiset kommer närheten och tillgängligheten till skogspartiet vara en genomtänkt lösning på barnomsorg. Givetvis förutsätter det att en tungt trafikerad gata inte anläggs utanför staketet och som skär av den naturliga vägen ut i skogen. Barn och bilar hör ju som bekant inte ihop ur entrafiksäkerhetssynpunkt.
- Boende idag väljer att gå till närmsta busshållplats vid Bryggavägen eller till Ekerö centrum, en promenad som även i framtiden kommer att bli max 500 m. Det som styr valet av kollektiva färdmedel är inte om bussen kör utanför dörren utan vilken turtäthet som erbjuds. Få boende vill ha tung busstrafik utanför dörren som ska samsas med barnens naturliga lektytor.
- Amfibier, framför allt paddor och grodor, vandrar genom skogspartiet ned till sjön under lekperioden. Det finns rikligt med paddor och grodor i Tappsundsområdet.

Trafikutredningen

En grundlig trafikutredning måste göras kring hela trafiksituationen runt Ekerö centrum innan beslut fattas om nya busstråk. Befintlig utredning pekar på att den ökade tillströmningen av trafik från och till Ekerö strand inte kommer att påverka köandet. Redan idag vittnar boende på Ekerö om de ökade bilköerna runt Ekerö centrum under rusningstrafik. Många Ekeröbor har slutat att handla i Ekerö centrum eftersom de anser att man inte ska behöva stå i kö i 15-20 minuter ut från centumparkeringarna då man fredagshandlat på ICA Tappström.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Stadsarkitektkontoret anser att det i detta mycket centrala område är lämpligt med något högre bebyggelse. Då antalet våningar är reglerat och marken är plan i området, anser inte stadsarkitektkontoret att det är nödvändigt att reglera nockhöjd, utan att byggnadshöjd, våningsantal och takvinkel är fullt tillräckligt.

Se svar till HSB Brf Stranden.

Förskolorna i närområdet kommer även fortsättningsvis kunna använda området som utflyttsmål. Rekreationsvärdet kommer att påverkas i området, men som tidigare nämnts har intresset att försörja området med hög kollektivtrafikstandard bedömts överväga intresset att bevara området oexploaterat.

Se svar till HSB Brf Stranden.

Rimlighet om paddor studeras av WSP!

Ett vänstersvängfält har införts i korsningen Tegelbruksvägen/Bryggavägen för att förbättra trafiksituationen. Vidare kommer en övergripande utredning och åtgärder i korsningen Ekerövägen/Bryggavägen behandlas i det pågående detaljplanarbetet för den nuvarande bussdepån på Tappström 1:60.

Jan och Rigmor Öhman

Vi har en väldigt fin skog emellan oss och kommande centrumbebyggelse och på sidan 15 av detaljplanen så har den klass 3-kommunalt värde, med vad den innehåller för viktiga miljövärden för den och oss som bor här. Nu har ni planer på att skövla skogen med en minst 8 meters bred öppning för att släppa ner bussar samt gång och cykelbana till centrumbebyggelsen och även använda Fredrikstrandsvägen genom villaområdet som genomfart för bussarna.

Bredden på Fredrikstrandsvägen är 5 meter mellan trottoaren och tomtgränserna och det är väldigt trångt för en buss, och omöjligt för möte med en bil. Det måste finnas normer och stadgar för vägens beskaffenhet och klassning samt lutningsprocent när det gäller busstrafik samt var man skall förlägga sådan utan att fördärva boendemiljön för oskyldigt utsatta kringboende som bara råkar bo här. Dessutom finns det olycksrisker för oss, typ skenande och slirande bussar upp och nerför backen vid halka och i värsta fall krossa oss och våra hus samt mötande trafik.

Vi har dessutom redan sättningar och sprickor i 2 st. hus 34 och 36. Vägen och våra hus ligger inbäddade i en väldigt stabil lera, vilken fortplantar vibrationer och ljud från den nära passerande vägen vid trafikbelastning. Vi kommer ej att kunna vara ute på våra tomter på sommaren när våran närmiljö påverkas så negativt av damm och sot, utsläpp, buller, oväsen och vibrationer samt risk för boendes lekande barn.

Varför har bara 2 familjer på Fredrikstrandsvägen fått ett kuvert med kallelse om samrådsmöte och direktiv för detaljplaner för Ekerö strand? Det bor faktiskt 11 familjer här, varav många bor längs den planerade bussgatan som går väldigt nära deras hus och kan tänkas ha åsikter om detta. Jag förväntar mig ett svar från er om detta.

Styrelsen för Tappsunds fastighetsägareförening

Planen berör i allra högsta grad våra medlemmar, boende på Paradisvägen, Ekebyhovsvägen och Hagaringen. Vår förening, Tappsunds fastighetsägareförening, består av 43 hushåll varav de flesta är barnfamiljer. Vi anser att det är bra att det byggs på Tappsund 1:48 då det blir trevligt med ett levande område med promenadvägen, boende, restauranger och verksamheter såsom förskola mm.

Följaktligen stödjer vi planerna på

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till Se svar till HSB Brf Stranden samt Annika och Magnus Lindell.

Gatans utformning kommer efter ombyggnad att uppfylla de krav som ställs av SL för busstrafik. Detta får anses som tillräckligt för att säkerställa en vägutformning där bussar kan köra trafiksäkert.

Fredrikstrandsvägen är inte avsedd att permanent trafikerats av tung lastbilstrafik. Vid ombyggnad bör gupp och andra ojämnheter undvikas vid berörda fastigheter för att minimera vibrationer till fastigheterna.

Inga riktlinjer för buller finns för befintliga bostäder på det sätt som för nytillkommande, där kraven är betydligt högre. En utredning har dock tagits fram i samband med planarbetet som visar att även de strängare riktlinjerna för nya bostäder klaras för de befintliga som utsatt för buller från buss.

Kallelse har skickats till de som har en fastighet som ligger inom eller i direkt anslutning till detaljplanen. Övriga boende längs Fredrikstrandsvägen har fått material för detaljplanen för Fredrikstrandsvägen, som berör ombyggnaden av aktuell gata.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Detta är i linje med kommunens ambition.

bostadsbyggnation i det aktuella området. Däremot ifrågasätter vi den utformning av området som presenterades på informationsmötet 2013-03-04. Till vår förvåning uppfattade vi dessutom på mötet att kommunens tjänstemän inte anser sig kunna påverka utformningen av fastigheter och deras närmiljö (t ex lekpark, hyresrätter kontra bostadsrätter mm) utan helt överlåter detta till privata intressen. Vi frågar oss; är det så kommunens politiker anser att den lokala förankringen ska ske och kommuninvånarnas intressen tillvaratas? Vår uppfattning är att detta projekt i nuvarande utformning omhändertar byggherrens ekonomiska intressen medan miljön, Ekerös profil och vårt närområde offras.

Husen

Vi anser att sexvåningshus (dessa finns ej med i skissmaterialet) är för höga och de stämmer inte in i den önskan om småstadsbebyggelse som det skrivs om i Översiktsplanen från 2005. Idag får man inte bygglov för hus högre än 2 plan och därför syns det orimligt att det planeras 5-6 våningshöghus i vårt närområde. Skogsområdet minskas från två håll, genom att det byggs i skogsbrynet både från Fredrikstrandshället och från 1:48, varför vi kräver att all nybyggnation skall hållas på tomt 1:48 och inte längre öster ut än så.

Att använda höghus som landmärken, intill kanalen, där de skymmer sikten, passar inte in med Ekerös idé om öppna landskap. Vi kräver att kommunen anger husens höjd från referenspunkt samt maximal bygghöjd i nästa planpresentation.

Bussgatan och övrig infrastruktur

Det är uppenbart att den infrastruktur som berörs av projektet redan är underdimensionerad t.ex. bilvägar, parkeringar, butiker etc. vi är för en utveckling av de aktuella områdena men denna utveckling måste ske i balans och takt med utbyggnad av erforderlig infrastruktur.

Vi anser att trafiklösningar i centrumområdet måste byggas först för att säkerställa att framkomligheten inte försämras ytterligare under byggtiden då stora mängder av byggtrafik kommer att trafikera Bryggavägen genom centrum för att sedan göra en vänstersväng till Tegelbruksvägen.

Angående den analys och slutsats som beskrivs på s.24 under rubriken "Tillkommande trafik" kräver vi ett förtydligande då den information som anges i kompendiet och som kommenterades på informationsmötet är obegriplig, ofullständig, motsägelsefull och verkar sakna förankring i verkligheten. Det nämns heller inget om köer som uppstår österifrån (det vi tolkar som trafik som kommer främst från färjan) vilket är en betydande mängd trafik främst i rusningstrafik.

Ett väl genomarbetat gestaltungsprogram har tagits fram i samband med detaljplanen. Detaljutformning av exempelvis lekpark sker i detaljprojekteringskedet, efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Det är juridiskt inte möjligt för kommunen att reglera upplåtelseform i detaljplan. Kommunens generella mål om hyresrätter gäller som utgångspunkt för alla flerbostadshusprojekt i kommunen.

