



Stadsarkitektkontoret

EKERÖ KOMMUN	
2015 -04- 0 8	
Diariennr	Dpl

2015-04-07

GRANSKNING
NORMALT PLANFÖRFARANDE

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

dnr PLAN.2014.4

Stadsarkitektkontoret i Ekerö kommun har fått i uppdrag att utarbeta en detaljplan för området kring Tappströmsbron. Trafikverket arbetar med en vägplan för väg 261, Ekerövägen. Vägen föreslås gå i ny sträckning väster om befintlig Tappströmsbro, med en ny bro, som anläggs över Tappströmskanalen. I samband med Trafikverkets vägplan har de påtalat att en flytt av Tappströmsbron västerut inte är självklart förenlig med gällande detaljplan. De förordrar därför att en ny detaljplan upprättas som möjliggör flytten av bron.

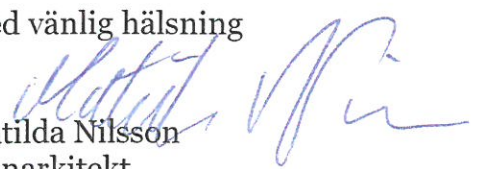
Ett planförslag har upprättats och skickas nu ut på granskning till berörda fastighetsägare (sakägare) och instanser. Under samrådstiden, 8 april - 6 maj 2015, finns samrådshandlingarna även att ta del av på biblioteket i Ekerö centrum, på stadsarkitektkontoret samt på kommunens hemsida www.ekero.se/detaljplaner.

Eventuella synpunkter på förslaget ska vara stadsarkitektkontoret tillhanda **senast den 6 maj 2015** under adress: **Ekerö kommun, Stadsarkitektkontoret, Box 205, 178 23 Ekerö**. Synpunkter kan också skickas med e-post till stadsarkitektkontoret@ekero.se. Detta är sista tillfället att lämna synpunkter innan detaljplanen 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, Matilda Nilsson, planarkitekt, tel (vxl) 08-124 57 100

Med vänlig hälsning


Matilda Nilsson
Planarkitekt

2015-03-02

GRANSKNING
NORMALT PLANFÖRFARANDE

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

Dnr PLAN.2014.4

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING



Fastighetskartan – ungefärligt planområde markerat.

HANDLINGAR

- Plankarta
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse

SYFTE OCH BAKGRUND

Trafikverket arbetar med en vägplan för väg 261, Ekerövägen, för sträckan Nockeby – Tappström. För Ekerö kommun är vägplanen för väg 261 kopplad till byggandet av Förbifart Stockholm.

Vid Tappström föreslås vägen gå i ny sträckning väster om befintlig Tappströmsbro, med en ny bro, som anläggs över Tappströmskanalen. Trafikverket har därmed påtalat att en flytt av Tappströmsbron västerut inte självklart är förenlig med gällande detaljplan. De förordar därför att en ny detaljplan upprättas som möjliggör flytten av bron på Ekerösidan.

Detaljplanen tas fram parallellt med Trafikverkets vägplan, som under hösten 2014 var ute på granskning.

Förfarande

Detaljplanen hanteras enligt Plan- och bygglagen (PBL) SFS 2010:900.

Detaljplanen kommer att hanteras med normalt planförfarande. Efter samråd har beslutet tagits att detaljplanen skall fortsättas att hanteras enligt normalt planförfarande. Detta då Stadsarkitektkontoret anser att Tappströmsbron och därmed detaljplanen för denna är av stor vikt för infrastrukturen på Ekerö, och är av allmänt intresse.

Vägplan Trafikverket

Trafikverkets vägplan föreslår att Ekerövägen byggs om till en smal fyrfältsväg samt ytterligare åtgärder för att förbättra trafiksituationen

Följande text beskriver Trafikverkets projekt vid delsträckan Tappström i sitt gestaltungsprogram för Vägplan för väg 261 (2014-11-21):

Vägen breddas med ytterligare ett körfält fram till korsningen Bryggavägen. Gång- och cykelbana går på den västra sidan. Gång- och cykelbanan ansluter till befintligt gc-vägnät vid korsningen med Bryggavägen. Den nya bron byggs väster om den befintliga vilket möjliggör att den befintliga kan nyttjas under byggtiden. Den befintliga bron rivs efter att den nya tagits i bruk. Den nya bron blir en öppningsbar vridbro.

PLANDATA

Området är beläget i norra delen av Ekerö tätort på Ekerö, bron är anslutningen mellan Ekerö och Lindö, med Ekerövägen som vidare förbinder Ekerö med Stockholm.

Området utgörs av fastigheterna Tappström 1:1 och Tappström 2:1, vilka ägs av Ekerö kommun. Planområdets areal är ca 0,5 ha.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintresse 4 kap MB

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 riksintresse. Inom detta område ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Riksintresse kommunikationer

Förbifart Stockholm är ett riksintresse för kommunikationer enligt Trafikverket. Förbifarten kommer inte beröra planområdet men det berör däremot Ekerövägen som är den vägen som passerar genom planområdet. Förbifarten kommer att korsa Lovön och ha trafikanslutningar till Ekerövägen med två tunnelmynningar samt tillfartsvägar till tunnelarna. För Ekerö kommun är en ombyggnad av Ekerövägen starkt sammankopplat med projektet: *Förbifart Stockholm*.

Fornlämningar

Inom området finns inga kända fornlämningar.

Riksintresse för kulturmiljövård och världsarv

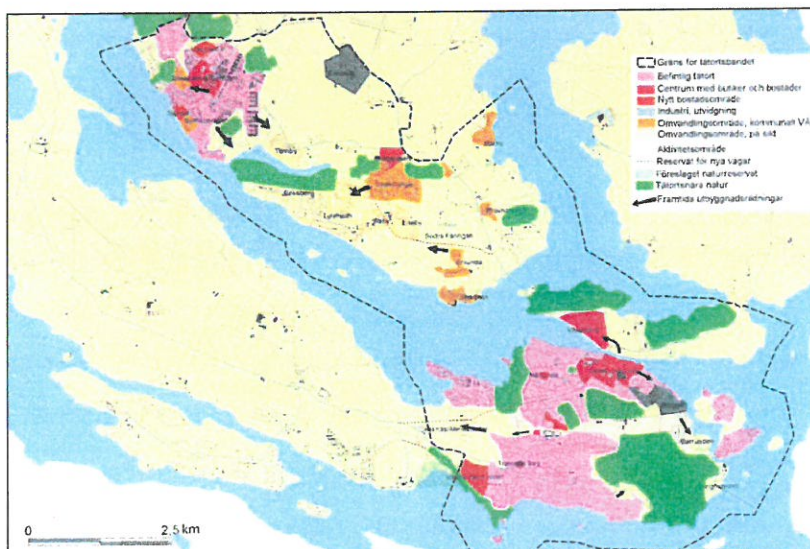
I närheten av planområdet, på norra sidan av Tappströmskanalen ligger Lindö där riksintresse för kulturmiljövård finns. Detta område är även en buffertzona för världsarvet Drottningholm som finns på Unescos världsarvslista sedan 1991.

Översiktsplanen

Översiktsplanen för Ekerö kommun antogs av kommunfullmäktige den 13 december 2005 och aktualitetsförklarades den 17 juni 2014. Arbetet med en förändring av Ekerövägen, väg 261, till fyra körfält är förenligt med översiktsplan och aktualitetsförklaringen.

Översiktsplanen förutsätter en fortsatt befolkningsökning inom kommunen och en stor efterfrågan på ny bostadsbebyggelse. Kommunen skall verka för att nya bostäder och verksamheter ska lokaliseras till centrala områden med goda kommunikationer. Den största satsningen skall ske inom det så kallade tätortsbandet, se karta nedan.

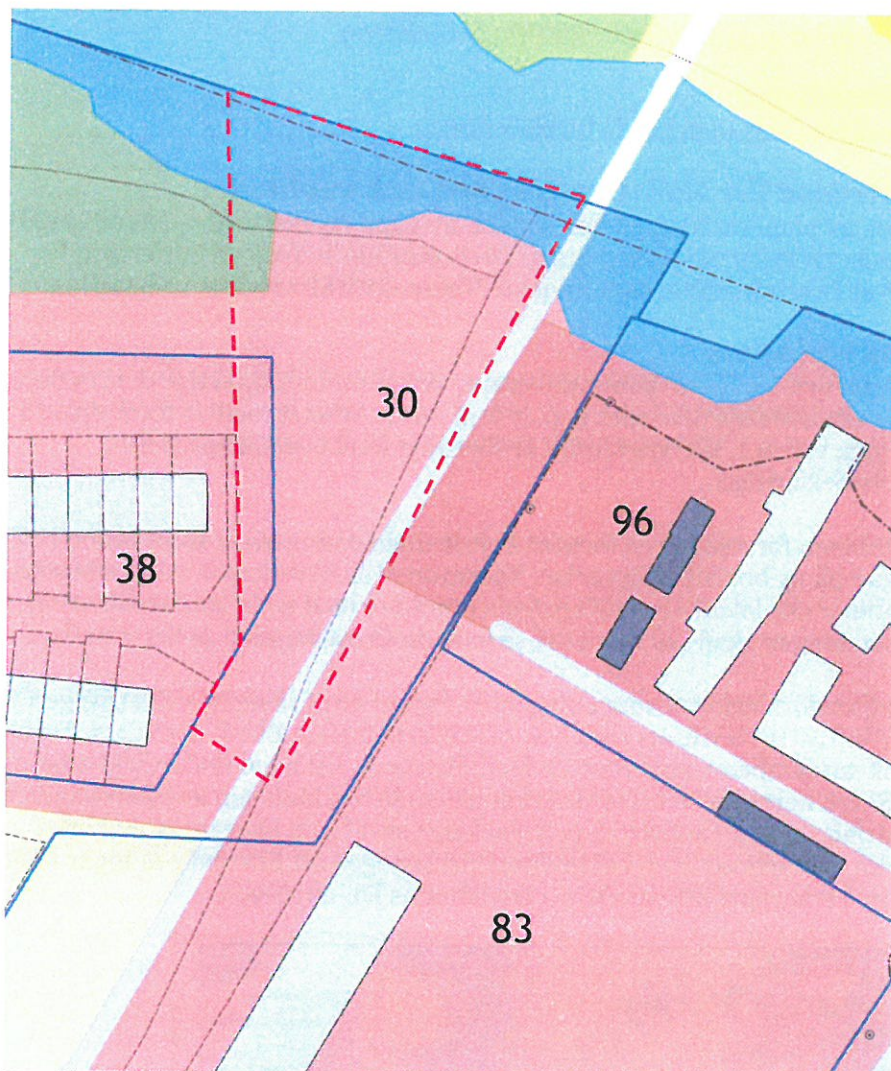
Ur aktualitetsförklaringen som antogs den 17 juni 2014 så nämns Ekerövägen som en transportinfrastrukturinsats som har diskuterats mellan Ekerö kommun, Trafikverket, Riksantikvarieämbetet samt Statens fastighetsverk. Ett avtal undertecknades 2009 mellan Ekerö kommun och Trafikverket gällande breddningen av Ekerövägen med ett fjärde körfält mellan Tappström och Nockeby, såväl som byggandet av Förbifart Stockholm. Det nämns även i aktualitetsförklaringen att Ekerövägen ingår i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021.



