



2013-10-02

**UTSTÄLLNING
NORMALT PLANFÖRFARANDE****Detaljplan för Enlunda bussdepå, del av Troxhammar 1:2 m.fl. på
Färingsö i Ekerö kommun, Stockholms län**
dnr PLAN 2008.21

Ekerö kommun arbetar fram detaljplan för området Enlunda på södra Färingsö. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra anläggandet av en bussdepå som inrymmer cirka 80 bussar samt tillhörande verksamhetslokaler.

En utställningshandling har upprättats och skickas nu ut för granskning till berörda fastighetsägare (sakägare) och instanser. Under utställningstiden, 7 oktober - 28 oktober 2013, finns utställningshandlingarna även att ta del av på biblioteket i Ekerö centrum, på stadsarkitektkontoret samt på kommunens hemsida www.ekero.se/detaljplaner.

Eventuella synpunkter på förslaget ska vara stadsarkitektkontoret tillhanda **senast den 28 oktober** under adress: Ekerö kommun, Stadsarkitektkontoret, Box 205, 178 23 Ekerö. Synpunkter kan också skickas med e-post: stadsarkitektkontoret@ekero.se. Det här är sista tillfället att lämna synpunkter innan detaljplanen kan antas. En förutsättning för att kunna överklaga kommunens antagandebeslut är att man lämnat skriftliga synpunkter under planprocessens gång.

De fastighetsägare som tagit emot handlingar ska informera eventuella hyresgäster och arrendatorer.

Den som vill ha ytterligare upplysningar eller vill diskutera detaljplanen kan ringa till stadsarkitektkontoret, Johan Hagland eller Annica Karlsson, (vx) 08- 560 391 00.

Med vänlig hälsning



Annica Karlsson
Planarkitekt

Detaljplan för Enlunda bussdepå (del av fastigheten Troxhammar 1:2 m.fl) på Färingsö i Ekerö kommun, Stockholms län

dnr PLAN.2008.21.214

PLANBESKRIVNING

*Planområdets läge*

HANDLINGAR

Till planen hör följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult 2013

Ytterligare handlingar och utredningar:

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Behovsbedömning
- Program och programsamrådsredogörelse
- Trafikutredning, Ramböll 2011
- Dagvattenutredning, Ramböll 2011
- Landskapsanalys, Karavan 2011
- Riskanalys, Brandskyddslaget 2011
- Hydrologisk utredning, Geosigma 2013
- Naturvärdesinventering, Sven Hermelin Landskapsarkitekter, juni-juli 2013
- PM groddjursstatus, Torbjörn Peterson, juli 2013

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra att en ny bussdepå kan anläggas på Troxhammar 1:2 m.fl. fastigheter. Depån kommer att inrymma cirka 80 bussar och även innehålla verkstadslokaler, tvätthallar, personalutrymmen, godsmottagning och tankplats för bussar. Området inrymmer även personalparkering med cirka 70 parkeringsplatser.

PLANDATA

Området ligger vid Enlunda på södra Färingsö och angränsar till Färentunavägen (väg 800) och Enlundavägen. Planområdet utgörs av del av fastigheterna Troxhammar 1:2 och 8:26 samt Troxhammar S:1. Arean uppgår till cirka 3,7 hektar. Ekerö kommun äger Troxhammar 1:2 och Troxhammar 8:26 är privatägd. Samfälligheten Troxhammar S:1 har tio delägarfastigheter.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

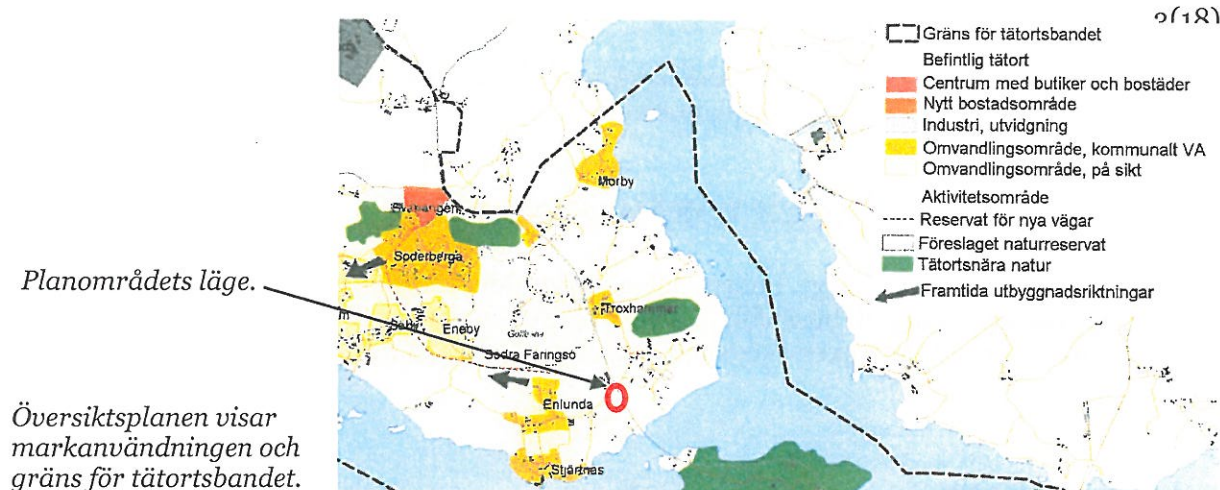
Riksentressen

Planområdet, liksom hela Ekerö kommun, omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap 1-2 §§ MB. Med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns omfattas Mälaren med öar och strandområden i sin helhet av riksentresse. Inom detta område ska turismens och friluftslivets intressen, främst det rörliga friluftslivet, särskilt beaktas vid bedömningen av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Översiktsplanen

Enligt Ekerö kommuns översiktsplan, antagen i december 2005, anges att kommunen ska verka för att nya bostäder och verksamheter lokaliseras till centrala områden och lägen med goda kommunikationer.

I översiktsplanen anges att en planering för arbetsplatsområden ska göras för hela kommunen. Detta arbete har påbörjats och innefattar bland annat det nu aktuella området.



Detaljplaner

Området är inte tidigare detaljplanlagt.

Historik

SL:s nuvarande bussdepå är placerad i ett centrumnära läge i kommunens största tätort Tappström. SL bedömer att man behöver en större bussdepå för att kunna utöka sin verksamhet. Sedan 2001 har SL och Ekerö kommun diskuterat olika lokaliseringar för en sådan bussdepå.

Vid val av ny lokalisering har flera faktorer varit viktiga. Bussdepån behöver en yta om cirka 3,5 hektar för att inrymma 80 bussar samt placeras så nära Tappström som möjligt och intill en väg med stora trafikflöden. På så sätt kan bussarna utnyttjas effektivt vilket är bra även ur miljösynpunkt. Tappström och intilliggande områden är dock utpekade för centrumutveckling enligt översiktsplanen. Verksamheten bör ur störningssynpunkt inte placeras för nära bostäder. Det nu aktuella området bedöms utgöra ett lämpligt läge för bussdepån med bakgrund av att det inte finns bostäder i nära angränsning samt att området även ligger i direkt anslutning till Färentunavägen som har goda kommunikationsmöjligheter. Placeringen vid berget ger anläggningen stöd terrängen och begränsar påverkan på landskapsbilden.

Den 19 augusti 2008 gav kommunstyrelsens arbetsutskott stadsarkitektkontoret i uppdrag att ta fram ett detaljplan för Östra Enlunda arbetsplatsområde. Planarbetet inleddes med ett program för området och 28 maj 2009 godkände Kommunstyrelsens arbetsutskott program-samrådredogörelsen och gav Stadsarkitektkontoret i uppdrag att ta fram samrådsförslag. Plansamråd genomfördes 1 april - 29 april 2011. Detaljplanen för bussdepån var utställd 8 september - 7 oktober 2011. Kommunfullmäktige antog detaljplanen 15 december 2011. Detaljplanen överklagades därefter och sändes till Länsstyrelsen för prövning.

Länsstyrelsen har 2012-12-05 beslutat att upphäva kommunens antagandebeslut. Länsstyrelsen finner att en exploatering i enlighet med detaljplaneförslaget medför en sådan betydande miljöpåverkan att kommunen varit ålagd att göra en miljöbedömning och inom ramen för denna även upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen framhåller att den föreslagna bergskärningen och asfalteringen innebär en betydande miljöpåverkan på mark och landskap. Vidare finns det risk för påverkan på grundvattenströmningar och på ytvatten. Kommunen har efter länsstyrelsens beslut upprättat en MKB till detaljplanen.

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger cirka 250 meter från Mälaren vilken kommer att bli den slutliga Recipienten för det renade dagvattnet. Den sekundära skyddszonen för vattenskyddsområdet östra Mälaren omfattar ett stort område som bl.a. inrymmer hela Färingsö. Planområdet ligger således i sin helhet inom den sekundära skyddszonen inom vilket särskilda föreskrifter har tagits fram i samverkan mellan Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholm Vatten, Norrvatten och Ekerö kommun. Skyddsföreskrifterna finns att ta del av hos de medverkande

instanserna och ska beaktas vid exploatering av planområdet. Se vidare under dagvatten för beskrivning av vad det innebär för planområdet.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Området idag

Idag är planområdet obebyggt. I norra delen av området finns en infartsparkering för pendlare i nära angränsning till busshållplatsen vid Färentunavägen. Planområdet utgörs av åker- och betesmark samt uppvuxen skogsmark och hållmarker på de höglänta delarna.



Planområdet sett från nordost mot korsningen Enlundavägen/Färentunavägen/Troxhammarbyväg. Strax norr om planområdet ligger byggvaruhandeln Färingsö Trä samt åkermark. På andra sidan Färentunavägen finns mark med betande hästar. Enstaka privata bostäder finns cirka 100 meter sydöst om planområdet samt cirka 200 meter nordöst om området. Byggnaderna är främst placerade i brynzonen vid åkermark och i skogsmark på omgivande höjder.

Mark och vatten

Det öppna odlingslandskapet på södra Färingsö har tusenåriga anor. Öppna landskapsrum med barrskogsbeklädda höjder och långa vidsträckta vyer karaktäriserar Södra Färingsös landskap. Bebyggelsen i omgivningarna är i främst placerade i bryn och på höjder, vilket är karaktäristiskt för de samhällsstrukturer som präglat området under lång tid. Landskapet karaktäriseras av sin småbrutenhet med låglänta marker och sluttande lerslätter mot Mälaren, omgivna av kuperad skogsterräng. Höjderna är till största delen barr- eller blandskogsbeklädda och det förekommer berg i dagen. Planområdet ligger i kanten av ett större öppet landskapsrum, på norra sidan av en brant höjd med barrskog. Det angränsande landskapsrummet i norr är delvis påverkat. Strax norr om byggvaruhuset har odlingsmarken under senare år ersatts av en stor golfbana med konstgjorda kullar och planterade träd. Byggvaruhandeln är placerat mitt i dalgången och har också förändrat landskapsbilden.

Två vårkärr finns strax utanför planområdets södra gräns. Kärren torkar ut i början av juni. Ett krongdike öster om Färentunavägen har ett märkbart flöde året om. Delar av detta dike är kulverterat under Färingsö Trä sedan 2008. Det finns även en bäck i nordöstra delen av planområdet som har vattentillgång under vår och höst.

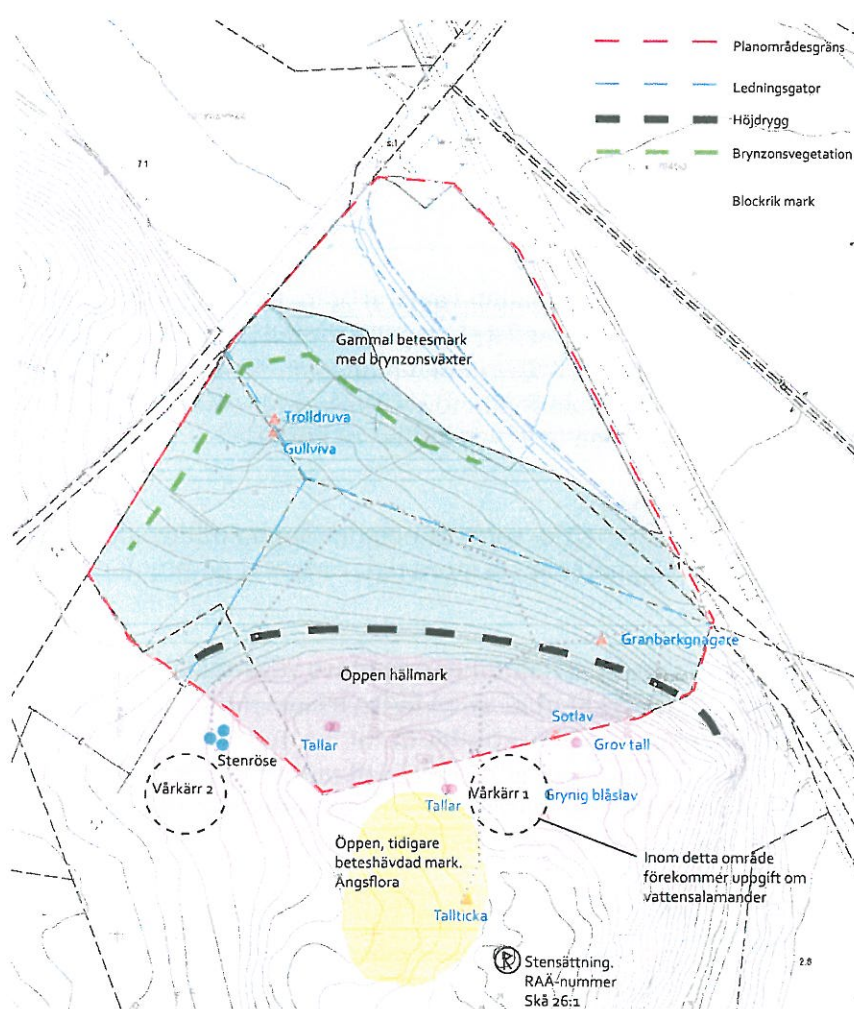
Natur- och djurvärden

Inom eller i angränsning till planområdet har inga naturvärden med lagskydd påträffats. Enligt Ekerö kommuns naturinventering från 2002 anges att en lokal med en mycket sällsynt vit blåsipppa finns nordöst om planområdet. Blåsippslokalen är klassad som den lägsta av tre klasser och bedöms inte påverkas av planförslaget.

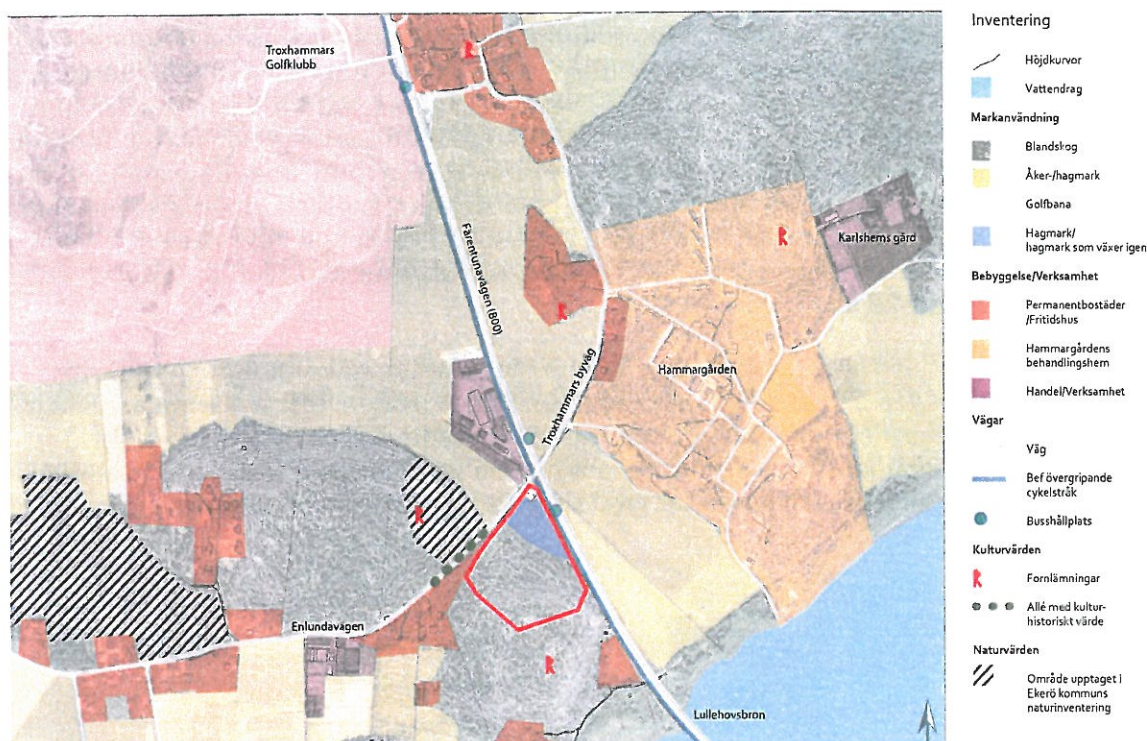
Längs Enlundavägen i angränsning till planområdet växer en biotopskyddad allé med hästkastanjer.

Naturvärdesinventeringen visar att det finns hällmarkstallskog som är av högt naturvärde i planområdets sydöstra del. Områdets nyckeltopskvalité utgörs främst av ett dominerande tallbestånd där gamla träd hyser förekomster av signalarter och även rödlistade arter som dock är spridda över hela landet. Strax utanför planområdet finns en grovlågvuxen fura som uppskattningsvis är 300 år och har en omkrets av cirka 270 cm i brösthöjd. De andra naturtyperna i planområdet är av lågt naturvärde och utgörs av ung björkskog med glest stående tallar, blandskog samt bryn. Dessa områden utgör dock ett värdefullt komplement till hällmarkstallskogen. Där ledningsgatorna passerar brynen ökar naturvärdet. Inga naturvärden har påträffats i blandskogen.

Lekvatten för groddjur har inte konstaterats inom planområdet, däremot finns vandrings- och spridningsområden för groddjur inom området i form av flera diken och ängar. Söder om planområdet finns dock två vårkärr som kan fungera som sommarhabitat och spridningsområden för salamandrar och andra groddjur. De anlagda dammarna på Troxhammars golfbana samt befintligt krongdike gynnar groddjuren som därmed får en gynnsam vandringsled och lekplats.



Kartan visar bland annat var vårkärr och gamla stora tallar finns.



Karta över inventering av området. Röd linje visar ungefärligt läge för detaljplanen.
Illustration av Karavan.

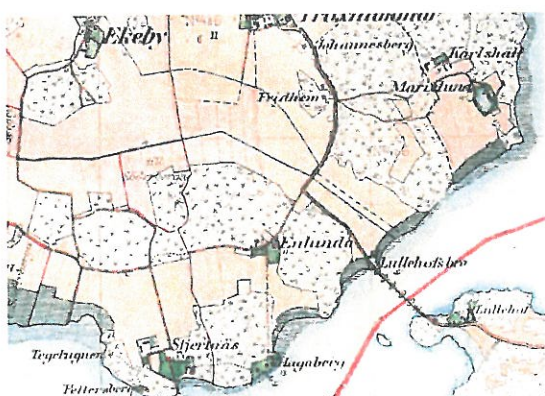
Geotekniska förhållanden

Marken i området lutar mot nordost och höjdskillnaden varierar från +28,0 meter till +2,8. Den preliminära geotekniska undersökningen visar att ett lager torrskorpelera finns under de låglänta delarna av marken. Det innebär att marken förmodligen behöver förstärkas med kalkcementpelare i planområdets norra del där bussdepån föreslås placeras. Mer detaljerade undersökning ska genomföras innan markarbeten och byggnation påbörjas.

Fornlämningar och byggnadsminnen

Marken på Södra Färingsö har brukats under cirka 1000 år och det öppna odlingslandskapet utgör en viktig del i områdets identitet. Vagnätet är till stora delar mycket gammalt och följer terrängen och gamla ägogränser.

Enlundavägen angränsar planområdet i nordost och följer den äldre vägsträckningen enligt generalstabskartan från 1901. Vägen är delvis kantad av en äldre kastanjeallé. Förr planterades ofta vägar som ledde till ångbåtsbryggorna med trädader för att markera ångbåtsbryggornas centrala läge i samhället. På skogshöjden nordöst om planområdet finns det stensättningar från brons- eller järnåldern. På åkerholmen vid Troxhammars byväg finns ett gravfält med sex fornlämningar från sten-, brons- eller järnålder.



Häradsekonomska kartan från 1901-1905.



Generalstabskartan från 1873.

Närmaste fornlämning som har påträffats finns cirka 80 meter söder om planområdet, RAÄ-nummer Skå 26:1. Det är en rund stensättning, cirka 5 meter diameter och 0,3 meter hög. Fornlämningen berörs inte av planförslaget och någon ytterligare utredning bedöms inte nödvändig.

Om fornlämning ändå påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen (kulturminneslagen 2:10).

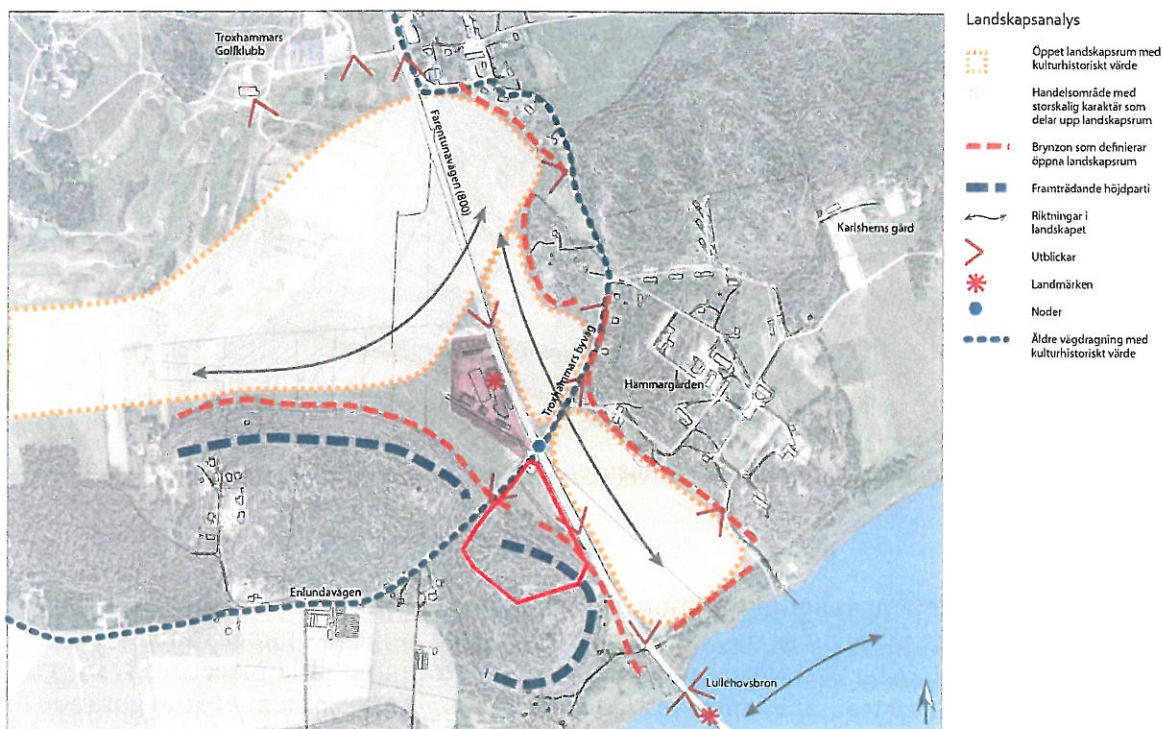
Radon

Enligt en översiktlig utredning utgör planområdet högriskområde för radon. Bebyggelse där personer vistas mer än tillfälligt ska utföras radonsäkert om inte nya detaljerade mätningar påvisar annat resultat.