Det är inte relevant att jämföra hur högt man får bygga i villakvarter och i ett område som exploateras för flerbostadshus. Stadsarkitektkontoret tycker tvärtom att området lämpar sig väl för att förlänga den entré som Erskine-området idag utgör. Att sikten skymms för bakomvarande hus kan stämma till viss del, men avståndet är förhållandevis och då husen planeras norr om befintlig villa bebyggelse föreligger ingen skuggningsproblematik. Endast befintlig flerbostadshusbebyggelse påverkas av detta, och i de fallen har våningsantalet hållits nere till 4 respektive 5 våningar. Bygghöjder har införts i planbestämmelserna.

Ingen bebyggelse placeras öster om tidigare 1:48.

Se svar till Annika och Magnus Lindell angående trafiklösningar i centrum.

Ett vänstersvängfält införs i korsningen Tegelbruksvägen/Bryggavägen för att förbättra trafiksituationen i den punkten.

Se svar till Annika och Magnus Lindell angående trafikutredning.

Vi är således för en utbyggnad av infrastrukturen i och omkring centrum. Däremot är vi av flera skäl strakt kritiska till den föreslagna bussgatan som skall förbinda Fredrikstrand med Tappsund 1:48. Bussgatan innebär ett betydande ingrepp i det lilla skogsområdet med negativa följder för såväl djurliv som de människor som nyttjar området. Ingreppet förstärks genom byggnation nära tomtgränsen mot skogspartiet, se kommentar ovan.

Se svar till HSB Brf Stranden samt Annika och Magnus Lindell.

Om vår generella kritik mot bussgatan inte beaktas och bussgatan realiserar så kräver vi att följande beaktas:

- Om byggnationen innebär att det skapas öar av skogspartier måste det finnas trygga övergångar mellan öarna för barn och djur så de kan röra sig mellan öarna. I skogen bor bl.a. grodor, paddor, hackspett, rådjur, fladdermus och räv. Vi har även sett grävling och fasan i området.
- Åtgärder behöver vidtas av kommunen för att säkerställa att vägen blir en bussgata och inte en "smitväg" för bilar som genom att hinder placeras ut.
- Busstrafiken bör antingen utgöras av direktbussar till Brommaplan (för att slippa bussbyte i Tappström) eller mindre s.k. "matarbussar" istället för fullstora bussar.
- Ingen trafik förutom linjebussar samt gång- och cykeltrafik tillåts d.v.s. inga mopeder eller andra motorfordon.

Hur grodor och paddor hanteras framgår av planbeskrivning och MKB.

Erforderlig skyltning eller fysiska hinder ska säkerställa att vägen endast används av bussar.

Under högtrafik kommer direktbussar till Brommaplan att trafikera bussgatan.

Om mopeder ska tillåtas på vägen eller ej regleras inte i detaljplanen utan i en lokal trafikföreskrift.

Vidare kräver vi att bussgatan anläggs som eventuell sista del i utbyggnadsplanerna för centrumområdet d.v.s. efter att byggnation av bostäder/kommersiella utrymmen i centrum där bussdepån finns idag, efter utbyggnad av infrastrukturen i centrumområdet och efter byggnation av bostäder på Fredrikstrandsvägen. Detta för att, innan skogen splittras av en väg, verkligen försäkra sig om behovet av bussgatan.

Det är ännu inte fastslaget när bussgatan kommer att anläggas.

Vi befarar också att en eventuell bussgata, anlagd tidigt i byggprojektet, kommer att användas för byggtrafik. Därför, om bussgatan anläggs tidigt i byggprojektet, kräver vi att kommunen säkerställer att byggtrafik inte tillåts på den.

Garantier av det slaget kan inte lämnas i detta skede.

Den promenadstig som ska gå från centrum till Jungfrusund är vi mycket positiva till. Anledningen till detta är, förutom det redan nämnda djurlivet, att även många andra grupper uppskattar denna ö av orörd skog, t.ex. hundägare, förskolor (gissningsvis även den enligt byggplanen planerade), närboende.

Noteras.

GC-väg mellan Hagaringen och Oriflame

Vår undran är varför GC-vägen mellan

Hagaringen och Oriflame inte finns utritad på utskickad byggplan utan endast som bild i bifogat

Den aktuella GC-vägen kommer att asfalteras och bli belyst. Om mopeder får köra på vägen

kompendium. Kommer det att bli tillåtet att åka moped på denna väg? Kommer denna GC-väg att bli belyst?

eller ej bestäms inte i detaljplanen, utan i en lokal trafikföreskrift.

Båtplatser

Vem ska driva båtklubben? Vem får tillgång till båtplatserna?

Båtklubben föreslås drivas i privat regi och i första hand vända sig till boende inom området.

Övrigt

I byggplanen finns utritat plank, vegetation såsom träd längs vägar, lekpark, basketplan mm. Är dessa endast idéer som kommunen anser vore trevliga att ha men att det är upp till byggherren att bestämma vad som byggs eller kommer kommunen att kravställa att dessa byggs?

Lekplats, basketplan är endast förslag till utformning. Att något anläggs däremot säkerställs i exploateringsavtal.

Lite nonchalant går det att läsa: "Några fastighetsägare utmed Paradisvägen har ansett att det finns ett servitut för tillgång till bad och båtplats inom Tappsund 1:1". I egenskap av företrädare för TFF så hävdar vi vår äganderätt av skogs- och strandområdet angränsande till 1:48. I ett samtal den 15 juni 2010 efter infomötet i Erskinesalen mellan Monika Nilsson och dåvarande ordförande i TFF Aziza Dhaouadi så sa Monika Nilsson att kommunen kommer att respektera TFFs medlemmars äganderätt till stranden.

Ett servitut föreligger som kommunen avser respektera. Ekerö kommun äger marken, således finns ingen äganderätt för föreningen.

Solveig och Jocke Winberg

Planen för området ser trevlig och välplanerad ut med olika höjd på byggnader och den strandnära promenadstigen, ser ut att bli ett attraktivt bostadsområde, bostäder behövs, hoppas det också blir en del hyresbostäder.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Noteras.

Se svar till Styrelsen för Tappsunds fastighetsägareförening angående hyresrätter.

Det som oroar oss är trafiklösningen, framför allt under marksanerings- och byggtiden somenligt uppgift på samrådet i Erskinesalen kan pågå 6-8 år.

Hur ska man säkerställa rimliga bullernivåer hos redan befintliga bostäder på Tegelbruksvägen?

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2005:15, kommer att tillämpas under byggtiden. Det är dock ofrånkomligt att vissa boende kommer att störas under pågående byggnation.

Redan idag störs vi av trafikbullret från de långtradare som transporterar Oriflames produkter, både tidiga morgnar, nätter och helger då fler långtradare står och väntar (ofta med tomgång) på lastning. Den trafiken ska ju ledas om till fabriken via tidigare infart på Tegelbruksvägen men istället får vi då trafik från det nya området, flera hundra bilar/dygn plus busstrafik.

Se kommentar till HSB Brf Bruket.

Hur ska man lösa utfartstrafiken till Bryggavägen, redan idag svårt att komma ut på vägen pga. trafik från Slagstafärjan m.fl?

Ett vänstersvängfält har införts i korsningen Tegelbruksvägen/Bryggavägen för att förbättra trafiksituationen.

Vi har idag stort obehag av de parfymdofter som drabbar oss vid lågtryck och när vinden ligger åt

vårt håll, det är som att bo i en tvättstuga. Vinden ligger ofta mot det nyplanerade området så de bostäderna kommer att drabbas mer än vi gör idag.

Christian och Maria Granqvist

Bussgatan genom skogen

Vi ser inte någon mening med att ha en busshållplats som går ända fram till dörren. Vi som bor på Hagaringen använder idag busshållplatserna i centrum när vi åker buss, då bussarna där går betydligt oftare än den närmsta busshållplatsen vi nu har på Fredrikstrandsvägen. En bussgata i skogen skulle innebära betydande försämringar för barnen i området att kunna leka i skogen då bussgatan är planerad att gå rakt igenom den. Skogsgläntan är den enda gröna plätt som är kvar i området och används flitigt av hundägare, barn och förskolan ångbåten. Kan tilläggas att vi inte har någon bil och åker kollektivt till och från våra arbetsplatser dagligen men vi vill ändå inte ha någon bussgata. Om en busslinje verkligen är nödvändig kan den starta nere på Tegelbruksvägen istället så kan skogsgläntan vara kvar. Vi ser dock gärna att skogen snyggas till och kanske förses med en belyst gångväg istället.

Rensning i skogen

En upprensning av skogen låter som en bra idé. Det vore även lämpligt att rensa skogen som ligger mellan Oriflame och Hagaringen. Som det är nu kastar lastbilschaufförerna mängder med ölburkar och spritflaskor där och det är mycket skräpigt. Det ligger även halvt nerfallna träd där och stora rävgryt som man borde ta tag i om det ska kunna gå att använda den skogen av den förskolan som är planerad dit.

Gångbro till Ekebyhovsskogen

De barn som kommer att flytta in i området och de barn som bor på Hagaringen kommer att vilja nyttja Ekebyhovsskogen. Många av barnen kommer säkert att ha skolgång i Ekebyhovsskolan. Då Bryggavägen är hårt trafikerad idag med tung trafik till Oriflame vore det bra för barnen med en gångbro. Lämpligen från Hagaringen till området Gustavalund.