Utdrag ur översiktsplanen, tätortsbandet.

Detaljplaner

Det aktuella planområdet omfattas av två detaljplaner (fd byggnadsplan), med kommunens plannummer 30 och 38 samt berör ytterligare två planer precis intill, plannummer 83 samt 96. De två planer som berörs direkt av planändringen är plan nummer 30 samt 38.



De gällande planerna intill den föreslagna detaljplanen.

	Fastställd/Laga kraft	Beteckning	Ändamål som förändras med ny detaljplan
30	1961-12-12	Byggnadsplan för del av Tappströmsområdet	Gata/Natur
38	1963-11-30	Ändring av byggnadsplan för del av Tappströmsområdet	Park
83	1983-04-21	Tappsund 1:32 m fl	
96	1987-11-20	Tappsund 1:61 m fl	

Kommunala beslut i övrigt

Stadsarkitektkontoret fick i uppdrag av kommunstyrelsens arbetsutskott den 29 april 2014 § 65 att upprätta detaljplan för att möjliggöra en ändrad sträckning av Tappströmsbron i samband med att Trafikverket utarbetar en vägplan för Ekerövägen inklusive Tappströmsbron. Beslut för samråd gavs den 30 september 2014 § 128.

Program för planområdet

Om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplanearbetet, ska kommunen ange planens utgångspunkter och mål i ett särskilt program, enligt plan- och bygglagen (PBL 5:10). I och med att detaljplanen har stöd i översiktsplanen och inte innebär nytillkommande tomter har kommunen bedömt att program inte behövs.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Bron

1828 byggdes en klaffbro på platsen, denna ersattes på 1880-talet med en öppningsbar träbro, som bekostades av bankdirektören André Oscar Wallenberg, Malmviks ägare. Den efterföljande bron anlades 1930, och överensstämmer med det föreslagna broläget i detaljplanen. Den nuvarande bron öppnades 1973 samtidigt med Nockebybron och Drottningholmsbron.

Tappströmsbron är idag en klaffbro, med en segelfri höjd på 6 meter. Broöppning kan erhållas en gång i timmen, under 10 minuter. Öppningstiderna är mellan 1 maj till 15 oktober. Under den övriga delen av året kan bron öppnas vid en förhandsbeställning.



Ortofoto över planområdet idag. (Ortofoto 2012)

Väg

Vägen 261 eller Ekerövägen löper över Tappströmsbron och ansluter Lindö med Ekerö. Väg 261 är den enda fasta vägförbindelsen till Ekerö. För Ekerövägen är Trafikverket väghållare för den aktuella sträckan.

På Ekerösidan ligger busshållplatsen *Tappström* intill planområdet, där stannar bussar som går vidare ut på Ekerö mot Munsö och Adelsö men även de som skall mot Brommaplan.

Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägen går idag över Tappströmsbron på den västra sidan. Under bron finns en gångväg parallellt med Tappströmskanalen.

Bebyggelse

Både öster och väster om planområdet finns det bostäder. I öst är det i form av lägenheter, medan i väst är det radhus. Söder om radhusen ligger Ekerös kommunhus.

Natur

Planområdet är inte upptaget i den kommunomfattande naturinventeringen från 2002.

Översiktsplanen pekar i en inventering över stränder ut området nedanför Tappströmsbron som en naturtyp med allmänt värde.

Området nedanför bron består av en variation av lövträd men även tall. Det finns tre stora lindar, några större tallar, mycket sly i form av lönn. Mot strandkanten består trädbeståndet främst av al men även något inslag av lönn.

Geotekniska förhållanden

Enligt Geologiska kartbladet Stockholm NV består större delen av marken runt Tappströmsbron av lera.

Strandskydd

Enligt MB 7 kap 15 § får man inte inom strandskyddsområde uppföra byggnader eller utföra andra åtgärder som motverkar strandskyddets syften. Förbuden inom 15 § gäller dock inte byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan (7 kap 16 §). Därmed hanteras inte strandskyddet i denna detaljplan. Det är länsstyrelsens uppgift att i granskningen av vägplanen göra en bedömning om strandskyddets syften beaktas på ett tillfredställande sätt.

Vattenskyddsområde och vattendirektiv

Planområdet ligger inom vattenskyddsområde för östra Mälaren, 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.

Förutom vattenskyddsområde för östra Mälaren omfattas Mälaren av Vattendirektivet. Det innebär att nuvarande status inte får försämrats samt att åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras.

FÖRSLAG

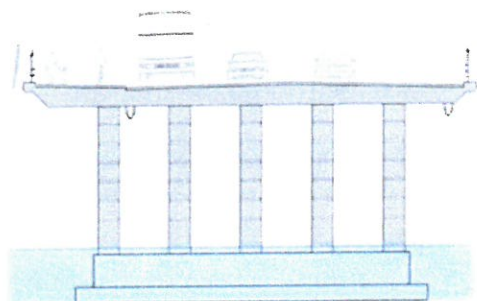
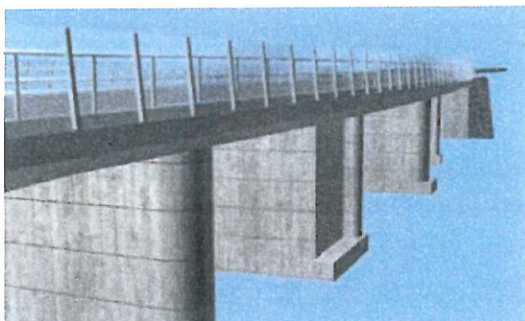
Bron och vägen

En ny bro anläggs av Trafikverket i samband med utökning till fyra körfält av Ekerövägen, 4 meter bredare (19 meter) väster om den befintliga bron. Trafikverket nämner i sitt gestaltungsprogram (*granskningshandling 2014-11-21*) för vägplanen följande:

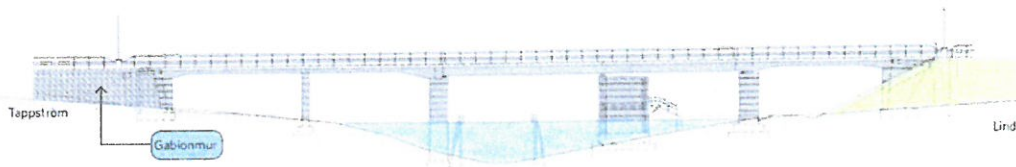
Vägen breddas med ytterligare ett körfält fram till korsningen med Tappströmsvägen. Gång- och cykelbanan går på den västra sidan. Gång- och cykelbanan ansluter till befintligt gång- och cykelvägnät vid korsningen med Tappströmsvägen. Bullerskärmar ramar in vägen och begränsar vägens påverkan på intilliggande områden. Den nya bron byggs väster om den befintliga vilket möjliggör att den befintliga kan nyttjas under byggtiden. Den befintliga bron rivs efter att den nya tagits i bruk. Den nya bron blir en öppningsbar vridbro.

Tre alternativ har studerats för placering av bro. Bro i befintligt läge samt i västligt respektive östligt läge. Av de studerade alternativen bedöms en bro i befintligt läge ha högst totalkostnad samt lång byggtid. Byggnadstekniskt är det komplicerat att grundlägga en ny bro på en plats där det redan finns gamla grundläggningar. Byggtiden blir avsevärt längre i detta alternativ jämfört med övriga förslag eftersom grundläggning och byggande behöver göras för en tillfällig bro, innan befintlig bro kan rivas och den nya permanenta bron byggas. En bro i östligt läge har 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. I vägplanen har därför det västliga alternativet valts. En ny bro väster om befintlig beräknas ha en byggtid på 2,5-3 år.

Den nya bron hålls låg och anpassas till den historiska miljön på Lindösidan med lång tids kontinuerliga brukande av jordbruksmarken. I vägplanen föreslås Tappströmsbron bli öppningsbar med ett vridbart spann istället för öppningsbar klaff som idag.



Den nya Tappströmsbron är en 19 meter bred, öppningsbar vridbro.



På Tappström sidan anläggs en stödmur för att undvika långa slänter.



Illustration från vägplanens granskningshandling, placering av ny bro. (Trafikverket, Väg 261)

Öster om bron

Det område som frigörs i samband med anläggande av den nya bron har Ekerö kommun med i detaljplanearbetet för SL-depån (Tappström 1:40). Dessa planer är endast i programskedet, programmet kommer att samrådats under 2015.

Gång- och cykelväg

Idag ligger gång- och cykelvägen på bronns västra sida, där kommer den även ligga på den nya bron. Över bron kommer man att skilja på gång- och cykelbanan och körbanan med hjälp av upphöjd kantsten.

Under bron kommer gångvägen som finns idag behållas. Under byggnationen av bron kan den få begränsad tillgänglighet och alternativ väg måste då väljas.

Natur

Den befintliga vegetationen utmed Ekerövägen bör gallras och skötas för att ge entrén till Tappström och Ekerö en värdigare inramning. Det finns många uppvuxna lövträd som kan utgöra en stomme förutsatt bättre skötsel.

Väster om landfästet, vid dagvattendammen, växer stora lindar. Dessa bör i möjligaste mån skyddas. Landfästen dras ut till en stödmur längs med Ekerövägen för att så många träd som möjligt ska kunna sparas vid dagvattendammen. Utmed bullerskärmar och stödmuren planteras klätterväxter. Vildvin, klematis, kaprifol och klätterrosor är lämpliga i området.

