



BESLUT

Datum
2012-12-05

Beteckning
4031-2461-2012

Klaganden
Se sändlista

Motpart
Ekerö kommun
Box 205
178 23 EKERÖ

Överklagande i fråga om detaljplan för del av Troxhammar 1:2 m.fl. (Enlunda bussdepå) på Färingsö, Ekerö kommun

Beslut

Länsstyrelsen avvisar överklagandena från Lucas Serpagli, Christian Serpagli, Ulla Serpagli, Tommy Jonestrand samt Karlshems Ridklubb.

Länsstyrelsen upphäver kommunfullmäktiges i Ekerö kommun beslut den 15 december 2011, § 152, att anta detaljplan för del av Troxhammar 1:2 m.fl. (Enlunda bussdepå) på Färingsö, Ekerö kommun.

Bakgrund

Kommunfullmäktige i Ekerö kommun beslutade den 15 december 2011, § 152, att anta detaljplan för del av Troxhammar 1:2 m.fl. (Enlunda bussdepå) på Färingsö, i kommunen.

Lucas Serpagli, Christian Serpagli och Ulla Serpagli, Eneby-Enlunda vägsamfällighetsförening, Tommy Jonestrand, Kerstin Danielsson, Karlshems Ridklubb, Aud Rendahl samt Bo Rendahl har överklagat kommunfullmäktiges beslut.

Lucas, Christian och Ulla Serpagli yrkar att en miljökonsekvensbeskrivning genomförs avseende placeringen av en bussdepå vid Enlundavägen på Färingsö. De anför bl.a. följande. Uppförandet av en bussdepå på denna plats är ett stort ingrepp i miljön, innebär en förorening och förfulning av landskapet samt medför att ut- och infart till bostadsområdena blir trafikfarliga. En lämpligare placering där miljöpåverkan blir mindre bör utredas.

Eneby-Enlunda vägsamfällighetsförening anför bl.a. följande. Beslutet beaktar inte att den bergskärning som kommer att ske utgör ett stort ingrepp i miljön. Det ligger en fornlämning på bergets topp som kommer att påverkas. Fornminne RAÄ Skå 26:1 ligger i området. Det finns också en utforskad fornlämning på toppen av berget som sprängningen når fram till. Det kommer att medföra att den utforskade fornlämningen förstörs. I området växer den sällsynta och fridlysta vita blåsippan. Merparten av busstrafiken går på Ekerö och inte på Färingsö vilket gör att det ur logistisk synpunkt är bättre att placera depån på Ekerö. I området sker en förtätning som medför att det flyttar in många barnfamiljer. Många barn



kommer att behöva passera bussdepån och korsa både Enlundavägen och Färentunavägen, vilket medför risk för personsador. Det behöver byggas en rondell och den bör vara klar samtidigt som bussdepån tas i bruk. Det kommer att bli svårt att köra ut på Färentunavägen när trafiken ökar till och från bussdepån. Depån kommer att härbärgera en stor mängd kemikalier, såsom diesel, olja, glykol och etanol. Vid läckage finns det risk att vatten i anslutning till anläggningen kommer att påverkas. Det är olämpligt att placera bussdepån i anslutning till Enlundavägen eftersom denna är infart för ca 100 hushåll i dag. Bebyggelsen förväntas öka. Enligt vägsamfällighetsföreningen mening bör en miljökonsekvensbeskrivning genomföras och en annan placering ske där miljöpåverkan är mindre.

Tommy Jonestrand anför bl.a. följande. Han vill inte ha en bussdepå i närheten. Han ifrågasätter föreslagen lösning vad avser dagvattenhanteringen och dess möjlighet att rena vattnet från spillolja. Fornlämningsområdet RAÄ Skå 26:1 är större än vad som anges i handlingarna och har koppling till fler fornlämningar i området. Det riskerar att sprängas bort. Den vita blåsippan växer i området. Det har tidigare funnits en annan växtlokal på kommunens mark, men den har sålts och där finns numera bara nybyggda hus. Han kritiserar också det förhållandet att medel som avsatts till uppbyggnad av Enlundavägen av dem som sålt tomter, kommer att tas i anspråk för att bekosta en korsning på Färentunavägen.