Högsta höghuset närmast villaområdet Hagaringen

För det första så finner vi ingen anledning till att det behöver vara så höga hus i området. Det räcker gott om de är i nivå med tidigare bebyggelse om totalt fyra våningar (inkluderande

Se kommentar till miljönämnden.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till HSB Brf Stranden samt Annika och Magnus Lindell.

Naturområdet kommer att ses över i och med planläggningen. En skötselplan ska också upprättas. Se vidare svar till HSB Brf Stranden.

Gångbroar används för att separera oskyddade trafikanter från fordonstrafiken på mycket hårt trafikerade vägar med hög hastighet där framkomligheten anses vara prioriterad. Ett annat alternativ är gångtunnlar då gångbroar har en tendens att förfula stadsbilden. På aktuell sträcka på Bryggavägen är varken de uppmätta hastigheterna eller trafikmängderna på den nivån att varken gångbro eller gångtunnel är befogat. Hastighetsbegränsningen på Bryggavägen föreslås i kommunens hastighetsplan sänkas till 40 km/h vilket förväntas skapa en säkrare trafikmiljö. En översyn av kommunens övergångsställen med eventuella åtgärder utarbetas just nu.

Se kommentar till Annika och Magnus Lindell samt Brf Bruket. Närmaste hus ligger ca 50 meter bort och norr om berörd fastighet. Den totala effekten av detaljplanens genomförande,

eventuella påhitt som vindvåningar och källarvåningar). De högsta husen ska då lämpligen ligga i anslutning till centrumområdet och inte närmast villaområdet Hagaringen då dessa skulle ha en negativ inverkan på fastigheterna på Hagaringen.

Skvallertorg

Vi håller med om att ett skvallertorg skulle vara snyggt. Vi är dock oroliga för att barnen som ska gå där inte kommer att förstå att de ska dela platsen med biltrafiken. Det inbäddar till en falsk trygghet för barnen. Många barn kommer att använda vägen för att gå till skolan. Det vore bra med någon form av separering av gående och biltrafik.

Byggtrafiken

Om det mot förmodan skulle bli en bussgata i skogen förväntar vi oss att den inte används för byggtrafik under byggtiden. Byggtrafiken kommer att innebära stora bullerstörningar och vibrationer i marken.

Möjlighet att använda Tegelbruksvägen under byggprocessen

Vi förväntar oss att boende på Hagaringen och Fredrikstrandsvägen även under byggtiden kommer att kunna nyttja Tegelbruksvägen för att ta sig till centrumområdet och förskolor.

Genomförandetid

Vi anser att genomförandetiden om 15 år är för lång tid och bygget kommer innebära störningar för oss boende i området under denna tid. Vi föreslår att genomförandetiden hålls så kort som möjligt.

Minimera antalet hyresrätter

Vi förespråkar att antalet hyresrätter i området sätts till ett minimum. Helst ser vi att det bara byggs bostadsrätter. Det är bättre både för kommunen och området i stort.

Petra Jensen och Nils Gejer

Vi ser det som högst märkligt att vi inte blivit delgivna "samråd detaljplan" Ekerö strand Tappsund 1:48, 1:1 mm.

I tidigare planförslag fanns begreppet

med en strandpromenad och bostadshus, istället för ett otillgängligt industriområde, borde ha en klart positiv inverkan på berörda fastighet.

Skvallertorget har utgått till utställningen.

Synpunkterna noteras och framförs till Teknik- och exploateringskontoret, som ansvarar för genomförandet av ombyggnaden av Tegelbruksvägen.

Synpunkterna noteras och framförs till Teknik- och exploateringskontoret, som ansvarar för genomförandet av ombyggnaden av Tegelbruksvägen.

Genomförandetiden är satt till 10 år. Med hänsyn till områdets storlek och de anläggningsarbeten som krävs på allmän platsmark skulle en kortare genomförandetid anses som olämplig.

Ett blandat bostadsbestånd med blandade upplåtelseformer gör det möjligt för fler människor att bo i området och gör att faktorer som ålder, inkomst, tillgång till kapital mm inte stänger ute vissa människor. Ett socialt hållbart område gynnas i stor utsträckning av att det finns både hyresrätter och bostadsrätter inom ett område. Att enbart satsa på bostadsrätter och villor riskerar att bidra till en ökad segregation där vissa samhällsgrupper definitivt stängs ute.

Utöver att det ur ett generellt planerings- och samhällsperspektiv är förkastligt att planera enbart för de som har möjlighet att äga sin bostad, är det inte heller förenligt med plan- och bygglagen, vilket förklaras i svaret till Tappsunds fastighetsägareförening.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Stadsarkitektkontoret anser inte att en

landmärken med som vi redan protesterade mot. Nu i samrådets detaljplan går att läsa att det får byggas 6-5-våningshus på större delen av berört område. Under mötet i Mälarökyrkan som vi hade tillsammans med Wrangelsväg, Tappström 1:3 sa Peter Carpelan att det ej skulle byggas landmärken på Ekerö. Det är snett att bygga 6-5-våningshus vid strandlägen. I illustrationsplan går det bara att se bilder på 4-våningshus. Det känns som det är gjort för att slippa fokus på höghus.

Vi ser med glädje att det byggs i området. Men i lägre höjder så som befintligt centrum. 5-6 våningar motsäger den tidigare av kommunen framtagna Översiktsplan för Ekerö kommun till år 2015 – med sikte på år 2030. Är det bara det ekonomiska intresset att bygga så högt och tätt som ska styra? Hur blir då Ekerös framtid?

Då det även ska byggas på Fredrikstrandsvägen, Brygga 1:3 blir det inte så mycket kvar av den redan lilla skogen. Det är redan en väl använd (Lunga) skog som nyttjas av oss boende och förskolor mm. Synd att förstöra med bussgata.

Är även fundersam över GC-vägen som är inritad mellan Hagaringen och Oriflame. Ska denna byggas och i så fall hur? Hur är det med Tappsund 1:1 är den helt lyft ur planen eller har Tappsund 1:1 en egen plan?

Jonny Lindroos

Naturområdet, skogen, i planen utmärkt som 2:1 i Zon 2, måste anses som mycket värdefull att bevaras intakt. Dels är den övergång och buffert mellan centrumbebyggelsens flerfamiljshus och den befintliga, delvis ursprungliga generationspräglade lantliga bebyggelse i jordbruks och villamiljö.

Att bo på lantliga Ekerö måste också märkas på riktigt, inte bara i reklamen. Även centruborna behöver så mycket naturligt grönt som möjligt. Att skära av denna lilla gröna lunga, som idag är uppehåll för bl.a. ett rikt djurliv och frekventeras av dagis/fritidsbarn, med en bussgata vore fel.

Boende vid Fredrikstrandsvägen skall inte utnyttjas för matartrafik till centrum. Boende vid Fredrikstrandsvägen och Hagaringen anser att busshållplats Bryggavägen och Centrum fungerar bra. En självklar framtida nydragning av gata enligt förslaget, direkt öster om Oriflame ser riktigt bra ut. Med en befintlig plan om dubbeltrafik på allégata inom det nya området ger tillräckligt med plats för eventuell buss lokalt inom området. Som förmodligen inte utnyttjas ändock pga. närheten till valfriheten vid centrumhållplatserna.

sammanhållen bebyggelse på 4-6 våningar i blandat utförande är att betrakta som ett landmärke. För övrigt är det som politiker och tjänstemän omöjligt att lova vad som kommer och inte kommer att ske i framtiden, med hänsyn till att både politiskt styre och tjänstemän byts ut med åren.

På illustrationsplanen anges inte våningar.

Se kommentar till Brf Bruket.

Synpunkten noteras.

Den aktuella GC-vägen kommer att asfalteras och bli belyst.

Tappsund 1:1 ingår fortsatt i detaljplanen.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till HSB Brf Stranden samt Annika och Magnus Lindell.

Synpunkten noteras.

Se svar till HSB Brf Stranden.

Eva och Lars Milberg

Planen att bebygga tomterna 1:36, 1:37, 1:48 m.fl. enligt stadsarkitektkontorets brev, Samråd, daterat 2013-02-11 med 475 lägenheter är i stora drag positivt för oss. Dock har vi en del synpunkter på utförandet.

Ägandeförhållandet Tappsund 1:1 har kommunen inte helt klart för sig. Ett antal av de ursprungliga ägarna har äganderättsliga anspråk på de gemensamma ytor som det delvis är fråga om i de nu aktuella planerna. Vidare finns servitut på stranden där bryggan är belägen. Dessa förhållanden måste utredas samt beaktas innan eventuella byggnadsarbeten kan beslutas.

Ekerös identitet

Ekerö har inte stadsbebyggelse enligt tradition, utan det är en småskalig bebyggelse av bostäder och affärscentra som råder idag. Höghus existerar inte och bör inte heller finnas i framtiden. Småstadskänslan och känslan av att bo på en grön ö bör finnas kvar. Enligt ÖP från 2005 är det också det spåret Ekerö har valt, småstadsbebyggelse.