Trafikverket kommer efter byggnationen att återställa grönområden.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvatten

Idag tas dagvatten om hand i en dagvattendamm som Trafikverket har anlagt i direkt anslutning till Tappströmsbron. Vattnet från dammen leds ut i ett dike, där vatten får

filtrera genom dikesväggen innan det når Mälaren. Under byggnation kommer befintliga dagvattensystem användas för att avleda dagvatten från bron. På så sätt kommer den befintliga dagvattenanläggningen i anslutning till bron att fungera som sedimenteringsbassäng där de tyngre sedimenten blir kvar på botten. Dammen bör kontrolleras regelbundet för mängd slam och sugas ut vid behov. Befintlig damm ska hantera dagvattnet även från ny bro. Dagvattendammens funktion sköts av Trafikverket, medan Ekerö kommun ska sköta grönytor runt om från hösten 2015. Se även sid 11.

MILJÖPÅVERKAN/HÄNSYN

Ras- och skredrisk

Kommunövergripande analys av ras- och skredrisken har utförts (Examensarbete, Rask, 2013). Studien utfördes utifrån att data över slutningslutning, jordartstyp, avrinning, närhet till vattendrag och erosion kombinerades i en heuristisk, kvalitativ riskanalys. Studien utreder förutsättningarna och sannolikheten för ras och skred inom hela kommunen (SGI, 2007).



Skredrisk indikeras av det gul-röda. Rött indikerar hög risk.

Längs med Ekerövägens kanter finns det enligt analysen risk för skred. Det är därmed viktigt att vid nybyggnation kontrollera jordarten och inte utsätta den för onödigt stort tryck om det är en jordart som är benägen för skred. Enligt Geologiska kartbladet Stockholm NV består större delen av marken runt Tappströmsbron av lera, som är en av de jordarter som är mest benägen för skred.

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.

Buller

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller. Riktlinjerna bör inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Dessa bullernivåer ligger på

30 dB(A) ekvivalent nivå inomhus, maximalnivå 45 dB(A) nattetid inomhus. Utomhus är den ekvivalenta nivån 55 dB(A) och maximalnivån 70 dB(A) vid en uteplats i anslutning till en bostad.

De boende i radhusen idag upplever sig bullerstörda från bron och vägen. På uteplatserna närmast vägen upplever de boende svårigheter att hålla konversationer utomhus. Idag finns det ett plank mellan Ekerövägen och de radhusen som ligger närmast kommunhuset.

Bullerskärm kommer att krävas på den nya Tappströmsbron enligt Trafikverket, samt mot radhusen i nordväst. Bullerberäkningarna som Trafikverket har tagit fram i samarbete med WSP Akustik (daterad 2014-05-22), visar att utan en bullerskärm kommer buller överstiga rekommenderade bullernivåer vid radhusen nordväst om den nya bron. Därmed införs bestämmelse i detaljplanen att bullerskydd skall uppföras på både bro och invid bro mot radhusområdet, till en höjd av 1,8 respektive 2,5 meter höga.



2,5 meter hög bullerskärm mot bebyggelsen på vägens västra sida. Fasad mot väg.



Glasskärmar på bron över Tappström.



Exempel på raster på glasskärm.
Bildkälla Trafikverket.



Bullerskärmsprincip fasad
mot bebyggelse.



1,5 meter hög bullerskärm på vägens östra sida.

Bullerskärmar kommer att placeras på Tappströmsbron och längs vägen söder om bron. På bron placeras 1,8 meter höga skärmar i genomsiktligt material. Längs vägen blir skärmarna 2,5 meter (väster sida) respektive 1,5 meter (öster sida). Skärmarna dimensioneras för en hastighet av 60 km/h. Bullerskärmar i Tappström görs täta. Sidan som vetter mot omkringliggande områden, utförs med stående lockpanel. Mot bebyggelse sätts spaljé som möjliggöra plantering av klätterväxter. På insidan, mot vägen krävs en absorbent. Absorbenten byggs in i ett ruttmönster av träspjälor. En sockel av liggande brädor ansluter skärmen mot mark och tar upp mindre höjdskillnader, om det är större höjdskillnader trappas hela konstruktionen med 20 cm.

På bron görs bullerskyddet genomsiktliga för att underlätta orientering och ge bron ett lättare uttryck. Skärmarnas överkans vinklas in mot bron med 5-9 grader för att

undvika bländning. Avstånd mellan skärmar och räcken, den sk arbetsbredden, anpassas så att gällande CE-krav uppfylls.

För fastighetsägare vars fastigheter utsätts för buller över gällande riktvärden för uteplatser och/eller inomhusmiljö erbjuder Trafikverket fönsteråtgärder och andra lokala åtgärder. Fastighetsägare vars bostäder ligger mindre än 25 meter från vägen kommer att erbjudas nödvändiga brandskyddsåtgärder.

Vibrationer

Från Ekerövägen uppkommer idag vibrationer som de boende i radhusområdet väster om bron upplever störande. Generellt kan sägas att där silt, lera och/eller bergpartier förekommer i kombination med byggnader nära vägen kan vibrationer uppkomma. Under och efter byggnationen av bron är det viktigt att inte sättningar sker på grund av ytterligare vibrationer.

Ljustörningar

Från Malviksrondellen vid Färentunakorset upplevs idag störningar i form av bländning in i fastigheterna vid Tappströmskanalen. Detta hanteras inte i vägplanen men är viktigt att ta hänsyn till vid projektering.

Radon

Den översiktliga radonkartan för Ekerö kommun anger att planområdet i huvudsak består av mark och berggrund med normal radonaktivitet.

Farligt gods

Ekerövägen är rekommenderad primär transportled för farligt gods. Det innebär att den är huvudvägnät för genomfartstrafik för transporter av farligt gods, och att alla klasser av farligt gods kan finnas på vägen. Andelen tung trafik på Ekerövägen är i dagsläget åtta procent, varav 2,5 procent bedöms utgöras av farligt gods. Trafikverket har sett att en olycka skulle kunna påverka Tappströmsområdet negativt, då byggnader ligger inom 25 meter från vägen. För Tappströmsområdet har man kommit fram till i riskanalys att området är så tätbefolkat att en diskussion kring samhällsrisker bör göras. Med fasadåtgärder minskas samhällsrisker i detta område. Fastighetsägarna som ligger på kortare avstånd från vägbanan än 25 meter kommer av Trafikverket erbjudas nödvändiga brandskyddsåtgärder.

Haveriskydd

För att skydda Mälaren från föroreningar från vägtagvatten och till följd av olyckor anläggs dagvattenanläggningar och haveriskydd längs sträckan. I Tappström, väster om det södra brofästet, har en dagvattendamm anlagts som renar vatten från Tappströmsbron samt en del av centrum. Vattnet från dammen leds ut i dike, där vattnet får filtrera genom dikesväggen innan det når Mälaren. Vattnet på norra sidan av bron, på Lindö leds till diken som relativt nyligen försetts med tätskikt. Utloppen från dessa diken går att stänga av, vilket gör att de kan användas som haveriskydd vid exempelvis en tankbilsolycka.

Efter att en ny bro byggts och vägen breddats kommer större del av vägbanan avvattnas till dagvattendammen vid Tappström. Det framtida flödet till dammen kommer att bli förhöjt jämfört med idag. För att utesluta risken för ursköljning vid mycket höga flöden leds det vatten som inte rymts i dammen via redan befintlig bräddledning direkt till Tappströmskanalen utan att först passera dammen. Den framtida belastning anses vara ungefär densamma jämfört med idag vid genomförande av vägplanen och dess åtgärder.

Behovsbedömning

Då arbetet med detaljplanen löper parallellt med Trafikverkets arbete med vägplan anser kommunen att en behovsbedömning inte behöver upprättas. I arbetet med vägplanen har en MKB upprättas för hela vägplanen för väg 261 och där är Tappströmssträckan inkluderad. Här behandlas Landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, tillgänglighet och rekreation, yt- och grundvatten, buller och vibrationer, luftkvalitet, risk och säkerhet samt klimat.

KONSEKVENSER

Konsekvenser för riksintresse 4 kap MB

Inom detta område ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Det kommer kunna ske viss begränsning i möjligheten till rörlighet längs med Tappsund under byggnationen av den nya bron. Möjligheten till att kunna gå under bron kommer dock att återställas när byggnadsfasen är klar. Det bedöms inte påtagligt skada riksintresset.

Konsekvenser för riksintresse för kulturmiljövården

Då denna detaljplan inte ligger inom området för riksintresset för kulturmiljövården sker det ingen negativ inverkan på detta. Genom brons nya placering bidrar det till att behålla och inte påverka riksintresset. Detta då riksintresset ligger öster om befintlig bron och den nya bron kommer ha en västlig placering om befintlig.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Administrativa frågor

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år.

Planförfarande

Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande. Detaljplanen hanteras enligt Plan- och bygglagen (PBL) SFS 2010:900, som trädde ikraft 2 maj 2011.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats i detaljplanen. Varav Trafikverket är väghållare för bro och vägområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Ekerö kommun äger samtliga fastigheter inom planområdet på mark. Ingen ny fastighetsbildning kommer ske.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Gemensamhetsanläggningen Närlunda ga:4 berörs av detaljplanen. Omprövningen av Närlunda ga:4 provas av lantmäteriet efter inkommen ansökan.

Inget fastighetsrättsligt intrång görs inom samfälligheten S:1.

Tidplan

Detaljplan

Samråd, hösten 2014

Granskning, våren 2015

Antagande, höst 2015

Vägplan
 Samråd, sommar 2013
 Granskning, hösten 2014
 Antagande, 2015-2016

Utbyggnaden av Ekerövägens breddning och en ny Tappströmsbro är planerad till 2017-2018. Byggnadstiden för en ny bro är planerad till 2,5 år-3 år.

Avtal

Ett avtal om transportinfrastrukturinsatser gällande Förbifart Stockholm/E4 och Ekerövägen/nr 261 tecknades mellan Vägverket(Nuvarande Trafikverket) och Ekerö kommun 2009-02-20. I detta avtal tas bland annat upp att Vägverket(Trafikverket) åtar sig att upprätta en arbetsplan för genomförande av en breddning av Ekerövägen, med ett fjärde körfält mellan Tappström och Nockeby.