Kerstin Danielsson anför bl.a. följande. Hon ifrågasätter kommunens val att förlägga bussdepån på en alltför trång plats som medför att ett skogs- och bergsområde vandaliseras genom en bergsskärning. Ingreppet är irreversibelt. Alternativa platser har inte utretts på allvar. De alternativ som föreslagits har avvisats med svepande argument. Hon är kritisk till att en lösning av trafiksituationen inte finns med i detaljplanen. Det är inte godtagbart att det inte vid detaljplanens antagande finns ett färdigt avtal mellan kommunen och Trafikverket avseende ombyggnaden av korsningen. Inte heller har planeringen av transformatorstationen, infartsparkeringen, cykelbanan och pumpstationen lösts i detaljplanen trots att de beskrivs som förutsättningar för detaljplanens genomförande. Hon ifrågasätter också lämpligheten av att eventuellt bygga en biogasanläggning på detta begränsade utrymme där man måste nöja sig med minsta säkerhetsavstånd. En framtida placering av en biogasstation ska ske med normalt planförfarande. Hon är mycket nära granne till den tänkta depån och kommer på många olika sätt att uppleva effekterna av depån som störande. Enligt ett övergripande program finns planer på en utbyggnad av bostäder i detta område. En sådan utbyggnad försvåras med en bussdepå runt hörnet. Hon befävar värdeminskning av marken och att utbyggnadsplanerna kommer på skam.

Karlshems Ridklubb genom Aud Rendahl hänvisar till vad som tidigare framförts och anför att framkomligheten och säkerheten för barn och ungdomar som ska ta sig över väg 800 till fots, med cykel eller till häst inte har beaktats i detaljplanen. Trafiksituationen bör inte separeras från detaljplanen eller skjutas på framtiden.



Aud Rendahl anför för egen del bl.a. följande. Hon anser att en fullständig miljökonsekvensbeskrivning bör utföras och att det inte räcker med de utredningar avseende landskapsbild, dagvatten och risk som gjorts. Det blir stora hårdgjorda ytor och betydande ingrepp i berget som kan få konsekvenser för Mälaren som ligger alldeles intill. Kommunens information om hur vattenskyddsåtgärderna kommer att utformas är inte tillräcklig och känns inte betryggande med tanke på hur det ser ut på andra ställen som sköts av kommunen. Minimiavståndet mellan publika lokaler och lossningsplats för ett eventuellt gaslager för fordonsgas anges vara minst 50 meter. Samma avstånd bör hållas till hennes hagar på andra sidan väg 800, eftersom dessa under sommartid ofta besöks av stora barngrupper när de hämtar och lämnar sina hästar eller rider längs med galoppbanan utmed vägen. Det är av yttersta vikt att trafiksituationen i korsningen Enlundavägen och väg 800 ordnas och att de får en fungerande passage från Enlunda och Troxhammar för fotgängare, ryttare och cyklister. Hon vill ha en fartdämpande rondell och att denna ingår i detaljplanen. Bussdepån medför en stor trafikfara för de många barn som nyttjar korsningen. Trafikverket vill inte att det byggs en rondell eftersom det skulle försämra framkomligheten. Hon motsätter sig en korsning med svängfiler. Hon är kritisk till den information som lämnats under samrådsmötet och att kommunen inte lyssnar på de synpunkter som framförs. Den planerade bebyggelsen på detaljplaneområdet är för hög och kommer inte att smälta in i miljön. Byggnaderna bör inte bli högre än byggnaderna på den angränsande brädgården. Bussdepån strider mot översiktsplanen som värnar om det öppna landskapet och bibehållandet av landsbygdskaraktär. Såsom hästföretagare kommer hon att påverkas av bussdepån både under byggnationen och efteråt. Hon frågar sig hur hon ska kunna hantera hästarna under de stora sprängningsarbetena som krävs. Vidare hur de i framtiden ska kunna passera vägen, hur de ska kunna använda galoppbanan och den bilfria ridvägen samt hur eleverna ska kunna ta sig från bussen till gården på ett säkert sätt. Dessa frågor behöver besvaras.