Höjden på den planerade byggnationen vid planområdets östra del är provocerande hög. Med tanke på kommunens oförmåga att kunna räkna våningarna vid nya Kullen bör stor uppmärksamhet läggas vid att hjälpa kommunen med dessa aritmetiska övningar. Vi vill gärna veta hur höga husen kommer att bli i meter ovanför marknivån.

Trafik

Kontakten med vattnet och stranden bör förstärkas (s.13) och lämpligast är att använda sig av vattenvägar för att transporteras till Stockholm. Fördelar: inga kostnader för att bygga vägar, avlastning av de befintliga transportmedlen och den absoluta närheten till den nya bebyggelsen är några av de positiva aspekter som bör beaktas.

En ökad belastning på vägarna kommer att ske när 475 lägenheter byggs och det kan konstateras att redan idag är trafikproblemen för Ekeröborna ett av de största irritationsmomenten. En önskedröm för kommunen är naturligtvis att alla invånare tar de kommunala färdmedlen in till Brommaplan/Stockholm. Det kommer aldrig att ske. En mindre sårbar och förhoppningsvis mer pålitlig kollektivtrafik är den spårbundna. Bygg ut spårbana till Ekerö och se till att vattenbussen kommer igång från Ekerö centrum. Det senare alternativet går att ordna snabbt om viljan finns.

Att servera befolkningen med en buss utanför dörren lockar måhända till bussresa, men det är nog för de redan frälsta. På hemvägen hoppar många resenärer av för att handla och därför kommer utnyttjandet av den busslinjen inte vara särskilt stor. Att därför dra en busslinje genom

Stadsarkitektkontorets kommentar

Noteras. Angående servitut, se svar till Tappsunds villaägarförening.

Att bygga en våning högre än befintlig bebyggelse i Ekerö centrum (2-5 våningar) anser stadsarkitektkontoret inte vara att förändra Ekerös identitet och byggnadstradition.

Byggnadshöjd har införts i detaljplanen.

Kollektivtrafik på vatten kommer att införas under pågående breddning av väg 261.

Ett vänstersvängfält har införts i korsningen Tegelbruksvägen/Bryggavägen för att förbättra trafiksituationen. Vidare kommer en övergripande utredning och åtgärder i korsningen Ekerövägen/Bryggavägen behandlas i det pågående detaljplanearbetet för den nuvarande bussdepån på Tappström 1:60.

Spårbunden trafik regleras av Stockholms läns landsting. Det är dock mycket kostsamt och med hänsyn till Ekerös befolkning är det inte motiverat med spårbunden trafik.

Se kommentar till Annika och Magnus Lindell samt HSB Brf Stranden.

skogen i det lilla skogspartiet i östra planområdet är därför fullständigt onödigt. Skogen förstörs, promenader från Bryggavägen och Hagaringen till vattnet skärs av genom att man måste korsa vägen som beräknas bli 6,5 meter bred.

Kommunen bör aktivt arbeta för att flytta Oriflame. Måhända ger fabriken arbetstillfällen men det är ohållbart att i längden ha en fabrik med kemisk tillverkning mitt i ett bostadsområde. Idag stör Oriflame med sin tunga trafik, fordon som står på tomgång, lukt och inte minst sin fulhet. På tal om fulhet – varför inte göra något åt Bryggavägen mitt emot Gustavalund. Det är också en entré till Ekerö som idag är oerhört ful. Varför använder inte kommunen marken till att bygga radhus liknande de som finns i Gustavalund? Varför får Vägverket ha sitt saltupplag där? Misspydande, tomgångskörande bussar på denna yta? Och varför måste kommunen använda värdefull mark till att ha brunnslöck, maskiner och annat upplag på?

Sammanfattningsvis bör en helhetssyn präglad Ekerös fortsatta utbyggnad och inte blanda industrier med boende på det sätt som nu sker. De äganderättsliga aspekterna inklusive respekten för servitut måste också beaktas.

Maud Hellberg

I underlaget från Grontmij avseende Trafikutredningen 2010-12-21 finns det sakfel som avser Ekebyhovsvägen. Ekebyhovsvägen leder inte in i ett villaområde, det är endast 3 villor som har Ekebyhovsvägen som adress utöver Profydent. Vägen är ej heller tänkt som en anslutning till Ekuddsvägen för vidare anslutning till Ekerövägen. I dagsläget finns det ca 90 parkeringsplatser på Ekebyhovsvägen och dessa kommer att utökas med drygt 40 parkeringsplatser när seniorboendet är färdigbyggt. Till detta kommer den trafik som idag använder parkvägen som körväg till Gustavalund. Det finns ingen kommentar till sakfelen i underlaget, varför?

Sedan ovanstående utredning gjordes 2010 har trafikintensiteten ökat markant på Bryggavägen. Att drygt 2500 bilresor per dygn inte skulle påverka trafikflödet och köerna finner jag högst orimligt.

Lennart Gustafsson

I handlingarna framgår det att några fastighetsägare utmed Paradisvägen ansett att det finns servitut för tillgång till bad och båtplats inom Tappsund 1:1. Vill framföra att detta även gäller flertalet fastighetsägare på Hagaringen, inkluderat undertecknande.

Oriflame är en viktig arbetsgivare i kommunen. På sikt kommer fabriken troligtvis att försvinna, men flytten måste ske på villkor som alla parter är nöjda med.

Området är utpekad i kommunens översiktsplan som utvecklingsområde. Det ingår dock inte i detta projekt.

Detta ligger inte inom planområdet, varför frågan inte behandlas inom aktuell detaljplan.

Synpunkten noteras.

Angående servitut, se svar till Tappsunds villaägarförering.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Sakfelen har ingen principiell betydelse för utredningen.

Se svar till Annika och Magnus Lindell.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Hänsyn kommer att tas till de servitut som finns enligt Lantmäteriverkets fastighetsförteckning.

Det framgår inte i handlingarna hur kommunen ser på den befintliga båtbyggnaden som ligger inom Tappsund 1:1. Har därför några frågor:

- Vill kommunen ta bort bryggan?
- Om den ska bort, finns det några tankar på att erbjuda alternativ båtplats till de som anser sig ha servitut och behov av båtplats?

Befintliga båtplatser kommer inte påverkas av detaljplanens genomförande.

Övriga

Anna Cardeberg och Vidar Nygren

Sedan vi fått vetskap om den planerade bussgatan genom skogen och på Fredrikstrandsvägen enligt Detaljplan för Ekerö Strand Tappsund 1:48 så vill vi framföra följande åsikter och kommentarer:

- Ökad risk för allvarliga olyckor – Barn leker, springer och cyklar idag fritt framför husen på Fredrikstrandsvägen. En bussgata ökar signifikant risken för olyckor, speciellt med tanke på att det finns många barnfamiljer i området (och kommunens planer på att bygga fler hus i området vilket då kommer att innebära att fler barnfamiljer bosätter sig här i framtiden).
- Utomhusaktiviteter – Möjligheten att vara ute på tomter minskas drastiskt, framför allt för oss som bor ett stenkast ifrån vägen pga. ökande utsläpp, damm, sot, ljud, vibrationer, o.s.v.
- Ökad risk för sprickor i husfasaden – Vi har i nuläget sprickbildning i husgrunden (se bilaga 5). Tillförandet av ökad tung trafik som dagliga bussar kommer att innebära att vi ser en rejält ökad risk att denna sprickbildning kommer att förvärras.
- Förstör skogen som rekreationsområde – Charmen med att bolantligt på Ekerö är närheten till naturen. Detta ökar livskvalitén för oss som husägare och ger huset sitt värde. Att dra en bussgata genom skogen gör att mycket av skogen samt dess djurliv kommer att försvinna.
- Vägen är för brant – Den del av Fredrikstrandsvägen som ni avser att använda för bussar är väldigt brant. Redan idag händer det på vintern att bilar har problem i backen. Det blir ännu fler problem när bussar ska åka upp och ner för gatan.
- Vägen är för trång – Den del av Fredrikstrandsvägen som ni avser att använda för bussar är för trång för en bussgata (bara 5 meter bred). Det är redan idag väldigt trångt när två bilar passerar varandra, men att möta en buss blir omöjligt.
- Närhet till busshållplats finns – Det finns en busshållplats på gångavstånd från Fredrikstrandsvägen (omkring 5

Stadsarkitektkontorets kommentar

Trafiken i området kommer vara fortsatt låg. Risk för olyckor finns alltid när barn leker i närheten av gator. Längs Fredrikstrandsvägen finns en gångbana vilket möjliggör för separering av buss- och biltrafik samt fotgängare.

Angående buller se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Se svar till HSB Brf Stranden samt Annika och Magnus Lindell.

Se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Se svar till Jan och Rigmor Öhman.

minuter) som också är nära kommande centrumbebyggelse. Att förstöra skogen och samhället när en busslinje redan finns i närheten verkar onödigt och ogenomtänkt.

Se svar till Brf Stranden.

Medtanke på ovanstående så bestrider vi detta förslag till bussgata.

Mari Nilsson och Anders Björkman

Vi vill med denna inlägga ge er mina åsikter/protester mot den bussgata som planeras att byggas genom vår fina skogsdunge, klassad som 3 = högt naturvärde, via Fredrikstrandsvägen till Ekerö strand.