Landskapsanalys

Planområdet ligger beläget i kanten av ett större öppet landskapsrum, norr och öster om en brant barrskogsbeklädd höjd. En stor påverkan på upplevelsen av det aktuella landskapsrummet har redan gjorts då byggvaruhandeln strax norr om planområdet placerades på slätten i anslutning till Färentunavägen. Som besökande eller boende i området upplever man det öppna landskapsrummet främst från huvudleden Färentunavägen eller från Troxhammars byväg.

Ett utökat verksamhetsområde kommer inte drastiskt att förändra upplevelsen av landskapsrummet eftersom landskapsrummet redan är uppdelat. Alltjämt kommer landskapsbilden att påverkas påtagligt i området på grund av de bergsprängningar som krävs. Intrycket av bergskarningen kan minskas genom byggnadernas placering, och plantering av träd, vilket bör studeras i det fortsatta planarbetet. Planteringar kan inte ersätta bergets volymer utan kan enbart minska intrycket av dessa.



Landskapsanalys av området. Röd linje visar planområdets ungefärliga läge. Illustration av Karavan.

UTBYGGNADSFÖRSLAG

Bussdepån upptar cirka 3,7 hektar och inrymmer uppställning av cirka 80 bussar, verkstadslokaler, tvätthallar, personalutrymmen, godsmottagning samt anläggning för bränslehantering med tankplats. Området inrymmer även personalparkering med cirka 70 parkeringsplatser.

De nya byggnaderna föreslås i huvudsak placeras mot Färentunavägen och uppföras i 1-3 våningar med en högsta nockhöjd om 15 meter. En del av bebyggelsen kan enligt detaljplanen placeras inom 25 meter från Färentunavägen, väg 800. Vägen utgör en sekundär transportled för farligt gods och planen anger att det ställs extra höga krav på bebyggelse inom detta område. Läs vidare under rubriken *risk*.

För att minska påverkan av landskapsbilden ska tak täckas med sedum eller annan dagvatnenfödröjande vegetation och byggnader ska färgsättas med varma kulörer och företrädesvis av karaktären jordkulör.

En ny cirkulationsplats kommer att anläggas i korsningen Enlundavägen/Färentunavägen/Troxhammar byväg för att skapa en trafiksäkrare fyrvägs-korsning. Cirkulationsplatsen ingår inte i planområdet utan detaljerad utformning fastställs i en separat arbetsplan som Trafikverket ansvarar för.

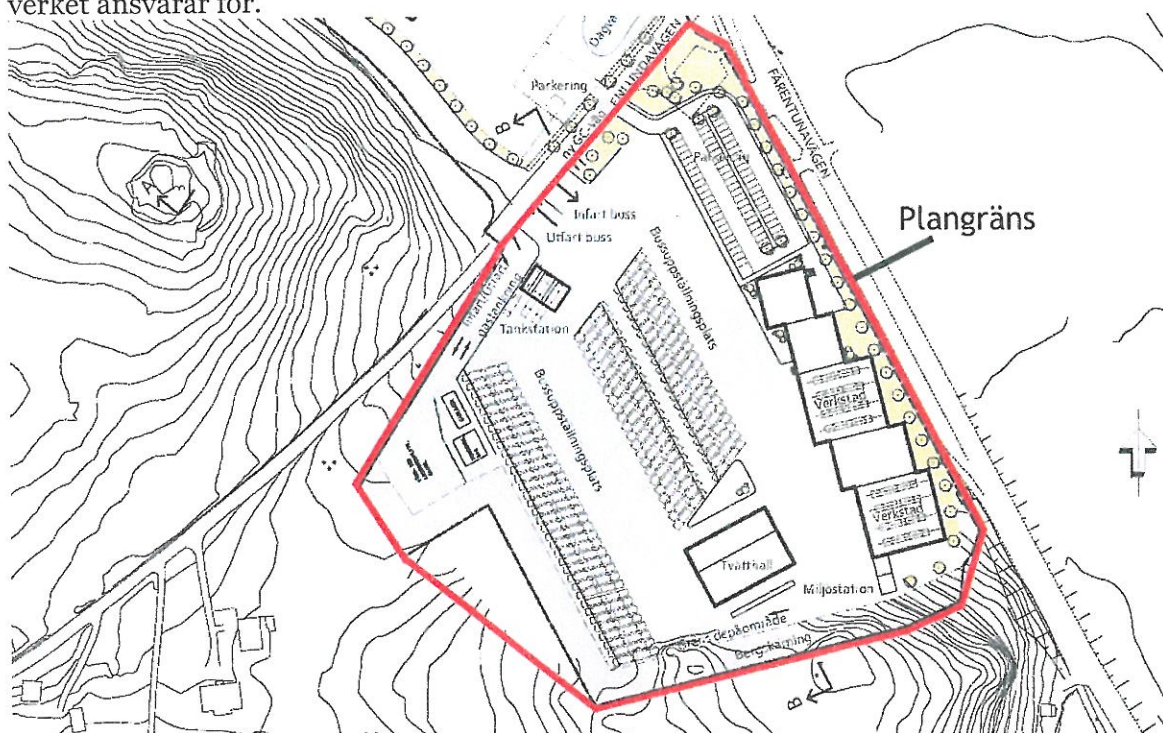


Illustration över området. Detaljplanen för bussdepån anges med en röd linje. Illustration av Karavan.

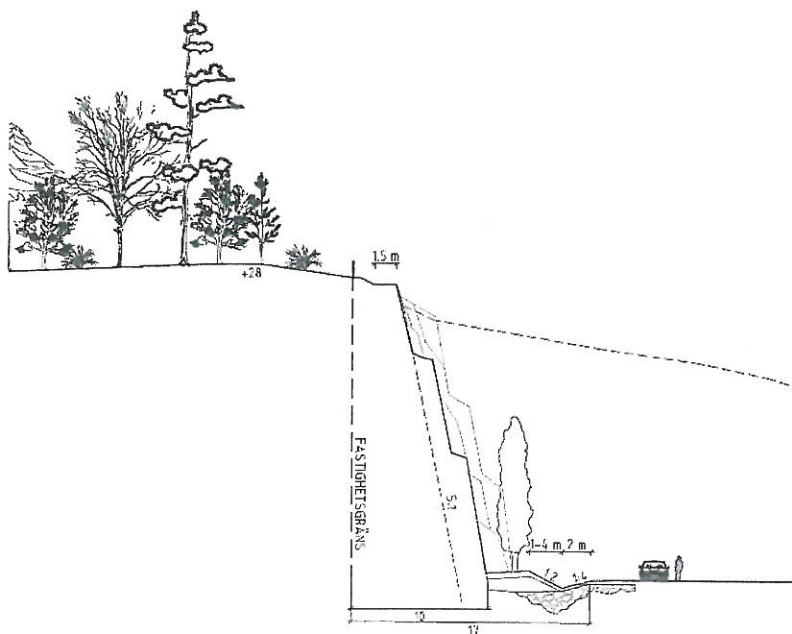
Bergsskärning

Placering av bussdepån, enligt illustrationen ovan, kommer att innebära en omfattande bergsskärning i den södra delen av planområdet. Bergsskärningen kommer främst att bli synlig från norr och öster och påverkan kan minskas med genomtänkt placering av byggnaderna, planteringar av trädtrader samt terrasseringar. Bergets beskaffenhet är avgörande för hur bergsskärningen kan utföras, är berget sprickigt eller av sämre kvalitet finns det också risk att delar behöver ersättas med platsgjutna höga stödmurar eller slänter om utrymme finns. För att skapa en terrasserad bergsskärning har ett djup på 12 meter bedöms som lämpligt. På illustrationen ovan redovisas detta område med grå färg. I den västra delen av området kan en mindre stödmur behöva uppföras.

Vegetationen i nära angränsning till planområdet kommer att påverkas men påverkan kommer delvis att begränsas genom beaktande av särskilda skyddsföreskrifter samt att träd kan sparas i större utsträckning än vad som är standard. Bergsskärningen kan även flyttas något för att bevara den gamla tallen som finns strax sydöst utanför planområdet. En utsprängning av berget försämrar groddjurens habitat men anläggning av flera dagvattendammar kan fungera som kompensation för groddjur och vattenfauna.



Fotomontage sett från Färentunavägen mot korsningen med Enlundavägen. Illustration av Karavan.



Förslag till bergsskärning. Illustration av Karavan.

Skyddsföreskrifter vid bergsskärning

Gränsen för bergsskärningen ligger så till att bergets vegetation påverkas utanför plangränsen. Bland annat berörs en stor tall som är skyddsvärd. Särskilda skyddsföreskrifter som innebär avsteg från det normala arbetssättet vid bergsskärningar har tagits fram för att bevara tallen och dess biologiska värden. Föreskrifterna nedan ska beaktas generellt vid bergsskärningen för att även andra träd och deras värden ska bevaras. För utförlig beskrivning av föreskrifterna hänvisas till naturvärdesinventeringen, sidorna 7-8.

- Ingen avtagning av vegetation och jord genomförs utanför teoretisk sprängkant.
- Vid avtagning på berg som sprängs bort ska det inom en zon av 3 meter ut från teoretisk sprängkant vegetationsavtagning och jordschakt ske med försiktig friläggning av eventuella trädrötter.

- All körning med arbetsfordon ska undvikas utanför beräknad sprängkant. Om viss körning före sprängning inte kan undvikas ska mark och rötter skyddas med fiberduk samt utjämnande sandlager.

Gestaltning

Landskapet har generellt en stor skala och kan klara storskalig verksamhet om platserna gestaltas med tydlig hänsyn till landskapets karaktärsdrag. Samtidigt kommer platsen upplevas på nära håll då människor passerar mycket nära området på vägarna intill, inte minst på cykelvägen längs med Färentunavägen. Det är viktigt att upplevelsen inte blir alltför enformig eller tvärtom oordnad, inte minst eftersom alla som besöker Färingsö passerar platsen.

Marken mellan bussdepån och Färentunavägen ska trädplanteras för att minska det storskaliga intrycket av byggnaderna och bilda en mjukare övergång mellan det öppna landskapsrummet och exploateringen. Träd får dock inte planteras närmare vägbanekant än 7 meter.

Landskapsanalysen anger att det är viktigt att välja en låg och avskärmande armatur. Istället för master föreslås cirka 8 meter höga belysningsstolpar för att minimera ljuspåverkan till omgivande landskap nattetid. På personalparkeringen föreslås cirka 4-5 meter höga belysningsstolpar.

Byggnader ska färgsättas med varma kulörer och företrädesvis av karaktären jordkulör såsom ockra, röd eller svart vilket innebär att byggnaderna naturligt smälter samman med naturlandskapet. Plankartan anger att byggnader ska utformas med en fasadkulör med minst 50 % svärta.



Fotomontage över bussdepån och byggvaruhandeln nattetid. Illustration av Ljuslandskap.

Gestaltungsprinciper:

- Byggnader placeras för att ta upp nivåskillnader så långt som möjligt och minska intrycket av stora bergskärningar
- Bergsskärning sker i terrasser
- Byggnadernas fasader får ett enhetligt och bearbetad gestaltning
- Tak täcks med sedum
- Stödmur mot Färentunavägen minimeras i höjd och utformas med omsorg, t ex med grafisk betong
- Bussdepåns område planteras med träd längs Färentunavägen
- Låg och avskärmande armatur bör användas
- Byggnader ska färgsättas med en fasadkulör med minst 50 % svärta

Gator och trafik

Planområdet ligger intill Färentunavägen, väg 800, som är den enda infartsvägen till Färingsö. Trafikverket är huvudman för väg 800 och vägen utgör en sekundär transportled för farligt gods. Längs den västra sidan av vägen sträcker sig en gång- och cykelväg. Norr om planområdet angränsar Enlundavägen som är en grusad lokalgata med enskilt huvudmannaskap. Väg 800 har idag hastighetsbegränsningen 70 km/h och Enlundavägen 50 km/h.

Trafikverket har i utredningen "Väg 800, Färentunavägen Gemensamma planeringsföresättningar", 2009, angivit att "Programmet för ny detaljplan i Enlundaområdet kommer att innebära ökad framtida trafikaktivitet från sekundärvägarna i den aktuella korsningen. Bland annat kommer ökad andel tung trafik belasta korsningen. Av starkt vägande trafik-säkerhetsskäl bör korsningen utformas som en cirkulationsplats i framtiden om den planerade exploateringen kommer till stånd. En sådan utformning kan även, med genomtänkta gestaltningsåtgärder, komma att utgöra en entré till Färingsö.

Verksamhetsområdet kommer att ge en trafikökning med svängande fordon, både lastbilar, bussar och personbilar. En ny cirkulationsplats kommer därför att anläggas i korsningen Enlundavägen/Färentunavägen/Troxhammar byväg för att skapa en trafiksäkrare fyrvägs-korsning. Cirkulationsplatsen ingår inte i planområdet och detaljerad utformning fastställs i en separat arbetsplan som Trafikverket tar fram.



Korsningen vid Färentunavägen och Enlundavägen. Planområdet ligger till vänster på bilden.

I planområdets norra del finns idag en kommunal infartsparkering med en beläggning på cirka två till fem bilar. Infartsparkeringen föreslås flyttas och istället placeras i angränsning till planområdet, strax norr om Enlundavägen.

Risk och störningspåverkan

Ljus- och bullerstörning

Arbete vid bussdepån kommer att pågå dygnet runt. Bussarna servas och tvättas under nattetid för att kunna användas på morgonen. Detta arbete sker inomhus för att minska bullerstörningar utanför depån.

Depån kommer att vara upplyst under den mörka tiden av dygnet. Ljuspåverkan i området är dock redan idag hög på grund av den starkt belysta byggbyggvaruhandeln. Om belysning anordnas på ett hänsynsfullt sätt kan denna påverkan upplevas mindre störande än idag. Ljusstörningar från strålkastare kommer att öka markant i området. Färentunavägen är dock redan idag starkt trafikerad och medför ljusstörningar från bilarnas strålkastare. Ökning av rörlig ljusstörning kommer främst att ske på Enlundavägen. De som kan tänkas beröras av detta är framförallt de som vistas på behandlingshemmet samt eventuellt boende i södra

delen av Troxhammars byväg. Även hästar i beteshagen kommer att beröras av den ökade bil- och busstrafiken och dess strålkastarljus. Eftersom Färentunavägen redan är starkt trafikerad bedöms denna påverkan som ringa.

Transporter och farligt gods

Väg 800, Färentunavägen, är klassad som transportled för farligt gods. Bussdepåns verksamhet innefattar även risker med hantering av brännbara vätskor och gaser. Initialt kommer bussarna att drivas med etanol.

En riskanalys har tagits fram för att undersöka lämpligheten med exploatering enligt planförslaget. Analysen har inventerat antalet transporter med farligt gods på väg 800. Transporterna utgörs av brännbara vätskor till verksamheter på Färingsö samt den planerade bussdepån. Även enstaka transporter med gasolflaskor förekommer. Utifrån beräknade risknivåer utmed väg 800 bedöms det inte vara motiverat med säkerhetshöjande åtgärder eller andra begränsningar för personer inomhus.

Detaljplanen medger att byggnader placeras inom 25 meter från väg 800, ett område som Länsstyrelsen rekommenderar ska vara bebyggelsefritt. Avsteget bör kunna accepteras i detta fall med hänsyn till att merparten av transporterna på väg 800 genereras av bussdepån och således även förekommer inom depåområdet. För att hantera en ökad riskexponering föreslås säkerhetshöjande åtgärder för byggnader som placeras närmast vägen. Åtgärderna syftar till att begränsa konsekvenserna vid en eventuell olycka med brännbar vätska som sker på väg 800, Enlundavägen samt inom depåområdet.

Följande åtgärder rekommenderas i riskanalysen och ska vara vägledande för fortsatt arbete, beslut om bygglov och andra tillstånd:

- Utläckt vätska ska hindras att rinna mot planerade byggnader inom bussdepån genom att uppföra en mur, vall, dike eller genom att höja marknivån närmast väg 800 så att den ligger minst 0,5 meter över vägnivån.
- Områden utomhus inom ca 25 meter från väg 800 och Enlundavägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Nya byggnader inom 25 meter från väg 800 och Enlundavägen ska utföras så att brandspridning in i byggnaden förhindras eller åtminstone fördröjs till dess att byggnaden utrymts.

Detta görs genom att:

- Fasader inom 25 meter utförs med obrännbart material
- Fönster inom 25 meter utförs så att brandspridning genom dessa förhindras, exempelvis genom att utföra fönster med härdat och laminerat glas
- Entréer får inte förläggas mot väg 800 och inte inom 25 meter från väg 800.
- Utrymningsstrategin för byggnader utmed väg 800 och Enlundavägen utformas med hänsyn till riskerna på vägen. Bland annat ska utrymningsväg finnas mot en skyddad sida.

Lämplig placering inom depåområdet av lossningsplats prövas i kommande tillståndsprocesser. Inom ramen för planarbetet har riskanalysen använt rådande lagstiftning och rekommenderar att:

- Lossningsplats inom bussdepån ska vara belägen så att kontors- och industrilokaler ligger minst 40 meter från lossningsplatsen. Publika lokaler placeras minst 50 meter från lossningsplatsen. Motsvarande avstånd utgör minimikrav från ett eventuellt gaslager för fordonsgas.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten- och avlopp

Bussdepån kommer att anslutas till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp.

Grundvatten

Den största påverkan på grundvattnet vid anläggandet av bussdepån orsakas av bortsprängning av berget. Förändrade grundvattennivåer skapar nya flödesmönster samt förflyttar dagens grundvattendelare till ett nytt läge. Detta orsakar effekter på vegetation och skulle även kunna påverka eventuella brunnar i närområdet. Se även vidare under rubriken *miljöpåverkan*.

Nuvarande dagvattenlösning

Området söder om Enlundavägen består av skogsbevuxet berg, ängs- och hagmark samt en mindre infartsparkering. Dagvattnet inom detaljplaneområdet rinner till ett dike längs med västra sidan av väg 800, under vägen och vidare på den östra sidan ner till en dagvattendamm vid Lullehovsbron. Anläggande av bussdepån innebär en ökad mängd dagvatten samt behov av rening, vilket gör att bussdepån inte kan leda sitt dagvatten till befintlig dagvattendamm.

Hantering av dagvatten inom detaljplaneområdet

Utbyggnad enligt planförslaget kommer att öka dagvattenflödet från området. En av de viktigaste funktionerna för hantering av dagvattnet är att hindra utsläpp att nå Mälaren och därmed intaget till Lovöns vattenverk. För dimensionering av dagvattenmängd för bussdepån, se dagvattenutredningen. Utredningen har använt en klimatsäkerhetsfaktor på 1,2 både avseende beräkningar på årsflöden och dimensionerande högflöden.

Vatten från körytor och bussuppställning ska samlas upp och genomgå oljeavskiljning innan det leds vidare till renings- och utjämningsmagasin, damm eller annan fördröjning/rening inom fastigheten. Dagvattenbrunnar ska vara utformade så att risken för föroreningsutsläpp till dagvatten minimeras. Oljeavskiljning kan göras med olika metoder så som dike, brunnsfilter och oljeavskiljare. Inom fastigheten ska katastrofskydd anläggas för att undvika att utsläpp från en eventuell olycka kan hindras från att lämna bussdepån.

Tankplatsen och eventuell lokal för lagring av miljö- och hälsofarliga kemikalier ska vara tät och invallad och försedd med tak. Invallningen ska rymma hela den lagrade volymen vid eventuellt läckage. Inga golvbrunnar får anslutas till dagvattennätet. Inom området ska det finnas markerade körbanor för tankbilar. Lastning och lossning får endast ske på lastnings-/lossningsplatta med dräneringsbrunn med stängd ventil.

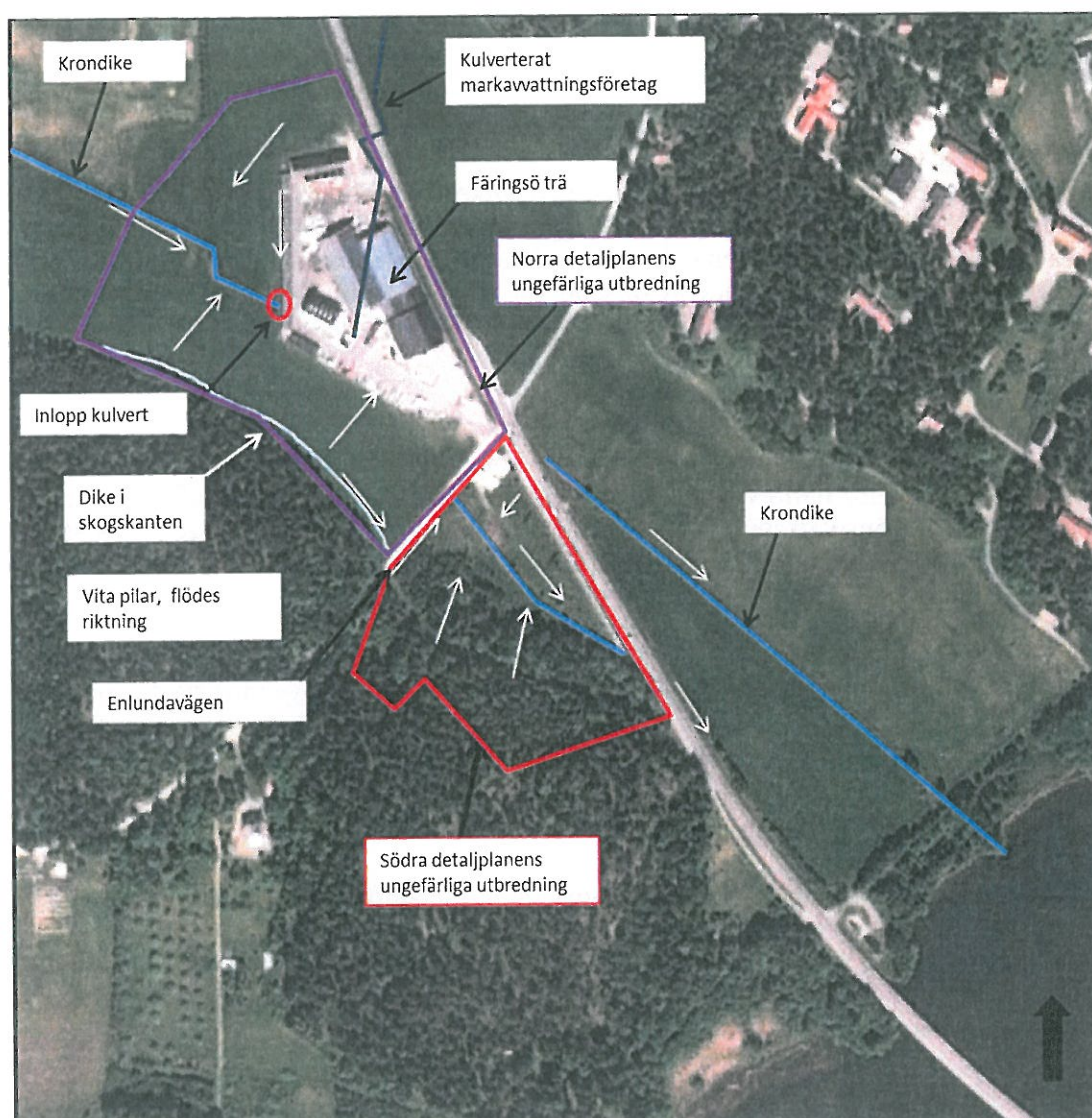
Planbestämmelse anger att tak i huvudsak ska vara täckta med sedum eller annan dagvattenfördröjande vegetation. Det tar upp cirka 50 % av regnvolymen. Ett tak med en tjocklek på 50 mm beräknas kunna magasinera 5 mm regn. För att minska miljöpåverkan på dagvattnet bör man välja material som inte innehåller miljöskadliga ämnen.