Bo Rendahl och Aud Rendahl har i en gemensam skrivelse anført bl.a. följande. Den planerade bussdepån kommer att rymma ca 80 bussar, verkstadslokaler, tvätthallar, personalutrymmen, godsmottagning och tankplats för bussar. En sådan depå kommer att medföra betydande miljöpåverkan och borde föregås av en miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning för att bedöma om lokaliseringen är lämplig för ett bussgarage. Stockholm Vatten har yttrat att det är viktigt att det av planen framgår hur risken för utsläpp på grund av haverier i t.ex. avloppspumpstationer hanteras samt att dagvattenhanteringen helst ska minska föroreningsbelastningen på Mälaren. Kommunen har i en skrivelse föreslagit ett antal olika åtgärder, men de klagande anser att sådana åtgärder tydligt måste redovisas i detaljplanen. Det är oacceptabelt att tillfarten till väg 800 har lämnats utanför planområdet eftersom utformningen av trafikplatsen är av central betydelse för hela området. De anser att en rondell är det enda acceptabla alternativet. Bussgaraget borde placeras i anslutning till den nya trafikplats kring Edeby som planeras för påfart till förbifart Stockholm. På så sätt slipper man ta jungfrulig mark i anspråk på Färingsö. I det fall bussdepån ändå placeras på Färingsö vore en mer



naturlig placering vara bakom det befintliga byggvaruhuset strax norr om planområdet. Ingreppet i landskapsbilden blir mindre och behovet av bergsskärning minskar. Olägenheterna för hästverksamheten på Karlshems gård skulle också bli mindre.

Motivering

En ny plan- och bygglag (2010:900), PBL, trädde i kraft den 2 maj 2011 då den äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, upphörde att gälla. Enligt punkten 2 i övergångsbestämmelserna till PBL framgår att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för ärenden som har påbörjats före den 2 maj 2011. Den numera upphävda ÄPBL ska därför tillämpas i ärendet.

Länsstyrelsen har i förevarande ärende endast att pröva den nu överklagade detaljplanen. Vid prövningen har Länsstyrelsen enligt 13 kap. 8 § ÄPBL antingen att fastställa eller upphäva antagandebeslutet i dess helhet. Länsstyrelsen kan således inte göra ändringar i eller tillägg till planen eller pröva någon annan planutformning än den kommunen antagit. Hur korsningen i anslutning till bussdepån, men utanför i frågavarande detaljplaneförslag, ska ordnas kan alltså inte prövas inom ramen för detta ärendes prövning. Inte heller prövas frågan om gatukostnader eller annan finansiering av vägen i detta ärende.

Beträffande vad som anförts om risker vid sprängning under byggnadsarbetet konstaterar Länsstyrelsen att byggherren enligt bestämmelserna i 9 kap. 1 § ÄPBL ska se till att byggnadsarbeten utförs enligt bestämmelserna i lagen och enligt föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av lagen. Vidare ska enligt samma lagrum arbetena planeras och utföras med aktsamhet så att personer och egendom inte skadas och så att minsta möjliga obehag uppstår. Vid risk för människors hälsa har kommunen att ingripa med stöd av miljöbalken. Vilka närmare föreskrifter eller åtgärder i övrigt som kan behövas för att undvika skador eller olägenheter som kan uppstå vid byggnationen får prövas i samband med planens genomförande.

Talerätt

Enligt 22 § förvaltningslagen (1986:223) jämförd med 5 kap. 30 § och 13 kap. 5 § ÄPBL får ett beslut att anta en detaljplan normalt endast överklagas av den som beslutet angår, nämligen sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt organisationer av hyresgäster, om de senast under utställningen skriftligen har lämnat synpunkter i ärendet som inte har blivit tillgodosedda. I ÄPBL finns inte några regler som direkt avgränsar kretsen sakägare utan en bedömning får göras i varje enskilt fall. Ett beslut att anta en detaljplan anses enligt fast rättspraxis beröra ägare till fastighet eller boende inom planområdet eller som direkt gränsar till planområdet. Även anses beslutet angå ägare till fastigheter eller boende i nära grannskap, om de är särskilt berörda med hänsyn till arten och omfattningen av den aktuella åtgärden, t.ex. trafikförhållandena på platsen.



När det gäller Lucas, Christian och Ulla Serpagli samt Tommy Jonestrand konstaterar Länsstyrelsen att de har kommit in med synpunkter under planförfarandet som inte har blivit tillgodosedda. Samtliga är dock bosatta utanför planområdet och enligt Länsstyrelsens mening är deras fastigheter belägna på ett sådant avstånd från planområdet och i ett sådant förhållande till detta att de inte kan anses berörda av antagandebeslutet på ett sådant sätt att de kan tillerkännas rätt att överklaga beslutet. I ärendet har inte heller framkommit att de på annan grund har rätt att överklaga kommunens planbeslut. Vad Lucas, Christian och Ulla Serpagli samt Tommy Jonestrand anfört föranleder ingen annan bedömning. Överklagandet av dessa personer ska därför avvisas, dvs. inte tas upp till prövning.