Stadsarkitektkontorets kommentar

För oss som bor på Fredrikstrandsvägen är denna dunge en avskiljare mot centrum där den tar upp mycket/nästan all trafikljud från framför allt de lastbilar som lastar/fraktar åt Oriflame. Vi använder också existerande väg/denna dunge som tar oss gående/cyklandes till bussförbindelse som endast ligger ca 5-7 minuter bort – varför behöver vi ha busshållplats närmare än så?

Se svar till Brf Stranden.

Varför dra en busslinje genom ett villaområde så nära redan existerande busshållplatser – både centrum och Bryggavägen – kan ju aldrig vara varken buller- eller klimatvänligt?

Se ovan.

Någon gång/cykelväg behövs alltså inte heller anläggas som det ser ut idag. Möjligtvis kan ju denna stig underhållas på ett annat sätt vilket skulle utgöra en betydligt mindre kostnad och ändå innebära en enklare busstillgång till alla inom rimligt avstånd och tid.

Den aktuella GC-vägen kommer att asfalteras och bli belyst.

Min bestämda uppfattning är att de människor som planerar att nyttja gemensamma kommunikationsmedel inte skyr en 5 minuters promenad. De andra, som troligtvis måste använda bil i sitt arbete, kommer köra oavsett hur nära busshållplatsen ligger.

Noteras.

Denna skogsdunge används också av de närliggande förskolorna i området som "lekpark" samt ett ställe för hundägare att rasta hunden. Om denna bussgata med trafik + decimering av dungen – blir ju nästan bara hälften kvar – byggs är denna möjlighet till rekreationsområde enbart ett minne blott. Att i det läget peka på Ekebyhovsparken som ersättning är märkligt då det betyder ännu en hårt trafikerad väg (Bryggavägen) att korsa för dessa barn och hundägare.

Se kommentar till Annika och Magnus Lindell.

En annan sak som jag undrar är om någon verkligen tänkt igenom hur dessa bussar skall få plats vägbreddsmässigt på vägen som idag är mindre än 5 meter (existerande tomter tillåter ingen breddning) samt den väglutning som finns (mer än SL:s egna direktiv för busstrafik) på Fredrikstrandsvägen. Bredden tillåter ju inga

Hastighetsbegränsningen på Bryggavägen föreslås i kommunens hastighetsplan sänkas till 40 km/h vilket förväntas skapa en säkrare trafikmiljö. En översyn av kommunens övergångsställen med eventuella åtgärder utarbetas just nu.

Gatan markerad som bussgata i detaljplanen är tänkt för endast busstrafik och medger plats för gång- och cykeltrafik. Vad gäller gatans bredd ska mötesplatser anordnas för att undvika behov av backningar vid eventuellt möte. Avståndet mellan bostadsfastigheter på Fredrikstrandsvägen tillåter busstrafik.

möten och det är ju inte bara bussar som ska åka på denna väg – vi finns ju redan där med våra bilar.

Vad det gäller lutningen så har ju redan vi som bor här idag, flera dagar vintertid problem att ta oss upp och ner för denna backe med personbilar som har riktigt bra vinterdäck och vi har ju alla sett skräckbilder på SL-bussar lite varstans i Stockholm som blir stående vintertid med sina sommardäck utan att det finns en tillstymmelse till lutning. Med denna lutning är det svårt att få stopp – det händer varje vinter att någon av oss på gatan kanar/åker av vägen i svängen nedanför och ut på gräsområdet nedanför.

Min förhoppning är att de saker jag ovan påpekat gör att ni tänker till/om en gång till och omvärderar denna bussgata då behovet verkligen inte finns.

Christina Persson, Brygga 1:9

Att dra en busslinje på Fredrikstrandsvägen som är en smal väg med brant backe tycker jag verkar väldigt riskabelt med tanke på barn i området då sikten är dålig. I backen har bilar svårt att ta sig upp i vinterväglag och att ha en buss som ska backa nerför backen när den inte tar sig upp skulle det innebära stora risker. Det skulle även vara störande i form av buller och damm att ha tung trafik precis utanför, ca 4-5 meter från husfasaden.

Henrik Enström

Vill börja med att vi ställer oss positivt till bebyggelsen av Ekerö strand. Men till bussgatan ställer vi oss emot, då vi tycker det är många parametrar som inte är särskilt genomtänkta. Till att börja med så är där en liten skog. Om det ska byggas en bussgata där är det mycket skog som kommer att gå åt för att bara bygga vägen (för maskiner och schaktning).

Sedan ansluter den mot Fredrikstrandsvägen som har en brant backe från skogen till Fredrikstrandsvägen 32. Enligt RIBUSS-08 bör inte bussväg förekomma på vägar eller gator som lutar mer än 7 %. Mellan Fredrikstrandsvägen 32a och 34ans gavel har man en lutning på 12 % och backen är ca: 60 meter lång. BasP i projektet kommer att ha svårt att se förbi det. Samt att vägens bredd inte klarar av en bussgata från Fredrikstrandsvägen 34 till Bryggavägen, eftersom det i dagsläget inte finns några gästparkeringar till husen. Man måste ha med i beräkningen dubbelriktad gata med biluppställning på minst en sida vilket, normen god standard säger är 9 meter. Cykel och gångväg är inte inräknad i de 9 meter som god standard avser, utan måste läggas utöver det. De 11-12 meter som skulle behövas för en säker väg, är svårt att få till mellan Fredrikstrand och

Se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Noteras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till HSB Brf Stranden samt Annika och Magnus Lindell.

Se svar till Jan och Rigmor Öhman samt Mari Nilsson och Anders Björkman.

Hagaringens fastigheter.

Husen som står där idag är inte heller bullerskyddade mot den trafik som en bussgata skulle medföra. En bussgata vore ytterst olämpligt att lägga så nära inpå de befintliga husen.

Se kommentar till Jan och Rigmor Öhman.

Helene och Robert Engholm

Vi bestrider er planerade bussgata på Fredrikstandsvägen. För det första anser vi att vägen inte ens är nödvändig då närmsta busshållplats inom 5 minuters promenadavstånd. Vi vet att uppdraget ska öka kollektivt resande, detta kan dock inte betyda att man ska få förstöra hem och närmiljö för oss som bor här.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se kommentar till HSB Brf Stranden.

Fredrikstrandvägen är endast 5m bred mellan trottoaren och tomtgränserna och det är omöjligt för bussen att få möte. Dessutom finns olycksrisker som exempelvis utspringande barn då det inte finns några trottoarer på gatan samt skenande och slirande bussar upp och nedför backen vid hala förhållanden. Det måste finnas normer och bestämmelser för vägens beskaffenhet och klassning samt lutningsprocent när de gäller busstrafik samt var man ska förlägga sådan utan att vi som bor här blir utsatta.

Se svar till Jan och Rigmor Öhman samt Mari Nilsson och Anders Björkman.

Vägen och våra hus är dessutom inbäddade i en stabil lera vilket innebär att vibrationer och ljud från trafiken som passerar fortplantas. Vi kommer därför inte kunna använda våra tomter i samma utsträckning under sommartid eftersom den ökade tunga trafiken medför negativa aspekter såsom damm, buller, oväsen, vibrationer etc.

Se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Vi anser att det är en mycket fin skog mellan oss och kommande centrumbebyggelse som dessutom av planhandlingen på s.15 beskrivs vara av klass 3, dvs. av kommunalt värde med värden för allmänheten.

Se svar till HSB Brf Stranden samt Annika och Magnus Lindell.

Ylwa Glismann och Roger Sjögren

Refererande till ovanstående detaljplan daterad 2013-02-20 vill vi framföra synpunkter enligt nedan då vi bott på Paradisvägen sedan 1988 och har sett trafiken öka.

Stadsarkitektkontorets kommentar

I Mälaröarnas Nyheter stod nyligen att färjetrafiken mellan Jungfrusund och Slagsta genererar 800,000 bilar per år vilket ger 2200 bilar per dygn året runt. Trafiken med färjan kommer sannolikt inte att minska, snarare tvärtom med tanke på att Essingeleden inte sväljer trafikmängden och förbifarten dröjer. Någon som gjort en uppskattning på en möjlig ökning?

Infrastrukturen kring centrum kommer att utredas i samband med detaljplan för nuvarande bussdepån på Tappström 1:60.

Vi har knutpunkten för bussarna i centrum som redan är mycket trångt – stora bussar, liten yta, många bilar, många gående (barn, unga, gamla, handikappade). Även om bussgaraget flyttar kommer bussarna att behöva gå in i centrum och vända. Fortfarande en mycket liten yta för den sannolikt ökade busstrafiken.

Fler bostäder med fler invånare innebär fler bilar på den lilla yta som står till förfogande. Vi tror inte att en bil per hushåll är realistisk. Vi tror att det kommer att bli fler bilar och därmed mer trafik än den som Grontmij beräknat.

Det är väl meningen att trafiken till centrum ska öka från hela Mälardalen då centrum byggs ut? Det innebär mer trafik och då särskilt på de redan känsliga tiderna på dygnet – 16-19.