Ekonomiska frågor

Kostnader för ombyggnad av Tappströmsbron står Trafikverket för. Ett avtal kring medfinansiering av breddningen av väg 261 har 2010-03-30 tecknats mellan Vägverket (nuvarande Trafikverket). Inga övriga avtal kring kostnader föreslås upprättas som följd av denna detaljplan.

STADSARKITEKTKONTORET

Johan Andrade Hagland
 Miljö- och stadsbyggnadschef

Matilda Nilsson
 Planarkitekt

Handlingar

Trafikverket, Vägplan väg 261, Beskrivning, Granskningshandling (2014-11-21)
Trafikverket, Vägplan väg 261, Gestaltungsprogram, Granskningshandling (2014-11-21)
Trafikverket, Vägplan väg 261, Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan, Väg 261 Ekerövägen, Tappström-Nockeby Granskningshandling (2014-11-21)
Trafikverket, Vägplan väg 261, Samrådsredogörelse, Granskningshandling (2014-11-21)

2015-03-02

**GRANSKNING
NORMALT PLANFÖRFARANDE**

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

Dnr PLAN.2014.4

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd har genomförts under perioden 29 oktober till 28 november 2014. 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:

Myndigheter, kommunala nämnder etc.	
Länsstyrelsen i Stockholms län Detaljplanen syftar till att möjliggöra genomförandet av vägplanen för väg 261, Ekerövägen, eftersom en väg inte får byggas i strid med gällande detaljplan. Detaljplanen och den del av vägplanen som berörs förutsätts därför spegla varandra, vad gäller utformning och permanenta markanspråk. Trafikverket har, i egenskap av väghållare för väg 261, lämnat detaljsynpunkter på samrådsförslaget. Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket och kommunen samordnar fortsatt planering i detaljplan respektive vägplan. Länsstyrelsen har lämnat löpande samrådssynpunkter på vägplanen med hänsyn att utbyggnaden ska uppnå minsta möjliga intrång och olägenhet, samt så att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden. Vi kommer att lämna ett slutgiltigt yttrande över vägplanen inför planens fastställande och tar då även del av vägplanens samrådsredogörelse. Inkomna synpunkter och Trafikverkets kommentar på dessa ger en indikation om hur väl vägförslaget är förenligt med 2-4 kap MB och huruvida gjorda avvägningar mellan olika miljöaspekter är rimliga. Trafikverkets kommentar i vägplanens samrådsredogörelse och motiven till vald lokalisering och utformning av bron i det här fallet, är viktiga när vi tar slutlig ställning till innehållet i vägplanen.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Stadsarkitektkontoret håller med Länsstyrelsen om att väg- och detaljplanen skall vara spegelbilder av varandra. Detaljplanen revideras.</i>
Trafikverket Trafikverket Region Stockholm har mottagit detaljplan för Tappströmsbron för yttrande under samrådstiden. Trafikverket arbetar med en vägplan för väg 261, Ekerövägen. Vägen föreslås gå i ny sträckning väster om befintlig Tappströmsbro, med en ny bro, som anläggs över Tappströmskanalen. En ny detaljplan upprättas som möjliggör flytten av bron. Trafikverket yttrar sig i egenskap av väghållare för väg 261 och önskar framföra följande synpunkter. Den historiska beskrivningen av Tappströmsbrons olika utbyggnadsepoker kan kompletteras med att det nu föreslagna broläget överensstämmer med 1930 års broläge. Det anges på sid 2 i planbeskrivningen att vägplanen för väg 261 är kopplad till byggandet av förbifart Stockholm. Detta är missvisande eftersom vägplanen för väg 261 är ett fristående projekt. Den mark som är väg idag ska återställas till parkmark, detta bör tas med i planen, liksom att ett parkmarksparti bevaras på Ekerövägens västra sida.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Den historiska beskrivningen uppdateras med denna information.</i> <i>Detta förtydligas att för Ekerö kommun är vägplanen starkt kopplad till förbifarten, men att det är ett fristående projekt.</i> <i>Då Ekerö kommun har planer för annan sorts byggnation än parkmark anser stadsarkitektkontoret att denna mark inte bör vara med i detaljplanen, utan i separat</i>

I vägplanen föreslås inga alléträd mellan bron och Bryggavägen. Det står på sid 8 att det går en gång- och cykelväg under bron, det stämmer inte, det är en gångväg (på södra sidan av bron). Gång- och cykelvägarna bör framgå av detaljplanen. I Tappströmskanalen löper en allmän farled. Tappströmsbron ska vara öppningsbar. Ett ledverk kommer anläggas i anslutning till broöppningen. Dessa funktioner bör möjliggöras av detaljplanen. Planområdets avgränsning bör stämma med aktuell vägplan så att den föreslagna bron med väganslutning och tillhörande vägområde ryms. Enligt vägplanens förslag ska Ekerö kommun bli väghållare för gång- och cykelvägen på sträckan. Idag går en gräns öster om korsningen med Färentunavägen, men i vägplanen föreslås att kommunen blir väghållare för gång- och cykelväg på hela Lindö och i Tappström. Byggtiden för Tappströmsbron bedöms till 3 år, inte 14-18 mån som anges i planbeskrivningen sid 7. Det nämns att dammen eventuellt kan behöva lämna företräde för etablering under byggskedet. Det blir ingen etableringsyta där, däremot är arbetsområde runt dammen men Trafikverket har inte för avsikt att ta dammen eller delar av den ur funktion under byggtiden. Befintlig dagvattendamm bör tas in i sin helhet i detaljplanen.	<i>detaljplanen för centrum.</i> <i>Noteras och tas ur planen.</i> <i>Plankartan uppdateras så GC-vägar framgår.</i> <i>Detta förändras i detaljplanen så att det möjliggörs.</i> <i>Planområdets avgränsning ses över så att det stämmer överens.</i> <i>Huvudmannaskapet ändras.</i> <i>Revideras.</i> <i>Dammen bekräftas i detaljplanen.</i>
Lantmäterimyndigheten Vid genomgång av planens samrådshandlingar (daterade 2014-10-29) har följande noterats. Lantmäterimyndigheten har tagit del av planens samrådshandlingar. Någon fullständig genomgång av planförslaget har inte skett. Genomgången har främst varit inriktad på genomförandefrågor. Gemensamhetsanläggningen Närlunda ga:4 berörs av detaljplanen. Omprövningen av Närlunda ga:4 prövas av lantmäteriet efter inkommen ansökan. Detta ska nämnas i fastighetskonsekvensbeskrivningen.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Fastighetskonsekvensbeskrivning nämner omprövningen av Närlunda ga:4.</i>
Byggnadsnämnden, Ekerö kommun Byggnadsnämnden beslutar att förslaget till detaljplanen är lämpligt att arbeta vidare med. Nämnden framför vikten av att bullerfrågan löses på ett bra sätt. Stadsarkitektkontorets yttrande ska beaktas i det fortsatta arbetet. <i>Stadsarkitektkontorets bedömning</i> Kontoret anser att förslaget till detaljplan är lämplig att arbeta	Stadsarkitektkontorets kommentar:

vidare med.

Kontoret ser positivt på trafikverkets gestaltningsprogram och anser att det är mycket angeläget att bron och dess omgivning blir ett vackert inslag och utgör en del av en vacker entré till Ekerö centrum. Kontoret konstaterar att dessa frågor inte hanteras i denna detaljplan utan i trafikverkets vägplan, men vill ändå framföra följande:

Tappströmsbron är entrén till Tappström och till Ekerö centrum. I och med Ekerö centrumområde byggs ut och kompletteras med bebyggelse och anläggningar, kommer bron att få ett allt mer framträdande läge.

Det är av största vikt att bron får en tilltalande och vacker arkitektur. Även detaljer och utrustning, till exempel belysning, bör få medveten och genomtänkt gestaltning. Andra viktiga detaljer är slänternas utförande, plantering av ny växtlighet och bevarande av befintlig växtlighet.

Kontoret anser att en inbjudande ljusinstallation utmed bron/under bron, som speglar sig i vattnet, borde åstadkommas.

Slutligen framför stadsarkitektkontoret vikten av bullerfrågan löses på ett bra sätt.

Synpunkter noteras.

Miljönämnden, Ekerö kommun Miljönämnden antar Miljö- och hälsoskyddskontorets bedömning som eget yttrande. <i>Miljö- och hälsoskyddskontorets bedömning</i> Kontoret kan konstatera att detaljplanen medger en väsentlig ombyggnad av infrastruktur, vilket innebär att de av Riksdagen antagna riktvärden för trafikbuller ska tillämpas. Förslaget till detaljplanen saknar planbestämmelse som reglerar trafikbuller så att riktvärden innehålls. Kontoret anser att en sådan planbestämmelse ska införas. Detaljplanen berör befintlig dagvattendamm väster om Tappströmsbron. Kontoret anser att detaljplanen ska hantera dagvattenfrågan främst vad gäller förändring/utbyggnad av befintlig dagvattendamm.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Planbestämmelse införs med bullerplank.</i> <i>Dagvattendammen skall bekräftas i detaljplanen.</i>
Socialnämnden, Ekerö kommun Socialnämnden har inget att erinra i ärendet.	Stadsarkitektkontorets kommentar:
Kultur- och fritidsnämnden, Ekerö kommun Den nya bron blir fyra meter bredare än den gamla. I sitt gestaltungsprogram skriver Trafikverket att bron ska ge ett lätt uttryck. Öppningen under ska vara så stor att det är möjligt att röra sig utmed Tappströmskanalens stränder även vid högvatten. Brostöden bör sträva efter att vara så nätta som möjligt för att inte begränsa vattenrummet. För den nya bron kommer sannolikt bullerskärm mot radhusområdet krävas. Enligt förslaget ska skärmar utformas med glas/plexiglas för att möjliggöra utblickar från bron som ger ett lättare uttryck än mer täta skärmar. Detaljerade utformningsförslag kommer tas fram senare under processen. Med hänsyn till brons centrala placering vid entrén till Ekerö centrum understryker kontoret att detta vägs in gestaltungsmissigt i den fortsatta detaljutformningen. Kontoret instämmer i förslaget om att brofästen, bullerskydd mm ges en så lätt utformning som möjligt. De centralt belägna attraktiva promenadvägarna vid kanalen måste beredas fortsatt god tillgänglighet för det rörliga friluftslivet. Värdefulla kulturmiljöer är den på Lindö närbelägna Malmviksgård med tillhörande begravningsplats. Kontoret bedömer att dessa miljöer inte kommer påverkas av den nu föreslagna utbyggnaden.	Stadsarkitektkontorets kommentar:
Tekniska nämnden, Ekerö kommun Trafikverket arbetar med framtagandet av en ny vägplan för väg 261. Den nya vägplanen innebär att väg 261 breddas med ett fjärde körfält. I Trafikverkets förslag föreslås den befintliga Tappströmsbron ersättas med en ny, vilken planeras uppföras väster om det befintliga läget. Trafikverket har påpekat att brobyggt kan föranleda behovet av en ny detaljplan, varför Stadsarkitektkontoret har tagit fram följande förslag.	Stadsarkitektkontorets kommentar:

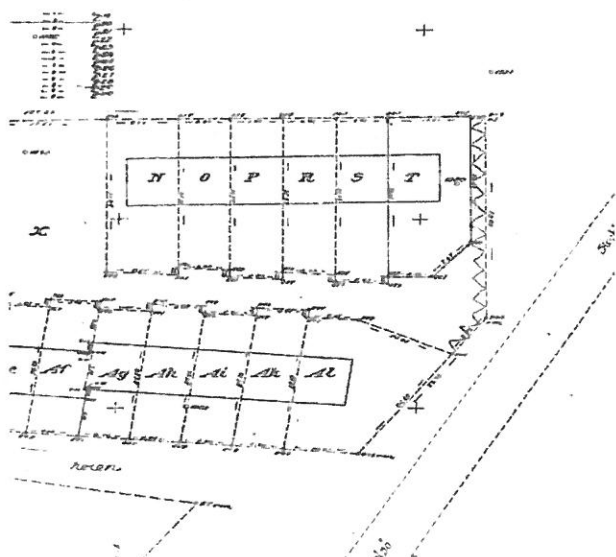
Ombyggnationen av väg 261 är kopplat till <i>Förbifart Stockholm</i>. Utbyggnaden av väg 261 är ett starkt kommunalt intresse som redovisas i kommunens översiktsplan och är något som länge har efterfrågats av kommunen. Det är dock viktigt att anläggande av bron genomförs med god kvalitet vad gäller utformning och standard. Planområdet utgörs enbart av fastigheten Tappström 2:1 men då bron flyttas västerut, närmare befintlig bebyggelse (radhus i två plan), kommer några fastigheter bli starkt bullerutsatta och åtgärder för att minska bullret måste vidtas. Idag finns ett bullerplank mot bebyggelsen västerut. I och med att väg 261 skall bestå av fyra filer fram till korsningen vid Bryggavägen kan det förutsättas att bullret ökar både på grund av lokaliseringen samt på grund av ökad trafik. I planprogrammet är det skrivet att bullerskydd "med största sannolikhet" kommer att krävas västerut. Detta bör ändras till "skall" då bullret inte kan komma att minska för radhusen i väst om bron flyttas närmare och medger mer trafik. Planprogrammet bör kompletteras med text om hur bullret beräknas påverka bebyggelsen österut. Det bör redovisas mer utförligt ifall bygget genererar mer dagvatten samt hur dagvattnet skall tas omhand under byggnationstiden. Exempelvis kommer det vara mycket hårdgjorda ytor från det att den nya bron är färdigbyggd till det att de ytor som blir kvar från den befintliga bron har återställts. Detta dagvatten måste tas omhand. Genomförandebeskrivningen bör kompletteras med redovisning av fördelning av kostnader, eventuella avtal som behöver tecknas, ifall bron beräknas innebära en ökad trafikmängd samt en tidplan för när utbyggnaden beräknas påbörjas.	<i>Stadsarkitektkontoret kompletterar planbeskrivning med skall samt bestämmelse om att bullerplank måste uppföras.</i> <i>Planbeskrivningen kompletteras med mer information om dagvattenhanteringen.</i> <i>Genomförandebeskrivningen uppdateras.</i>
Försvarsmakten Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.	Stadsarkitektkontorets kommentar:
Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting 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 busskörfält och signalprioritering måste studeras för att bussen ska vara konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Hållplatsen Tappström kommer att i en nära framtid utvecklas till en modern bytespunkt för busstrafiken varför hänsyn måste tas till detta i utformning och placering av den nya bron. Anslutningen till den nya bron kommer att dras närmare radhusbebyggelsen väster om bron och där åtgärder för bullerdämpning planeras. Vad gäller bullerstörningar från bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Bullerdämpande åtgärder kommer att göras, planbestämmelse om bullerplank införs.</i>

problem kan t ex uppkomma vid korsningar och busshållplatser. Förutom motorljud från bussarna kan även externa högtalarutrop från bussarna samt pratörer på hållplatsen orsaka störningar till omgivningen. Byggnader ska planeras och utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Det innebär att sovrum bör undvikas mot busstrafikerade gator på grund av risk för störningar från busstrafiken.	
Södertörns brandförsvarsförbund 1. Enligt länsstyrelsens rapport 2000:01 "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter med farligt gods samt bensinstationer" ska riskerna utredas. Det gäller risker med hänsyn till avståndet mellan planområdet och transportled för farligt gods. Enligt rapporten ska en riskanalys utgöra ett av underlagen vid planeringen om ny bebyggelse eller verksamhet avses placeras inom 100 meter från transportled för farligt gods, om risk föreligger. I planbeskrivningen anges att en MKB finns upprättad i samband med hela vägplanen för väg 261, Ekerövägen. Ekerövägen är en sekundär led för farligt gods och riskanalyser gjorda på andra sträckor av denna väg har visat att det inom 20 meter från leden kan finnas risk för människor att omkomma vid en olycka med farligt gods. I planförslaget finns inte angivet, och det framgår inte, hur nära den ändrade vägsträckningen kommer bebyggelse och i så fall vilken typ av bebyggelse. Om det finns en riskutredning framtagen i samband med upprättandet av MKB bör eventuella föreslagna åtgärder redovisas i planskedet och om så krävs finnas med i planbestämmelserna. 2. Planbeskrivningen bör ta upp hur eventuella utsläpp på och i anslutning till bron kommer hanteras. Vid en olycka med ett fordon är risken stor för läckage på bränsletank vilket i sin tur kan medföra skador på Mälaren om ingen plan för omhändertagande av spill finns.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Kommentar om farligt gods och risker kompletteras i planbeskrivningen.</i> <i>Planbeskrivningen kompletteras med hur hantering kommer ske. Se även MKB för vägplanen på Trafikverkets hemsida.</i>
Sakägare Närhunda vägförening <u>Gångtrafik.</u> Det är angeläget att gångvägarna under och vid sidorna av brofästet söder om Tappströmskanalen får ett fullgott, funktionellt och tilltalande utförande. Av beskrivningen framgår inte helt klart hur och av vem detta ska utföras. Nuvarande utformning är undermålig. <u>Cykeltrafik.</u> Nuvarande cykelväg avslutas vid tunneln intill kommunhuset. Cykelvägens fortsättning söderut är oklar. Det är angeläget att cykelvägen knyts ihop med övriga cykelstråk på ett trafiksäkert sätt. Detaljplanen anger inte vem och hur detta problem sak lösas. Det är naturligtvis viktigt att man på ett trafiksäkert sätt kan cykla till och från ett stråk som finns redovisat	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Trafikverket skall återställa marken under bron till gångväg. Detta förtydligas i beskrivningen.</i> <i>Inom denna detaljplan ryms inte hur cykelstråket skall knytas ihop med stråk söderut. Cykelvägen kommer Trafikverket bygga medan Ekerö kommun sedan kommer vara huvudman.</i>

inom detaljplanen. <u>Grönområden.</u> Det är angeläget att slänter och ytor som återställs får en tilltalande och lättskött yta som väl anpassas till planerade gångytor. Det framgår inte helt och klart hur och vem som ska svara för detta.	<i>Förtydligas att Trafikverket återställer grönområden. Hur är en genomförande fråga som kommer i senare skede. Runt dammen är det kommunen som sköter marken.</i>
Suzanne Öste – Tappström 2:24 Hans Flodström – Tappström 2:2 Åke och Britta Bäcklund – Tappström 2:6 Alice N Solman – Tappström 2:30 Kjell Norberg – Tappström 2:16 Louise Herrman och Rolf Nordlander – Tappström 2:22 Yvonne Yngström – Tappström 2:25 Ulla Faith-Ell – Tappström 2:8 Marith Graaf – Tappström 2:17 Gudrun Nygell – Tappström 2:13 Åke Holmgren – Tappström 2:19 Björn Montgomerie – Tappström 2:4 Johanna Benktander – Tappström 2:5 I egenskap av ordförande i Ekonomiska Föreningen Tappström 1 vill jag på styrelsen och föreningens vägnar framföra följande. Efter kommunikation via mail den 13 november 2014 med planarkitekt Matilda Nilsson har jag tolkat det som att kommunen inte anser föreningen vara sakägare och därmed inte ha överprövningsrätt avseende detaljplanen om bron. Frågan om ev. rätt att överklaga avgör ju slutligen i första hand Länsstyrelsen. För att inte gå miste om möjlighet att pröva begära överprövning vill föreningen framföra synpunkter. Föreningen väljer att koncentrera sig på frågan om marken närmast den planerade brons placering och dess utformning. Detta är frågor som oroar och engagerar många föreningsmedlemmar. I övriga frågor hänvisar föreningen till enskilda sakägarnas synpunkter. Enligt stadgarna, har föreningen bl.a. till ändamål att främja de ekonomiska intressen som är gemensamma för föreningens medlemmar i deras egenskap av ägare till fastigheterna Tappström 2:2-2:30 i Ekerö kommun. En av uppgifterna är att förvalta de medlemmarnas fastigheter gemensamt avsatta områdena såsom gemensamma grönytor, planteringar mm. Planerna på en ny bro med placering mycket nära medlemmarnas fastigheter är enligt vår mening totalt oacceptabla. Skälen som anges för att inte placera en ev. ny bro öster om den nuvarande är inte godtagbara. Vi ifrågasätter även kraftfullt att bron och vägen från Färentunarondellen, över bron och fram till Bryggavägen, vid trafikljusen, ska bli fyrfilig. Detta är ju en stadsgata, inte en motorled! Skälen för föreningens protester är många. Ökat buller, ökad avgaser och andra föroreningar, kalhuggning av betydande omfattning i grönområdet från kanalen och fram till kommunhuset fungerar om totalt otillräckligt, i vart fall i någon mån som bullerdämpande för starkt bullerutsatta fastigheter. Att hugga ner en stor del av detta grönområde förvärrar bullersituationen ytterligare. Det alltför korta, alltför låga och mycket illa underhållna sk. Bullerplank som finns på en del av sträckan måste	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Nytt bullerplank kommer att uppföras enligt Trafikverkets handlingar. Bestämmelse om detta införs i detaljplanen. Trafikverket kan även komma att betala för nya fönster som</i>

bytas mot något mer effektivt, höjas och förlängas till och över bron.