Slutlig avledning

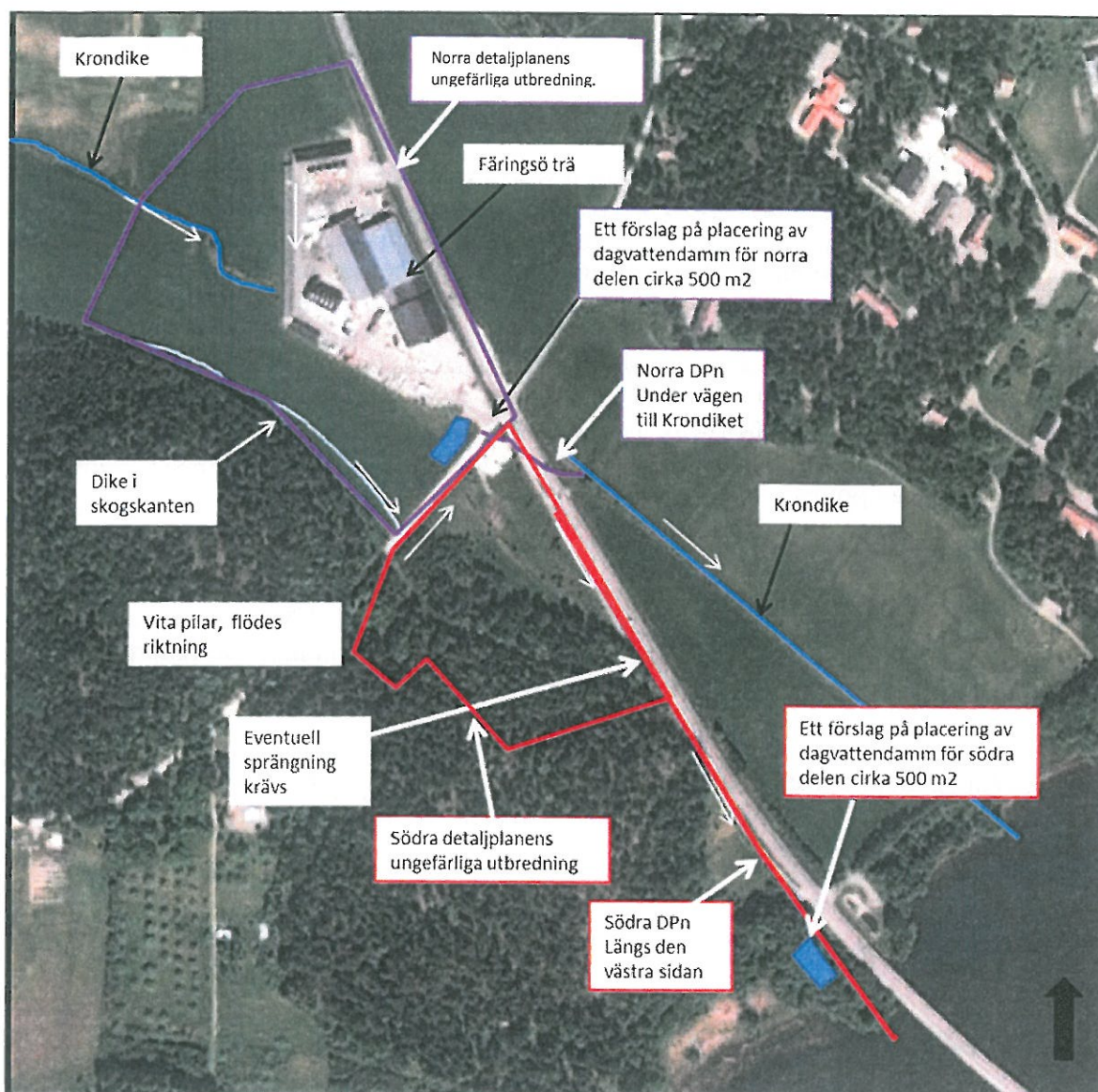
Bussdepåns dagvatten ska avledas i dike på den västra sidan av väg 800. Fördelen med att avleda vattnet i ett dike är att den ökade mängden vatten inte kommer att påverka markavvattningsföretaget.

Som ett ytterligare reningssteg föreslås i dagvattenutredningen att en dagvattendamm på cirka 500 kvm anläggs nedströms planområdet på den södra sidan av Lullehovsbron innan vattnet avleds till Mälaren. Dagvattnet leds till dammen via ett dike som löper parallellt med Färentunavägen. För att kunna avleda vattnet krävs troligen en sprängning förbi en bergklack. Dammen föreslås ha en bräddning eller by pass för stora flöden.

Vattnet som rinner av från berget väster om bussdepån ska inte ledas in på området utan avledas i ett avskärmande dike i kanten av depån och föreslås ledas vidare på västra sidan av Färentunavägen. Om dagvattnet från bussdepån avleds här bör anläggningen konstrueras så att detta förhållandevis rena vatten från omkringliggande mark inte blandas med det delvis rena dagvattnet från detaljplaneområdet.



Nuvarande dagvattenlösning och flödesriktningar. Illustration från Ramböll.



Dagvattenlösning, illustration från Ramböll.

Påverkan på området

För att rena och fördröja dagvattnet föreslås flera olika åtgärder. Även katastrofskydd ska anläggas för att undvika att utsläpp från en eventuell olycka hindras från att lämna bussdepån. Vattnens (vattenförekomsternas) nuvarande ekologiska och kemiska status bedöms som oförändrad med föreslaget omhändertagande av dagvattnet.

Åtgärder som utförs i ett vattenområde, exempelvis ett befintligt dike, är enligt 11 kap. miljöbalken att betrakta som vattenverksamhet. Det innebär att åtgärden, beroende på omfattning och påverkan på omkringliggande intressen, ska tillståndsprövas av Mark- och miljödomstolen eller anmälas till Länsstyrelsen. Anlägganden av nytt dike och dagvattendamm kan komma att betraktas som vattenverksamhet.

Enlunda-Troxhammars dikningsföretag från 1921 och Enlunda-Troxhammars torrlägningsföretag från 1942 bedöms inte påverkas av utbyggnaden av föreslagen dagvattenlösning. Möjligen kan tillflödet till dessa diken minskas något, men det bedöms som en minimal förändring.

Riktvärden dagvatten

För dagvatten finns det inga nationellt fastslagna riktvärden. I Stockholms län har förslag till riktvärden tagits fram i februari 2009. Dessa är indelade i flera olika nivåer. Recipienten för dagvattnet är Mälaren, vilken omfattas av Östra Mälarens vattenskyddsområde. På grund av

recipientens känslighet för föroreningar används de högsta kraven på riktvärdena, det vill säga de lägsta värdena nivån 1M (direktutsläpp till recipient, havsvikar), se tabell 2 i dagvattenutredningen där riktvärdena är angivna.

Miljökvalitetsnorm för vatten, MKN

Området ligger cirka 300 meter från Mälaren vilken kommer att bli den slutliga recipienten för det renade dagvattnet. Detaljplanen ligger inom östra Mälarens vattenskyddsområde, den sekundära skyddszonen. Målet är att inga vatten ska försämrats och att alla vatten ska uppnå minst miljökvalitetsnormen god status år 2015. Utsläppspunkten från detaljplaneområdena ligger mitt emellan två vattenförekomster. Söder om Färingsö är det Mälaren – Björkfjärden (EU CD: SE 658594-159015) och norr om Färingsö är det Mälaren – Görväln (EU CD: SE 659147-160765). Båda är klassade som god ekologisk status och god kemisk status och med god miljökvalitetsnorm. Det bedöms inte heller vara risk för att kraven i MKN inte uppfylls i vattenförekomsten Mälaren-Görväln. I vattenförekomsten Mälaren-Björkfjärden bedöms det inte heller finnas risk att den ekologiska statusen inte uppnås men det finns risk att god kemisk status inte uppnås.

El

Området ligger idag längst ut i Fortums elnät och viss instabilitet kan därför finnas i nätet. En sjöledning kommer att läggas för att området ska få en stabil elförsörjning. En transformator för att försörja närområdet föreslås i kommande detaljplan norr om Enlundavägen. Transformatorstation för bussdepåns egna elförsörjning kommer att anläggas inom planområdet.

Planområdet genomkorsas av elledningar som idag saknar servitut. Anläggning av bussdepån enligt planförslaget innebär att marken måste förstärkas och ledningen bör därför flyttas och förläggas i befintlig gång- och cykelväg.

Avfall

Sophantering ska ske enligt de regler som gäller för kommunens sophantering.

MILJÖPÅVERKAN

Behovsbedömning

Ekerö kommun har bedömt att detaljplanen kan medföra en sådan betydande miljöpåverkan som fordrar en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Behovsbedömningen och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har samråttats med Länsstyrelsen 2013-03-21. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att genomförandet av planen kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som anges i 6 kap. 11 § MB och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap 11 § miljöbalken och 4 kap 34 § plan- och bygglagen (2010:900) är nödvändig.

En miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats för att belysa och bedöma miljöeffekterna enligt 6 kap. 11 § miljöbalken. De miljöfaktorer som med ledning av kommunens behovsbedömning och länsstyrelsens beslut bedöms vara aktuella att behandla i MKB:n är främst vatten (yt- och grundvatten) och landskapsbild samt även naturmiljö och översiktligt riskfrågor och miljöpåverkan under byggnadstiden. I särskilda avsnitt i MKB:n behandlas också Miljökvalitetsnormer och Miljökvalitetsmål. På nuvarande underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att de väsentligaste miljö- och hälsofrågorna har lyfts fram i miljökonsekvensbeskrivningen.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Planen innebär att nuvarande bussdepån i Tappström flyttas. Marken där är tänkt att istället användas för bostäder, kontor och handel. Planens genomförande medverkar till att miljö-kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" blir lättare att uppnå. Detta beror på att när bussdepån flyttas från tätorten Tappström innebär detta att antalet boende som störs av verksamheten

minskar väsentligt. Positivt är också att flytten och utvecklingen av bussdepån ger möjlighet till en utökad kollektivtrafik och därmed till en minskad bilanvändning. Marken i centrum blir därmed tillgänglig för uppförande av nya bostäder i ett centralt och centrumnära läge.

För utförligare beskrivningar av miljökonsekvenser, hydrologi, naturförhållanden, naturvärden, inventeringsmetoder etc. hänvisas till utförd MKB och inventeringar.

Ytvatten

Under förutsättning att de föreslagna åtgärderna i dagvattenutredningen genomförs, inklusive hantering av bräddningsrisker, är bedömningen att reningen och fördröjningen av dagvattnet i flera steg och bra rutiner vid olyckor medför att Mälarens goda vattenkvalitet inte kommer att påverkas negativt.

Grundvatten

Den risk som kan ses, ur ett hydrogeologiskt perspektiv, är framförallt en förändring av grundvattennivåerna i området. Detta kan i förlängningen leda till att brunnar i området sinar och att vegetationen i området påverkas negativt genom en sämre tillgång till grundvatten. Påverkan på brunnar i området blir antagligen liten, men för att man med större säkerhet ska kunna bedöma risken för påverkan på grundvattnet och de utpekade riskobjekten krävs ytterligare hydrogeologiska undersökningar.

Landskapsbild

Landskapsbilden kring det aktuella planområdet är idag starkt påverkat av den byggvaruhandel som finns norr om planområdet. Ett utökat verksamhetsområde i anslutning till denna kommer inte drastiskt att förändra upplevelsen av landskapsrummet eftersom landskapsrummet redan är uppdelat. Den planerade bussdepån kommer dock att medföra stora bergskärningar som kommer att bli synliga från framför allt norr och öster i Troxhammars öppna landskapsrum. Ingreppet ska så långt möjligt minimeras.

Den rörliga ljusstörningen bestående av bussars och bilars strålkastare kommer att öka i området. Ljuspåverkan på platsen är redan idag hög på grund av den starkt belysta byggvaruhandeln norr om planområdet. Om det är möjligt att skärma av belysningen från byggvaruhandeln samtidigt som bussdepån och resterande verksamhetsområde belyses på ett hänsynsfullt sätt kommer ljuspåverkan på området upplevas mindre störande än i dagsläget.

Naturmiljö

Delar av planområdet längre upp i bergssluttningen bedöms ha höga naturvärden knuten till gammal barrskog. Gränsen för bergskärningen ligger så till att bergets vegetation påverkas även utanför plangränsen. Hur stor påverkan blir kan begränsas med olika skyddsföreskrifter. De biologiska värdena för den grova tall som står i anslutning till schaktgränsen kan troligen bevaras med tillräckliga föreskrifter. En bergskärning är ett irreversibelt ingrepp i både det uråldriga geologiska naturlandskapet, och av ett kulturlandskap som har formats av odling och bete. En utsprängning av berget skulle leda till en oundviklig uttorkning av vårkärren på berget inom och strax söder om planområdet och skulle ytterligare försämra groddjurens habitat, och leda till fragmentering och habitatförlust. Anläggande av nya dagvattendammar gynnar groddjuren och kan bli nya lekvatten. Närheten till Färentunavägen ökar även risken för att groddjuren dödas av trafiken vilket anläggning av grodtunnlar kan minska. Schaktarbeten och sprängning i nära anslutning till den biotopskyddade allén med hästkastanjer vid Enlundavägen kan riskera att förändra mark- och vattenförutsättningarna för träden. Beaktande av särskilda skyddsföreskrifter vid bergsskärning anges i planhandlingarna för att bevara tallen och dess biologiska värden. Föreskrifterna ska beaktas generellt vid bergsskärningen för att även andra träd och deras värden ska bevaras.

Miljö kvalitetsnormer

Ökningen av trafiken kommer att öka partikelhalten något på grund av uppvirvlade partiklar från vägbanan men partikelhalterna kommer även efter genomförande av planen att underskrida miljö kvalitetsnormerna.

Reningen och fördröjningen av dagvattnet i flera steg och bra rutiner vid olyckor medför att Mälarens goda vattenkvalitet inte kommer att påverkas negativt. Därmed bedöms inte heller miljö kvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster påverkas negativt.

Miljö kvalitetsmål

Planens genomförande medverkar till att miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" blir lättare att uppnå. Detta beror på att antalet boende som idag störs av befintlig depåverksamhet minskar väsentligt när bussdepån flyttas från tätorten Tappström. Positivt är också att flytten och utvecklingen av bussdepån ger möjlighet till en utökad kollektivtrafik och därmed till en minskad bilanvändning. Det omfattande ingreppet i berget medverkar dock till att flera av de övriga miljö kvalitetsmålen blir svårare att uppnå.

Risk

Utifrån beräknade risknivåer utmed Färentunavägen bedöms det inte vara motiverat med säkerhetshöjande åtgärder eller andra begränsningar för personer inomhus. Dock planeras byggnader inom depåområdet inom det av Länsstyrelsen rekommenderade bebyggelsefria området på 25 meter från väg 800. Avsteget bör kunna accepteras i detta fall med hänsyn till att merparten av transporterna på Färentunavägen genereras av bussdepån och således även förekommer inom depåområdet.

För att hantera en ökad riskexponering föreslås i detaljplanen säkerhetshöjande åtgärder för byggnader närmast vägen. Åtgärderna syftar till att begränsa konsekvensen av en eventuell olycka med brännbar vätska på Färentunavägen, Enlundavägen samt inom depåområdet.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR**Genomförandetid**

Planens genomförandetid är 5 år. Se även genomförandebeskrivningen.

Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats och kommunen är inte huvudman för mark inom planområdet. Se vidare i genomförandebeskrivningen.

UPPLYSNING

En ny plan- och bygglag (2010:900) gäller sedan den 2 maj 2011. Enligt övergångsbestämmelserna till den nya lagen ska äldre föreskrifter fortfarande gälla planer som har påbörjats före lagens ikraftträdande. Denna detaljplan startades innan de 2 maj 2011 och därför upprättas planen enligt den gamla plan- och bygglagen (1987:10).

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har tagits fram av tjänstemän på stadsarkitektkontoret i samarbete och diskussion med tekniska kontoret samt miljö- och hälsoskyddskontoret.

STADSARKITEKTKONTORET

Johan Andrade Hagland
Miljö- och stadsbyggnadschef

Annica Karlsson
Planarkitekt

2013-03-20, rev 2013-09-01

UTSTÄLLNING
NORMALT PLANFÖRFARANDE

Detaljplan för Enlunda bussdepå (fastigheten Troxhammar 1:2 m.fl.) på Färingsö i Ekerö kommun, Stockholms län

dnr PLAN.2008.21.214

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats och kommunen är inte huvudman för mark inom planområdet.

Tidplan

2013	2:a kvartalet	Samråd
2013	3:e-4:e kvartalet	Utställning
2013	4:e kvartalet	Kommunfullmäktiges antagande

Genomförandetid

Genomförandetiden skall vara 5 år räknat från ett år efter den dag detaljplanen vinner laga kraft. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan synnerliga skäl.

Markägoförhållanden

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen.

Kommunen äger fastigheten Troxhammar 1:2. Del av fastigheten utgör i förslag till detaljplan kvartersmark för bussdepå.

Del av den privatägda fastigheten Troxhammar 8:26. utgör i förslag till detaljplan kvartersmark för bussdepå.

Inom kvartersmarken för bussdepå finns samfälligheten Troxhammar s:1.

Genomförande

Mellan Ekerö kommun och AB Storstockholms lokaltrafik, (SL) finns köpeavtal som bland annat reglerar SL:s skyldighet att ombesörja och bekosta alla åtgärder inom kvartersmark för

bussdepå. Kommunen bekostar ombyggnad och förbättring av anslutande vägar samt gång- och cykelvägar.

Inom planområdet finns enligt Skanova befintliga teleanläggningar som kan behöva flyttas. En ledning med osäkert läge ligger troligen under planerad bebyggelse, en annan ledning kan behöva flyttas på grund av nödvändig förstärkning av marken. Eventuell flytt bekostas inte av Skanova.

Del av Troxhammar 8:26 och del av Troxhammar s:1 utgör kvartersmark för bussdepå och skall regleras in i bussdepåfastigheten. Överlåtelse av marken avses ske efter överenskommelse med ägaren av Troxhammar 8:26 och delägarna i Troxhammar s:1. Kommunen avser att ansöka om fastighetsreglering hos lantmäterimyndigheten för bildande av bussdepåfastighet i överensstämmelse med detaljplanen. Kan frivillig överenskommelse om marköverlåtesen inte ske avser kommunen yrka på att lantmäterimyndigheten fattar beslut om marköverföring och ersättning.

Anläggningar utanför planområdet

En trafikutredning har tagits fram med flera olika alternativ för utformning av korsningen Färentunavägen/ Enlundavägen/Troxhammar byväg. Trafikutredningen belyser även framkomligheten och trafiksäkerheten för såväl busstrafik som för övriga trafikanter i ett kort- och ett långsiktigt perspektiv. Utredningen har kartlagt och beskrivit den befintliga trafiksituationen samt ger förslag på åtgärder som kan möta de förändringar som platsen står inför. Kommunen och Trafikverket avser att träffa avtal om genomförande och finansiering av ombyggnad och anslutning av Enlundavägen/Färentunavägen.

En gång- och cykelväg planeras utmed Enlundavägens norra sida. Kommunen ombesörjer kommande utbyggnad.

TEKNISKA FRÅGOR

Vatten och avlopp

Hela planområdet skall anslutas till kommunalt verksamhetsområde för vatten, dag- och spillvatten.

Dagvatten

Dagvatten skall omhändertas och till största del renas inom depån och sedan anslutas till kommunal dagvattenanläggning utanför detaljplanen, som anläggs och sköts av kommunen.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Ansökan om avstyckning, fastighetsreglering och bildande av gemensamhetsanläggningar görs hos Lantmäterimyndigheten i Stockholms län. Fastighetsbildning ska ske enligt detaljplanen.

Avsikten är att bussdepåfastigheten bildas genom avstyckning från kommunens fastighet Troxhammar 1:2 och fastighetsreglering för överföring av del av Troxhammar 8:26 och del av samfälligheten Troxhammar s:1, som ligger inom planområdet, till depåfastigheten i överensstämmelse med detaljplanen.

Gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggningen Skå-Eneby ga:3, Skå-Eneby vägsamfällighet, ansvarar för Enlundavägen. Bussdepån skall delta i Skå-Eneby ga:3. Vid omprövningsförrättning av vägsamfälligheten kan regleras nytillkommande fastigheters inträde och utökat/ändrat vägområde för Enlundavägen.

Att gemensamhetsanläggning inrättas innebär att anläggningen sköts gemensamt och att kostnaderna för utförande, drift och underhåll fördelas mellan de deltagande fastigheterna efter andelstal som beslutas av lantmäteriet vid en anläggningsförrättning.

EKONOMISKA FRÅGOR

Flertalet ekonomiska frågor för detaljplanens genomförande behandlas i köpeavtal, såsom kostnader för utbyggnad av bussdepå och erforderliga förbättring av vägnätet.

Om överenskommelse om ersättning för överlåtelse av den del av Troxhammar 8:26 och Troxhammar s:1 som ska ingå i bussdepåfastigheten inte kan träffas, beslutas ersättningen av lantmäteriet efter värdering inom ramen för fastighetsbildningen.

Kostnaden för att upprätta detaljplanen regleras i planavtal. Anslutningsavgift för vatten, dag- och spillvattenavlopp tas ut av fastighetsägaren enligt kommunens va-taxa. Kostnader för fastighetsbildning och bildande av gemensamhetsanläggningar tas ut enligt Lantmäterimyndighetens taxa och betalas av respektive berörd fastighetsägare.

Ersättningar för markupplåtelse regleras i avtal eller vid lantmäteriförrättning.

