

2015-08-28

ANTAGANDE
NORMALT PLANFÖRFARANDE

Detaljplan för Tappströmsbron (del av Tappström 2:1) i Ekerö kommun i Stockholms län

Dnr PLAN.2014.4

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Granskning har genomförts under perioden 6 april till 4 maj 2015. Planhandlingarna har skickats ut till berörda sakägare och instanser enligt separat sändlista samt funnits på Ekerö bibliotek, stadsarkitektkontoret och på kommunens hemsida.

Nedan följer en sammanställning av de skriftliga yttrandena som har kommit in under samrådet.

Yttanden:

<p>Myndigheter, kommunala nämnder etc.</p>	
<p>Länsstyrelsen i Stockholms län</p> <p><i>Sammanfattande bedömning</i> Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att föreslagen utformning av planen inte säkerställer att byggnadsverken blir lämpliga med hänsyn till risken för skred inom planområdet. Planhandlingarna behöver i samråd med Trafikverket tydliggöras i detta avseende. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL.</p> <p><i>Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL Miljökvalitetsnormer</i> Vid planläggning enligt plan- och bygglagen (2010:900) ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap miljöbalken följas (2 kap 10 § PBL). Detaljplanen för Tappströmsbron berörs av miljökvalitetsnormerna för vatten för Mälaren- Fiskjärden samt Mälaren-Långtarmen, som båda utgör recipient för vägdagvatten. Mälaren-Fiskjärden har idag problem med Tributyltennföreningar och Antracen. För vattenförekomst Mälaren - Långtarmen saknas data, men förhållandena är sannolikt desamma där. Jämfört nuläget beräknas en större mängd dagvatten ledas till befintlig dagvattendamm, när den nya bron är tagen i drift. Vid höga flöden kommer dagvatten ledas direkt till recipienten för att undvika en urspolning av dammen.</p> <p>Länsstyrelsen anser att kommunen i samråd med Trafikverket ska tydliggöra att dagvattendammen har nödvändig kapacitet att omhänderta vägdagvatten med hänsyn till miljökvalitetsnormerna, klimatförändringarna, förväntade trafikökningar och risken för farligt gods olycka på väg.</p> <p><i>Buller</i> Flera fastigheter kommer att behöva bullerskyddsåtgärder för att klara riktvärdena för buller efter ombyggnationen. Länsstyrelsen utgår i detta yttrande från att detta säkerställs i Trafikverkets vägplan.</p> <p><i>Risk och säkerhet</i> Vid planläggning enligt plan- och bygglagen (2010:900) ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor och erosion. (2 kap 5 § pkt 1 PBL). I och med att en detaljplan vinner laga kraft ska marken vara lämplig för den användning som planen anger. Alla utredningar som behövs för att säkerställa planens genomförbarhet måste därför ha utförts innan planen antas. Eventuella restriktioner i byggandet som behövs för att trygga säkerheten ska om möjligt anges som planbestämmelser på plankartan. En kommunöverskridande analys av ras- och skredrisker från 2013 visar på höga risker inom planområdet I planbeskrivningen står:</p> <p><i>Det är byggherren som ansvarar för att se till så att byggnationen uppfyller alla krav på stabilitet och att stabilitetsåtgärder vidtas om sådana behövs. Ytterligare undersökningar kommer ske i samband med utredningar inför byggprocessen.</i></p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Planbeskrivningen uppdateras med miljökvalitetsnormerna för vatten.</i></p> <p><i>Planbeskrivningen uppdateras med att extra rening kommer krävas, däremot fastställs hur i projekteringskedet.</i></p> <p><i>Detta tas bort ur planbeskrivningen.</i></p>

När det gäller detaljplanen för Tappströmsbron, så saknas det underlag som krävs att på detaljnivå ta ställning till planens utformning, med hänsyn till skredrisken inom planområdet Om det finns utförligare underlag till vägplanen, anser Länsstyrelsen att det räcker med att hänvisa till detta. Utdraget ur planbeskrivningen indikerar dock att så inte är fallet. Länsstyrelsen anser då att en kompletterande analys behöver göras som tar hänsyn till alla åtgärder som detaljplanen medger. Utredningen bör utgå från IEG3 Rapport 4:2010 *Tillståndsbedömning/klassificering av naturliga slänter med befintlig bebyggelse och anläggning (Vägledning för tillämpning av sia-edkommissionens rapport 3:95 och 2:96/*. Både befintliga och tillkommande byggnadsverk, som kan påverka skredrisken negativt, behöver beaktas. Kommunen och Trafikverket behöver även beakta att markstabiliteten kan komma att ändras i och med pågående klimatförändringar.

Planbeskrivningen uppdateras med ytterligare information om jordarter och förslag på hur brokonstruktionen skall anläggas.