Av nedanstående ritning framgår att medlemmarnas gemensamma grönområden bl.a. omfattar mark mellan Tappströmsvägen 26 och nuvarande bro (nedan på kartan markerat med rött). Av kommunens handlingar framgår ingenstans hur kommunen och Trafikverket avser att säkerställa att föreningens markområde inte kränks, alternativt avsevärt värdeminskas om en ny bro anläggs i direkt anslutning till denna mark.



minskar inomhusbuller.

Detaljplanen inkräktar inte på föreningens markområde.

Suzanne Öste och Hans Agnéus – Tappström 2:24

Enligt vår mening bör den föreslagna ändringen av detaljplanen inte fastställas.

Motiven för en fyrfilig väg mellan Färentunarondden, förbi vårt radhusområde, och fram till korsningen vid kommunhuset är mycket svaga. De är inte tillräckligt bärande med hänsyn till den negativa påverkan på boendemiljön för oss kommuninvånare som bor i radhusområdet närmast vägen. Det rör buller, trafikföroreningar, närmiljön mellan husen, kanalen och vägen samt en uppenbar värdeminskning för våra fastigheter. Inget att detta redovisas i någon som helst analys i det utsända materialet och kommunen har uppenbarligen inte heller tagit hänsyn till detta.

När det inte behövs någon fyrfilig väg behövs inte heller någon ny bro. Som ett särskilt argument för ny bro anförs att den nuvarande är gammal och har höga underhållskostnader. Vad dessa skulle bestå i redovisas inte. Om maskineriet skulle vara slitet förfaller det, för en lekman, vara billigare att byta ut det än att bygga en ny bro. Övriga underhållskostnader (vägslitage, signalsystem etc) drabbar väl en ny bro likaväl som den gamla.

Vi ansluter oss alltså, till fullo till de yttranden i ärendet som framförts av dels Håkan Karlsson och Ann Leesment, dels av styrelsen i Ekonomiska Föreningen Tappström 1.

Stadsarkitektkontorets kommentar:

En tydligare beskrivning kring buller, trafikföroreningar tillförs i beskrivningen.

Både från Trafikverket och Ekerö kommuns sida så är vi överens om att bron flyttas. Både för en bättre anslutning, kostnadsskäl samt att frigöra mark på centrum sidan som kan utnyttjas för den kommande centrumutvecklingen.

Håkan Karlsson och Ann Leesment Tappström 2:18

Under samråd ska kommunen redovisa skälen till ändringar av den förutvarande detaljplanen. Vi kan inte se att det har gjorts. Kommunen stöder sig på att Trafikverkets arbete med vägplan. Trafikverket i sin tur hänvisar vid samrådsmöten till att kommunen kräver en ny bro relaterat till den framtida exploateringen av bussdepån i anslutning till bron på Ekerösidan. Kommunen skriver i sin samrådshandling att "nya bostäder och verksamheter ska lokaliseras till centrala områden". Vi anser absolut att en behovsbedömning behöver upprättas.

En ny bro är av betydande intresse för allmänheten och medför dessutom en betydande miljöpåverkan. Redovisning av mark- och vattenområden saknas bland annat. Den kan därför inte hanteras med enkelt planförfarande utan hanteras enligt PBL 5 kap 7 §. Den bör dessutom hanterats samordnat med Trafikverkets vägplan.

Det som inte heller klargörs är varför det måste vara fyrfiligt inte över bron på Ekerösidan bland befintliga och framtida bostadsområden. Översiktsplanen ger inget stöd för fyra körfält för Ekerövägens del från Färentunakorset till kommunhuset. Vägen landar i en rondell varefter trafiken i olika riktningar leds in på tvåfiliga anslutningar. Varför kan den fyrfiliga vägen inte sluta med en rondell vid Färentunakorset och därefter fortsätta genom centrala Ekerö som en stadsgata? 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 en 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 på sextioalet och har altaner som vetter mot kanalen med höga naturvärden för de boende. Förslaget redovisar bara ur teknisk synpunkt hur trafikproblem ska lösas utan någon som helst hänsyn till omkringliggande befintlig bebyggelse. Det är långt viktigare att besluta om placeringen av bron ur 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 förvärrats avsevärt under de senaste åren och som påverkar vår boendemiljö och människors hälsa.

Inte heller bullerkonsekvenserna har hanterats. Vi kan konstatera felaktigheter finns i kommunens samrådshandling. Vid Tappströmsvägens södra radhuslänga finns idag en skärm. Den är dåligt underhållen med glipor mellan brädor och i underkant, vilket gör att den har liten effekt på ljudnivån vid radhusen. Vid den norra radhuslängan finns ingen skärm.

Vi finner det inte lämpligt att placera Tappströmsbron på det sätt som föreslagits i samrådshandlingen. Beslutsunderlaget är inte så bra som det är möjligt.

Stadsarkitektkontorets kommentar:

Behovsbedömning behövs inte upprättas vid planarbetet när det löper parallellt med vägplanen, eller att det finns en gällande vägplan.

Kommunen och Trafikverket är överens om att bron måste breddas och därmed flyttas detta stöds med en trafikprognos för 2035 och att trafiken kommer öka från dagens cirka 18000 vardagsmedeldygn till cirka 38 000.

Trafikverkets MKB visar störningsrisker, t.ex. buller, vibrationer och luftkvalitet.

Vid anläggandet av ny bro, kommer en ny bullerskärm att uppföras för att minska bullerproblemen för de närboende.

Partiklar och avgaser redovisas i Vägplanens MKB på sidan 146.

Uppdateras i planbeskrivningen.

Kennet Lejnell – Tappström 2:14

Som ägare till fastigheten Tappström 2:14 (Tappströmsvägen 36) och därmed sakägare vill vi framföra våra synpunkter genom detta brev. Baserat på nedanstående punkter anser vi att läget för nya bron, väster om existerande bro, inte är lämpligt. Vi föreslår att bron byggs antingen i befintligt läge eller öster om nuvarande bro i huvudsak på grund av följande skäl.

1. En ökad bullernivå för Tappström 2:14 och närliggande hus. Ökad bullernivå är oundvikligt då bron kommer betydligt närmare fastigheterna och det är inte acceptabelt. För fastigheten närmast bron 2:19 blir bullerökningen som störst. Lågfrekvent trafikbuller är inte lätt att minska även om man använder bullerplank detta på grund av att långa ljudvågor kryper över och runt hinder såsom plank. Då tung trafik passerar bron, som exempelvis, bussar och långtradare uppstår lågfrekvent trafikbuller som därmed är svårt att minska med tekniska åtgärder.
2. Ca 15 träd, bland annat lindar hamnar under bron, dessa bör skyddas men det är omöjligt då bron enligt plankartan läggs över marken där träden växer. Om dessa träd försvinner leder det till ökade partikelhalter, ökat buller samt störande ljus från bilar under dygnets mörka timmar för de boende i radhusområdet.
3. Plankartan med nya brons läge som fanns med i utskicket visar en bro som är lika bred som den gamla d.v.s. 15 meter (Dnr 2014.4.214), i skrivelsen framgår att bron ska bli 19 meter bred. Plankartan är alltså felaktig. Betyder det i så fall ytterligare 4 meter mot radhusområdet? Medför det intrång på radhusområdets gemensamma ytor?
4. Skredrisken ansågs vara större på den västra sidan av den nuvarande bron än på den östra sidan enligt det examensarbete som tas upp i utskicket från kommunen. Vibrationer kan få marken att ge vika. Vi ser en ökad risk för detta på sidan med uteplatser mot sjösidan, vilket även måste innebära risk för sprickor i husen.

Stadsarkitektkontorets kommentar:

Buller tas upp tydligare i planbeskrivningen.

Träd kommer att återplanteras. Dock är kommunen medveten om att det kommer ta flera år tills de är av samma storlek som idag.

Stadsarkitektkontoret har noterat detta och uppdaterar plankartan. Inget intrång kommer att göras på radhusområdets gemensamma ytor.

Planbeskrivningen uppdateras om information angående detta.