TEKNISKA KONTORET

September 2013

Jonas Orring
Exploateringschef



Stadsarkitektkontoret

UTSTÄLLNING
NORMALT PLANFÖRFARANDE

Detaljplan för Enlunda bussdepå (del av fastigheten Troxhammar 1:2 m.fl.) på Färingsö i Ekerö kommun, Stockholms län

dnr PLAN.2008.21 .214

SAMRÅDSREDÖRELSE

Förlängt plansamråd har genomförts under tiden 2013-04-10 tom 2013-05-31. Planhandlingarna har skickats ut till sakägare och berörda instanser enligt separat sändlista samt funnits uppsatta på Ekerö bibliotek, Stenhamra bibliotek stadsarkitektkontoret och kommunens hemsida. Ett informationsmöte för allmänheten hölls den 6 maj i kommunhuset där ett trettiotal personer deltog. Från kommunen medverkade Annica Karlsson, planarkitekt, och Jonas Orring, exploateringschef.

Nedan följer en sammanställning av de skriftliga synpunkter som kommit in under samrådstiden. Samtliga yttranden samt bilagor finns i sin helhet att ta del av hos kommunens stadsarkitektkontor.

Myndigheter etc

Länsstyrelsen i Stockholms län

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. 3 § ÄPBL. Det aktuella planområdet ligger i sin helhet inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde, och omfattas därmed av de skydds-föreskrifter som gäller för området.

Länsstyrelsen konstaterar att planen omfattar verksamhet som berör flera av skyddsföreskrifterna. Det gäller främst utsläpp av dag- och dräneringsvatten, utförande av mark- och anläggningsarbeten, hantering av brandfarliga vätskor och hälso- och miljöfarliga ämnen samt även industriell verksamhet.

Stadsarkitektkontorets

kommentar

Synpunkterna noteras.

Det är viktigt att skyddsföreskrifterna blir beaktade i den fortsatta planeringsprocessen för att säkerställa att den planerade verksamheten kan bedrivas på ett sätt som är förenligt med syftet med vattenskyddsområdet och dess föreskrifter.

Skyddsföreskrifterna ska beaktas.

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen förutsätter att stora mängder berg sprängs bort, vilket bl.a. ställer krav på kontroller av dricksvattenbrunnar i omgivningen. Eftersom det tidvis råder viss brist på bergkrossmaterial på Mäläröarna är det en fördel om det krossade materialet kan användas lokalt utan allt för långa transporter.

Synpunkterna noteras.

Länsstyrelsen är positiv till att en dagvattenutredning har tagits fram, och anser att det är angeläget att föreslagna dagvattenåtgärder genomförs. Länsstyrelsen anser även att det är viktigt att förorenat dagvatten från verksamhetsområdet norr om planområdet renas i enlighet med de förslag som ges i dagvattenutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkterna noteras.

Länsstyrelsen vill poängtera att anordningar för katastrofskydd i händelse av utsläpp av miljöfarliga ämnen ska anordnas på ett funktions- och driftsäkert sätt. Dessa bör även fungera i händelse av kraftig nederbörd eller höga flöden i vattendragen.

Detaljplanen har reviderats och planbestämmelse har lagts till om att katastrofskydd ska anläggas inom planområdet.

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör kompletteras med en mer detaljerad motivering till bedömningen att ekologisk och kemisk status i berörda vattenförekomster inte kommer att påverkas vid föreslagen exploatering.

Texten i planbeskrivningen kompletteras.

Länsstyrelsen vill informera om att det finns ett förslag till ny vattenförekomstindelning av Mälaren. I detta förslag finns en uppdelning av vattenförekomsten Mälaren-Gripsholm i flera vattenförekomster. Bland annat föreslås Långtarmen, som ligger i direkt

Synpunkterna noteras.

anslutning till planerat dagvattensläpp, bli en egen vattenförekomst med egna miljö kvalitetsnormer. Beslut om indelningen kommer att fattas av Vattenmyndigheten i slutet av 2015.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet framför att då genomförandet av planen är beroende av att Enlundavägen byggs ut borde det stå i genomförandebeskrivningen att kommunens utbyggnad av vägen kommer att ha planstöd. Ingenstans står det att det pågår ett planarbete som omfattar Enlundavägen och området norr där om. Planområdet berörs av ledningsrätt för el-ledningar till förmån för Fortum samt kommunens va-ledningar. Ledningarna går just nu på kommunägd mark men så kommer det inte att vara efter det att planen är genomförd. Ett u-område kan behövas. Det pågår en förrättning vars syfte är att genomföra planen. Den stöder sig på ett kontrakt mellan Ekerö kommun och SL. Området som avses i kontraktet skulle behöva justeras för att stämma med det nu aktuella planförslaget. Förrättningen vilar i avvaktan på att planen blir klar. *Kartor bifogas.*

Tekniska nämnden

Förslaget är i huvudsak likartad med tidigare förslag som antagits av kommunfullmäktige 2011. Tekniska nämnden har inga synpunkter.

Socialnämnden

Har inget att erinra över förslaget.

Kultur- och fritidsnämnden

Avstår från att yttra sig.

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden beslutar att föreliggande förslag till detaljplan är lämplig att arbeta vidare med.

I samband med samrådet framförde byggnadsnämnden att det är av största vikt att en trafiklösning, korsningen bussdepå/Färingsö Trä och Färentuna-ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Stadsarkitektkontorets kommentar

Kommunen har överenskommelse med Trafikverket om ombyggnad av cirkulationsplatsen inklusive anslutande vägar. Omfattningen av vägutbyggnaderna kommer att preciseras i arbetsplanen som Trafikverket tar fram.

Något planarbete pågår för närvarande inte norr om Enlundavägen.

Plankartan kompletteras med u-område för ledningarna.

I samband med lantmäteriförrättningen kommer justeringar av fastighetsgränsen att göras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

-

Stadsarkitektkontorets kommentar

-

Stadsarkitektkontorets kommentar

-

Stadsarkitektkontorets kommentar

Kommunen och Trafikverket har tecknat avtal om ombyggnad av korsningen Enlundavägen/Färentunavägen och exakt utformning fastställs i

Utställning

September 2013

vägen, kommer till stånd. Nämnden framhöll även att möjligheten till infartsparkering ska finnas i området och att den befintliga ersätts på annan mark än den idag är belägen.

Trafikverkets arbetsplan.

Landskapsbilden kommer att påverkas väsentligt av bussdepån men de gestaltungsåtgärder som föreslås bedöms vara tillräckliga för att åstadkomma en godtagbar miljö i området. Ett genomförande av detaljplanen för Enlunda bussdepå är av yttersta vikt för kommunens framtida busstrafik. Med en ny bussdepå finns möjligheterna till ett utökat bestånd av bussar som trafikerar Ekerö kommun. I planbeskrivningen anges att nuvarande infartsparkering belägen söder om Enlundavägen rymmer mellan två till fem fordon. Vid genomförandet av detaljplanen ska infartsparkeringen flyttas norr om Enlundavägen. Det är viktigt att avtala om vem som ansvarar för en nyanläggning av infartsparkeringen. Om inte detta avtalas finns risk att ny infartsparkering norr om Enlundavägen inte kommer till stånd då området ligger utanför detaljplaneområdet. Det bör även övervägas om infartsparkeringens storlek ska utökas något så att 15-20 fordon får plats på parkeringen. Ett motiv för att anlägga en något större infartsparkering är på grund av att all busstrafik kommer att ha utgångspunkt från depån. Utefter Färentunavägen i nära anslutning till planområdet finns två busshållplatser där många busslinjer antagligen kommer att stanna.

Kontoret instämmer i att det är viktigt att infartsparkeringen finns kvar i området. Infartsparkeringen föreslås ges en ny placering i angränsning till planområdet, strax norr om Enlundavägen. Placering, storlek och ansvar utreds i kommande detaljplan som omfattar området norr om Enlundavägen.

Miljönämnden

Miljönämnden stöder den sammanfattande bedömning som görs i MKB:n angående föreslagen dagvattenhantering.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Nämnden bedömer att Mälarens vattenkvalitet inte kommer att påverkas negativt samt att riskerna för att utsläpp når Lovöns vattenverk är mycket liten. Detta under förutsättning att de föreslagna åtgärderna för hantering av

Synpunkterna noteras.

dagvattnet, inklusive hantering av nu påpekade bräddningsrisker kan genomföras.

I planbestämmelserna bör punkten om dagvatten ändras. Det bör klart framgå att rening (ej enbart oljeavskiljning) och fördröjning av dagvattnet från hårdgjorda ytor ska ske inom planområdet innan avrinning mot dagvattendamm. Katastrofskydd ska även anläggas inom fastigheten.

Nämnden meddelar att detaljutformning av reningsanläggningar och rutiner m m får lösas i samband med bygglovsprövning samt miljöprövning av verksamheten enligt miljöbalken. Även dammen vid Lullehavsbron är anmälningspliktig enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Trafikverket region Stockholm

En utbyggnad av den föreslagna bussdepån förutsätter enligt Trafikverkets uppfattning att korsningen mellan Enlundavägen, Troxhammars Byväg samt väg 800 byggs om så att bussars svängningsrörelser kan ske trafiksäkert och som inte hindrar framkomligheten på väg 800.

Trafikverket och kommunen har tidigare träffat avtal om detta. Trafikverket vill i detta sammanhang återigen framföra att ombyggnaden av väganslutningen lämpligen bör omfattas av föreliggande detaljplan. På plankartan illustreras en utformning av korsningen mellan Enlundavägen, Troxhammars Byväg samt väg 800 som inte stämmer med trafikutredningens alternativ 3 som Trafikverket och kommunen avtalat om. Trafikverket accepterar inte den illustrerade utformningen med sneda anslutningar och en ellipsformad cirkulationsplats. Det är därför angeläget att kommunen klargör och kan garantera att den föreslagna plangränsen möjliggör en utformning enligt trafikutredningens alternativ 3. Framtaget avtal kopplat till tidigare förslag till detaljplan för Troxhammar 1:2 m.fl. kan komma att

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl.)

Planbestämmelserna revideras enligt miljönämndens förslag.

Synpunkterna noteras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Kommunen och Trafikverket har tecknat avtal om ombyggnad av korsningen Enlundavägen/väg 800 och kontoret anser att det är tillräckligt att arbetsplanen fastställer utformningen av cirkulationsplatsen och anslutande vägar.

Illustrationen av cirkulationsplatsen på plankartan revideras.

Utställning

September 2013

behöva justeras och ett nytt avtal eventuellt upprättas som reglerar framtagande av erforderliga handlingar samt genomförande av nödvändiga åtgärder. Planering och projektering av åtgärder på väg 800 ska ske enligt Väglagen, Trafikverkets föreskrifter och praxis. Trafikverket och kommunen bör ha fortsatt kontakt för att klargöra och eventuellt utveckla tidigare avtal gällande genomförande av nödvändiga åtgärder samt framtagande av erforderliga handlingar.

Beträffande dagvattenhanteringen finns flera oklarheter som bör redas ut inför det fortsatta planarbetet. Med hänsyn till att dagvatten från planområdet avleds till Mälaren måste den föreslagna dagvattenhanteringen fungera så att inte Östra Mälarens vattenskyddsområde påverkas negativt. Befintligt vägdagvatten avleds i dike längs väg 800 till Trafikverkets befintliga dagvattendamm vid Lullehovsbrons nordöstra landfäste.

Trafikverket vill förtydliga att denna dagvattendamm endast är till för att omhänderta dagvatten från Lullehovsbron och del av Färentunavägen norr om bron, samt fungera som katastrofskydd vid utsläpp från en eventuell farligt godsolycka på sträckan. Det är därför inte lämpligt att gå vidare med dagvattenutredningens alternativ med avledning av dagvatten från detaljplaneområdet till vägdiket längs väg 800. Befintligt vägdike utgör en väganordning vilket medför att ytterligare tillförande av dagvatten inte tillåts. Om dagvatten från planområdet ska avledas längs vägens västra sida måste ett separat dike utanför vägområdet tillhörande väg 800 anläggas från planområdet. Alternativt kan dagvatten från planområdet renas inom planområdet och sedan avledas till befintligt krondike. Planen föreslår att en dagvattendamm ska anläggas vid Lullehovsbron sydväst om väg 800. Det framgår inte av planen vem som är huvudman för denna damm och inte heller om marken kan bli åtkomlig för

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Det är kommunens avsikt att föra dialog med Trafikverket gällande framtagande av de handlingar som krävs samt ev. justering av avtal.

Det är inte tänkt att dagvatten ska avledas till Trafikverkets damm vid Lullehovsbron. Avsikten är att minst en ny damm ska anläggas på den västra sidan av bron samt att gång- och cykelvägens dike väster om Färentunavägen ska användas och breddas/fördjupas.

Kommunen och Trafikverket har delat ägandeskap av vägdiket. Om kapaciteten i diket inte räcker till kan det breddas och/eller fördjupas. En sådan eventuell ändring bedöms inte påverka stabilitet på gång- och cykelvägen eller Färentunavägen.

Vatten från körytor och bussuppställning ska samlas upp och genomgå oljeavskiljning. Inom fastigheten ska även katastrofskydd anläggas. Kommunen äger mark vid Lullehovsbron som kan vara lämplig för föreslagen dagvattenlösning.

Utställning

September 2013

anläggande genom frivillig mark-upplåtelse. Trafikverket föreslår att anläggningen istället byggs inom bussdepåns fastighet så att verksamhetsansvarig kan ha bättre kontroll över den. Avledning av det renade vattnet kan sedan göras i separat dike utanför Trafikverkets vägområde längs västra sidan av väg 800 till Mälaren, alternativt till befintligt krondike. Detaljplanen bör vara tydligare i vilka krav som ställs avseende dagvattenhanteringen, i miljökonsekvensbeskrivningen omnämns att hanteringen ska lösas i detalj senare. Det är enligt Trafikverkets uppfattning otillfredsställande att dessa frågor inte löses i anslutning till detaljplanen som annars kan riskera att bli ogenomförbar. I miljökonsekvensbeskrivningen omnämns kort påverkan på luft och vatten vid sprängning. Krav bör ställas i miljökonsekvensbeskrivningen på att omhändertagande av dagvattnet från sprängområdet ska göras tills kvävehalterna sjunkit till vissa halter, för att skydda Mälaren från övergödande utsläpp.

Trafikverket saknar närmare uppgifter om kommunens verksamhetsområde för VA ska omfatta planområdet, och i så fall vilket innehåll detta åtagande innebär. För det fallet att den allmänna VA-anläggningen inklusive dagvattenhanteringen kan komma att beröra den allmänna vägen ska Trafikverket beredas möjlighet att granska och godkänna sådana förslag.

En befintlig GC-väg löper parallellt med väg 800 med dike fram till bergkanten där den separata GC-vägen övergår till GC-bana. Om kommunen väljer att spränga bort bergkanten för att anlägga ett dike måste det beaktas vilket planstöd som eventuellt kan behövas för denna åtgärd.

Mellan GC-väg och väg 800 föreslås att det planteras en trädrad längs planområdesgränsen. Trafikverket betraktar ett träd som oeftergivet föremål som

Detaljplanen och dagvattenutredningen visar översiktligt en tillfredsställande lösning. Exakt dimensionering av dagvattenhanteringen är för tidigt att redovisa i detta skede.

MKB:n kompletteras enligt Trafikverkets förslag.

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten- och avlopp.

Kommunen avser att även fortsättningsvis föra dialog med Trafikverket.

Kommunen äger det aktuella markområdet. Sprängning utanför detaljplan är inte lovpliktig utan kräver endast markägarens tillstånd.

enligt VGU inte får finnas närmare än 7 meter från vägkant.

Trafikverket anser att de åtgärder som påverkar väg 800 till följd av detaljplanen ska klargöras och säkerställas i avtal mellan kommunen och Trafikverket, varför tidigare framtaget avtal kan behöva uppdateras i och med att detaljplanen justerats och samråds igen. Trafikverket har ingen möjlighet att bekosta åtgärder till följd av planens genomförande. Fortsatta diskussioner mellan Trafikverket och kommunen kommer att krävs.

Trafikförvaltningen, Stockholms Läns landsting(TF)

Anslutande vägar från depån till Enlundavägen måste utformas med god standard och framkomlighet. Detta gäller även den planerade utformningen för korsningen mellan Enlundavägen och väg 800, Färentunavägen. Planbeskrivningen anger att planerad cirkulationsplats inte ingår i planområdet utan detaljerad utformning fastställs i en separat arbetsplan som Trafikverket ansvarar för. Dessa åtgärder måste genomföras innan planerad bussdepå kommer till för att inte försämra framkomligheten eller trafiksäkerheten på sträckan.

Planbestämmelse som anger att "verksamheten inte får vara störande för omgivningen" föreslås utgå.

Befintlig infartsparkering som idag rymmer ca 16 platser ska flyttas. Men det anges inte hur många platser som planeras. TF vill att antalet platser säkras upp i den kommande planeringen och att utbyggnadsmöjligheter finns, för att inte försämra för de som vill infartsparkera och åka kollektivt.

Det måste finnas möjlighet till entréer för personal till planerade byggnader utmed Färentunavägen då de ur säkerhetssynpunkt inte bör passera

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Planbestämmelserna förtydligas med att träd inte får placeras närmare än 7 meter från vägbanekant.

I den mån kommande arbetsplan visar att avtalet behöver revideras kommer det att göras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Intentionen är att anläggande av cirkulationsplatsen ska ske före driftstart av bussdepån.

Med hänsyn till näraliggande bostadsbebyggelse kvarstår planbestämmelsen. Bestämmelsen är även ett krav från Länsstyrelsen.

Placering och storlek på infartsparkeringen utreds i kommande detaljplan som omfattar området norr om Enlundavägen.

Bestämmelsen utgår. Kontoret anser dock att de riskåtgärder som riskutredningen rekommenderar ska vara vägledande för fortsatt arbete,

Utställning

September 2013

trafikområdet inom depån. TF föreslår att planbestämmelse m1 utgår, då en placering av byggnaderna 25 meter in i depån omöjliggör planerad verksamhet.

beslut om bygglov och andra tillstånd.

Det är positivt att planerad gång- och cykelväg utmed Enlundavägen förläggs på den norra sidan för att undvika konflikter mellan gående, cyklister och busstrafik.

Synpunkterna noteras.

Befintliga hållplatser utmed väg 800 finns inom acceptabla gångavstånd från planområdet men kommer att flyttas. TF förutsätter att de nya hållplatserna blir fullt tillgänglighetsanpassade och utformas i enlighet med TF och Trafikverkets riktlinjer. Hållplatserna kommer också sannolikt användas för föraravlösning så utrymme krävs.

Södertörns brandförsvarsförbund

I underlaget finns ingen beskrivning av hur brandvattenförsörjningen är tänkt att tillgodose. Då den planerade verksamheten innebär en stor brandbelastning är det av stor vikt att släckvatten finns att tillgå inom rimligt avstånd. Vid anläggning av katastrof-skydd för ett eventuellt utsläpp bör även möjligheten till uppsamling av släckvatten vid en insats beaktas då släckvatten från en brand kan innebära en stor miljöpåverkan.

Vid beskrivning av risker i planområdet anses det att den största risken mot människor och egendom på bussdepån är en olycka med farligt gods, dock beaktas endast ett utsläpp av brännbar vätska. Södertörns brandförsvar vill därför även påpeka risken med en avåkning i anslutning till bussdepån och att man även tar hänsyn till denna i projekteringen.

Södertörns brandförsvarsförbund önskar bli kallat till tekniskt samråd och även i övrigt beredas möjlighet att som byggnadsnämndens sakkunnige inom

Stadsarkitektkontorets kommentar

Det finns en brandpost på cirka 300 meters avstånd som används för luftning m.m. och så finns obegränsat med släckvatten i Mälaren cirka 380 meter från bussdepån.

Synpunkterna ska beaktas.

brandskydd delta i kommande byggprocess.

TeliaSonera Skanova Access AB

Som framgår av kartan har Skanova markförlagda ledningar som ligger till väster om Färentunavägen/800. Vidare finns det en brunn som ligger med koordinaten (RT90) X: 6 578 045; Y: 1 612 258. Denna brunn med de tillhörande markförlagda ledningarna ligger inom det område som detaljplanen för av Troxhammar 1:2 m.fl, gällande bussdepå Enlunda avser. För att skydda dessa befintliga teleanläggningar önskar Skanova att u-område skapas som omfattar teleanläggningarna. Det kan tilläggas att dessa teleanläggningar tjänar ett betydande allmännyttigt syfte. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare förutsätter Skanova att kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten. Skanova önskar vidare att eventuella åtgärder i teleanläggningarna till följd av planförslaget framgår av genomförandebeskrivningen.

Fortum Distribution AB

SL har angett ett effektbehov om ca 750 kW för anläggningen. Fortum kan inte se att det i planen finns något E-område avsatt för transformatorstation eller att det av planbestämmelserna framgår att det kan placeras en station inom området. Ett område om cirka 7x7 meter behövs. Enligt SL är den befintliga kvalitén på elförsörjningen till södra Färingsö inte acceptabel utan de önskar en ny matning med tätortskvalité. Fortum har för avsikt att dra en ny kabel från Älvsvik till Färingsö.

Inom området går även ett antal befintliga luftledningar. Om det blir aktuellt att flytta eller utföra andra åtgärder av befintliga anläggningar utförs detta efter beställning till Fortum

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Synpunkten noteras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Plankartan kompletteras med u-område.

Kontoret kan konstatera att Skanova inte har något servitut för sina ledningar. Ledningarna kommer delvis att ligga under det område där ny bebyggelse föreslås. Eftersom det då finns risk för att ledningen kläms bör den flyttas. Anläggandet av bussdepån medför förstärkning av marken, vilket gör att det är olämpligt att ledningarna ligger kvar. Istället föreslås att ledningarna förläggs i gång- och cykelvägen, längs med väg 800 utanför planområdet. Flytt av ledning bekostas av exploatören.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Transformatorstation kan uppföras utanför detaljplanen genom bygglov. Planbeskrivningen anger att transformator för bussdepåns egna försörjning kan även placeras inom planområdet.

Utställning

September 2013

och bekostas av exploatören/byggherren. Avtal som reglerar kostnader och genomförande bör upprättas mellan Fortum och SL.

Flytt av ledningar bekostas av exploatören.

Mälaröarnas naturskydds-förening (MNF)

MNF framför att ingreppet i berget är stort och inte nödvändigt. Det är inom mänsklig tidsrymd oåterkalleliga skador på naturlandskapet och växt- och djurliv. Det saknas en tydlig redogörelse för nuvarande och framtida behov av buss- och biltrafik. Av planbeskrivningen framgår inte nuvarande area av verkstäder, uppställningsplats samt antal bussar. Detta ställs inte heller i relation till framtida behov.

Transportarbetet är större om bussdepån förläggs till Färingsö än till Ekerö, samt att hälften av bussarna bör utgå från en depå i Bromma för att undvika tomkörning. Förslaget saknar en hållbarhetsanalys och en energiförbrukningsanalys samt grundar sig på var det är lättast och billigast att få tillgång till mark. Ur vattenskyddssynpunkt hade det varit bättre med en tätortsnära placering invid Tappström eftersom utsläpp från detta område sannolikt inte kan nå ett vattenverk av betydelse för Stockholms dricksvattenförsörjning. En klar brist i underlaget är att alternativa lösningar utan ingrepp i berget inte har redovisats, t. ex. att istället flytta Enlundavägen eller att göra depåns uppställning i två plan. Nuvarande bussdepå med personalparkering rymmer på 100 x 150 meter, medan den nya omfattar 100 x 200 meter, dvs. cirka 2,5 gånger större area. Förslaget är därmed inte yteffektivt. Personalparkeringen kan exempelvis flyttas under andra byggnader för att minska arealbehovet. En annan möjlig lösning skulle kunna vara att förlägga bussdepån bakom byggvaruhandeln och på så sätt slippa omfattande ingrepp i berget. Bergsskärningar över 8 meter bör alltid undvikas för eftersom de är svåra att dölja i landskapet.