<p>Lantmäterimyndigheten</p> <p><i>Plankarta med bestämmelser</i> Plankartan är lite otydlig vad gäller fastighetsgränser. Fastighetsbeteckning och traktnamn saknas i grundkartan.</p> <p><i>Plan- och genomförandebeskrivning</i> Är det meningen att en ny fastighet ska bildas för kvartersmarken?</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Grundkartan förtydligas vad gäller fastighetsgränser och beteckningar.</i></p> <p><i>Ingen ny fastighet skall bildas för kvartersmarken denna kommer ligga kvar under Tappström 2:1.</i></p>
<p>Trafikverket</p> <p>Trafikverket Region Stockholm har mottagit detaljplan för Tappströmsbron för yttrande under granskningstiden. Trafikverket arbetar parallellt med en vägplan för väg 261, Ekerövägen. Vägen föreslås gå i ny sträckning väster om befintlig Tappströmsbro och en ny bro byggs över Tappströmskanalen. Föreliggande detaljplan möjliggör nybyggnad av bron i nytt läge. Den vägplan som är under upprättande för aktuell vägsträcka får inte strida mot föreliggande detaljplan. Planerna bör spegla varandra på ett likartat sätt.</p> <p>Trafikverket yttrar sig i egenskap av väghållare för väg 261 och framförde under samrådet att detaljplanen behöver anpassas till vägplanen. Några detaljer som bedöms vara av av ringa betydelse för omgivningen återstår efter samrådsskedet och önskvärda ändringar kan lämpligen hanteras som redaktionella ändringar av den utställda detaljplanen.</p> <p>Öster om det planerade brofästet planeras enligt vägplanen för en vägslänt. Kommunen har valt att lägga denna del utanför detaljplaneområdet vilket gör att vägplanen får genomföras i denna del med stöd av gällande detaljplan (byggnadsplan för del av Tappströmsområdet, fastställd 1961-12-12). Kommunen avser att i framtiden planlägga denna del för annat ändamål än parkmark. Trafikverket vill framhålla att ett fastställande av vägplanen för väg 261 medför vägrätt för det planerade vägområdet inkluderande vägslänt. En eventuell annan framtida användning av vägområde med vägrätt kräver tillstånd av Trafikverket. Trafikverket förutsätter att kommunen som ansvarig planmyndighet ansvarar för de kostnader som kan uppstå vid en eventuell framtida förändrad markanvändning.</p> <p>Läget för egenskapsgränsen för ”bro” behöver justeras i överensstämmelse med vägplanens föreslagna brofundament.</p> <p>Läge, utförande och utsträckning av bullerplank bör överensstämma med vägplanen.</p> <p>I plankartan visas två mindre områden markerade ”Huvudgata” väster om område för GC-väg. Dessa två områden ingår i vägplanen med inskränkt vägrätt för vägförstärkning (pålning av vägbank samt arbetsområde för utförande). Områdena är tänkta att återställas till naturmark. Detaljplanens två delområden för ”Huvudgata” bör ersättas av ”Natur”.</p> <p>Ett förslag till ändring av vägplanen har upprättats 2015-04-13 som</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Detta justeras.</i></p> <p><i>Bullerplank ses över så att det stämmer med vägplanen.</i></p> <p><i>Ersätts som natur.</i></p> <p><i>Detaljplanen justeras efter</i></p>

<p>innebär att området för dagvattenhantering (E₁) har erhållit en något annorlunda form. Detaljplanen bör justeras i överensstämmelse med detta.</p>	<p><i>dagvattendammens läge.</i></p>
<p>Byggnadsnämnden, Ekerö kommun</p> <p>Kontoret anser att detaljplanen för Tappströmsbron är lämplig att anta.</p> <p>Byggnadsnämnden angav i samrådsyttrandet att det är av största vikt att bron får en tilltalande och vacker arkitektur. Även detaljer och utrustning, till exempel belysning, bör få en medveten och genomtänkt gestaltning.</p> <p>Andra viktiga detaljer är slänternas utförande, plantering av ny växtlighet och bevarande av befintlig växtlighet. Dessa frågor hanteras dock i vägplanen.</p> <p>Det är viktigt att bullerplanken som redovisas i detaljplanen, ges en tilltalande utformning och förses med växtlighet, i överensstämmelse med den illustration som finns i planbeskrivning.</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Noteras.</i></p>