**Mikael Norberg/Helena Gilljam – Tappström 2:15
Kjell Norberg – Tappström 2:16**

- 1) Allmänna synpunkter
 - a) Vi finner att Detaljplanen brister i innehåll när det gäller konsekvensanalys som en ny placering av Tappströmsbron kommer medföra. Att bygga en ny bro/väg ännu närmare (än nuvarande bro/väg) de radhus (Tappströmsvägen 24 och 26) som idag ligger närmast bron/Ekerövägen på Ekerö sidan, är inte rimligt – då dessa redan idag ligger för nära bron/väg – med hänsyn till hälsa, bullernivåer och boendemiljö. Dessa 2 fastigheter ligger redan idag närmast Ekerövägen - längst hela sträckan - som innefattas av planen för nya 4-filiga Ekerövägen, att då föreslå att en sträckning/ny bro/väg som gör att vägen kommer ännu närmare dessa 2 hus, är självklart helt orimligt.
 - b) Detaljplanen brister även i sin analys av alternativa

Stadsarkitektkontorets kommentar:

sträckning av ny Tappströmsbro. Att förlägga den nya bron öster om nuvarande bro – borde analyseras och redogöras för i Detaljplanen. Vi menar att en östlig dragning av bron borde förordas i detaljplanen – då den har följande fördelar: • Befintlig dagvattendamm blir inte påverkad och kan fungera under byggtiden – vilken spar återställningskostnader för dammen som kommer uppstå vid ett västligt läge och negativa miljöeffekter på Mälarens vatten kan undvikas. • Antal träd som behöver tas ned och återställas (planteras) är väsentligt färre vid en östlig dragning. Befintliga träd minskar buller/ljudnivå och luftföroreningar (gaser(/partiklar i luften) från biltrafiken – fungerar som en barriär/skydd för människor i närmiljön. • En östlig dragning ger en kortare vägsträcka mellan Tappström och Brommaplan. • Genom en östlig dragning av bron så undviker kommunen risken för juridiska och ekonomiska konsekvenser som förmodligen kommer uppstå vid en västlig dragning – p.g.a. bro i västligt inkräktar på Fastighet Tappström 2:19 – som kommer bli otjänlig som bostad. c) Detaljplanen brister även i redogörelse för varför det behövs en ny Tappströmsbro. Varför behöver Tappströmsbron rivas – medan Nockeby och Drottningholmsbron kan stå kvar? Alla dessa broar är lika gamla. Det rimligaste och billigaste alternativet vore så klart att behålla nuvarande Tappströmsbron, göra erforderligt underhåll/förstärkningar, samt att bredda bron så att 4-körfält kan möjliggöras. d) I detaljplanen saknas också innehåll om det ansvar kommunen har för att nya byggnadsverk inte menligt skall påverka människors hälsa och välmående. Det är uppenbart att en ny bro grovt kommer inskränka boendekvaliteten och värdet av Fastighet 2:19, och de andra fastigheter som ligger närmast bron. Enligt mig så vore det självklart att kommunen – om man står fast vid sitt beslut att bygga en bro som inkräktar på befintliga fastigheter – i så fall också tar sitt ansvar och erbjuder de drabbade ekonomisk kompensation för den värdeminskning som detta medför. Detta är allmän praxis – som också bör gälla i detta fall. Skall en detaljplan ändras måste alla iblandade godkänna detta, precis som i alla andra avtal. Kommer man inte överens gäller klara regler om skadestånd. Dvs: om kommunen vill ändra i en detaljplan (=avtalet) mot fastighetsägar-ens/-nas vilja skall motparten hållas skadeslös. Kommunen borde därför ordna med en oberoende värdering av vad de ekonomiska konsekvenserna blir för de berörda fastighetsägarna – vid ändring av detaljplanen enligt kommunens förslag. 2) Synpunkter utifrån Plan och Bygglag (2010:900) a) Enligt PBL 4kap 33 paragrafen så skall det i detaljplanen	<i>En analys har gjorts av Trafikverket, planbeskrivningen kompletteras med utförligare information.</i> <i>Dagvattendammen kommer bli kvar och införs i detaljplanen.</i> <i>Träd kommer att återplanteras.</i> <i>Detta är en marginell skillnad. Med en östlig dragning krävs en längre bro, vilket blir mer kostsamt.</i> <i>Trafikverkets MKB redovisar de åtgärder för att minska de negativa effekterna.</i> <i>Planbeskrivning kompletteras med detta.</i> <i>Det är vägen som sådan som medför en ändrad boendemiljö, inte detaljplanen. Ersättning kan då ges enligt väglagen.</i> <i>Kommunen är ansvarig för planläggning enligt PBL 1:2 "Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag."</i> <i>Skadestånd utgår enbart för det som står i 14 kap, PBL. Se svar nedan för skadestånd.</i>
--	--

framgå ”de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt <u>vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda</u>”. Vi menar att det saknas konsekvensbeskrivning rörande de åtgärder som behövs för planens genomförande - d.v.s. vilka konsekvenser får dessa åtgärder för berörda fastighetsägare/närboende? b) Enligt PBL 4 kap 36 paragrafen så skall: ”detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintlig bebyggelse- äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Här menar vi att detaljplanen strider mot PBL – detaljplanen har inte tagit skälig hänsyn till befintlig bebyggelse och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. c) I PBL 14 kap behandlas Skadeersättning och inlösen. I 1, 2, 8, 10 paragraferna så finns lagstöd för kommunens skyldighet att betala ersättning till de berörda fastigheterna – tillämpliga för denna detaljplan. Kommunen skall alltså ersätta de berörda fastighetsägarna för den värdeminskning som detaljplanen medför.	<i>Enbart kommun ägda fastigheter tas i anspråk. Då de närboende inte ligger inom detaljplane-området och det blir inga förändringar i fastigheterna.</i> <i>Då inget intrång genom denna detaljplan sker på fastigheterna, gäller inte denna paragraf. Detaljplanen påverkar inte befintlig bebyggelse eller fastighetsförhållanden.</i> <i>Kommunen anser att det skulle kunna finnas en rätt till ersättning enligt PBL 14:8. Då kan man få ersättning av väghållaren.</i>
Åke Holmgren – Tappström 2:19 Som fastighetsägare till fastigheten Tappström 2:19 önskar jag att framföra synpunkter i ärendet. Med förslag till att förelägga Tappströmsbron väster om nuvarande bro enbart med angivet skäl att det är enklast att ansluta denna till den befintliga vägsituationen ger vid handen den uppenbara brist på samsyn Ekerö kommun har med sina invånare och den betydande miljöpåverkan som dessa utsätts för idag och framöver kommer att utsättas för. <u>Buller, partiklar och insyn</u> Som närmast boende vid Tappströmsbron med uteplatser både på balkongen och olika ställen på tomten, är det redan idag svårt att föra ett normalt samtal utomhus, vid vissa delar på dygnet är det alltför stressande att överhuvudtaget befinna sig utomhus på grund av den höga bullernivån. En avsevärd oro finns även för partiklar från vägen och fordonens avgaser. Idag finns ett ganska stort skydd av träd och buskar i olika varianter och storlekar som tar upp en del av dessa partiklar men utemiljön är ändå under all kritik och inte mycket har hittills gjort för att förbättra detta. Ingenstans i förslaget kan jag se en redogörelse för hur partiklar och avgaser hanteras när träd och buskar försvinner, vägen breddas och bron/vägen flyttas närmare fastigheten. Ingen mätning har heller gjorts av det faktiska partikelutsläppet i dagens läge och vetenskapen om det ens idag underskrider maxnivåerna finns inte. Även så utgör dessa buskar och träd idag ett insynsskydd från	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Trafikverkets MKB redovisar effekter av bl.a. partiklar.</i>

Ekerövägens många trafikanter vilket är önskvärt.

I detaljplanen påstås att det finns en bullerskärm mellan radhusen och Ekerövägen vilket kan ge ett sken av att viss bullersanering existerar i dagens läge men i själva verket sträcker sig denna skärm enbart utmed tomten Tappström 2:30 och inget bullerskydd existerar idag för Tappström 2:19 och intilliggande fastigheter.

Ingenstans i förslaget finns någon konkret redogörelse som visar hur bullermiljön ska hanteras om förslaget blir verklighet. Att hänvisa till Trafikverket nog sannolikt kommer att hantera detta är inte godtagbart med referens till Trafikverkets och Ekerö kommuns minimala hanterande av denna fråga fram till dags datum.

Radhusområdet är byggt på 1960-talet med de byggnormer som gällde då och fastigheterna hanterar inte buller inomhus på det sätt nyare fastigheter med treglasfönster och bullerdämpande fasader gör. Ingenstans finns redovisat hur bullermiljön inomhus ska hanteras och åtgärdas.

Vibrationer

I förslaget framgår inte hur man tänker sig att förebygga de från tunga trafiken härstammande vibrationerna som finns i fastigheterna idag. Ingen utredning finns facto som visar hur den i området specifika jordmånen idag fortplantar vibrationer och hur föreslagen nybyggnationens samt hastighetsökning på vägpartiet kommer att påverka detta.

Skred

I förslaget konstateras risk finns för skred. Ingen redogörelse finns hur detta ska utredas ytterligare för att inte utsätta intilliggande fastigheter för betydande risk. Det kan idag av berörda fastighetsägare konstateras att till följd av byggnationen av dagvattendammen har tomtmark på fastigheternas sjösida som vetter mot dammen, sjunkit.

Radon

I förslaget framgår att Ekerö kommun anser att området har normal radonaktivitet. Även i fastighet 2:19 har uppmätts förhöjda radonvärden vilket kräver ytterligare utredning innan det kan fastställts att området klarar en så stor byggnation intill fastigheten.

Landskapsbild

Förslaget kommer att förändra och förfula den nuvarande landskapsbilden som består av gamla vackra träd och en utsikt över kanalen som kan ses från fastighetens sjösida och som utgör en substantiell del av fastighetens värde. Detta ger en avsevärd värdeminskning till följd om planen fullföljs Ingenstans i förslaget finns någon redovisning hur detta ska hanteras ekonomiskt.

Avslutningsvis

Trafikverket konstaterar i sin skrivelse

"Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan 261..." sid 23 apropå att inte förlägga den nya bron på samma ställe som den nuvarande; "byggnadstekniskt är det komplicerat att grundlägga en bro på en plats där det redan finns gamla grundläggningar. Ett genomförande har inte närmare studerats med uppskattas vara förknippat med höga kostnader." Det kan konstateras att vid val av det västliga förslaget kommer den nya bron att förläggas där den gamla, daterad 1930, tidigare låg.

Planbeskrivning uppdateras om att bullerskärm inte sträcker sig vid alla fastigheter.

Planbestämmelse införs om att bullerskärm måste uppföras.

Inomhusbullernivån tas upp i planbeskrivningen.

Vibrationer tas upp i planbeskrivningen som en del som påverkar området.

Detta kommenteras ytterligare i planbeskrivningen.

Lokalt förhöjda radonvärden kan förekomma.

Detta hanteras inte inom detaljplanens ramar. Ersättning kan ges enligt väglagen av vägghållare.