Inom området planeras även en

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Stadsarkitektkontorets kommentar

Kontoret anser att tillhörande trafikutredning väl beskriver nuvarande och beräknade trafikflöden. Se även stadsarkitektkontorets kommentar i slutet av samrådsredogörelsen.

Exakt utformning av byggnader prövas i kommande bygglovsprövning.

Angående alternativa lägen, se vidare under stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Utställning

September 2013

transformatorstation och tankstation med möjlighet till framtida gasdrift, vilket kräver en särskild omtanke med placering för att minimera risken vid ett utsläpp eller fel med efterföljande explosion.

Området är inte känt för natur- eller kulturvärden, men det saknas en tydlig redogörelse för om en noggrann inventering av växter, djur och arkeologi har utförts. Tallen (grov, en av få grova levande tallar i Sverige) på berget är dock av ett sådant betydande naturintresse att föreslagen bergsskärning inte kan godtas. Den är troligtvis känslig för ingrepp såsom hyggen och sänkning eller ändring av vattenflöden genom berg- och markarbeten.

Att det inte är god naturhushållning med en större utbyggnad och exploatering av Mälaröarna. Om det även fortsättningsvis ska finnas vild natur på nära håll i Stockholmsområdet bör endast en sparsam förtätning av Ekerö tillåtas för att inte förstöra omistliga natur- och landskapsvärden för både djur, växter och befolkningens rekreation.

Bussbehovet bör därmed inte öka i så pass stor omfattning som förslaget antyder.

I behovsbedömningen omnämns trädallén och hästkastanjer. De utgör visserligen ett intressant kulturhistoriskt inslag, men de står hårt trängda och är mycket känsliga för ledningsdragning i vägrenen. Ur naturlig biologisk mångfald har de ringa betydelse.

I behovsbedömningen punkt 14 står det felaktigt att projektet inte har någon risk för explosion. Såväl vätskefyllda som torra transformatorer kan vid fel orsaka kraftfulla explosioner och bör explosionsavlastas mot säker plats. Beroende på val av drivmedel utgör läckage av såväl etanol som gas en påtaglig risk för gasmolnsexplosion som vid olämplig utformning av omgivningen till läckaget kan ge betydande tryckvågor.

Fornminnessällskapet på Mälaröarna

Fornminnessällskapet framför att det

Planhandlingarna har kompletterats med naturvärdesinventering samt inventering av groddjur. Se vidare under stadsarkitektkontorets kommentarer, sist i samrådsredogörelsen.

Bussbehovet kommer att vara samma såsom idag.

Behovsbedömningen anger att det finns risk för explosion men att detta inte utgör en betydande miljöpåverkan.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Några fornfynd inom planområdet finns inte registrerade hos

finns en stensättning på Skå 26:2, troligen från bronsålder/äldre järnålder. Det är en tydlig markering att människor har bott och verkat här. Stensättningen ligger 80 meter söder om planområdet vilket betyder att fornlämningar tillhörande stensättningen kan finnas även inom planområdet.

Fornminnessällskapet anser att en undersökning av området i anslutning till planområdet måste göras.

Föreningen är vidare övertygad om att naturen kommer att förändras vid en sprängning av berget, samt att en hydrogeologisk utredning måste utföras innan beslut om sprängning fattas.

Fornminnessällskapet menar vidare att miljökonsekvensbeskrivningen också borde gälla det område man ska spränga på. Alternativa platser för bussdepån bör även undersökas och redovisas. En fornlämning är sällan ensam, ofta finns fler spår av mänskligt liv i närheten, därför kan man inte säga att "inga fornlämningar finns inom planområdet".

Färingsö Hembygdsförening

1. Hembygdsföreningen anser att bussdepån har hamnat fel och att den bör ligga på Ekerö eller Munsö, men det är förmodligen lite sent att ändra.

2. När den befintliga bussdepån flyttas bör man behålla byggnaden i tegel (ett fantastiskt fint murningsarbete) och använda tegelbyggnaden för t.ex. ungdomsverksamhet, träningshall, mm. De övriga byggnaderna kan man riva.

3. Det ev. nya läget av bussdepån kommer ej att synas när man kommer från stan, utan det är nog Färingsö Trä som dyker upp först. Om man utformar dom nya byggnaderna i dova naturfärger bakom den tänkta trädskärmen, så blir det kanske bra.

4. När man åker mot stan kommer man först se den gula fasaden röda band på Färingsö Trä (som ser förskräcklig ut, men man vänjer sig så småningom). Sen kommer en massa knallblå och röda bussar (ca 80 st) att dyka upp, och där bakom det pallsprängda berget, det kommer ju inte att se så lustigt ut (men

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Riksantikvarieämbetet.

Någon ytterligare undersökning kommer inte att göras. Fasta fornfynd är skyddade enligt lag och kulturminneslagen anger att det är anmälningspliktigt till Riksantikvarieämbetet om fornfynd påträffas.

MKB:n omfattar hela planområdet, inklusive området som omfattas av bergsskärning.

Angående hydrologisk utredning och alternativa platser, se stadsarkitektkontorets kommentar i slutet av samrådsredogörelsen.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Angående alternativa platser, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Synpunkten noteras inför kommande detaljplanearbete i centrum.

Utställning

September 2013

man lämnar ju det bakom sig när man kör över bron).

5. Det nya vägpartiet med en rondell blir bra, dels som en fartdämpare på raksträckan och dels finns en chans att komma ut och in till Färingsö Trä.

6. Som helhet tycker de att förslaget är hyfsat om man vidtar en del punkter.

Eneby Enlunda Vägsamfällighet

Vägsamfälligheten (EEV) anser att bergsskärningen är ett irreversibelt ingrepp på naturen som ej kan godtagas. Denna beskärning kommer att kraftigt påverka fornminnesplatsen på bergets topp. Utöver detta kommer hela naturrummet på berget att saboteras.

I översiktsplanen för Ekerö kommun, antagen 13 december 2005, står det "Bibehållande av landsbygdskaraktären och det öppna landskapet mellan byar och bebyggelsegrupper ges högsta prioritet". Den planerade bergsskärningen kommer att förstöra landsbygdskaraktären och det öppna landskapet.

Miljökonsekvensbeskrivningen är undermålig då den bland annat ej har utrett alternativa platser, enbart repeterat de platser samt anledningar till varför dessa förkastades som var del av den förra planen för bussdepån. Ingen egen analys eller förslag till platser har gjorts utifrån de nya förutsättningarna som framkom i den övriga analysen gällande grundvatten etc. MKB:n är också framtagen i mars när snötäcket fortfarande låg djupt, och möjligheterna att påvisa naturliv obefintlig. MKB:ns slutsats är att man inte vet vad som kommer att hända vid en så här stor bergsskärning.

Förslaget till detaljplanen är kraftigt förskönande och missvisande anser de. De grafiska illustrationerna visar inte hur verkligheten kommer se ut med nedhuggna träd samt högt taggtrådstaket runt hela depån.

Trafiklösningen med barn och vuxna som skall korsa buss och industriväg är ej trafiksäker. Enlundavägen blir i

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Synpunkterna noteras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Angående fornminnen, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Östra Enlunda är utpekad som ett markreservat i översiktsplanen, om vilket det står "Markreservat på lång sikt för ytterligare verksamhetsetablering." Planområdet ingår även i det så kallade tätortsbandet som främst är avsett för framtida expansion.

Angående alternativa platser och landskapsbilden, se kommentarer från stadsarkitektkontoret i slutet av samrådsredogörelsen.

En natur- och groddjursinventering har utförts under juni/juli 2013, se vidare under stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Separat gång- och cykelväg kommer att anläggas längs med Enlundavägens norra sida för ökad trafiksäkerhet. Samtliga välgångs- och cykelvägar bekostas av

Utställning

September 2013

förslaget en växlingsplats för bussar och persontrafik till busssgarage. Detta motsätter sig EEV och framför att de ej kommer att betala någon breddning eller förstärkning av Enlundavägen vid bussdepå på grund av eventuell busstrafik. EEV saknar en helhetssyn för hela området. Helheten måste tas hänsyn till när ett så här stort ingrepp skall göras, i detta fall måste "Färingsö Trä-planen" (pågående samtal mellan Ekerö kommun och Färingsö Trä) Stjärtnäsplanen samt planen att bygga och driva förskola för ca 70 barn vid Enlundavägen tas med i beaktande vad gäller trafik och grundvattensituation. *Bifogar bilaga med presentationsmaterial med synpunkter och bilder.*

Sakägare

Färingsö Trä, Troxhammar 7:2

Färingsö Trä konstaterar att trafiklösningar inte finns med i detaljplaneförslaget och anser att det är helt huvudlöst att lägga ut ett förslag i denna omfattning utan att ta med den.

Trafiklösningen bör tas med i planförslaget och då givetvis omfatta både norra o södra Enlunda.

Bussdepån med sin volym av trafik kommer direkt att inverka på trafikmängden samt utgöra utökad risk för olyckor. Det kommer också att påverka tillgänglighet för byggvaruhuset med ekonomiska konsekvenser som följd. Under byggtiden för bussdepån samt nya verksamheter inom industriområdet finns det ingen möjlighet att hantera trafikvolymen med bibehållen säkerhet och tillgänglighet. Därför måste trafiklösningen hanteras först och ska byggas om innan en eventuell SL depå börjar byggas.

Färingsö Trä anser att problemet kring dagvattenlösningen måste ses utifrån helheten i området, norr respektive södra Enlunda. Dagvattnet kommer givetvis att öka och inte minska om inte

exploatören.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Kommunen och Trafikverket har träffat avtal om anläggande av cirkulationsplats. Vägkorsningens lösning kommer att studeras utanför detaljplaneområdet och fastställs i kommande trafikplan som omfattar cirkulationsplatsen samt anslutande vägar. Trafikverket ansvarar för framtagandet av trafikplanen.

Kontoret bedömer inte att tillgängligheten till byggvaruhuset blir sämre med anläggande av cirkulationsplats eller påverkas nämnvärt av ökad trafikmängd på Enlundavägen. Busstrafiken påverkar byggvaruhuset endast marginellt och cirkulationsplatsen skapar en bättre och trafiksäkrare angöring till Färentunavägen.

Intentionen är att cirkulationsplatsen ska vara klar vid driftstart av bussdepån.

detta hanteras, dels med de delar som finns i planförslaget och dels även att förbereda för framtida utveckling i området (se tänkta expansion av industriområdet detaljplan norra Enlunda Färingsö). Va-ledningar måste dimensioneras för att klara även framtida tillväxt och inte endast för att lösa den delmängd som omfattas av föreslagen detaljplan.

I planförslaget anges höjdanvisningar som måste kontrolleras, detta relaterat till befintliga byggnader men även till vad som står angivet i underlaget att byggnaderna inte skall dominera landskapsbilden. Vad gäller bussdepån så bör detta gälla även den etableringen. Det som kan utgöra en påtaglig dominerande bild är bergsskärningen som syns i bildmaterialet och man måste använda försiktighetsregeln.

Färingsö Trä vill att även den norra delen (förslag på detaljplan för Färingsö Trä tas in i planen). De är övertygade att det är ett måste för att få en helhet i miljöprövningen som i detta förslag endast utgörs av en sammanställning av gammalt material då inget annat gjorts trots Länsstyrelsens återremitterande av planen.

Bengt Jernström, Troxhammar 2:8

Bengt framför som representant för Troxhammar 2:8 att den föreslagna platsen är olämplig för en omfattande bussdepå. En kraftig bergsskärning är nödvändig vilket medför konsekvenser för både flora och fauna. Geologiska problem kan inte heller uteslutas, det finns bl.a. en kallkälla inom berört område, samt historiska och kulturella värden att beakta. En stor del av väg 800 och gång- och cykelbanan mellan ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Dagvattenhantering och va-frågor vid ev. utbyggnad norr om det nu aktuella planområdet kommer att hanteras i kommande detaljplan som berör detta område.

En landskapsanalys ligger till grund för planarbetet och beskriver utförligt flera olika gestaltungsprinciper för att påverkan på landskapsbilden ska bli så liten som möjlig.

Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram för att göra en samlad bedömning av den planerade åtgärden som den nu aktuella detaljplanen innebär. Konsekvenser vid en eventuell framtida exploatering norr om Enlundavägen utreds när ett preciserat utbyggnads- förslag presenteras.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Angående naturvärden och geologi, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Lullehovsbron och Enlundavägen gränsar mot deras fastighet och ligger i nivå med tomten, medan väg 800 ligger betydligt högre. Större delen av tomten är skyddad mot insyn genom en upp-
vuxen häck. Denna har emellertid ingen påtaglig effekt på trafikbullret vilket är synnerligen intensivt. Enligt detaljplanen planeras ett dike för avledning av depåns dagvatten och att en del av det berg som nu finns i närheten av fastigheten sprängs bort. Det nämns i planen att befintligt dike antagligen behöver fördjupas. Det finns inte något dike utan ett sådant måste grävas. Fastighetsägarna kan inte förstå hur detta är möjligt utan intrång på fastigheten och stark påverkan på häck och motsätter sig ett sådant scenario. Trafikintensiteten är intensiv och förväntas öka ytterligare bl.a. genom bussdepån. Detta kommer att innebära en ännu mer störd miljö på fastigheten. Den ökade trafikintensiteten både vad avser motorfordon och cyklar kommer ytterligare att försvåra ut- och infart från fastigheterna i området. Som det nu är korsar utfarten till väg 800 gång-/cykelbanan och utgör en allvarlig risk för incidenter, framför allt under sommartid. Om depån realiserar måste risken för allvarliga olyckor reduceras. Sammantaget ser de många problem med den planerade bussdepån och anser därför att den inte bör realiserar.

Carin Åström, Troxhammar 2:9

Redan idag är avfarten till Carins och två andra berörda fastigheter mycket farlig på grund av den täta trafiken av motorfordon och cyklister. En bussdepå på Färingsö för 80 bussar kommer att öka trafikflödet och göra att det under vissa perioder på dygnet blir ännu svårare och mer riskfyllt att ta av/på Färentunavägen. På samrådsmötet den 6 maj verkade ingen veta något om hänsyn

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Diket är kulveterat under byggvaruhandeln direkt norr om planområdet, och fortsätter sedan i ett öppet dike sydost om korsningen Färentunavägen/Enlundavägen och vidare ut i Lullehovssundet.

Angående trafik, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Angående trafik, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Utställning

September 2013

tagits till trafiksituationen för de boende vid Lullehovsbron. Sikten vid Lullehovsbron är dålig och fordonstrafiken tät. För att se om det går att köra ut på Färentunavägen tvingas Carin stanna på cykelbanan till många cyklisters förtret. Det är inte sällan som tävlingscyklister kommer i stora klungor i hög hastighet. Kommer man från Tappströmshållet måste man sakta ner på bron och inte sällan stanna mitt på vägbanan på grund av mötande trafik, vilket innebär en lång kö av bilar bakom. Samtidigt måste man hålla koll på cykelbanan som trafikeras från två håll innan det går att köra av Färentunavägen.

Enligt samrådsunderlaget från den 6 maj kan en dagvattendamm komma att anläggas vid brofästet. Rimligen bör i så fall en större avfart anläggas och Carins frågor är då om vägen ansluts till denna väg vid avfarten eller på annat sätt, eller om det görs en ny avfart enbart till dammen. Oavsett hur den slutgiltiga detaljplanen för Enlunda bussdepå utformas, eller om bussdepån byggs någon annan stans i kommunen, är Carin mycket angelägen att avfarten vid Lullehovsbrons västra ände får en lösning som motsvarar dagens krav på trafiksäkerhet. När den nuvarande bron byggdes på 1970-talet var kraven på en annan nivå och trafikflödena väsentligt mindre och lugnare. Dessutom fanns inte den cykelbana som nu i praktiken fungerar som påfart och där bilar ofta tvingas stå och vänta och blockera cykeltrafiken.

Kerstin Danielsson, Troxhammar 7:1

Kerstin framför argumentet att marken ägs av kommunen, inte är ett tillräckligt starkt argument för att ställa sig positiv till en vanvettig lösning. Entrén till Färingsö kommer att bli förstörd. Det saknas alternativ. Bilderna är förskönande, vilseledande och leder till en felaktig landskapsanalys. Utelämnar även ett tre meter högt staket med taggtråd. Landskapsanalysen måste uppdateras. Ingreppet i berget åstad-

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Avfarten till fastigheten Troxhammar 2:9 ingår inte i detaljplaneområdet och får därför lösas separat i samråd med Trafikverket som är huvudman och väghållare för Färentunavägen.

Stadsarkitektkontorets kommentar

Angående alternativ och landskapsbild och gestaltning, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Utställning

September 2013

kommer för all framtid ett oläkbart sår. En placering i det öppna landskapet ska när 50 år gått och behovet inte längre existerar kunna avvecklas utan ett öppet sår. Gestaltungsfrågorna måste specificeras och skrivas in i planbestämmelserna på plankartan för att stärka dess betydelse och för att säkerställa att de följs vid bygglov. I nuläget riskerar området att bli rörigt, otydligt och bara bli en full bussparkering. Trafiklösningen måste inkluderas i detaljplanen.

Trafikmängder, bästa placering av infartsparkering och gc-väg, dagvattendammar, el- och telekablar kan bara göras om rätt förutsättningar ges de konsulter som gör jobbet.

I detaljplan för Enlundavägen illustreras en gc-väg på södra sidan av Enlundavägen utanför den detaljplanen. Vår uppfattning är att den skulle säkerställa gc-traffic till och från skolan som ju nu inte ser ut att bli av. I samma sträckning har en ledningsrätt för VA och el dragits fram. I detta planförslag föreslås gc-väg byggas på norra sidan. Samordningen av dessa planeringsarbeten är obefintlig och drabbar kvalitén på planen vilket resulterar i att onödigt mycket mark tas i anspråk och att säkerheten för GC-traffic inte bli tillfredställande.

Infartsparkeringen tas med som en förutsättning för planen men förläggs i en plan som borde tas samtidigt. Parkeringen har större beläggning idag än vad som angetts i handlingarna och den kommer förmodligen att öka i framtiden.

Skyddsavstånden tar inte hänsyn till fastighetens framtid och på sidan nio i programmet slår man fast att bostäder kan byggas i den västra delen. Kerstin undrar varför ett område för gastankning reserveras här? Kerstin undrar om kapaciteten av avlopp och vatten klara en påkoppling av befintliga boende och på sikt den tillkommande småhusbebyggelsen?

Lägg inte huvudmannskapet på befintlig vägförening, låt arbetsplats-

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

Kommunen och Trafikverket har tecknat avtal om ombyggnad av korsningen Enlundavägen/väg 800 och kontoret anser att det är tillräckligt att arbetsplanen fastställer utformningen av cirkulationsplatsen och anslutande vägar. Se även kontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Infartsparkeringen föreslås ges en ny placering i angränsning till planområdet, strax norr om Enlundavägen. Placering och storlek utreds i kommande detaljplan som omfattar området norr om Enlundavägen.

Biogastankning inom depåområdet är inte aktuellt i dagsläget.

Fastigheterna kommer att ingå i kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp och därmed ha god kapacitet.

Planområdet berör inte allmän plats utan kvartersmark som utgör en privat

Utställning

September 2013

området bilda egen vägförening. Att kommunen inte tänker ta på sig huvudmannaskapet för allmän platsmark kring en så kommunal angelägenhet som en bussdepå är samtidigt förvånande. Planbeskrivningen utesluter en slutsats i miljökonsekvensbeskrivningen, att det omfattande ingreppet i berget medverkar till att flera av de övriga miljö-kvalitetsmålen blir svårare att uppnå. Landskapsbilden blir för alltid förstörd, hur kan miljökonsekvensbeskrivningen hävda annorlunda? MKB:n anger att inga boende inom det område som störs av verksamheten. Det är dock under hundra meter till min fastighets köksfönster och programmet beskriver en lämplig plats för nybyggnad av bostäder inom tätortsbandet och kommunen har alldeles nyligen sålt byggrätter för flera nya bostäder utefter Enlundavägen. Dessa kommer helt klart att störas.

Kommunen äger merparten av marken i området står det i MKB. Kommunen äger dock inte tillräckligt med mark för att klara att bygga hållbart, utvecklingsbart och framtidssäkert. Kommunen får faktiskt inte ens plats med alla i planen ingående delar.

Aud Rendahl, Troxhammar 8:26

Aud påpekar att kommunen gett ofullständig eller missvisande information och att det påverkar våra möjligheter att sakligt kunna delta i processen. Auds begäran kvarstår att få träffa representanter från såväl SL som de olika partierna och bifogar underskrifter från boende i närområdet.

Aud anser att det är direkt felaktigt att Ekerö kommun har bedömt att detaljplanen medför en betydande miljö-påverkan att en miljökonsekvensbeskrivning erfordras. Att låta en MKB utföras mitt i vintern då marken var täckt av ett tjockt lager snö tydliggör de ambitioner som finns att få igenom planen snabbt och möjliggör att man kan hävda att "inga naturvärden med

fastighet. Huvudregeln är att kommunen är huvudman för de allmänna platserna, men om det finns särskilda skäl kan någon annan vara huvudman. Ett särskilt skäl kan till exempel vara att området är avsett för industriområde eller för att få en enhetlig förvaltning. För vägar som angränsar planområdet är Trafikverket samt Enlunda vägförening huvudmän.

Det markbehov som SL behöver för bussdepåns alla enheter inryms inom planområdet samt tar höjd för framtiden. Depån ska enbart försörja Ekerö och storleken är väl tilltagen för att kunna ta emot 80 bussar

Stadsarkitektkontorets kommentar

Ett särskilt kvällsmöte på kommunhuset anordnades den 28 maj 2013 där politiker, representant från SL samt tjänstemän från kommunen deltog.

Naturvärdesbedömning har utförts under juni/juli 2013, se vidare under

lagskydd påträffas". Aud anser att kommunen bör redogöra för vilken information som lämnats till det konsultföretag som anlitas.

De bilder som spridits är vilseledande och ingen vet hur hästarna i ridskolans beteshage kommer att påverkas av strålkastarljuset från bussarna. Färentunavägen är redan hårt trafikerad. Det ljus som bussarnas strålkastare kommer att sprida när de kör ut från Enlundavägen och hagens övre del måste avskärmas mot vägen. Planförslaget är fullt av förskönande omskrivningar och motsägelsefulla påståenden, t.ex. att bussdepån inte kommer att förändra landskapsbilden drastiskt eftersom landskapsrummet är uppdelat och att den planerade bussdepån kommer att medföra stora bergsskärningar som kommer bli synliga i Troxhammars öppna landskapsrum. Det är beklämande att inte trafikfrågan är löst inom detaljplanen och man bygger in ett nytt trafikproblem i tätortsbandet.