Vi tror att infrastrukturens problematik har underskattats. Det är redan idag stora problem för oss som bor i området och som vill komma ut på Bryggavägen, antingen från Paradisvägen eller från Tegelbruksvägen (centrumparkeringen). Grontmij's slutsats under Tillkommande trafik – att "köerna avtar relativt fort", är inte sant för oss som bor här nu och det kommer inte att vara sant när Ekerö strand är färdigbyggt. Vidare är hastigheten på den alltför raka Bryggavägen ett problem idag och det kommer inte heller att minska i den nya detaljplanen.

Vi föreslår att infrastrukturen utreds igen och att hänsyn tas till den otroligt lilla yta som så mycket olika fordonsslag skall samsas på; personbilar, kollektivtrafik, lastbilar med släp, brandbilar, trafik till Brygga industriområdet etc.

En idé som vi inte har sett någonstans är att bygga en kompletterande bro till Tappströmsbron, t.ex. mellan reningsverket (vid Ekebyhovsbacken) och Ekerövägen. Vi tror att det skulle avlasta trafik på Bryggavägen som kommer från färjan, Brygga industriområde, Gustavalund, Gällstaö och nya Ekerö strand. Om det byggs bostäder vid Jungfrusund, skulle även den trafiken kunna nyttja den nya bron.

Vi tror att det skulle skapa mycket bättre infrastrukturella fördelar än att som nu förlita sig på en liten bro.

Björn och Maria Liljedahl

Vi vill framföra att vi motsätter oss förslaget om bussgata som ansluter till Fredriksstrandsvägen. Redan i vårt remissvar angående detaljplan för Fredrikstrandsvägen daterat den 29/8 2012 framförde vi att vi helt motsäger oss eventuella bussgator inom Fredrikstrandsområdet. Det är nära till befintliga busshållplatser. Det finns därför inget behov av ytterligare bussar och busshållplatser inom området. Dessutom förvärras trafiksäkerheten väsentligt.

Bussgatans syfte är att erbjuda en attraktivare kollektivtrafiklösning och därigenom minska behovet av bil.

Se svar till Annika och Magnus Lindell angående trafiklösningar i centrum.

Hastighetsbegränsningen på Bryggavägen föreslås i kommunens hastighetsplan sänkas till 40 km/h vilket förväntas skapa en säkrare trafikmiljö.

Se svar ovan.

Synpunkten noteras. Detta är dock inte en fråga för det aktuella detaljplanarbetet.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se svar till HSB Brf Stranden angående bussgata.

Behov av bussar i det planerade bostadsområdet inom detaljplanen är obefintligt.

Promenadavståndet till Bryggavägen där det redan finns befintliga busslinjer är kort. Vid behov av tätare busstrafik föreslår vi att istället för att anlägga busslinjer inom bostadsområden utöka tidtabellen för de befintliga busslinjerna på Bryggavägen. Gång och cykelvägar kan också förbättras eller anläggas för att boende ska kunna nå busshållplatserna på ett enkelt sätt. Det finns redan idag tre hållplatser (Fredrikstrandsvägen, Brandstationen och Ekerö Centrum) inom en kort vägsträcka på Bryggavägen. Det planerade bostadsområdet når dessutom busshållplatsen Tappström med en kort promenad.

Se svar till HSB Brf Stranden.

Området där bussgata planeras har enligt den klassificering som går att utläsa i detaljplanen Klass 3, högt naturvärde motsvarande kommunalt intresse. Att anlägga en bussgata inom ett område med högt naturvärde för kommunen och självklart även för oss redan boende i området ter sig mycket märkligt. Detta även om förslaget anger att utformningen planeras ske på ett sätt som minimerar intrånget i naturmiljön. Bullrande busstrafik påverkar naturupplevelsen på ett påtagligt negativt sätt.

Se svar till HSB Brf Stranden samt Brf Bruket angående störningar och de avvägningar som gjorts.

Slutligen vill vi framföra att i det fortsatta arbetet med detaljplanen bör alla berörda av detaljplanen för Fredrikstrandsvägen fastigheten Brygga 1:3 m fl. även få direkt information om Detaljplan för Ekerö strand (Tappsund 1:48 m fl.). Detaljplan för Ekerö strand slutar enligt nuvarande förslag med ovan diskuterade bussgata vid Fredrikstrandsvägen. Bussgatan kan knappast fortsätta någon annan väg än just upp på Fredrikstrandsvägen från den detaljplan där den föreslagna bussgatan ingår. Därmed påverkas boende i området Fredrikstrand på ett mycket påtagligt sätt av förslaget.

Kallelse har skickats till de som har en fastighet som ligger inom eller i direkt anslutning till detaljplanen. Övriga boende längs Fredrikstrandsvägen har fått material för detaljplanen för Fredrikstrandsvägen, som berör ombyggnaden av aktuell gata.

Framöver ska även handlingar för Ekerö strand skickas ut till dessa.

Björn Kristoffersson och Annika Blom

Vi anser att en busslinje inte är lämplig att dras på Fredrikstrandsvägen pga. vägens beskaffenhet. Det är inte bredare än 5 meter mellan tomtgränser och trottoaren vilket inte tillåter möte med bil och det skulle ge upphov till mycket bulle, avgaser och mycket sämre miljö för uteliv på uteplatser kring husen. Dessutom är det ett backkrön som knappt går att gå på när det är snöiga vintrar som i år. Det tar inte särskilt lång tid att gå till Bryggavägen. Vi tror att om ni vill få fler att åka buss vore det bättre med tätare turer från Bryggavägen direkt till Brommaplan. Dessutom är det ett skogsparti som används till rekreation av många som bor i området.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Gatans utformning kommer efter ombyggnad att uppfylla de krav som ställs av SL för busstrafik. Detta får anses som tillräckligt för att säkerställa en vägutformning där bussar kan köra trafiksäkert.

Angående buller se svar till Jan och Rigmor Öhman.

Angående utbud på kollektivtrafik se kommentar till HSB Brf Stranden.

Vi vill därför protestera mot era planer.

Anita Olsson*Vägar/trafiksituation*

Den stora biltrafikökning som kommer att ske i samband med det nya bostadsområdet, innebär betydande miljööförsämring för de boende längs Tegelbruksvägen vad avser avgaser från bil- och busstrafiken. Biltrafikökningen innebär också avsevärt höjda bullernivåer för de som bor längs Tegelbruksvägen. Trots det finns inget i underlaget om planering av bullerdämpande årgärder.

Enligt information från Ekerö kommun vid samrådsmötet 4 mars 2013 ska Tegelbruksvägen breddas och bli 2-filig samt få trottoarer på båda sidor om vägen. Dock finns ingen information om hur detta kommer att påverka de befintliga parkeringsplatserna på Tegelbruksvägen och den mark som ägs av brf. Bruket. Tegelbruksvägen ska även bli bussväg, vilket också kräver väsentliga säkerhetsåtgärder, men påverkar bullernivån och miljöaspekten för boende längs denna väg.

Redan idag är parkeringssituationen i Ekerö centrum ett stort problem, då antalet p-platser inte räcker till för de som har ärenden till centrum. Större helger, fredagar men även andra tider parkerar man längs nästan hela Tegelbruksvägen och framkomligheten är begränsad. Hur avser man att lösa den frågan och bör det inte ske innan byggstarten 2017?

Enligt planförslaget ska 475 bostäder byggas och enligt information vid samrådet räknar man med att varje bostad har en bil. Av planförslaget framgår dock inte var dessa minst 475 bilar ska parkera någonstans. P-platser och gatumark enligt förslaget är inte tillräckliga.

Dagens problem med till- och frånfart Tegelbruksvägen/Bryggavägen men även Fredrikstrandsvägen/Bryggavägen och Ekebyhovsvägen/Bryggavägen samt utfart från vårdcentralen kommer att påverkas av den utökade bil- och busstrafiken och är redan idag ett stort problem. I planförslaget finns ingen lösning presenterad för detta problem och den studie som man hänvisar till är gjord för tre år sedan – 2010 – mycket har hänt sedan dess med fler industrier längs Bryggavägen och det nya 55+boendet på Ekebyhovsvägen med 40 lägenheter och ökat antal bilister, bilar och trafik. Trafiksituationen bör vara löst innan byggnationen inleds.

Bullernivån längs Tegelbruksvägen kommer att öka avsevärt under byggtiden, vilket kommer att bli ett stort problem för de boende längs denna väg, liksom den trafikökning av tung trafik som byggandet innebär, hur tänker kommunen kompensera de boende för detta besvär?

Stadsarkitektkontorets kommentar

Se kommentar till HSB Brf Bruket.

Stadsarkitektkontoret bedömer att vägen av hastighetsskäl samt stadsbyggnadsmässiga skäl inte bör vara bredare än 6,5m. Vägen är anpassad till lägre hastigheter och har getts en smalare utformning för att fordon per automatik ska hålla nere hastigheterna. Angående parkering se svar till tekniska nämnden och byggnadsnämnden. Inga rekommenderade bullernivåer kommer att överskridas.

Se svar till Tekniska nämnden samt Byggnadsnämnden.

Parkering ska i första hand ordnas inom fastigheten, i form av, kantstensparkering, ytparkering samt i garage/carport. Parkering kommer även att ordnas i form av gatuparkering.

Se svar till Annika och Magnus Lindell samt Eva och Lars Millberg angående trafiklösningar i centrum.