<p>Miljönämnden, Ekerö kommun</p> <p>Kontoret kan konstatera att detaljplanen medger en väsentlig ombyggnad av infrastruktur, vilket innebär att de av Riksdagen antagna riktvärden för trafikbuller ska tillämpas.</p> <p>Bullerutredningen för Vägplanen för väg 261 föreslår bl.a. en 2,5 meter hög skärm utanför radhusen söder om Tappströmsbron och en 1,8 meter hög skärm på Tappströmsbron. Med dessa skärmar kommer alla radhusen förutom två att klara riktvärdet på 55 dB(A) vid fasad på markplanet. Dock kommer 12 radhus inte klara riktvärdet på 55 dB(A) på andra våningen.</p> <p>Av planbeskrivningen framgår att riktvärden för buller inte bör överskridas för detaljplanen. Planen innehåller dock planbestämmelser som reglerar höjden på bullerplanken till maximalt 1,5 meter på Tappströmsbron och 2,5 meter utanför radhusen.</p> <p>Kontoret anser att riktvärden för trafikbuller ska klaras för samtliga bostäder söder om Tappströmsbron. Kontoret ifrågasätter planbestämmelser som medverkar till att riktvärden för vägtrafikbuller inte kommer att klaras för samtliga bostäder. Planbeskrivningen bör också förtydliga vilka konsekvenser detta får vad det innebär att avsteg från riktvärdena avses tillämpas.</p> <p>I övrigt konstaterar kontoret att dagvattendammen nu ingår i detaljplanen i enlighet med Miljönämndens samrådsyttrande.</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Planbeskrivningen uppdateras med information angående att bullervärdena inte klaras vid alla fasader.</i></p>
<p>Socialnämnden, Ekerö kommun</p> <p>Socialnämnden har inget att erinra i ärendet.</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p>
<p>Kultur- och fritidsnämnden, Ekerö kommun</p> <p>Nämnden ser gärna ljussättning av bron som ett led i gestaltningen.</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p>
<p>Lokala handikapprådet, Ekerö kommun</p> <p>Kommunala handikapprådet har inga synpunkter gällande granskningsremissen daterad 2015 04-07 avseende Detaljplan för Tappströmsbron (del av Tappström 2:1) på Ekerö i Ekerö kommun.</p>	
<p>Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting</p> <p>Majoriteten av kommunens busstrafik trafikerar Tappströmsbron och på Ekerövägen nära bron finns den mest frekventerade busshållplatsen, Tappström. Detta innebär att framkomligheten under byggskedet måste vara mycket god för busstrafiken. Eventuellt behov av busskörfältet och signalprioritering måste studeras för bussen ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.</p> <p>Hållplatsen Tappström kommer att i nära framtid utvecklas till en modern bytespunkt för busstrafiken varför hänsyn måste tas till detta i utformning och placering av den nya bron så att denna inte inkräktar på det utrymme som är nödvändigt för den nya</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Detta får diskuteras med Trafikverket, Ekerö kommun håller med Trafikförvaltningen att detta är av stor vikt.</i></p> <p><i>Detta behandlas inom ramen för detaljplanen för Ekerö centrum.</i></p>

<p>byteshallplatsen.</p> <p>Eftersom utvecklingen av den nya busshallplatsen är beroende av andra projekt, för Trafikförvaltningens del framförallt planerna för Ekerö C och anläggande av ny bussdepå, är det viktigt med samordning i tiden mellan dessa projekt och den nya sträckningen för Tappströmsbron.</p>	
<p>Södertörns brandförsvarsförbund</p> <p>Enligt de kommentarer i planbeskrivningen som nämner farligt gods ska nödvändiga brandskyddsåtgärder vidtas på den bostadsbebyggelse som ligger inom 25 meter från vägen. Det ska förutom den kommentar även anges vilken typ av åtgärder och hur dessa motiverar att samhällsrisken blir acceptabel. Åtgärdskraven skall finnas med på detaljplanen.</p> <p>Det bör även förtydligas hur en ser på risken om inte fastighetsägarna vill göra de brandskyddshöjande åtgärderna som trafikverket åläggs? Kan en sådan situation bli möjlig, och finns det alternativa lösningar på hur den nya vägsträckan kan göras säkrare?</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Åtgärderna som görs på bron och vägen läggs till i planbeskrivningen.</i></p> <p><i>Trafikverket kan inte tvinga fastighetsägarna till att acceptera erbjudandet. Om fastighetsägaren inte accepterar åtgärder händer praktiskt sett inget. Erbjudandet gäller bara i utbyggnadsskede, dvs ett engångserbjudande. Riskerna är att utsättas för brand och/eller värmestrålning, och beskrivs i Trafikverkets PM Detaljerad riskbedömning, avsnitt 6.6.5.</i></p>
<p>Sakägare</p>	
<p>Suzanne Östh och Hans Agnéus – Tappström 2:24</p> <p><i>Bro i östligt eller västligt läge, buller, kommunens planer, kostnader mm.</i></p> <p>Placeringen av bron i detaljplaneförslaget bygger på den avvägning som Trafikverket (TRV) gjort i förslag till vägplan för väg 261 Ekerövägen. Verket har vid denna avvägning tagit hänsyn till kulturmiljö och påverkan på världsarv.</p> <p>En bro i östligt läge har enligt TRV en negativ inverkan på kulturmiljön i och med att vägen och korsningen norr om bron (på Lindö) tar kulturhistoriskt värdefull mark i anspråk, påverkar landskapsbilden negativt samt riskerar att påverka riksintresset.</p> <p>En bro i befintligt läge har miljöfördelar avseende omgivningspåverkan men kräver att en temporär bro är i drift under byggtiden. Detta är förenat med miljörisker. En östlig bro skulle vidare enligt verket innebära ett irreversibelt ingrepp i världsarvet. I vägplanen har TRV därför valt det västliga alternativet.</p> <p>Vi redovisar i det följande våra synpunkter under resp rubrik</p> <p><i>Riksintresse, kulturvård, världsarv</i></p> <p>Enligt TRVs tidigare broschyr från samråd 2012 om Ekerövägen, sid 4, är området väster och öster om Tappströmsbron av riksintresse för kulturmiljövård. Se bil 1. Broarna i västligt resp östligt läge ligger</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p><i>Båda områdena om bron är av kulturhistorisk värdefull,</i></p>