Tillägg:

Aud anser att MKB:n inte är fullständig och bör göras om. Inget nämns om liten och stor salamander, kalkvattenkällan eller skogskaraktären. Den geotekniska utredningen ska göras innan planen fastställs och redovisa påverkan på grundvattnet. Aud motsätter sig alla utsläpp av dagvatten till Mälaren. Det är ogenomtänkt att låta busstrafiken som är ämnad till Ekerösidan ta omvägen runt Färingsö. De olika lokaliseringalternativen bör redovisas. Aud undrar vem som får nytta av de miljontals kronor som gruset är värt. En ny detaljplan bör ställas ut med sanningsenliga proportioner så att allmänhet och politiker förstår vilket ingrepp bussdepån är i naturen.

Bo Rendahl, Troxhammar 5:4
(marksamfällighet)

ENLUNDA BUSSDEPÅ (Troxhammar 1:2 m.fl)

stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Ljuspåverkan på platsen är redan idag hög på grund av den starkt belysta byggvaruhandeln. Bussdepån och resterande verksamhetsområde kan belysas på ett hänsynsfullt sätt för att ljuspåverkan på området ska upplevas mindre störande än i dagsläget.

Angående landskapsbilden, se vidare under stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Kommunen och Trafikverket har tecknat avtal om ombyggnad av korsningen Enlundavägen/väg 800 och kontoret anser att det är tillräckligt att arbetsplanen fastställer utformningen av cirkulationsplatsen och anslutande vägar. Se även stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Naturvärdesbedömning, groddjursinventering och hydrogeologisk utredning har utförts under juni/juli 2013, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Angående alternativa placeringar, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen. Anläggande av bussdepån kräver stora mängder bergskross. Det är en fördel om materialet kan användas lokalt utan allt för långa transporter.

**Stadsarkitektkontorets
kommentar**

Utställning

September 2013

Bo menar att detta ärende hanteras med nonchalans i kommunen. Ett exempel på denna nonchalans är att kommunen bedömt att detaljplanen orsakar betydande miljöpåverkan när i själva verket var Länsstyrelsen i Stockholms län som gjort bedömningen och överklagat detaljplan för bussdepån på grund av avsaknaden av en MKB. Bo menar även att kommunen inte är uppriktig i detaljplanen utan borde ange att det i huvudsak är ekonomiska skäl som ligger bakom flytten av bussdepån. Han framför följande synpunkter: Kommunen struntar i att Mälaren med dess öar och strandområden är av riksintresse för turism och friluftsliv. Kommunen ignorerar natur- och kulturvärden på södra Färingsö. Det är löjeväckande och skitsnack att byggvaruhuset skulle avskärma sin belysning liksom att hästarna inte kommer att störas av strålkastare. Driften av bussdepån hotar att omöjliggöra ridskoleverksamhet under sommarhalvåret. Sprängningarna vid byggnation är vidare ett sådant hot att verksamheten sannolikt måste stängas ned. Den planerade beskärningen kommer att ge en 25 meter hög bergvägg, vilket är ett omfattande ingrepp i landskapsbilden. Tillfarten till den planerade bussdepån borde in i planen och hanteras som ett ärende. Bo undrar det studerats hur trafiken vid väg 800 ser ut idag eftersom kommunen vill göra avsteg från Länsstyrelsens rekommendation om att områden om 25 meter från väg 800 ska vara bebyggelsefritt. Bo undrar hur kommunen avser säkerställa att bussarna ska drivas med etanol samt varför en hydrogeologisk undersökning utredning inte har genomförts? De förändrade flödena borde medföra att skogen dör på bergsplatån. Förhållandena borde undersökas grundligt innan ytterligare planarbete genomförs. Bo har avsikten att även lämna synpunkter beträffande ytvatten i ett senare skede men delar ej bedömningen i dagvattenutredningen om att det är

De huvudsakliga skälen till flytten är att SL behöver en större bussdepå för att utöka sin verksamhet samt att kommunen vill utveckla ett attraktivt centrum vid Tappström med butiker, lokaler, kontor, service och bostäder.

Riksintresset för turism och friluftsliv utgör inte hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Trafikutredningen har studerat framkomligheten och trafiksäkerheten i ett kort- och ett långsiktigt perspektiv samt kartlagt den befintliga trafiksituationen på väg 800. Kommunen och Trafikverket har träffat avtal om anläggande av cirkulationsplatsen som fastställs i en trafikplan. Trafikverket ansvarar för denna.

Angående landskapsbilden och trafik, se vidare under stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Översiktlig hydrologisk utredning har tagits fram, se vidare under Stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

riskfritt för Mälaren.

**Erland Klingberg och Eva
Fabricius, Troxhammar 7:4**

Erland och Eva poängterar att förslaget är irreversibelt och hänsynslöst vilket ruinerar entrén till Färingsön och bostadsområdet. De poängterar att bergsskärningen är mycket stor, en 150 m lång och 22 m hög bergsvägg. De menar även att det inte omnämns att bussdepå ska hägnas in med ett 2,7 m högt skyddsstängsel. De lämnar även följande synpunkter:

Kvalitén på berget är osäker och att betongväggar eventuellt måste gjutas. Mot korsningen Färentunavägen -Enlundavägen kommer depån ligga förhöjd ett par meter eftersom bussarna måste stå på plan mark. Här kan man befara att det första blir en stödmur som skyddsstängslet står på. Bilderna som finns med i förslaget är förskönande och de frågar sig var skyddsstängslet är och vem som ska bekosta de stora träden? Det är även träd kvar på bilden som inte kommer att finnas kvar efter exploateringen. Sedum på taket och jordfärgade fasader kommer inte kunna dölja den stora bergsskärningen.

Enlundavägen som är klassad som kulturhistorisk värdefull har en 100 år gammal biotopskyddad allé av kastanjer som sannolikt kommer att dö.

Träd i anslutning till bergsskärningen kommer att dö eftersom grundvattennivån förändras av bergsskärningen.

Att Färingsö trä redan förstört det 1000-åriga odlingslandskapet med sina byggnader på åkern är ett dåligt argument för att genomföra ett projekt. Trävarumarknadens byggnader är förvisso fula med dessa går enkelt att flytta med resultat att landskapsbilden återtas.

Placeringen av depån ska självklart inte ställas mot att ha kvar bussdepån i centrum, det så kallade o-alternativet.

De kräver att alternativa placeringar av depån noga utreds och redovisas i sin helhet för att ställas och utvärderas mot

**Stadsarkitektkontorets
kommentar**

För att skapa en terrasserad bergsskärning har ett djup på 12 meter bedöms som lämpligt.

Bergsskärningen ska utföras varsamt och terrasseras så att befintliga träd bevaras i största möjliga mån samt att även nyplantering av träd ska ske. Åtgärderna bekostas av exploatören.

Översiktlig hydrologisk utredning har tagits fram, se stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

Angående alternativa platser, se Stadsarkitektkontorets kommentarer i slutet av samrådsredogörelsen.

varandra. Fördelar med Älvnäs-alternativet är att man inte ruinerar landskapsbilden, naturen och miljön eftersom gropen är ett gammalt sandtag som redan finns, vilket inte kräver schaktning och ger en enkel grundläggning. Bergsskärningen undviks samtidigt. Det ger även möjlighet till framtida expansion. Det rymmer minst tre bussdepåer av Enlundas storlek i gropen och det saknas boende i närheten. Kommunen planerar dessutom enligt översiktsplanen att dra Ekerövägen rakt genom sandgropen.

På första sidan till samrådshandlingen är illustrationen fel och visar bara en bråkdel av planområdet. Det påstås felaktigt att planområdet till största delen består av ängs- och åkermark. Området består till största delen av berg. Det påstås felaktigt att det inte bor några i området som kommer att störas av bussanläggningen. Förslaget påverkar alla som bor på Enlunda och i Stjärtnäs i allra högsta grad.

Södra Färingsö är i översiktsplanen utpekad som tätortsband där nyttillkommen bebyggelse i första hand ska lokaliseras. Här har antalet boende nyligen ökat med 32 nya familjer och i Stjärtnäs finns förslag på ytterligare 22 tomträtter. I alla samrådsdokument avråder man från att spränga bort berget. Inom planområdet finns fornlämningar från bronsåldern som inte nämns, en "kallkälla" från denna tid och en unikt stor tall. På planområdet föder även en älgko varje år kalvar, det är därför det finns så många älgar i området. Förslaget är ansvarslost, kortsiktigt och värnar inte om vår miljö, kultur och framtid.
Bifogar digital modellbilder på bergsskärningen.

Texten och bilden i planbeskrivningen revideras.

Några fornfynd inom planområdet finns inte registrerade hos Riksantikvarieämbetet. Fasta fornfynd är skyddade enligt lag och kulturminneslagen anger att det är anmälningspliktigt till Riksantikvarieämbetet om fornfynd påträffas.

Övriga

**Stadsarkitektkontoret kommenterar de inkomna synpunkterna
ämnasvis i slutet av utlåtandet.**

Eva Fabricius, Lindhagensgatan, Stockholm

Eva bifogar en bildbilaga på 11 sidor som illustrerar hur Färingsö trä och bussdepån kan byta plats.

Följande synpunkter lämnar hon på planförslaget:

- En stor påverkan på upplevelsen av det aktuella landskapsrummet har redan gjorts då byggvaruhuset strax norr om planområdet placerades på slätten i anslutning till Färentunavägen. Ett utökat verksamhetsområde kommer inte drastiskt att förändra upplevelsen av landskapsrummet eftersom redan är uppdelat!
- Byggnaderna är förvisso inte gestaltade med omsorg men de öppna landskapsrummet går faktiskt enkelt att återställa genom att flytta verksamheten till annan plats.
- Alltjämt kommer landskapsbilden att påverkas påtagligt i området på grund av de bergssprängningar som krävs. Intrycket av bergssprängningarna kan minskas genom byggnadernas placering och plantering av träd. Planteringar kan inte ersätta bergets volymer utan bara minska intrycket av dessa.
- För att minska påverkan av landskaps- bilden ska tak täckas med sedum! Bergssprängningen är irreversibel och förändrar landskapsbilden för all framtid. Inte kan sedumtak rädda landskapsbilden! Och, kommer någon över huvudtaget att se taken?
- Marken på Södra Färingsö har brukats under 1000 år och det öppna odlingslandskapet utgör en viktig del i områdets identitet. Vagnätet är till stora delar mycket gammalt. Enlundavägen följer den äldre vägsträckningen och vägens allé av gamla hästkastanjer omfattas av Länsstyrelsens generella biotopskydd. Enligt landskapsanalysen kommer den omfattande sprängningen förändra mark och vattenförutsättningarna för träden som sannolikt kommer dö.
- Enligt planbeskrivningen bedöms bara de som bor mitt för verksamhetsområdet att störas. Men placeringen av depån påverkar även oss som bor på Enlunda och Stjärtnäs eftersom vi har Enlundavägen som angöring. Enlunda och Stjärtnäs är i översiktsplanen utpekade som tätortsband. Här ska ny bebyggelse i första hand lokaliseras. En förtätning av Enlunda har också nyligen genomförts och i Stjärtnäs pågår detaljplanarbeten med förslag till förtätning.
- Kommunen menar att man kan uppnå "God bebyggd miljö" när man flyttar bussdepån från Tappström till Enlunda därför att antalet boende som störs av verksamheten kommer att minska. Hur långsiktigt är det med tanke på att även Enlunda ligger i kommunens tätortsband. Vem vet hur det ser ut om 20 år. Genomför man planen på detta sätt gör man Färingsö till kommunens bakgård. Hur långsiktigt är det?
- Med hänsyn till natur- och kulturvärden är Mälaren med öar i sin helhet av riksintresse! Inom detta område ska turism och friluftslivets intressen särskilt beaktas vid bedömningen av exploateringar och ingrepp i miljön.
- Bergsskärningen kommer att bilda fond för dem som besöker Troxhammars golvkubb.
- Känslan och upplevelsen av en plats/bygd bestäms av anslaget vid entrén till denna.
- Det känns tråkigt att kommunen vill behandla Färingsö som kommunens bakgård?

Förslaget innebär att öns karaktär av impediment och stökigt industriområde befasts.

- Det går att planera mera varsamt och hänsynsfullt om man har ambitionerna.

Eva föreslår att planområdet utökas och att Färingsö Trä och bussdepån byter plats.

Fördelar:

- Etableringen /utbyggnaden kan göras varsam och långsiktig.
- Ett utökat planområde ger möjlighet till att återta landskapets historia och läsbarhet.
- Det karaktäristiska öppna odlingslandskapet förstärks.
- Kommunen kan i sin detaljplan samordna, placera och anpassa gestaltningen av byggnaderna till landskapet och miljön.
- Färingsöborna får en värdigare entré och ön lever bättre upp till de kulturhistoriska värden som kommunen vill göra anspråk på.
- När "Färingsö Trä", som enligt planförslaget delar upp landskapsrummet, flyttas kan bilden av de öppna historiska odlingslandskapet delvis återställas.
- Bygghuset kan planeras bättre och markanvändningen effektiviseras.
- Den gamla ,lantliga och charmiga kulturhistoriska Enlundavägens karaktär bevaras och hästkastanjerna överlever.
- Ingen eller minimal bergsskärning med alla konsekvenser för landskapsbilden och miljön som det skulle innebära.

Nackdelar

- Större projekt. Detta kan förslagsvis ingå i projektet för utvecklingen av Ekerö centrum och vara en del av kostnaden för denna. Flytten av bussdepån till Färingsö är ju en projektförutsättning för genomförandet av centrumförnyelsen.

(Skrivelser med likalydande innehåll har inkommit från nedanstående personer)

Kennet och Helena Norbelie, Byggmästarens väg 9

Gustaf Björck, Säby utjords väg 8

Maria Bratt, Stjärtnäs varvsväg 8

Jörgen Bratt, Stjärtnäs varvsväg 8

Christer Hesselstad och Annakarin Hedlund, Enlunda ängsväg 6

Hasse Svensson, Enlundavägen 31

Fastighetsägarna anser att valet av plats för ny bussdepå är kortsiktigt och illa genomtänkt och protesterar mot planen samt kräver en noggrann utredning av lämpligare alternativ. Protesterna grundas på följande:

Valet av plats: innebär ett irreversibelt ingrepp inom bergsskärning, som aldrig kan återställas! Det är den långsiktiga aspekten. Mer omedelbara aspekter och konsekvenser är trafiksituationen, påverkan på grundvatten samt växt- och djurliv inom och i planområdets närhet.

Den MKB som utförts (feb 2013) avseende bussdepå på Södra Färingsö är klart bristfällig och dessutom genomförd när området varit täckt av tjock snölager vilket omöjliggör en analys av eventuell förekomst av i lagen skyddat djur- och växtliv. Dessutom strider MKB mot miljöbalken som anger att "alternativ skall utredas". Det nollalternativ som presenteras i MKB är inget alternativ!

Henrik Westin, Skå-Eneby 3:36

Henrik anser att förslaget om att förlägga (spränga in) bussdepån i Enlunda är en illa vald kompromiss för att få bort bussgaraget från Ekerö Centrum. Att förlägga nybyggnation på området är inga problem, marken är planlagd för den typen av utveckling, men bussdepån är gigantiskt stor och får inte plats.

Den är 35.000 kvm varav hälften skall sprängas in i berget, ett groteskt ingrepp i naturen som kommer se helt förfärligt ut. Halva bergåsen skall sprängas bort och i bakkant (längs upp på berget) skall man spränga 25m rakt ner för att komma i nivå med framliggande marknivå. Detta skall sedan krönas med ett 3m högt stängsel som avslutas med taggtråd runt hela området.

Politikerna har ett ansvar för hela kommunens utveckling, inte bara Ekerö sidans. Henrik anser att ingreppet i landskapsbilden är oansvarigt och oacceptabelt. Detta bortsprängda berg och fängelse liknande gigantiska byggnad kommer vara det som välkomnar Färingsöborna varje dag de kommer hem från jobbet.

Politikerna måste förstå hur illa detta kommer att se ut. Placering hade varit bra om det varit 10.000kvm (den plats som finns) , men SL kräver en bussdepå som är 35.000kvm, den ytan finns inte i Enlunda. Hur passar detta in i det sköna landskapet med mångtusenårig skog, fornlämningar och ett öppet landskap och vacker Troxhammar golfbana som vi är vana att se? Står alla politiker och partier bakom detta vansinnesbygge, det vill jag veta innan nästa val?

Ewa,Tomas och Matilda Fredlund, Byggmästarens väg 12

Familjen protesterar mot den planerade bussdepån i området med sprängning av berg, förstörelse av skog och vacker mark, forntidslämningar, mer avgas-utsläpp mm. De vill se förslag på vart den kan läggas istället, där man inte behöver åsamka naturen denna stora skada som planeras, dessutom en bussdepå precis efter Lullehovsbron i början på ön. Är detta vad man menar med miljötank, och exploatering av ett vackert boende. Fem busslinjer går mot Färingsö, de andra mot Ekerö, borde då vara rimligare att detta hamnar på Ekerösidan, eller hur? Deras förslag är det som presenterade på mötet med kommun i torsdags, Älvnäs eller ovanför tippen i Skå.

Linda Hedlund, Enlundavägen 34

Linda vill framföra att hon tycker att det är ett dåligt förslag att placera en bussdepå vid Enlundavägen där det byggs ett nytt stort bostadsområde med framförallt barnfamiljer. Hon förstår inte motiveringarna och anser att det finns bättre alternativ och undrar om det finns tillräckliga och rättssäkra beslutsunderlag.

Monica Skarelius, Skå Eneby 1:8

Monica vill inte att berget sprängs bort. Det är en fantastisk entré till Färingsöbronsålder. Runt stensättningen kan det finnas spår av bronsålderns säljakt, fågeljakt med mera. Bronsåldern är mellan år 1800 – 500 år före KrF. Berget med sin enorma tall, sin kallkälla, sin stensättning/grav, en skog att gå vilse i och ändå känna sig trygg. Monica menar vidare att man borde ta tag i trafikeländet och fler bostäder och frågar sig om man inte borde reda ut trafiken innan bussdepån planeras. Det finns andra platser för bussarna att bo. Skå industriområde eller Slagsta dit det planeras en busslinje eller kanske Bromma flygplats, Mörby, Solna eller Sundbyberg.

Mikael Hedlund, Enlundavägen 34

Mikael anser att det är ett mycket dåligt beslut att placera bussdepån enligt förslaget vid Enlundavägen och vill framföra några av de tankar han har efter att ha läst miljökonsekvensbeskrivningen. Citaten kommer från den, enligt honom,

undermåliga miljökonsekvensbeskrivning som gjorts. Mikael undrar om naturvärden verkligen har undersökts tillräckligt?

Bedömningen av påverkan på vatten respektive naturmiljö är fortfarande något osäker då visst underlagsmaterial fortfarande saknas (gäller grundvatten och närmare kunskap om eventuella lokala naturvärden). Dessa miljöfaktorer kommer att påverkas främst lokalt, men preliminärt bedöms att de inte påverkas på ett betydande sätt. En förnyad bedömning bör göras om kompletterande utredningsmaterial tas fram. "Hänsyn" och "mildra" är enligt Mikael subjektiva mål, vilken betydelse får de för ett slutgiltigt beslut? Detta behöver preciseras om jag som kommuninvånare ska förstå vad beslutsfattarna lägger in i dessa ord och hur de motiverar sitt beslut. Vidare anser Mikael att detta stycke visar på att denna miljökonsekvensbeskrivning är bristfällig och inte ett godtagbart beslutsunderlag.

"Tre alternativa lokaliseringar som nämnts är Älvnäs, Skå industriområde samt Edeby (intill upp- och nedfart för den planerade Förbifarten). Bussdepå i Älvnäs skulle innebära att nästintill all busstrafik skulle passera igenom Ekerö centrum. Eftersom kommunen har bedömt det som positivt att flytta bort tung busstrafik från tätorten har alternativet valts bort. Skå industri- område ligger avskilt och kunde därför lämpa sig som bussdepå. Dock ligger det längre ut på Färingsö, vilket skulle generera längre transporter för SL:s bussar."

Hur stor del av busstrafiken går inte genom Ekerö centrum idag? Detta låter för Mikael som ett tunt argument med tanke på vilka vinster det skulle kunna innebära att placera bussdepån på andra ställen än Enlundavägen. Nästintill all busstrafik passerar eller åker igenom Ekerö centrum vilket gör att ett alternativ på Ekerö bör vara lämpligare än på Färingsö. Att placera bussdepån vid Enlundavägen innebär att leda alla bussar ut på Färingsö, vilka konsekvenser skulle detta få för vägar, trafik, miljö osv? Varför anses ett alternativ på Ekerö sämre än att busstrafiken ska ledas till Enlundavägen där det förutom det stora och irreversibla ingreppet i miljön, byggs upp ett nytt stort bostadsområde med mestadels familjer med små barn, där kommunen dessutom har planerat att bygga en förskola/skola. Och "längre ut på Färingsö", hur många extra minuter skulle det ta för bussarna att ta sig dit? Vilka vinster skulle detta alternativ innebära? Det är mycket svårt att förstå varför andra alternativ inte har utretts, är det inte dessutom ett krav för ett beslut som detta?

"I programsamrådet fanns alternativet att anlägga bussdepån på andra sidan om Färentunavägen (väg 800), i höjd med byggvaruhandeln Färingsö trä. Detta skapade kraftiga reaktioner i yttranden, och kommunen bedömde att det inte var lämpligt att anlägga bussdepån i ett så öppet landskap."

Även om Mikael inte anser att detta alternativ är det bästa, kan han inte förstå bedömningen att det vore mer lämpligt att spränga bort så mycket berg och orsaka en så stor och även osäker miljöpåverkan, än att placera bussdepån på ett redan öppen yta.

"Kommunen har bedömt att den nu föreslagna lokaliseringen av bussdepån är den mest lämpliga av de studerade alternativen i närområdet. Kommunen motiverar ställningstagandet med att: Det finns inga boende inom det område som störs av verksamheten."

Alla som bor längs Enlundavägen skulle definitivt störas av verksamheten på många sätt, bland annat genom en förstörd miljö, belysning, buller, sämre

trafiksäkerhet och osäkra miljökonsekvenser. Alla barnfamiljer har köpt hus och tomt utifrån andra premisser än med vetskapen om denna bussdepå.

"För att minska miljöpåverkan på dagvattnet bör man välja material som inte innehåller miljöskadliga ämnen."

Återigen en fin målbild, men hur kommer det bli i verkligheten och hur kan en vag önskan om något utgöra en grund för detta beslut? Senare i miljökonsekvensbeskrivningen står det om "plastgjutna höga stödmurar", av vilket material skulle dessa i så fall vara? Hur skulle plasten påverka miljön? Skulle det garanteras att plastmuren inte avger ämnen som påverkar djur, natur och människor?