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2005:15, kommer att tillämpas under byggtiden. Inga sådana bullernivåer kommer att uppnås att bullerskyddande åtgärder kommer att krävas. Därav kommer ingen kompensation att vara aktuell.

Fastigheternas utformning och höjd

Byggnation av fastigheter högre än de som idag finns i Ekerö centrum – d.v.s. 3 våningsplan inklusive entréplan samt vindsvåning – är inte acceptabelt om kommunen vill behålla känslan av småstad. De planerade 9-våningshusen/punkthusen (7 våningar, entréplan och vindsvåning) i skogskanten är obegripligt att förstå tanken med och förfular hela området oavsett vilken utformning de kommer att få. Det är av avsevärd vikt att utformningen av fastigheterna korrelerar med de redan befintliga fastigheterna i såväl färg som form och socialt sammanhang såsom gårdarnas utformning, miljö och transportmöjligheter.

Se svar till Brf Bruket.

Det framgår inte hur transporter till och från den planerade småbåtshamnen ska ske för de som har sin båt där, varken iläggning eller upptagning av båtarna är utmärkt i planförslaget.

Småbåtshamnen ska endast erbjuda båtplatser och upptagning samt annan båtrelaterad service kommer inte att vara möjlig på platsen.

Kollektivtrafik

Enligt planen ska en buss trafikera sträckan Bryggavägen – Fredrikstrandsvägen – genom den nuvarande skogen – Pråmvägen – Tegelbruksvägen – Bryggavägen. Enligt information vid samrådsmötet planeras det gå 3 bussar/timmen denna sträcka. Dock ska bussarna endast kunna åka i en riktning åt gången (också enligt samrådsmötet) – hur kommer detta att påverka miljön när bussar får stå och gå på tomgång medan de väntar på ankommande buss? Redan idag är bussar som går på tomgång vid bl.a. chafförsbyten ett stort problem i kommunen.

Tomgångskörning är givetvis aldrig bra, men de få tillfällen bussen här kommer behöva vänta på en mötande buss påverkar inte miljön i någon märkbar utsträckning.

Hur många hållplatser väntas bussarna få längs den planerade sträckan? Hur påverkar bussgatan de boende längs Fredrikstrandsvägen och måste även den breddas?

Vägen kommer att behöva breddas. En buss hållplats kommer att anläggas inom området. Eventuellt kan en hållplats även anläggas närmare Fredrikstrandsvägen.

Grönområden/rekreatiomsområden

Att bygga bussväg genom det enda grönområdet som finns i omedelbar närhet till de nya fastigheterna är obegripligt, då det inte bara förstör miljön utan också bidrar till en försämring av rekreatiomsområden i Ekerö centrums närhet och utarmning av flora och fauna.

Se svar till BRF HSB Stranden.

Upplåtelseform

I planförslaget ligger att upplåtelseformen för de 475 boendeenheter är bostadsrätt. Det innebär ett segregerat boende med en uppdelning mellan de som har råd att köpa nyproduktion och de som inte har den möjligheten. En blandad upplåtelseform med bostadsrätter, hyresrätter, bland det stora antalet lägenheter skulle innebära ett jämställdhetsperspektiv som skulle gagna Ekerö kommun och gynna den sociala integrationen i området.

Det är juridiskt inte möjligt för kommunen att reglera upplåtelseform i detaljplan. Kommunens generella mål om hyresrätter gäller som utgångspunkt för alla flerbostadshusprojekt i kommunen.

Övrigt

Vid samrådsmötet talades om att "viss service"

I detaljplanen möjliggörs för en restaurang

skulle finnas i det nya området, det enda som nämndes var en förskola. Vilken övrig service avses finnas i området?

samt ett antal mindre verksamheter i byggnadernas bottenvåningar.

Det är värdefullt att få behålla Oriflame-fabriken, då den genererar arbetstillfällen i kommunen. Dock är det viktigt att transporter till och från fabriken inte sker genom det nya bostadsområdet eller längs Tegelbruksvägens fastighetsområde.

Se svar till Oriflame.

Jag inser att det behöver byggas bostäder i Ekerö kommun, men har svårt att se hur en kommun som kallar sig själv för "Kulturens övärld" och framhäver sitt miljötankande planerar för en centraliserad centrumkoncentration av byggande istället för att ha en decentraliserad syn på hur kommunen kan bli en levande kommun i varje kommundel med servicefunktioner nära de boende samt hur man kan planera utifrån synen att biltrafik ska ha företräde framför gröna alternativ som kollektivtrafik till lands och till sjöss.

Genom att bygga i redan bebyggda områden där tillgång till service och kommunikationer finns, kan resandet minskas och styckning av större grönområden undvikas.

Bussgatan är föreslagen i syfte att skapa bättre förutsättningar för människor att välja kollektivt resande istället för resande med bil.

Yttrat sig utan erinran:

***Vattenfall Eldistribution AB
Stockholms läns museum***

Sammanfattning

De inkomna synpunkterna har bidragit till ett antal ändringar, den mest betydande är att ett punkthus har flyttats i östra delen av planområdet. I övrigt är det främst formalia i detaljplanen och mindre korrigeringar som gjorts genom hela planområdet samt tillägg och korrigeringar i plan- och genomförandebeskrivningarna.

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

HSB Brf Bruket
Tappsunds fastighetsägareförening
Brygga samfällighet
HSB Brf Stranden (Tappsund 1:65)
Petra Jensen, Hagaringen 7 (Tappsund 1:74)
Solveig Winberg och Jocke Winberg
Oriflame (Tappsund 1:71)
Närlunda vägförening
Brygga 1:10
Tappsund 1:6
Tappsund 1:7
Tappsund 1:8
Tappsund 1:9
Tappsund 1:14
Tappsund 1:19
Tappsund 1:20
Tappsund 1:29
Tappsund 1:62

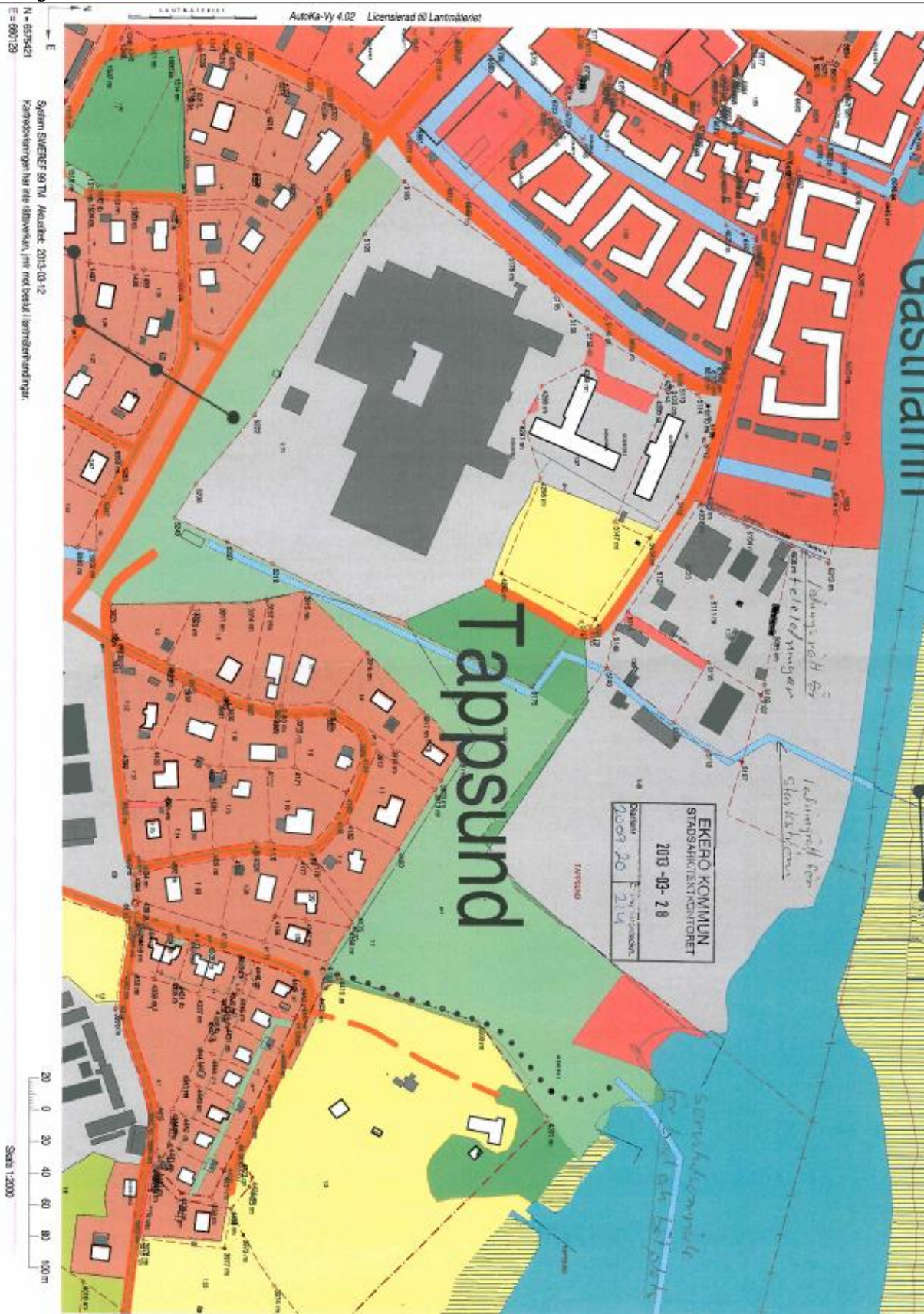
Tappsund 1:72
Tappsund 1:73
Tappsund 1:74

STADSARKITEKTKONTORET

Johan Andrade Hagland
Miljö- och stadsbyggnadschef

Alexander Fagerlund
Planarkitekt

Bilaga 1.