<p>båda inom buffertzonen för världsarvet, se bil 2. De bedömningar och avgränsningar som redovisas har gjorts av Riksantikvarieämbetet, RAÄ.</p> <p><i>Synpunkter: Broarna är alltså jämställda när det gäller riksintresse för kulturvård samt världsarv. TRV, och detaljplaneförslaget, avviker från tidigare bedömning. Det har inte redovisats några skäl för att gå ifrån TRVs tidigare redovisning och RAÄs bedömning.</i></p> <p><i>Buller</i> Enligt miljökonsekvensbeskrivning i TRVs förslag till vägplan för väg 261 Ekerövägen bedöms störningarna, särskilt i Tappström och vid Nockeby, bli omfattande på grund av typen av arbete samt närheten till bostäder. För Tappströms del gäller detta särskilt det västliga läget, dvs det läge som förordas i förslaget till detaljplan.</p> <p><i>Synpunkter: Bullerskäl talar alltså mot en västlig bro.</i></p> <p><i>Kommunens planer</i> Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting, SL, avser att bygga en ny bussdepå i Enlunda på södra Färingsö. Denna ska ersätta depån som i dag finns i centrala Tappström. En flytt av depån gör det möjligt att utveckla Ekerö centrum enligt kommunens planer. En förläggning av bron i ett östligt läge inkräktar till en viss del på dessa planer. Det ekonomiska utfallet för SL, och indirekt för kommunen, blir också mindre vid alternativet en bro i östligt läge.</p> <p><i>Synpunkter: Invånarnas hälsa måste prioriteras framför SLs och kommunens ekonomi.</i></p> <p><i>Kostnaderna för en bro i befintligt läge</i> Det tyngst vägande skälet mot ett bro i befintligt läge är enligt TRV de stora osäkerheter som finns i bedömningen av produktionskostnaderna för en ny bro i befintligt läge. Risk finns enligt verket att grundläggningen kan behöva omprojekteras under projektets gång, vilket skulle kunna medföra såväl tidsförlängningar som tillkommande kostnader på flera miljoner kronor.</p> <p>En bro i västligt läge har lägst kostnad och för detta alternativ finns inte heller samma osäkerhet beträffande kostnadsuppskattning och tidsförlängning som för en bro i befintligt läge.</p> <p><i>Synpunkter: En bro ”i befintligt läge” har klara fördelar när det gäller funktion, buller och kulturvård. Det är därför självklart att en fördjupad projektering och noggrann kostnadsberäkning görs innan beslut fattas om vilket broalternativ som ska väljas.</i></p>	<p><i>däremot är den västra sidan en del av värdekärnan till världsarvet Drottningholm medans den östra sidan anges som kulturhistoriskt värdefull närmiljö.</i></p> <p><i>Idag överskrids värdena vid 12 radhus och även vid uteplats. Med de nya bulleråtgärderna kommer samtliga radhus att klara riktvärdena i marknivå förutom på gaveln vid de två närmaste radhusen. Det kommer emellertid finnas 12 radhus där riktvärden för ekvivalentnivåerna överskrids på den andra våningen.</i></p> <p><i>Självklart går inte ekonomin för invånarens hälsa. Däremot kommer bullernivåerna bli lägre och ytterligare skyddsåtgärder kommer att utföras på bostäderna för att inte försämra hälsan för de boende.</i></p> <p><i>Trafikverket anser att en ny bro i västligt läge är att föredra både ur byggnadskonstruktion och kostnadsmässigt.</i></p>
<p>Håkan Karlsson och Ann Leesment – Tappström 2:18</p> <p>Vid ett förslag till ändring av detaljplan ska kommunen redovisa skälen till ändringar av den förutvarande detaljplanen. Stadsarkitektkontoret svarar i samrådsredogörelsen att ”Både från Trafikverket och Ekerö kommuns sida är vi överens om att bron flyttas. Både för en bättre anslutning, kostnadsskäl samt att frigöra</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar:</p> <p>När vägplan och en MKB är</p>

mark på centrum sidan som kan utnyttjas för den kommande centrumutvecklingen”. Vi anser absolut att en behovsbedömning behöver upprättas. Kommunen påvisar inte tillräckliga skäl för en flytt med beaktande avskäligen hänsyn till befintlig bebyggelse enligt PBL 4 kap 36 §. Detaljplanen strider mot PBL då den i allra högsta grad påverkar befintlig bebyggelse eller fastighetsförhållanden. Den bör därför inte fastställas.