"För att kunna göra en bedömning av förväntade effekter på grundvattnet och andra miljöeffekter orsakade av förändrade grundvattenförhållanden bör en översiktlig hydrogeologisk utredning utföras. Beroende på vad denna visar kan man sedan avgöra vilka eventuella ytterligare studier som behövs gällande t ex påverkan på eventuella brunnar i närområdet och påverkan på naturmiljöer. Utförs en inventering av lokala naturvärden kommer även den att kunna användas som stöd för hur man bör gå vidare (se även "Skadeförebyggande åtgärder" i kap 5)." Återigen visar detta på att miljökonsekvensbeskrivningen inte är ett komplett, godtagbart och rättssäkert underlag idag.

"En stor påverkan på upplevelsen av det aktuella landskapsrummet har redan gjorts då byggvaruhandeln strax norr om planområdet placerades på slätten i anslutning till Färentunavägen. Ett utökat verksamhetsområde i anslutning till denna kommer inte drastiskt att förändra upplevelsen av landskapsrummet eftersom landskapsrummet redan är uppdelat."

Färingsö Trä ligger på en plan yta, medan bussdepån kräver att berget sprängs bort med enorma mängder sprängsten som ska fraktas bort. Att jämföra bussdepån med Färingsö Trä är för mig nästintill skrattretande och jag skulle gärna vilja prata med den person som gör denna jämförelse. Denna märkliga jämförelse fortsätter senare i miljökonsekvensbeskrivningen:

"Beträffande ljuspåverkan kommer den rörliga ljusstörningen bestående av bussars och bilars strålkastare att öka markant i området. Färentunavägen är redan idag starkt trafikerad, vilket gör att de boende redan är vana vid mycket ljusstörning via bilarnas strålkastare i nordsydlig riktning. En stark ökning av rörlig ljusstörning kommer på den idag lugna Enlundavägen. De som kan störas av detta ljus i östvästlig riktning är framför allt de som vistas på behandlingshemmet samt eventuellt de boende på södra delen av Troxhammars byväg. Ljuspåverkan på platsen är redan idag hög på grund av den starkt belysta byggvaruhandeln norr om planområdet. Om det är möjligt att skärma av belysningen från byggvaruhandeln samtidigt som bussdepån och resterande verksamhetsområde belyses på ett hänsynsfullt sätt kommer ljuspåverkan på området upplevas mindre störande än i dagsläget."

Det står att ljuspåverkan kommer att öka markant i området, men att detta inte gör så mycket eftersom de boende redan är vana vid mycket ljusstörning på grund av den redan starkt trafikerade vägen. Menar man alltså att det inte gör något att markant öka trafiken och ljusstörningen bara för att dessa inslag redan finns? Och återigen, hur kan man jämföra bussdepåns ljuspåverkan med den från Färingsö Trä? Omfattningen är enligt mig helt ojämförbar. Denna bussdepå kommer förmodligen att vara upplyst dygnet runt, alla dagar i veckan och är så

mycket större och med kraftigare belysning, än den från Färingsö Trä. Hur kommer bussdepåns belysning att påverka människor och djurliv? I detta område finns ett rikt djurliv och det är vanligt med bland annat stora rovfåglar som häckar i området. Mikael vill ha svar på om kommunen har tagit reda på detta och hur belysningen kommer att påverka människor och djur.

Mikael känner till andra motargument som han håller med om gällande detta beslut. Han har svårt att förstå hur Ekerö kommun, en "miljökommun", skulle riskera så mycket med att placera bussdepån längs Enlundavägen. Ingreppet i miljön skulle vara så oerhört stort och omöjligt att återställa, beslutsunderlaget tycks inte vara tillräckligt enligt gällande lagar och regler och det underlag som finns har enligt många bedömts som såväl felaktigt som vilseledande. Mikael hoppas att alla beslutsfattare går igenom underlagen noga och funderar många gånger om detta verkligen ska genomföras. I så fall kommer kommuninvånare att kräva godtagbara motiveringar och tillräcklig information för att förstå beslutet.

Per Hübinette, Enlundavägen 44

Per tycker det är klokt att bussdepån byter plats med bygghandeln så att en handelsplats kan expandera söderut, med fik och brygga invid bron. Lös problemet istället för att fastna i en plan som väcker så mkt anstöt.

Mikael Hellgren, Troxhammar 3:10

Mikael tycker att Enlunda bussdepå kommer att ruinera såväl natur som kulturlandskapet på södra Färingsö. Den stora bergsbeskrivningen är ej förenlig med hållbar utveckling. Detta bör Ekerö ta fasta på och placera depån där lejonparten av bussarna går, förslagsvis Älvnäs grusgrop där utrymme som ej behöver skövlas finns samt att ingen kan bli störd av verksamheten. Kommunens orsak till att ej placera depån där stämmer ej då alla färingsölinjer utom två redan går till Tappström. Därför måste en ny MKB göras där alternativ utreds och jämförs. Vad gäller MKB är den ej klar varför det ej går att ta ställning till den (förutom de uppenbara felaktigheterna som finns i den).

Daniel och Therese Östling, Enlundavägen 38

Daniel och Therese protesterar mot placeringen av bussdepån i Enlunda och kommer aldrig våga låta barnen gå till bussen själva med tanke på vilket enorm trafikökning av tunga fordon detta kommer generera, dessutom kommer vår fina boendemiljö att sprängas bort och aldrig gå att återställa.

Helena Eckhardt, Aborrtorpsvägen 7

Helena undrar var fler bussar ska få plats om det skulle behövas? Eller har man planer på ytterligare en depå och i så fall var ska den ligga? Helena tycker att förslaget är uselt av flera anledningar. Bussdepån är en industrifastighet så varför inte hålla den till en sådan område. Exempelvis Skå industri- område, där är det mindre trafik, möjlighet till utbyggnad och möjlighet att utveckla industriområdet.

På bildmontaget på hemsidan har en viktig detalj missats, alla höga stängsel. Helena har mycket svårt att tro att en industrifastighet på 3,5 ha inte ska ha stängsel för att skydda både bussdepån och för att obehöriga inte ska kunna skada sig. Hon tycker inte höga stängsel är en tilltalande förstasyn på södra Färingsö och röstar nej.

Torbjörn Hedén, Eneby Mellangård

Torbjörn meddelar att han tycker att valet av plats för den nya bussdeån är illa valt och anser att en utredning för att få fram lämpligare alternativ måste göras. Det nuvarande förslaget medför ett stort ingrepp i naturen som inte går att återställa samtidigt som det förfular infarten mot Färingsö ytterligare. Även trafiklösningen är tveksam då all trafik till och från Färingsö måste passera bussarnas in- och utfart.

Linnea Ward, Enlundavägen 30B

Linnea är besviken på kommunens planer av bussgaraget och trodde inte i sin vildaste fantasi att ett sådant skräck-projekt skulle på laglig väg vinna laga kraft där det är tilltänkt. Hon tycker att bussdepån ska ligga i ett område där det finns industrier och inte där det bor barnfamiljer.

Gustav Hilding, Skå-Eneby 1:51

Gustav protesterar mot placeringen av den nya bussdepån vid Enlundavägen. Denna plats är inte lämplig då den kommer störa boende i området på ett markant sätt samt att ingreppet i naturen är för stort.

Martin Stjernberg och Linnea Ward, Enlundavägen 30B

Martin protesterar mot förslaget och tycker att det är ett för stort ingrepp i naturen och att situationen för de som bor där blir katastrofal. Martin undrar hur de ska komma ut o in på Enlunda- vägen och hur situationen blir för barn som leker, cyklar, går och springer längs Enlundavägen?

Deras in-/utfart klarar inte en större belastning. Färingsö Trä innebär redan en ökad belastning och om dessutom 80 bussar och personbilar tillkommer kommer situationen bli ohållbar.

Trafiken längs Färentunavägen kommer även att öka och bli kaosartad. Men framförallt så tycker de att det är tråkigt att naturen förstörs.

Robin Sivermalm med familj, Enlunda ängsväg 7

Robin anser att valet av plats för ny bussdepå är kortsiktigt och illa genomtänkt och protesterar mot planen och kräver en noggrann utredning av lämpligare alternativ. Protesten grundas på följande:

Valet av plats: innebär ett irreversibelt ingrepp inom bergsskärning, som aldrig kan återställas. Det är den långsiktiga aspekten. Mer omedelbara aspekter och konsekvenser är trafiksituationen, påverkan på grundvatten samt växt- och djurliv inom och i planområdets närhet.

Den MKB som utförts avseende bussdepå på Södra Färingsö är klart bristfällig och dessutom genomförd när området varit täckt av tjock snölager vilket omöjliggör en analys av eventuell förekomst av i lagen skyddat djur- och växtliv. Dessutom strider MKB mot miljöbalken som anger att "alternativ skall utredas". Det nollalternativ som presenteras i MKB är inget alternativ.

Familjen Norman/Andersson, Enlundavägen 28C

Norman/Andersson bor på Enlundavägen och älskar naturen och den lilla allén till huset och kan ej förstå hur man kan vilja lägga ett bygge av ett bussgarage på denna plats? Redan idag är det problem med att komma ut vid Färingsö trä och det är många barn som bor i området. De tycker inte att det är lämpligt med ännu mer trafik där och vid vägen. Det kommer att bli mycket trafik, utsläpp och ett störande bygge under väldigt lång tid. De protesterar mot förslaget och anser

att bussgaraget hör hemma på ett bättre ställe som är anpassat, typ ett industriområde.

Sonja Aldén, Enlundavägen 28A

Sonja framför att förslaget på en bussdepå, ett gigantiskt schabrak, intvingat i berget och naturen inkräktar. En högst ovälkommen, främmande och helt igenom oönskad del som är den totala motsatsen till vad man vill och känner just nu med lugn och ro. Att det finns en oerhört lång rad med starka argument att motsätta sig denna skräckbyggnation i fråga om miljön, hur kontroller har gått till, hur mycket fel som förekommit i all information till våra politiker. Sonja vill därför uttrycka sitt stora motstånd till detta, och att det är många på ön som blir skräckslagna när de får höra om detta bygge, då informationen inte nått dem ännu. (Hur det nu är möjligt att inte alla som bor här, på ett betryggande sätt, har fått veta vad som händer/planeras i fråga om en så stort ingrepp/övergrepp.) Sonja hoppas att detta tas på största allvar och att en annan plats för bygget tas fram, för detta är inte ett alternativ, om sett till all info som kommit fram.

Joakim Notö, Enlundavägen 28 D

Joakim framför att det inte är hållbart ur ett miljöperspektiv. Kommunen måste spränga bort 50,000 lastbilar ur berg. Det går inte att ta bort depån utan att märka naturen för årtusenden framåt (alltså aldrig). Detta är oförlåtligt gentemot kommande generationer. Den går inte att expandera när den blir för liten (eftersom kvarvarande berg då står i vägen). Unika växter finns på platsen (skyddade sådana). Blommor, träd, etc. Unika tidigare boplatser för vikingar finns på platsen. Det finns bättre alternativ där man kan bygga depån på en industritomt eller på ett ställe där man i vart fall inte behöver göra så stora ingrepp i naturen. Eftersom det är ett bostadsområde man vill bygga depån i medför detta stora risker. Det bor ett stort antal barn i Enlunda, de flesta av dessa måste ned till vägen för att ta sig till skolan. Med 80 bussar som ska fram och tillbaka samma tider som barnen ska gå till bussen på exakt samma ställe finns stora risker för personskador/dödsfall. Trafiksituationen med 80 bussar som ska fram och tillbaka hela dagarna till depån kommer att skapa stora köer på en del av Färingsö där det redan är svårt att svänga av utan att stoppa upp all trafik. Det kommer att bli kaos. Utan att i alla fall ha utrett andra alternativ på ett seriöst sätt (dvs: Planläggning, MKB, etc) går det inte att politiskt, moraliskt eller praktiskt motivera att bygga detta monument över avsaknaden av tankeverksamhet. Lösningen: bygg depån på en existerande industritomt, hur svårt kan det vara?

Marianne och Inger Svantesson, delägare i Skå-Eneby 1:2 och 1:21

Marianne och Inger protesterar mot den planerade platsen för ny bussdepå vid Enlunda. De finner valet av plats såväl kortsiktigt som illa genomtänkt och kräver en noggrannare utredning i syfte att finna lämpligare alternativ för placering. Den föreslagna platsen innebär stora konsekvenser för trafiksituationen vid korsningen Färentunavägen/ Enlundavägen som redan idag är en mycket besvärlig in-/utfart för de boende. Hur blir det då med 150 (80 bussar och 70 bilar) ytterligare stora fordon som anser sig ha företräde? Överfarten från Lullehavsbron och in till Färingsö bör vara värdigare än att besökande/boende möts av köer och trafikproblem. Risken för påverkan på grundvatten och föroreningar av Mälarens vatten är bristfälligt utrett eftersom genomförd MKB

(febr 2013) gjordes när området var snötäckt och omöjliggjorde riktig analys av djur- och växtliv. Det ska klart och tydligt framgå att föroreningar (utsläpp, oljor, rengöringsmedel, drivmedel mm) garanteras att inte påverka vare sig sjövattnen eller landskap med påverkan på djur och natur! Detta saknas! Planerad bergsskärning är ett irreversibelt ingrepp i naturen som aldrig kan återställas och kommer att förändra landskapsbilden radikalt. Enlundavägens lantliga karaktär med hästkastanjallé, som omfattas av Länsstyrelsens generella biotopsskydd, kommer pga av berg- sprängning att radikalt förändras och vattentillgången för träden försämrats så att de sannolikt kommer att dö. Dessutom strider den genomförda MKB mot miljöbalken som anger att "alternativ skall utredas". Det nollalternativ som kommunen presenterar är inget alternativ! Boende har kommit med förslag om att byta plats för Färingsö Trä och bussdepån. Utredd denna/annan möjlighet! Beakta att Enlunda och Stjärtnäs utpekats som tätortsband i översiktsplanen.

Tommy Jonestrand, Söderberga 1:91

Tommy protesterar mot placeringen av bussdepå Enlunda och anser att MKB'n är dåligt gjord samt undrar varför den gjorts i mars månad. Den är inte heller korrekt utförd då den baserar sig på den ursprungliga planen med 14 m bergsskärning. Någon marinarkologisk undersökning är inte gjord, trots att det finns fornlämningar på bägge sidor om Lullehovsbron samt på andra sidan Enlundavägen. Tommy undrar vilken sjöväg som sjökabeln ska dras och men den här fantasibussdepån tror han att det är sjööverivägen.

Tommy undrar hur man gör en MKB när det är 30 cm is på Mälaren och anser att det måste göras en inventering i vattnet och på sjöbotten. En medlem i vägförening jobbar med att sanera dessa utsläpp, tror ni att det inte är sådana utsläpp på bussdepåerna i landet? Det har runnit kubikmeter koncentrerad spolarvätska, glykol, smörjoljor etc rakt ner i marken, och "mekanikerna" tystar ner för att undvika skandal. Tommy undrar vems ansvaret är.

Han undrar vidare hur man ser med MKB'n under snön på växtligheten som finns i området. Här finns rödlistade växter och fåglar i området och han undrar hur kommunen skriver sig fri från ett sådant förfarande. Är det maskinisten som gräver som skall straffas? Innebär det kanske att varje kommuninnevärdare får ta sin spade och gräva upp nämnda plantor utan att straffas?

Tommy vill uppmärksamma att fornlämningen RAÄ Skå 26:1 finns i området som är mycket större än det som registrerats av Riksantikvarieämbetet. Man kan tydligt se ovala stensättningar ev skeppssättningar m.m. I området finns också en kallkälla i vilken det lever Salamandrar. Kan denna källa ha varit en vattenförsörjning för bosättningen en gång i tiden? Här finns även fiskgjuse samt större och mindre hackspett, spillkråka, gröngöling m.fl. vita blåsippor mm. Här finns också en av Stockholms läns största tall (enligt Trädportalen) som mäter över 3,25 meter i omkrets. I detaljplanens utkant finns också en skyddad kastanjeallé.

Allt ovanstående finns på ett berg som man enligt detaljplanen har för avsikt att göra en bergsskärning på 28 meter. Tommy anser att detta kommer att påverka all växt och djurliv och för alltid radera ut anfäders boplatser och gravar. Bergsskärningen kommer självklart också att påverka grundvatten och vattenförsörjningen på återstoden av berget. Troligtvis kommer detta leda till att träden dör.

Tommy anser också att hanteringen av dagvattnet inte lever upp till den säkerhet

som krävs för områden som ligger inom östra Mälarens vattenskyddsområde samt att det ligger relativt nära råvattenintaget till Lovö vattenverk.

På bussdepåns område är tanken att det ska finnas 80 bussar. All service, tankning och busstvätt ska ske här. Här ska också finnas parkering till 70 bilar för personalen. Risker för att diesel, olja samt andra föroreningar följer med regnvatten rakt ut i Mälaren är mycket stor. Vad händer när detta dagvatten tar närmaste vägen ut i Mälaren?

Kommunen har annan mark att bygga depån på men av någon anledning har man inte gjort konstruktiva förslag på alternativa placeringar. Varför?

Enligt det som sades på kommunens samrådsmöte måndagen 6/5 2013 så kommer kommunen inte ta hänsyn till de synpunkter och skrivelser som tidigare gjorts. JTommy vill därför uppmärksamma på detta stora ingrepp som är på väg att göras, både när det gäller djur-, växt- och arkeologiska intressen.

Efter påtryckningar av boende i området gjordes under protest en miljökonsekvensbeskrivning. Denna genomfördes raserande fort i mars månad då djur och växtliv var i vinterdvala med 0,5 meter snö. Som lekman stör sig Tommy på pluttifieringen när man inte ser helheten. I området finns även fornlämningen RAÅ SKÅ 67:1 samt flertal på andra sidan Lullehovsbron och runt hela Troxhammar. Under brons- och järnålder var här ett innanhav med fiske och säljakt där man befolkade öarna likt en atoll, det var som bekant bräckt vatten (Östersjön) så alla kallkällor var viktiga. Det har sagts att en stor elkabel skall dras i vattnet från Ekerö till Färingsö. Även här borde det finnas marin- arkeologiska lämningar av intresse med tanke på ovan och Björkö. Tommy kan inte se att kommunen har så svårt att se detta i ett större sammanhang. Detta trots att kommunen utger sig att vara en eko- och kulturmiljökommun och att det finns stora riksintressen.

Tommy anger vilka arter han sett och hört och som är rödlistade, fridlysta, hotade eller såbara: äkta målarmussla, tjockskalig målarmussla, mindre hackspett, blå kärrhök, bäver, lodjur, kattmynta, bandnate, uddnate, tallticka, gul lammticka, gyllensopp, jordstjärna, huggorm, snok, kopparödla, mindre vattensalamander, större vattensalamander, vanlig groda, åkergröda, vanlig padda.

Tallen som är minst 325 cm i omkrets är ett så kallat jätteträd. Någonstans mellan 400 och 600 olika arter av hotade djur och växter är helt beroende av dem. Här finns även fler tallar, björkar, enar som är orörda sedan de började växa för flera hundra år sedan.

Naemi och Anders Andersson, Enlundavägen 26

Naemi och Anders konstaterar att förslaget innebär att man flyttar ett problem från Ekerö till Färingsö istället för att lösa problemet. Den stora sprängning av berg ger ett stort sår i naturen samt tillverkning av bergvägg med en höjd på cirka 23 meter vilket dessutom genom sin bergdränering av vatten innebär död åt vår allé utefter Enlundavägen. Detta gör att de anser att detta utgör ett förfulande av landskaps- bilden som de ej kan acceptera.

Dessutom innebär depåverksamheten enligt dom skisser kommunen visat tidigare att depån skulle kräva ett antal påfartsvägar från Enlundavägen på grund av att trafikfördelning ej fick plats inom bussdepåområdet. Planförslaget borde ha styrt upp så att trafik ex för tankning m.m. sker inom planområdet. Planförslaget har ej heller gett plats för den cykelväg som i exploateringsavtal utlovats i samband med att planen för Enlunda togs. De önskar att kommunen utreder en bättre och byggvänligare placering av depån i ett mindre känsligt läge och gärna med längre avstånd ifrån vattnet eftersom detta medför ytterligare

komplisering och onödig fördyring av projektet.

Rolf Strömberg, Lykttändarens väg 21

Rolf protesterar mot planerna att anlägga den stora bussdepån mitt emot byggvaruhuset. Färentunavägen är redan för tungt trafikerad. Att lägga utfarter för bussarna på Enlundavägen är också dumt.

Margareta och Gunnar Kinbom för Skå-Eneby 1:30

Margareta och Gunnar invänder mot placeringen av bussdepån i Enlunda och yrkar följande: Alternativ till Enlunda utreds, utvärderas och presenteras för berörda parter innan beslut fattas om lokalisering av SL-garage inom Ekerö kommun.

En cirkulationsplats i linje med "Alternativ 3 - Cirkulationsplats med Enlundavägen i nytt läge" skall utgöra utgångspunkt för Ekerö kommun vid planläggning för lokalisering av en bussdepå för SL utmed väg 800 i anslutning till Enlundavägen.

En GC-väg längs Enlundavägen får en trafiksäker anslutning efter de nu anvisade ca 100 meter vid föreslagna bussdepå. I det nu framlagda planförslaget slutar GC-vägen "inne i skogen".

Ekerö kommun, som ansvarig för den nu framlagda planen, Landstinget i Stockholms län, som huvudman för SL, samt Trafikverket, som huvudman för statens vägar och med ansvar för såväl miljö som trafiksäkerhet för fordons- trafik och oskyddade trafikanter, fattar ett gemensamt beslut om finansieringen för genomförandet en långsiktigt hållbar trafiklösning om en bussdepå skall kunna förläggas vid väg 800 i anslutning till Enlundavägen.

De framför att Ekerö kommun i samråd med SL och Trafikverket ska hitta en annan plats än vid Enlunda för en bussdepå om deras tre yrkanden ovan inte kan tillmötesgå.

Jessica Notö, Enlundavägen 28D

Jessica protesterar mot den planerade bussdepån i Enlunda. Förslaget är ofattbart ogenomtänkt, ytterst bristfälligt undersökt och utan någon som helst insikt i hur planområdet med närområde faktiskt för när- varande ser ut. En bussdepå i Enlunda skulle bland annat innebära:

Ett irreversibelt, groteskt ingrepp i en för närvarande vacker och unik lantlig natur.

Stor negativ påverkan på vatten, växt- och djurliv i planområdets närhet.

Signifikant ökning av trafik, buller, avgaser och en rad andra giftiga ämnen i ett område med många små barn.

Mats och Åsa Adolfsson, Skå-Eneby 3:14 och 3:16

Mats och Åsa protesterar mot buss- garaget och anser att det är ren och skär dårskap att förstöra en så vacker infart till våran ö. Sen hoppas de att kommunen faktiskt tar till sig av den information om området som framkommit under resan. Inte ett industriområde till! Lagg garaget borta vid Bryggavägen, där passar det in bättre.

Rebecka Norman och Martin Andersson, Enlundavägen 28

Fastighetsägarna protesterar mot placeringen av bussdepån i Enlunda och anser att detta bygge inte hör hemma på denna plats, stort och grotesk byggnad som kommer att förstöra charmen i Enlunda! Barn ska växa upp här och vi vill inte känna obehag att gå till bussen nere vid vägen med massa trafik och ett fängelseaktigt byggnad. De älskar naturen, därav köpte de huset här. Nu när det finns redan en plats som står tom på Älvnäs så passar det väl bättre att bygga en bussdepå där, så slipper det sprängas massa berg och skövla skog.