Bilaga 3.

1(1)

BILAGA

Synpunkter på detaljplanen Ekerö strand särskilt ang. båthamn och dagvattenhantering

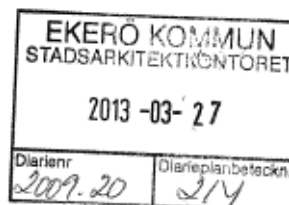
Planen och dess tillhörande konsekvensbeskrivningar är till största delen gedigna och väl utformade. Från Brf Stranden kan vi i första hand vara intresserade av att granska de delar som mera direkt kan beröra oss d.v.s. strandzonen och vår parkeringsplats.

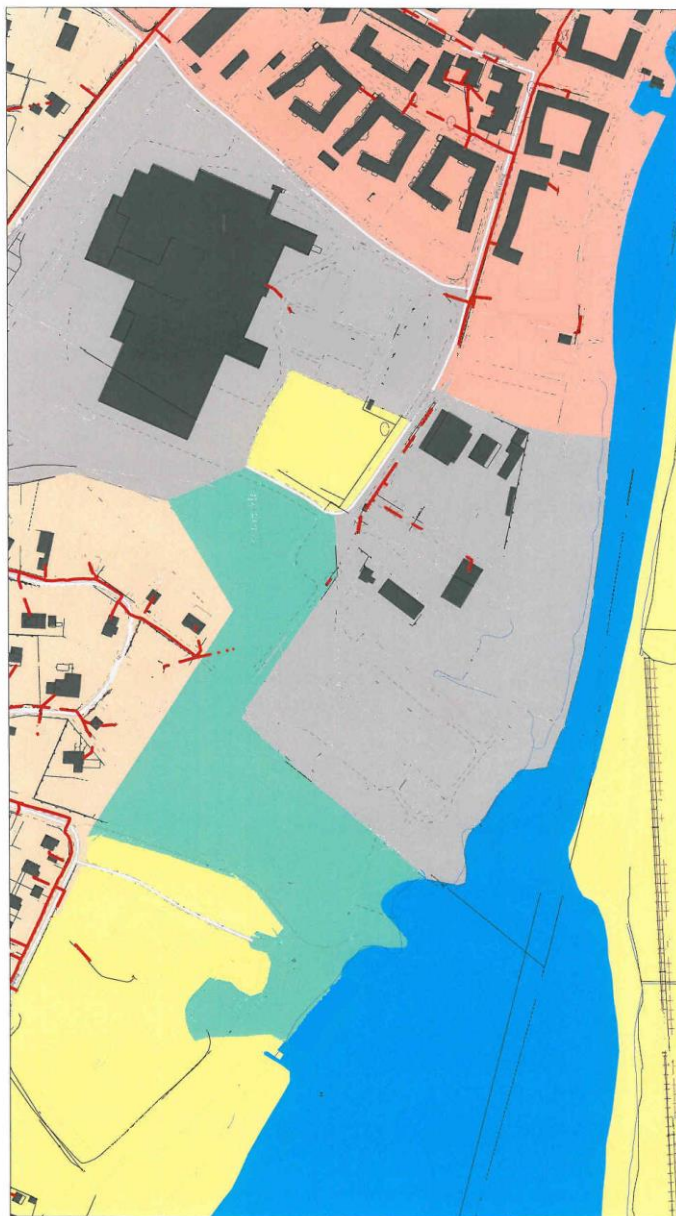
Det är värdefullt att den vandringsstig som vi har i dag kommer att förlängas österut och då i stort med det syfte som gäller för vår strandzon. Allmänheten och vi alla som bor eller kommer att bo här kommer att få en lång och trevlig parkliknande zon att vandra i, att njuta av närheten till Mälaren och dess fågelrika fauna, att picknicken, sola m.m. Det är betydelsefullt att detta huvudsyfte kan uppnås fullt ut, men det förutsätter, enligt vår uppfattning, att den presenterade planen justeras. Att anlägga en eller flera båtplatser utefter stranden och strandpromenaden som anges i planen skulle orsaka en rad negativa konsekvenser: 1. Anläggning av båthamn här erfordrar särskild muddring och förstärkning av strandzonen. 2. Båtarna med förtöjning kommer att ta i anspråk en stor del av den här smala kanalen och kommer därmed att orsaka problem med den övriga båttrafiken genom Tappström. 3. Båthamn kommer att orsaka föroreningar genom bensin och oljespill, visst läckage av båtbotengifter, buller och andra störningar mot omgivningen och vandringsleden. 4. Båthamn, även om de är små från början, kan inte förenas med badplats i närheten. 5. Båthamn i föreslaget läge kommer att erfordra en kontinuerlig tillsyn och också en inhägnad med tillträdesförbud för inte behöriga - Båthamn här skulle på intet sätt vara till gagn för boenden i området. Brf Stranden yrkar därför på att förslaget i planen om båtplatser med hamn utgår.

Föreningen ifrågasätter den planerade anläggningen av en dagvattendamm i direkt anslutning till bebyggelsen och närhet till barn och ett frekvent använt vistelseområde. En anläggning här erfordrar naturligtvis någon form av tillträdeskydd för att undvika olyckor. Föreningen föreslår att dagvattenfrågan utreds närmare och att det angivna dagvattenområdet får ingå i den parkliknande strandzonen med vandringsleden.

Brf Stranden har varit starkt engagerad i fråga om hur stor del av föreningens parkeringsområde som skall föras över till det nya bebyggelseområdet. Föreningen vill inför ett slutligt avtal ange att föreningens behov av antalet parkeringsplatser inte kan understiga det i dag nyttjade antalet och inte heller understiga det behov av en parkeringsplats/lägenhet som planförslaget anger för det nya bebyggelseområdet.

Bästa hälsningar
Rune Frisén

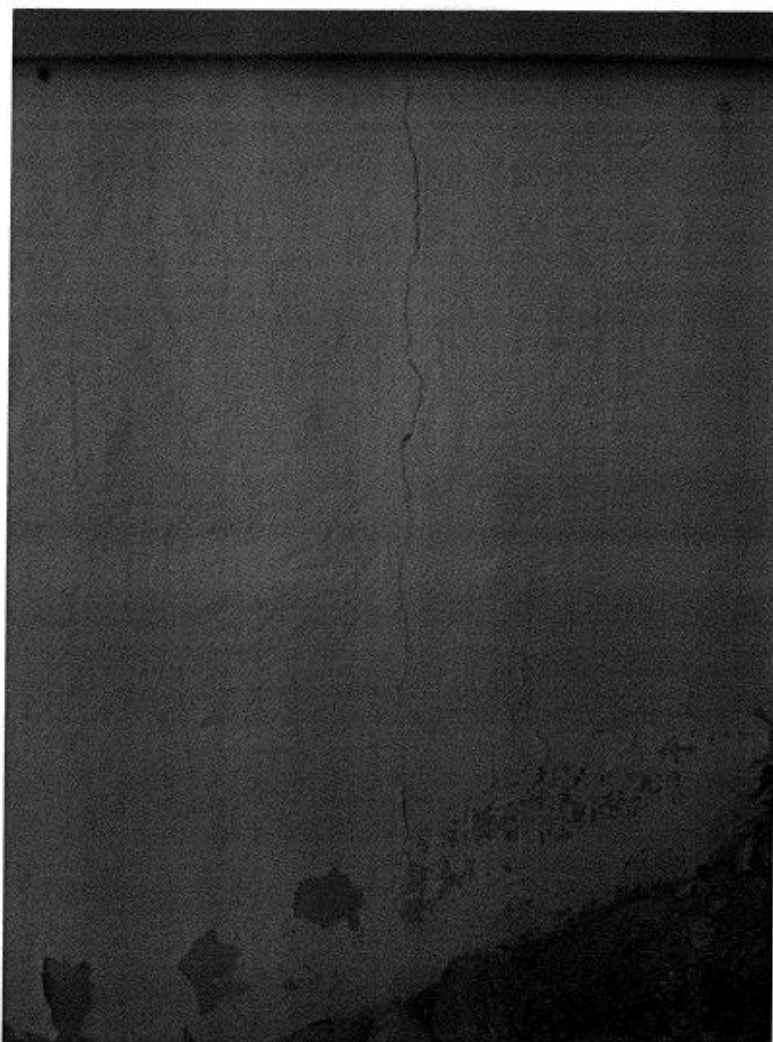


Bilaga 4.

2009 20	
214	

Bilaga 5.

BILAGA 1



Anna Cardeberg och Vidar Nygren Fredrikstrandsvägen 36, Ekerö

2