Det som inte heller klargörs är varför det måste vara fyrfiligt om över bron på Ekerösidan bland befintliga och framtida bostadsområden. Översiktsplanen ger inget stöd för fyra körfält för Ekerövägens del från Färentunakorset till Kommunhuset. Även om kommunen svarar i samrådet att trafikökningen stöds med en trafikprognos för 2035, som i sig kan ifrågasättas, så landar vägen efter bron i en rondell varefter trafiken i olika riktningar leds in på tvåfiliga anslutningar. Kollektivtrafiken har inget behov av fyrfiligt över bron till Ekerösidan, sådan trafiksituation för sådant behov uppstår inte. Varför kan den fyrfiliga vägen inte sluta med en rondell vid Färentunakorset och därefter fortsätta genom centrala Ekerö som en stasgata? Nuvarande bro har redan den standard som krävs, den är också samtida med Drottningholmsbron och Nockebybron. Det kan medföra att nuvarande bro behålls intakt och innebär en besparing i Trafikverkets vägprojekt.

Av naturliga skäl finns det en oro över negativa konsekvenser för oss som redan idag bor i radhusen intill Tappströmsbron och den förändring av landskapsbilden som blir konsekvens av en ny placering av bron. Att placera bron i landskapet bör studeras noggrant av kommunen, då förslaget innebär betydligt närmare läge än den befintliga bron. Radhusen har funnits sedan mitten av sextiotalet och har altaner som vetter mot kanalen med höga naturvärden för de boende. Förslaget redovisar bara ur teknisk synpunkt hur ett trafikproblem ska lösas utan någon som helst hänsyn till omkringliggande befintlig bebyggelse. Det som kompletterats efter samrådet är en ny bullerskärm, som förmodligen inte enskilt klarar av att få ned bullernivåerna till radhusen. Det är långt viktigare att besluta om placeringen av bron ur ett långsiktigt livsmiljöperspektiv än att, som Trafikverket tycker, utgå från en bra genomförande- och produktionsplanering med minst störningar på trafiken under utförandetiden av bron. Ingenstans redovisas hur partiklar och avgaser från vägen hanteras, vilket har försvärats avsevärt under de senaste åren och som påverkar vår boendemiljö och människors hälsa.

Genomförandet av bron kommer att ta mark för nyttjande som inkräktar på radhusföreningens mark. Enligt PBL 4 kap 33 § måste det framgå de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda. Vi kan inte se att någon sådan hänsyn tagits. Det gör att det blir oerhört svårt att bo i radhusen under 2,5-3 år då en ny bro ska byggas.

Vi är positivt inställda till vägplanen i alla delar utom för Tappströmsbron. Vi finner det inte lämpligt att placera Tappströmsbron på det sätt som föreslagits i granskningshandlingen. Beslutsunderlaget är inte så bra som det är möjligt.

upprättad till denna behövs inte behovsbedömning upprättas till detaljplanen (Väglag 1971:948 16c §).

Ekerövägen kommer att breddas efter Bryggavägen till fyra filer även där. Vilket kommer att börja att löpa förbi Wrangels väg, utbyggnaden framöver kommer sedan ske i etapper.

Med ökat inflyttning till Ekerö kommer ett ökat behov på kollektivtrafik ske, därmed finns det ett behov av fyra fält i rusningstrafiken.

Trafikverket anser att nuvarande bro inte är i tillräcklig god standard att behålla och bygga till.

Se kommentar till Tappström 2:24.

Då era fastigheter inte berörs av detaljplanen blir det inga fastighetsrättsliga skillnader för er. Planbeskrivningen uppdateras med att bullerstörningar kommer att ske för de närboende vid byggnationen.

<p>Som ägare till fastighet Tappström 2:18 och sakägare finner vi att den av Ekerö kommun föreslagna detaljplanen för Tappströmsbron bör avslås.</p>	
--	--

Björn Montgomerie – Tappström**1. Lösning med endast bibehållen bro**

Den nuvarande bron bibehålls och underhålls. Inga fler filer byggs. Bron, som sådan, har aldrig orsakat stillastående trafikköer (utom då mekaniska/elektriska fel uppstått). Det är vägkorningarna som blockeringen i trafiken. Speciellt kommer zonen för 50 km/h runt rondellen, där man väljer Ekerö eller Färingsö, att skapa köer i rusningstid hos trafiken från Brommaplan oberoende av två eller fyra filer. Färd mot Brommaplan orsakar däremot ingen trafikstockning av bron i dess nuvarande utförande.

Väggörningarna kommer även framgent att finnas, varför fyra filer över bron bara kommer att förbättra trafikflödet för privatbilar ytterst marginellt, dvs i icke-rusningstid då två filer i varje riktning inte är nödvändiga. Investeringen är därmed illa underbyggd. Jag förordar därför en lösning med bibehållen bro enligt nuvarande utförande.