Theresa Bengtsson, Skå-Eneby 1:51

Theresa protesterar mot placeringen av den nya bussdepån vid Enlundavägen. Framförallt tycker hon att det är ett väldigt stort ingrepp i naturen och att det borde finnas andra lösningar som är lämpligare i den aspekten. Det känns inte heller som en lösning som kommer hålla för framtiden med tanke på att det nog kommer bli fler bostäder i detta område och då uppstår samma konflikt som hon tror är en av anledningarna till att man vill flytta bussdepån från dagens placering i Ekerö C.

Sven Dahlström, Skå-Eneby 1 :26 Enlundavägen 33

Sven anser att platsen är illa vald av flera skäl.

1. Att lägga en bussdepå och ett planerat industriområde som det första man ser när man kommer in på denna del av "Ekokommunen" rimmar illa med det ansvar man har för hela kommunen! Här verkar det som man bara vill bli av med garaget från centrum snabbt. Att spränga sig in i en berg är ju dessutom irreversibelt (men säkert lönsamt byggnadstekniskt!) Hur har kommunen tänkt när man detaljplanerar området ovanför garaget och fler barnfamiljer flyttar hit med ännu mer trafik som följd?
 2. Trafikalt blir det en katastrof hur har ansvariga tänkt att det ska gå att ta sig ut på Färentunavägen i högtrafik från Enlundavägen?
 3. Hur ska gångtrafikanter varav många i yngre ålder kunna ta sig förbi alla dessa in-/utfarter med livet i behåll! (Redan nu är det farligt för gående och oskyddade trafikanter).
 4. Miljön kommer att påverkas mkt negativt, ansvariga har inte redogjort vad som händer med grundvattnet i området när man spränger bort en stor del av bergsluttningen. Jmf Hallandsåsen.
 5. Man verkar ha hastat igenom förslaget och inte utrett alt. förslag ordentligt. Har man kontaktat Wallenbergstiftelsen igen ang. att förlägga depån på marken efter rondellen raksträckan Färingsövägen? Enligt vad som kom fram på samrådsmötet så verkar det som man planerat en depå där utan att kontakta markägaren först. Varför inte börja i rätt ände och först kontakta markägare i sakfrågan! Ödmjukhet är inte fel!
- Tjänstemannen på mötet menade att det var svårt att köpa in mark från en stiftelse, borde vara värt ett försök att komma överens då som citat "Bussdepån har ett särintresse för hela Ekerö kommun!" Visserligen skulle inte en depå där inte försköna miljön men läget skulle åtminstone inte vara irreversibelt, skulle till och med kunna utökas om behovet uppstår!

Mikael Gustavsson, Söderberga 1:13

I Nya Moderaternas partiprogram kan man läsa om valfrihet och mångfald. Vilken möjlighet ger Herr Carpelan (M) våra förtroendevalda politiker att ta ett riktigt beslut i fråga om bussdepån i Enlunda? Genom att lägga fram endast ett

förslag, utan möjlighet att väga ena alternativet mot det andra, utan att kunna se fördelar kontra nackdelar med olika placeringar. För Mikael känns det som många steg tillbaka i historien, då våra vänner runt Östersjön hade fria val men endast ett parti att rösta på. Ge våra förtroendevalda politiker väl utredda alternativ till placering av bussdepån. Ge dem möjlighet att se hur illa nuvarande (och enda) förslag är. Mikael undrar hur kommunpolitikerna tycker att förslag till detaljplan och MKB för bussdepån i Enlunda lever upp till vad MKB:n ska innehålla och beakta? Han undrar även om de förstått hur illa skött hela planen är?

MKB:n är gjord på fel plan. (gjord utifrån måtten på förslaget till detaljplan 2011) Felaktigheter i storlek av skyddsområden kring fornlämningar. MKB:n är gjord i mars månad, när snön fortfarande låg djup. Visst kan man i efterhand komplettera, men beslutet tas långt innan dess. I området finns rödlistade djur och växter, bl a salamandrar och skyddade träd.

Beslutande politiker. Kräv av Herr Carpelan och Orring att få se vilka alternativ till placeringar som är utredda. Be att få se vad utredningarna säger. När ni ser dessa utredningar eller kanske bristen av utredningar – tänk efter – känns det som om alternativen är utredda eller känner ni som många av oss. Valet av plats var redan bestämd, dvs din röst är oviktig. Genomförs detta förslag kan vi inte ändra oss. Berget är för alltid borta. Ett förslag på plan mark kan man ändra. Man kan återställa om kommande generationer så vill. Men för oss är berget för alltid borta. Vill du som förtroendevald politiker bära denna skuld? Smaka på ordet förtroende. I min mun smakar det omtanke om både människor, miljö och kultur. Hur smakar det i din?

Stadsarkitektkontorets kommentar

Alternativa lägen för placering av budssdepån

Alternativa lokaliseringar har diskuterats där kommunen gjort bedömningen som positiv att flytta bort tung busstrafik från tätorten vilket en depå på Ekerö skulle medföra. Tre platser som diskuterats är, Älvnäs, Skå industriområde samt Edeby (intill upp- och nedfart för den planerade Förbifarten). Bussdepå i Älvnäs skulle innebära att nästintill all busstrafik skulle behöva passera igenom Ekerö centrum. Eftersom depån ligger centralt idag så kan man vid anblicken tycka att skillnaderna är små, men dels så ökar antalet bussar i och med ny depå och dels så har kontoret bedömt det som positivt att flytta bort tung busstrafik från tätorten. Skå industriområde ligger avskilt och kunde därför lämpa sig för en bussdepå. Dock ligger det längre ut på Färingsö, vilket skulle generera längre transporter för SL:s bussar. Ur miljösynpunkt och ur vad som är praktiskt för SL:s verksamhet har det förslaget därför aldrig utretts vidare. Området kring Edeby ligger bra placerat för SL:s verksamhet, men Stadsarkitektkontoret bedömer det olämpligt eftersom området är riksintresse för kulturmiljövård. Kommunen har tidigare tittat på att förlägga bussdepån vid Västeräng, på Malmvik. Kommunen äger dock ej marken. I program-samrådet fanns alternativet att anlägga bussdepån på andra sidan om väg 800, i höjd med Färingsö Trä. Detta skapade kraftiga reaktioner i yttranden och kontoret bedömde att det inte var lämpligt att anlägga bussdepån i så öppet landskap.

Enlunda är utpekad som ett markreservat i översiktsplanen, om vilket det står "Markreserv på lång sikt för ytterligare verksamhetsetablering." Kommunen bedömer att den nu föreslagna lokaliseringen av bussdepån är den mest lämpliga av de studerade alternativen i närområdet. Motiven för detta ställningstagande är att:

- Placeringen vid berget ger anläggningen stöd terrängen och begränsar så påverkan på landskapsbilden.
- Depån ligger i direkt anslutning till en befintlig korsning vid väg 800.
- Inga boende i det område som störs av verksamheten.
- Kommunen äger merparten av marken inom planområdet.

Att byta plats mellan det nu aktuella området för bussdepån och Färingsö Trä är inte aktuellt. Kommunen har bedömt att den föreslagna platsen är lämplig för depån och en flytt skulle medföra omotiverat höga kostnader.

Miljökonsekvensbeskrivning/naturvärdes- och groddjursinventering

En kompletterande naturvärdesinventering av planområdet har gjorts under juni/juli samt en inventering av groddjur inom och i angränsning till planområdet. Inventeringen visar att det finns hållmarkstallskog som är av högt naturvärde i planområdets sydöstra del. Områdets nyckeltoppskvalité utgörs främst av ett dominerande tallbestånd där gamla träd hyser förekomster av signalarter och även rödlistade arter som dock är spridda över hela landet. Strax utanför planområdet finns en grov och lågvuxen fura som uppskattningsvis är 300 år och har en omkrets av cirka 270 cm i brösthöjd. De andra naturtyperna i planområdet är av lågt naturvärde och utgörs av ung björkskog med glest stående tallar, blandskog samt bryn. Dessa områden utgör dock ett värdefullt komplement till hållmarkstallskogen. Där ledningsgatorna passerar brynen ökar naturvärdet. Inga naturvärden har påträffats i blandskogen.

Vegetationen i angränsning till planen kommer att påverkas men påverkan kommer delvis begränsas med skyddsföreskrifter samt att träd kan sparas i större utsträckning än vad som är standard. Yngre träd klarar detta bättre än äldre och tall är relativt tålig. Bergsskärningen kan även flyttas något.

Lekvatten för groddjur har inte konstaterats inom planområdet, däremot finns vandrings- och spridningsområden för groddjur inom området i form av flera diken och ängar. Söder om planområdet finns dock två vårkärr som kan fungera som sommarhabitat och spridningsområden för salamandrar och andra groddjur. Befintligt krongräs gynnar groddjuren som därmed får en gynnsam vandringsled. Även anläggande av nya dagvattendammar gynnar groddjuren och kan bli nya lekvatten. Närheten till Färentunavägen ökar dock risken för att groddjuren dödas av trafiken. Anläggning av grodtunnlar kan minska den risken.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletteras med inventeringsunderlaget.

Hydrologi

En översiktlig hydrologisk utredning av planområdet har utförts under maj 2013 som bedömer att effekterna av en flyttad grundvattendelare blir små. Den ökade volymen grundvatten som rinner norrut motverkas av en större andel hårdgjorda ytor i planområdet där vattnet leds till dagvatten-systemet, som därmed minskar grundvattenbildningen. En minskning av volymen vatten som rinner söderut från grundvattendelaren bör inte heller få några märkbara konsekvenser då antagligen Mälaren till stor del är styrande för grundvattennivåerna i de flacka områdena söder om berget. Brunnen vid Troxhammar 7:1 uppvisar grundvattennivåer långt över bussdepåns tänkta grundläggningsnivå. Vid normalfallet följer grundvattennivån topografin relativt väl, vilket

medför att grundvattennivån i berget i det planlagda området med största säkerhet också är högre än den tänkta grundläggningsnivån.

En bortsprängning av berget kan resultera i sänkta grundvattennivåer i berget inom planområdet. Hur stor spridning denna grundvattenavsänkning får till omgivningen beror på hur rikt berget är på sprickor, om det finns några större sprickzoner och hur dessa sprickor och sprickzoner i så fall är orienterade.

De identifierade riskobjekten med anledning av en sänkt grundvattennivå i berg är, påverkan på brunnar, samt vegetation sättningsproblem för vägar i närområdet.

Påverkan på brunnar i området blir antagligen liten. Den enda brunnen i närområdet används inte idag och avståndet till övriga brunnar är så stort att eventuell påverkan bör vara marginell. Risken för en påverkan på vegetation och risken för sättningsproblem för vägar härstammar från samma problem. Lerlagren underlagras med största säkerhet av ett grundvattenmagasin i ett moränlager. Om moränlagret avvattnas finns risk för att det överliggande lerlagret påverkas. Det finns två scenarier då detta kan inträffa i och med anläggandet av bussdepån, när bussdepån byggs kommer moränlager att friläggas vilket innebär risk för att moränen avvattnas samt om kommunikationen är god mellan grundvattenmagasinet i berg och det överlagrande moränlagret, finns en risk att grundvattennivån i moränen sänks vid en avsänkning i berg.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med detta underlag.

Gestaltning och landskapsbild

Landskapet kommer att påverkas, det är därför planhandlingarna beskriver att hänsyn ska tas till landskapsbilden samt vilka metoder och gestaltungsprinciper som ska tillämpas för att påverkan ska bli så liten som möjligt.

Exempelvis anges att bergsskärning ska ske i terrasser, gestaltungsprinciper, byggnader ska placeras för att ta upp nivåskillnader så långt som möjligt och minska intrycket av bergsskärningen, byggnadernas fasader får ett enhetligt och bearbetad gestaltning och färgsätts med en fasadkulör med minst 50 % svärta. Dessutom ska bussdepåns område planteras med träd längs Färentunavägen.

Illustrationerna är framtagna av erfarna konsulter för att ge en realistisk bild av projektet.

Trafik

Trafikutredningen visar att kapaciteten med nuvarande korsningsutformning är tillräcklig även efter en utbyggnad av bussdepån och verksamhetsområdet norr om Enlundavägen. En ombyggnad av korsningen kommer dock att göras framförallt av trafiksäkerhetsskäl. Cirkulationsplatser leder till en lugnare trafikrytm, vilket förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En cirkulationsplats medför per automatik sänkta hastigheter, vilket kan ses som ett hinder för framkomligheten men å andra sidan förbättrar trafiksäkerheten. Risken för allvarliga olyckor är också mindre i en cirkulationsplats än i en fyrvägs korsning.

Trafikalstringen från bussdepån har beräknats bli cirka 35 bussar och andra fordon per maxtimme på förmiddagen.

En tre meter bred gång- och cykelväg föreslås anläggas längs Enlundavägens

norra sida som ansluter till Enlunda. Därmed minimeras konflikter mellan busstrafiken och gång- och cykeltrafikanter. Vid industrigatans anslutning till Enlundavägen kan åtgärder behöva vidtas för att trygga trafiksäkerheten för korsande fotgängare och cyklister med tanke på den stora mängden tung trafik som väntas. Exempelvis kan cykelöverfarten föras med kontrasterande beläggning.

Risikanalysen anger att avsteg från Länsstyrelsens rekommendation att bebyggelsefritt avstånd från väg 800 kan accepteras i detta fall med hänsyn till att merparten av transporterna på Färentunavägen genereras av bussdepån och således även förekommer inom depåområdet. För att hantera en ökad riskexponering föreslås dock säkerhetshöjande åtgärder för byggnader närmast vägen.

Sammanfattning

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

- Planområdet har utökats i norr vid Färentunavägen för att inrymma bussdepåns personalparkering.
- Plankartan har kompletterats med u-område.
- Planbestämmelser har förts in på plankartan om att träd inte får finnas inom 7 meter från vägbanekant.
- Planbestämmelsen om att entréer inte får förläggas mot väg 800 utgår.
- Planbeskrivningens text angående beskrivning av området idag har reviderats.
- Planbestämmelse på plankartan har lagts till som anger att det vid schaktningsarbeten särskilt måste uppmärksammas om eventuell förekomst av arkeologiskt fynd. Anmälningssplikt råder enligt kulturminneslagen om en fornlämning påträffas inom planområdet.
- Upplysning har lagts till på plankartan om att planen är upprättad enligt den äldre plan- och bygglagen (ÅPBL 1987:10)
- Planbestämmelse har lagts till om att katastrofskydd ska anläggas inom planområdet.
- Texten i planbeskrivningen har kompletterats avseende groddjursstatus samt natur- och vattenvärden.
- Upplysning om att särskilda skyddsföreskrifter ska beaktas vid bergsskärning anges i planhandlingarna för att bevara vegetation utanför planområdet.
- Illustrationen av framtida cirkulationsplats har justerats på plankartan.

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

Färingsö Trä, Troxhammar 7:2

Bengt Jernström, Troxhammar 2:8

Kerstin Danielsson, Troxhammar 7:1, delägare i samfälligheten Troxhammar S:1

Aud Rendahl, Troxhammar 8:26

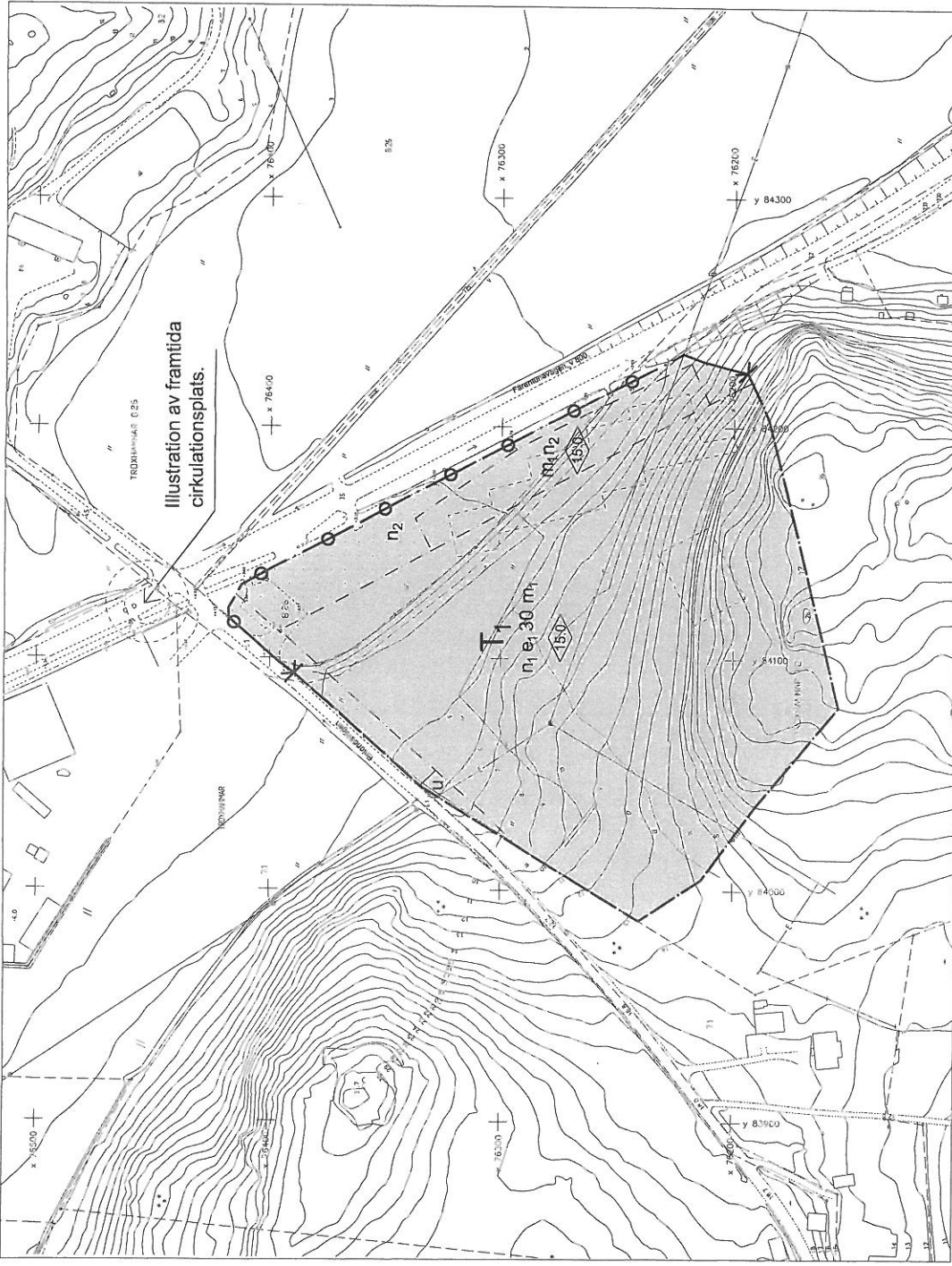
Bo Rendahl, Troxhammar 5:4, delägare i samfälligheten Troxhammar S:1

Erland Klingberg, Troxhammar 7:4

STADSARKITEKTKONTORET

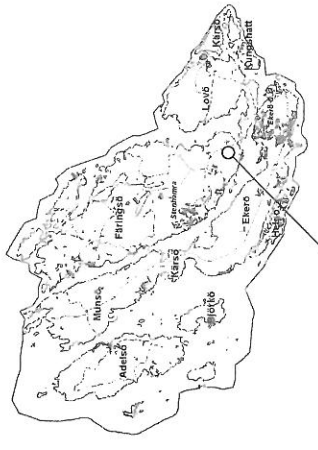
Johan Andrade Hagland
Miljö- och stadsbyggnadschef

Annica Karlsson
Planarkitekt



Grundkartans information har sitt ursprung från flygbilder tagna våren 2008. Kartan är inventerad 2012-08. Koordinatsystem ST74, RH00

- GRUNDKARTANS BETECKNINGAR
- Traktgräns
 - Fäslighetsgräns
 - Fäslighetsbeteckning
 - Byggnader
 - Sluket
 - Plöck
 - Vägg
 - Dike
 - Strandlinje
 - Nivåkurvor
 - Ruhälspunkt
 - Fornlämning



PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen i hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Detailplanegräns tillika användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

- Kvartermark

- Bursödpå

UTNYTTJANDEGRAD

e₃₀ Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea gäller inom användningsgräns.

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

Byggnad får inte uppföras. Parkeringsplatser får anordnas.

MARKENS ANORDNANDE

Mark och vegetation

Strängning ska ske i terrasser på ett sätt som ger ett naturligare utseende. Bergschakt och synliga stödmurar ska minimeras. Se planbeskrivningen.

Träd ska finnas utmed väg 800, dock ej närmare vägbankkant än 7 meter. Se planbeskrivningen.

In-och utfart

Körbar in- och utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Byggnader ska i huvudsak placeras i överensstämmelse med illustrerade byggnader på plankartan.

Högsta räckhöjd i meter

Tak ska läckas med sedum eller annan dagvattenfördrjande vegetation. Fasaderna ska utformas med en färgkulör med en svärta på minst 50%.

Byggnadsteknik

Byggnader inom 25 meter från Färentunavägen ska utföras så att brandspridning i byggnaden förhindras eller fördröjs till dess att byggnaden utrymms. Fasaderna ska utföras med obrännbart material och fönster med hårdat och laminerat glas.

Dagvatten ska avledas till dagvattendamm. Dagvatten från hårdgjorda ytor ska renas inom planområdet innan avrinning mot dagvattendamm sker. Katastrofskydd ska anläggas inom planområdet.

RISK OCH STÖRNINGSKYDD

Verksamheten får inte vara störande för omgivningen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Planavgift ska inte tas ut vid bygglov.

Detailplanen berör ingen allmän plats och kommunen är inte huvudman för mark inom planområdet. Genomförandebestämmelser är 5 år från den dag detailplanen vinner laga kraft.

Bygglov får ej lämnas förrän lösning för avledning av dagvatten till dagvattendamm redovisas.

UPPLYSNINGAR

Planen är upprättad enligt äldre plan- och bygglagen (ÅBBL 1987:10)

Hela planområdet ingår i yttre vattenskyddsområde för Östra Mälaren för vilka särskilda föreskrifter gäller.

Vid schaktingsarbeten måste särskilt uppmärksammas om eventuell förekomst av arkeologiskt fynd. Anmälningsplikt råder enligt kulturminneslagen om en förlämnings påträffas inom planområdet.

Särskilda skyddsbestämmelser ska beaktas vid bergsskärning, vilka anges i dokumentet "Naturvärdesinventering" på sidorna 7-8, framtaget av Sven A Hermelin AB, 2013-08-29.

ILLUSTRATIONER

Illustrationslinje



UTSTÄLLNING

NORMALT PLANFÖRFARANDE

DETALJPLAN FÖR

ENLUNDA BUSSTÄLLA

(FASTIGHETEN TROXHAMMAR 2:1 M.F.U.)

PÅ FÄRINGSÖ, I EKERÖ KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD 1 SEPTEMBER 2013
AV STADSARKITEKONTORET

JOHAN ANDRADE HAGLAND
MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSCHEF

ANICA KARLSSON
PLANARKITEKT

PLANOMRÅDE

2016-21-14