Beträffande Karlshems Ridklubb synes dess verksamhet bedrivas på Karlshems gård. Gården är belägen på ett sådant avstånd från planområdet och i ett sådant förhållande till detta att föreningen inte kan anses vara berörd av den aktuella detaljplanen. Föreningen har inte heller visat att den genom fastighetsinnehav, hyresförhållande eller på annat sätt skulle vara berörd av antagandebeslutet på ett sådant sätt att den kan tillerkännas rätt att överklaga beslutet. Även överklagandet av Karlshems Ridklubb ska därför avvisas.

Prövningen i övrigt

Länsstyrelsen tar således upp ärendet till prövning på talan av Eneby-Enlunda vägsamfällighetsförening, Kerstin Danielsson, Aud Rendahl samt Bo Rendahl.

Vid en överprövning av kommunens beslut att anta en detaljplan bör beslutet upphävas endast om kommunen i sin bedömning gjort en felaktig avvägning mellan motstående enskilda intressen eller motstående enskilda och allmänna intressen, eller i de fall då kommunen förfarit felaktigt vid handläggningen av planärendet.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra anläggandet av en bussdepå med plats för 80 bussar. Inom depån ska det också finnas plats för verkstadslokaler, tvätt-hallar, personalutrymmen, godsmottagning och tankplats för bussar. Området ligger på södra Färingsö, vid Enlunda, väster om väg 800 och ca 300 meter norr om Lullehovsbron. Planområdet, liksom hela Ekerö kommun, omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap. 1-2 §§ miljöbalken. Med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns omfattas Mälaren med öar och strandområden i sin helhet av riksintresse. Inom detta område ska turism och rörligt friluftsliv särskilt beaktas vid bedömningen av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. SL:s bussdepå ligger i dag centralt i Tappström. SL behöver en större bussdepå för att kunna utöka sin verksamhet. Den nya depån behöver ligga nära Tappström och i anslutning till en stor väg för att det ska bli effektivt för bussarna att ta sig från depån till resenärerna. Verksamheten bör ur störningssynpunkt inte placeras för nära bostäder. Den föreslagna lokaliseringen har av kommunen bedömts vara lämplig på grund av att placeringen vid berget ger anläggningen stöd i terrängen och begränsar påverkan på landskapsbilden, att den ligger



i anslutning till befintlig korsning, att det inte bor någon i området som störs av verksamheten samt att kommunen äger merparten av marken i området.

Enligt 5 kap. 18 § andra stycket ÄPBL ska när en detaljplan upprättas bestämmelserna i 6 kap. 11-18 och 22 §§ miljöbalken tillämpas om planen kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 11 § miljöbalken

Kommunen har i ärendet gjort en behovsbedömning för att utreda om en miljöbedömning behöver genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Kommunen har därvid kommit fram till att i anspråktagandet av det aktuella området för en bussdepå kan medföra betydande miljöpåverkan vad avser vattenskyddsområde, risk för påverkan på landskapsbilden, risk för betydande förändring av markanvändningen, risk för förändring av grundvatten- eller ytvattenkvaliteten samt risk för förändrade infiltrationsförhållanden, avrinning eller dräneringsmönster. Kommunen har därefter dragit slutsatsen att detaljplanen sammantaget inte kommer att medföra en betydande miljöpåverkan och har heller inte upprättat någon miljökonsekvensbeskrivning. Utredningar avseende landskapsbild, dagvatten, trafik och risker har dock utförts.