2. Lösning med en bro till

Om kommunen framhärdat i sin tro att fyra filer (+gång- och cykelbanor) är nödvändighet finns en annan lösning som varken jag kan finnas i kommunens eller Trafikverkets dokumentinsamling. Denna lösning utgörs av en parallell två-filig bro, som byggs på östra sidan i samma plan som den nuvarande. Klaffmekanismen görs av samma typ som den i den nuvarande bron – alltså inte svängbro i horisontalplanet. Vinsten med detta förslag, jämfört med Trafikverkets nuvarande plan, utgörs av summan av följande 13 relativa fördelar.

1. Med redundans i två broar minimeras risken att total avstängning uppstår vid krångel hos en av de båda broklaffarna. Vissa extra åtgärder behövs dock. Dessa behöver så vara att trafiken kan länkas i sidled på lämpligt sätt. Denna möjlighet till förflyttning då brokrångel kräver, är en banalitet i jämförelse med byggnationen i stort. Ett rimligt antagande är *mekaniska* samtidiga fel i båda broarna har extrem låg sannolikhet. Beträffande avbrott i *strömtillförseln* borde dieselgeneratorer kunna ingå i brosystemet. Därmed elimineras praktiskt taget problem med fastlåst öppen klaff vad gäller strömtillförsel men även en eventuell forsonkollision.
2. Byggande av *en* bro, som är hälften så bred och hälften så tung blir ungefär hälften så dyr som kommunens nuvarande förslag.
3. Då den nya tvåfiliga bron byggs krävs en enda omgång tillförsel av jordmassor för stabilisering av brofästena.
4. Man undviker att först tillföra dubbelt så stora jordmassor (vilket den nya fyrfiliga bron kräver).
5. Man undviker rivning av den existerande bron.
6. Man undviker bortforsling av vissa jordmassor som den nuvarande bron inte längre behöver, därför att den inte ska finnas bevaras som en visuell fördel för oss.
7. Utrymmet, som tas i anspråk för att bygga öster om nuvarande bron, blir hälften så brett.
8. Vi som bor i nära anslutning till bron, utsätts för en lägre nivå av buller.
9. Höga träd som nu finns bevaras som en visuell fördel för oss.

Stadsarkitektkontorets kommentar:

Förslaget på bro är i det läge som detaljplanen föreslår. Två broar är inte möjligt att ha.

Trafikverket anger i sin MKB Nollalternativet(dvs inget förändras från dagens läge) samt varför förelagen vägplan har valts att arbeta vidare med.

10. Samma träd, som nämns i föregående punkt, förblir milt ljuddämpande då lövverket är utvuxet under den årstid då man vanligtvis vistas utomhus.
11. Ett visuellt intrång, för de boende i vårt område undviks.
12. Inga påvisbar värdeminskning kommer att drabba oss med detta byggnadsförslag.
13. Ingrepp i omgivningen av de nya brofästena blir mindre.

3. Kommentrar och argument för att fortsätta att använda endast nuvarande bro

Det förslag, som från Trafikverket föreligger, med fyra filer på väg 261 och fyra filer på ny Tappströmsbro, i rusningstrafik, till att som enda vinst endast bussarna kan trafikera vägen från Brommaplan mot Ekerö utan att fastna i bilköer. Detta syfte i sig är lovligt. Men lösningen påstås i Trafikverkets text även lösa problemet med bilköerna. Detta är knappast ett riktigt antagande. Dels för att det inte blir någon skillnad i tillgång till filer för privatbilarna och dels för att kommunen inviterar en mycket stor inflyttning till öarna. Man talar om att ersätta landsbygd med småstad.

Det finns en koppling mellan vägarna gällande:

- a. Väg 261 på Ekerö, mellan Bryggavägen och Träkvista, å ena sidan
- b. Vägens utformning från Brommaplan till Ekerö Bryggavägen å den andra sidan.

En fyrfilig väg över bron ansluter till den nuvarande vägen, som i huvudsak bara har två filer till Träkvista och vidare ut på öarna. Med bibehållen tvåfilig bro kommer då bussar endast att trängas med bilar den korta vägen från rondellen till kommunhuset/Bryggavägen. Det motsvarar en mycket liten tidsspillan, som inte motiverar fyra filer på en mycket dyr bro. Mötet mellan fyrfilig och tvåfilig väg sker cirka 400 m ut på Ekerön från nuvarande Färings/Ekerö-rondellen räknat. Därefter kommer bussen att trängas med bilarna som nu. Fördelen med fyrfilighet på denna korta sträcka motiverar inte heller bygget av en fyrfilig bro.

4. Argument för dragning av ny bro öster om nuvarande
Som jag påvisar ovan finns många god argument för mitt dubbelbroförslag. Mot detta finns, efter vad jag har kunnat se, endast följande från Trafikverket.

En bro i östligt läge har negativ inverkan på kulturmiljön i och med att vägen och korningen norr om bron (på Lindö) tar kulturhistorisk värdefull mark i anspråk, påverkar landskapsbilden negativt samt riskerar att påverka riksintresset. I vägplanen har därför det västliga alternativet valts.

Argumenteringen återfinns även i kommunens skrivningar. Dessa argument vittnar om uppfattning där marken just öster om nuvarande bron är så mycket viktigare att bevara den västra. Det är själva byggandet av en fyrfilig bro som tar kulturhistoriskt värdefull mark i anspråk och påverkar landskapsbilden negativt. Det helt överskuggande negativa ligger i storleken hos ett fyrfiligt broarrangemang *inte* att bromark tas i anspråk öster om nuvarande bro. I kartor för "Riksintresse för kulturmiljövård" förs ingen värdeskillnad mellan den västra och den östra sidan av bron anslutning på Lindösidan. Det visar exempelvis en karta från 2012.

Genom att bygga fyra filer är förhoppningen att fler väljer kollektivtrafik och att köerna på detta sätt minskar på resten av Ekerövägen.

Båda områdena om bron är av kulturhistorisk värdefull, däremot är den västra sidan en del av värdekärnan till världsarvet Drottningholm medans den östra sidan anges som kulturhistoriskt värdefull närmiljö.

Vidare finns en utredning av markförhållandena på Ekerö i form av ett examensarbete. I detta säges rent ut att bedömningarna är heuristiska – alltså gissande. Därför framförs gissningen att högra sidans mark är mer olämplig. Tyngden i argumentet är närmast noll innan konkreta markundersökningar utförts. Jag anser därför att argumenten för byggandet av en helt ny fyrfilig bro, anförda av kommunen såväl som Trafikverket, väger lätt jämfört med mina argument.

5. Buller

Bullerintensitet avtar enligt anturens regel med ungefär kvadraten på avståndet från bullerkällan och omvänt ökar bullerintensiteten då avståndet minskar på samma sätt. Kvadratregeln innebär därför att varje meter som trafiken kan flyttas österut blir speciellt värdefull. Exempelvis innebär naturregeln att bron kommer att befinna sig på halva avståndet, mot vad som gäller nu, så ökar bullerintensiteten ungefär fyra gånger. Detta innebär att *avstånd* är den verksamma parametern för utbredning av det lågfrekventa (=mullrande) ljudet. Speciellt, för dem, som i vårt område bor närmast vägen, är det redan nu, med den höga trafiktäthet som råder, mycket störande med bullret. Att inte ta hänsyn till detta, genom att bygga en bro närmare vårt område och bara sätta upp tunna skärmar, som inte tar bort det lågfrekventa bullret, är att göra ont värre.

Trafikverket har tagit fram tre olika utredningar kring geotekniken för vägplanen. Planbeskrivningen uppdateras med information angående detta.

Se kommentar till Tappström 2:24 angående buller.

Marith Graaf – Tappström 2:17

Undertecknad godkänner inte planen för nya Tappströmsbron. Nya Tappströmsbron/vägen har ett oacceptabelt läge nära radhusen västerut. Man har framför allt inte verkat för hänsyn till människors hälsa och välbefinnande.

Betydande konsekvensbeskrivning saknas gällande radhusen/de boende i radhusen

Konsekvensbeskrivning saknas gällande helheten för närheten till radhusen. Fokus på konsekvenser av den extrema närheten saknas.

Ingen konsekvensbeskrivning finns för radhusen gällande rasrisk, vibrationer, sättningar, ljusstörningar, detaljerad föroreningsbelastning, ökad kort- och långsiktig hälsorisk för de boende samt generellt försämrat välbefinnande i sin egen boendemiljö/utevistelse.

En hel del oersättliga träd kommer att fällas, bland annat en 9 meter hög Thujahäck som skyddar radhusområdet från insyn mot Ekerövägen/kommande Ekerö centrum. Även flertalet 70-115 åriga vid stranden som i dagsläget skyddat oss på ett vackert sätt från insyn och buller från vägen/bron. (Återväxt motsvarande nya träd i höjd, tar minst 20-50 år, beroende på art.)

Det presenteras i MKB (för vägplanen) att Alstråket väster om bron "försvinner" (vid och nedanför radhusen), men kan kompenseras med att återplanteras öster om nya bron. För oss i radhusen västerut är detta ingen kompensation, träden försvinner och ersätts med 24 timmar fri utsikt över "Nya Tappströmsbron". Känslan av att bo vid Mälarens karaktäristiska strand fräntas oss.

Stadsarkitektkontorets kommentar:

Detta tas upp i vägplanens MKB.

Kommunen har förståelse för att träd tas ner i samband med byggnation av ny bro, däremot kommer växtlighet återplanteras. Föryngring och återplantering är en naturlig del för växter.