Länsstyrelsen kan konstatera att i frågavarande detaljplan medför att jungfrulig mark kommer att tas i anspråk för en bussdepå vilket bl.a. innebär hårdgörning av ca 3,5 ha mark. En del av marken behöver eventuellt förstärkas med kalkcementpelare. En ytterligare förutsättning för att kunna använda ytan för avsett ändamål är att det sker en omfattande bergskärning i ett visuellt utsatt läge i landskapet. Hur masshanteringen i samband med bergskärningen ska ske har ännu inte utretts. Avsikten är att bergskärningen ska ske i terrasser och att bebyggelsen ska placeras på ett sådant sätt att intrycket av bergskärningen inte ska bli så framträdande. Hur planområdet i detalj ska tas i anspråk anger inte planen utan bestämmelserna medger en relativt flexibel placering av bebyggelse och andra anläggningar. Det går dock inte att bortse från att bergskärningen och asfalteringen av tidigare oexploaterad mark utgör en betydande miljöpåverkan på mark och landskap. Det föreligger en risk för att de sprängningsarbeten som krävs kan påverka grundvattenströmningarna i området. Vidare kommer den hårdgjorda ytan medföra att dagvattenflödet från området ökar. Dagvattnet kommer att innehålla föroreningar på grund av den verksamhet som kommer att bedrivas. Avsikten är att dagvattnet delvis ska renas inom fastigheten genom oljeavskiljning och diken och att ett katastrofskydd ska anläggas för att hindra att utsläpp från olyckor inom planområdet når recipienten. Dagvattnet ska via diken avledas från fastigheten till en dagvattendamm som ligger i nära anslutning till Mälaren och Lullehavsbron. För det fall dagvattendammen inte förmår att ta emot allt inkommande dagvatten kan det finnas risk för att bräddning sker till Mälaren. Aktuell del av Mälaren ingår i vattenskyddsområde för östra Mälaren. I Mälaren går strömriktningen mot Lovöns vattenverk.



Sammantaget finner Länsstyrelsen att en exploatering i enlighet med föreliggande detaljplaneförslag medför en sådan betydande miljöpåverkan att kommunen varit ålagd att göra en miljöbedömning och inom ramen för denna även upprätta en miljökonsekvensbeskrivning var i denna miljöpåverkan identifieras, beskrivs och bedöms. Länsstyrelsen finner därför att det föreligger skäl att upphäva antagandebeslutet.


Vid denna utgång prövas inte övriga invändningar.

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas hos Mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt, enligt bilaga.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen för rättsliga frågor Åsa Ryding. Föredragande har varit länsassessor Ulla Jarnås. I ärendet har även länsassessor Lena Johansson deltagit.


Åsa Ryding
avdelningschef


Ulla Jarnås
länsassessor

Kopia till:

Ekerö kommun, Kommunstyrelsen, Box 205, 178 23 Ekerö
AB SL, att. Marie Lasku, 105 73 Stockholm

Sändlista

Lucas Serpagli, Stjärtnäs Varvsväg 4, 179 75 Skå
Christian Serpagli, Stjärtnäs Varvsväg 4, 179 75 Skå
Ulla Serpagli, Stjärtnäs Varvsväg 4, 179 75 Skå
Eneby-Enlunda vägsamfällighetsförening, c/o Mikael Hellgren, Lykttändarens
väg 15, 179 75 Skå
Tommy Jonestrand, Glasmästarens väg 10-14, 179 75 Skå
Kerstin Danielsson, Ålstensgatan 9, 167 65 Bromma
Karshems Ridklubb, c/o Aud Rendahl, Karlshem, 179 75 Skå
Aud Rendahl, Karlshemsvägen 30, 179 75 Skå
Bo Rendahl, Aspvägen 1 B, 132 43 Saltsjö-Boo



Hur man överklagar hos Mark- och miljödomstolen

Var ska beslutet överklagas

Länsstyrelsens beslut kan skriftligen överklagas till Mark- och miljödomstolen.

Hur man utformar sitt överklagande m.m.

I skrivelsen ska du

- tala om vilket beslut du överklagar, t.ex. genom att ange ärendets nummer (diarienumret)
- redogöra för hur du anser att beslutet ska ändras.

Du bör också redogöra för varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Du kan givetvis anlita ombud att sköta överklagandet åt dig.

Behöver du veta mer om hur du ska gå till väga, så ring eller skriv till Länsstyrelsen.

Övriga handlingar

Om du har handlingar eller annat som du anser stöder din ståndpunkt, så bör du skicka med det.

Var inlämnas överklagandet

Din skrivelse ska inlämnas/skickas till Länsstyrelsen och inte till Mark- och miljödomstolen.

Tid för överklagande

Länsstyrelsen måste ha fått din skrivelse inom tre veckor från den dag du fick del av beslutet, annars kan ditt överklagande inte tas upp.

Underteckna överklagandet

Din skrivelse ska undertecknas och namnteckningen förtydligas. Uppge också postadress och telefonnummer.