<p><i>Lera i sluttning: Högriskområde för skred</i> Hur är egentligen de geologiska förutsättningarna med tanke på sättningar/rasrisk? Jag bor ca 20 meter från projektet. Min baksida mot Mälaren har sjunkit flera centimeter sedan sedimenteringsdammen angjordes. Hur blir det med ytterligare brobygge och framtida vibrationer?</p> <p><i>Osanitärt från alla håll</i> Att bredda samt närmare lägga vägen/bron ger ytterligare ökad hälsorisk för oss i boende i radhusen. Hälsorisen är sedan tidigare ökad pga. den angränsande sedimenterings-/dagvattendammen som innehåller stor mängd hälsovådligt suspenderat material, korrosion, tungmetaller, kväve, forsors mat oändligt många andra föroreningar.</p> <p><i>Överenskommelse mellan Ekerö kommun och Trafikverket:</i> På samrådsmötet med Ekerö kommun 2014-11-12 framkom att kommunen är angelägen om att flytta bron västerut, närmare radhusen, eftersom kommunen vill frilägga markytan efter den gamla bron för kommande utbyggnad av Ekerö centrum. Markytan är betydande pga. närheten av kommande detaljplan "Nuvarande SL-depå" som är under uppstart.</p> <p>Detta kan absolut inte prioriteras mot konsekvenserna för de boende i radhusen.</p> <p>Något tydligt, hållbart behov av att anlägga fyra körfält mellan Färentunakorset och Bryggavägen har inte presenterats.</p> <p>Man planerar inte någon breddning av Ekerövägen efter korsningen (rondellen) med Bryggavägen, så fyra körfält den korta sträckan över bron behövs definitivt inte.</p> <p>Det är fullkomligt sanslöst hur man kan godkänna att flytta projektet NÄRMARE radhusen! 6 meter och 14 centimeter från ytterväggen börjar vägområdet.</p>	<p><i>Trafikverket har tagit fram tre olika utredningar kring geotekniken för vägplanen. Planbeskrivningen uppdateras med information angående detta.</i></p> <p><i>Breddning planeras efter Bryggavägen, en ombyggnation av Ekerövägen har påbörjats vid Wrangels väg under sommaren 2015.</i></p>
<p>Övriga</p>	
<p>Vattenfall Eldistribution AB</p> <p>Vattenfall Eldistribution AB, nedan kallas Vattenfall har tagit del av remisshandlingarna för rubricerat ärende och lämnar följande yttrande.</p> <p>Vattenfall har inga elanläggningar inom och i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.</p>	

SAMMANFATTNING

Länsstyrelsen påtalar efter granskningen att kommunen i samråd med Trafikverket måste tydliggöra att dagvattendammen har tillräcklig kapacitet för att omhänderta dagvattenet och klara miljö kvalitetsnormerna. De påtalar även att tydligare beskrivning måste finnas kring marken vad det gäller skredrisk inom planområdet och vilka skyddsåtgärder som kan krävas.

Trafikverket yttrar sig att vägplanen har förändrats efter att granskningshandlingarna för detaljplanen har varit ute och måste därmed uppdateras så att de stämmer överens med dessa. Dessa förändringar ses som redaktionella och planen behöver därmed inte kommuniceras.

Södertörn brandförsvaret påtalar risken kring brandskyddsåtgärderna och påtalar att planbeskrivningen måste beskriva dessa tydligare.

Fastighetsägarna i radhusområdet i frågasätter läget på bron och de besvär i form av buller som kan uppkomma med en flytt av bron.

Redaktionella förändringar

Planbeskrivning:

- Information om dagvattendammen och miljökvalitetsnormerna läggs till.
- Information kring geoteknik och förslag för brokonstruktionen uppdateras i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen uppdateras angående buller, vilka nivåer som uppkommer vid fasader.
- Riskerna kring brandskyddsåtgärder och farligt gods uppdateras.

Plankarta:

- Egenskapsbestämmelsen bro justeras.
- Bullerplanket ses över så det stämmer överens med vägplanen.
- Områden som är satt som huvudgata ersätts med natur.
- Dagvattendammen uppdateras så att den stämmer överens med vägplanen.

De som har bedömts inte fått sin synpunkter tillgodosedda och därmed har rätt att överklaga antagandebeslut är:

- *Matts Rodell – Tappström 2:12*
- *Gudrun Nygell – Tappström 2:13*
- *Kennet Lejnell – Tappström 2:14*
- *Mikael Norberg och Helena Gilljam – Tappström 2:15*
- *Kjell Norberg – Tappström 2:16*
- *Marith Graaf – Tappström 2:17*
- *Håkan Karlsson och Ann Leesment – Tappström 2:18*
- *Åke Holmgren – Tappström 2:19*
- *Birgitta och Hans Flodström – Tappström 2:2*
- *Louise Herrman och Rolf Nordlander – Tappström 2:22*
- *Suzanne Öste och Hans Agnéus – Tappström 2:24*
- *Yvonne Yngström – Tappström 2:25*
- *Göran Walter – Tappström 2:26*
- *Alice N Solman – Tappström 2:30*
- *Björn Montegomerie – Tappström 2:4*
- *Johanna Benktander – Tappström 2:5*
- *Åke och Britta Bäcklund – Tappström 2:6*
- *Ulla Faith-Ell – Tappström 2:8*

STADSARKITEKTKONTORET

Johan Andrade Hagland
Miljö- och stadsbyggnadschef

Matilda Nilsson
Planarkitekt