Trafikverket konstaterar också i "Miljöbeskrivning..." sid 24 att motiveringen till att förlägga bron på den västliga sidan är att <i>"Det östra läget har avförts av framgår allt landskapsmässiga och kulturhistoriska skäl. En lokalisering i ett östligt läge kommer korsningen med Färentunavägen behövas förskjutas åt sydost och den samlade väganläggningen hamnar längre ut i det öppna åkerlandskapet. Ur kulturhistoriskt perspektiv bör den nya bron placeras så att fysiska ingrepp och visuell negativ påverkan, minimeras på den vidsträckta odlingsmarken på Lindös södra del."</i> Det kan också konstateras att Trafikverket uppger på sid 16 vid byggnation av det västliga förslaget angående marken där den nuvarande bron ligger <i>"marken som frigörs i samband med rivningen återställs till åkermark- eller parkmark."</i> Att en försämrad boendemiljö för kommunens invånare övertumfas av kulturhistoria och några kvm odlingsmark är definitivt att köra över sina skattebetalare. Att sen från kommunens sida åberopa argumentet att, utan att nämna ovanstående, valet av en icke östlig placering är att mark som frigörs när nuvarande bro rivs ska användas i samband med bussdepåmarkens exploaterande, är inte acceptabelt. I detaljplaneförslaget hänvisas till handlingar från Trafikverket avseende vägplan väg 261. Ingenstans i dessa handlingar finns den illustration som kan ses i kommunens detaljplaneförslag sid 7. Enligt Trafikverkets nuvarande vägplaneförslag ska rondellen på Lovö återigen bli en trevägskorsning. Då kommunen i sitt detaljplaneförslag hänvisar till Trafikverkets vägplan för 261 från 2013-05-30 och denna uppenbarligen är under omarbetning kan det inte anses som acceptabelt för oss sakägare att kunna ha adekvata synpunkter på kommunens detaljplan som grundar sig på Trafikverkets vägplan som uppenbarligen inte innehåller en i nuläget korrekt information. Jag reagerar kraftfullt på att Ekerö kommun inte valt att samköra sin detaljplaneprocess med vägplan för väg 261! Allt ovanstående ger vid handen att jag som ägare till fastighet 2:19 och sakägare, finner att den av Ekerö kommun föreslagna detaljplanen bör avslås.	<i>Kommunen har fått tagit del av den illustration som kommer i granskningshandlingarna för vägplanen.</i>
Gudrun Nygell – Tappström 2:13 Den planerade ombyggnaden av Tappströmsbron blir en fullständig katastrof för vårt bostadsområde, särskilt under byggtiden och sedan allt fragment. I synnerhet för oss med terrass och avslappningsdel mot kanalen och stora fönster som kommer att fånga upp ljuset från den omplacerade rondellen över kanalen. I samband med tidigare förslag om utbyggnad av Ekerö kommun för bostäder, hela samhällen och nya vägar har alltid vänster d.v.s. söder sida om bron hållits fri för möjlighet till breddning av vägen och nu kommer dessutom bussterminalen att flytta och ge utrymme. I en annan långtidsutredning har Ekerö kommun planerat för framtiden, d.v.s. nu, med större nyinflyttad folkmängd och anlitat Tovatt för ritningar och förslag om, en ny bro, placerad söder om centrum och genomfartsled förbi Ekebyhov mot Träkivsta och	Stadsarkitektkontorets kommentar:

längre ut mot öarna. Det vore klokt och framsynt att förverkliga de gamla idéerna nu. Jag och min familj har bott här sedan 1965 och upplevt den skenande biltrafiken med outhärdligt buller från särskilt långtradartrafik från färjeleden. Det måste bli slut på genomfarten här och lägre fartgräns. Bullret har jag protesterat mot flera gånger. Sammanfattningsvis är jag alltså helt negativ till föreslagen i detaljplanen. Placeringen av bron och vägen norrut närmare våra hus är oacceptabelt ur bullersynpunkt. Omplaceringen av rondellen kommer att rikta ljuskäglorna från bilarna mot våra fönster och vara ständigt obehag och intrång i vår privata sfär. Rasrisken i leran är dessutom ett orosmoment för ännu större påkänningar.	
Marith Graaf – Tappström 2:17 Undertecknad godkänner inte förslaget på detaljplanen. Nya bron/vägen har ett mycket olämpligt läge nära radhusen västerut. Man har framförallt inte verkat för hänsyn till människors hälsa. (Även framställt enligt Plan- och bygglagen 2010:900). Något tydligt, hållbart behov av att anlägga fyra körfält mellan Färentunakorset och Bryggavägen har inte presenterats. Man planerar inte någon breddning av Ekerövägen efter korsningen (rondellen) med Bryggavägen, så fyra körfält den korta sträckan över bron behövs definitivt inte. Trafikverket vill bygga en ny bro med motivering: <i>Den gamla bron går inte att bredda, samt att maskineriet är slitet.</i> Om det finns något behov av fyra körfält behövs det egentligen inte någon ny bro. Den gamla bron har fastnat i uppfällt läge vid några tillfällen. Den nya bron ska enl. planen också öppningsbar med ett maskineri, det finns ingen garanti för att den nya bron inte också fastnar. Konsekvensbeskrivning saknas gällande radhusen. Ingen konsekvensbeskrivning för radhusen finns gällande buller, rasrisk, vibrationer, sättningar, ljusstörningar, föroreningar samt ökad kort- och långsiktig hälsorisk för boende. Att bredda samt närmare lägga vägen/bron ger ytterligare ökad hälsorisk för de boende i radhusen. Hälsorisen är sedan tidigare redan ökad pga. Den avgränsande sedimenterings-/dagvattendamm som innehåller stor mängd hälsovådligt suspenderat material, korrosion, tungmetaller, kväve, fosfor samt andra föroreningar. I Trafikverkets ”Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan väg 261 Ekerövägen, Tappström-Nockeby, Samrådshandling 2013-05-30”	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Planbeskrivningen kompletteras med detta, samt hänvisar till Trafikverkets MKB.</i>

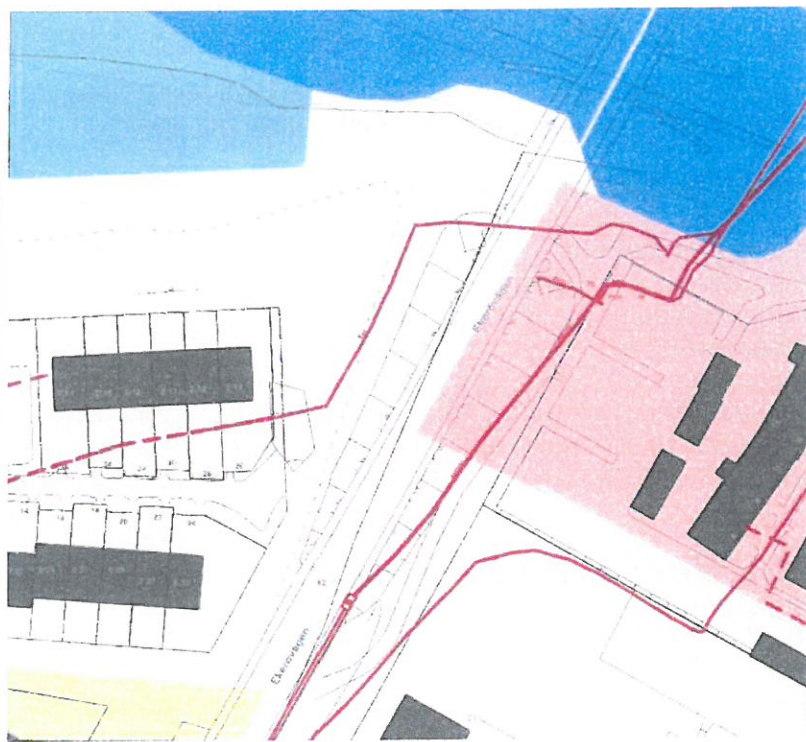
har man inte heller presenterat något fullständig beskrivning av förväntade effekter och konsekvenser för radhusen. På samrådsmötet med Ekerö kommun 2014-11-12 framkom att kommunen är angelägen om att flytta bron västerut, närmare radhusen, eftersom kommunen vill frilägga markytan efter den gamla bron för kommande utbyggnad av Ekerö centrum. Markytan är betydande pga. närheten av kommande detaljplan "Nuvarande SL-depå" som är under uppstart. Detta kan absolut inte prioriteras mot konsekvenserna för de boende radhusen.	<i>Detta tas upp i planbeskrivningen.</i>
Matts Rodell – Tappström 2:12 Den av Trafikverket föreslagna sträckningen av den nya Tappströmsbron anser jag vara ett intrång på mark, som redan nu ligger alltför nära befintliga radhus. År 1965, då inflyttning i radhusområdet skedde, var den befintliga bron belägen öster om den bro som idag finns. Boende i området har vid flera tillfällen påtalat att bullret från bron och vägen är mycket störande. Trafiken har ökat under femtio år och lär väl fortsätta öka eftersom nya bostäder skall byggas inom tätortsområdet. Varför bygga den planerade bron väster om den nuvarande? Öster om bron finns det gott om utrymme och när bussgaraget försvinner blir mark tillgänglig. Enligt uppgift blir det dyrare att placera den nya bron öster om den nuvarande. Men människors hälsa har också ett pris. Värdet på husen kommer att sjunka avsevärt. Många av de stora träden måste avverkas vilket också kommer att inverka menligt på bullernivån. Förtroendevalda i Ekerö kommun bör uppmana Trafikverket att bygga den nya bron på östra sidan av den nuvarande.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Öster om bron anser inte kommunen eller Trafikverket är lämpligt. Detta förtydligas i planbeskrivningen.</i>
Birgitta och Hans Flodström – Tappström 2:2 1. Olämpligt pga. av nära vårt område. 2. Redan nu mycket buller. 3. Inget löfte om bullerskydd i er plan. <u>Bättre alternativ</u> 1. Längre österut i närheten av nedlagda Tappsunds såg. 2. Gamla bron kan behållas som gång- och cykelbro och som reservbro.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Bullerskydd krävs i plankartan.</i>
Ulla Faith-Ell – Tappström 2:8 Jag växte upp nära Skurubron, broförbindelsen mellan Värmdö och Nacka. Ursprungsbron byggdes 1915 (tror jag) och när ny bro behövdes byggdes den bredvid den äldre bron. Det finns säkert fler exempel på nya broar som har byggts bredvid gamla. Vid mötet den 12 november mellan fastighetsägare i föreningen Tappström 1 och	Stadsarkitektkontorets kommentar:

två kommundienstjänstemän framkom att när den nya bredare bron är färdig ska bron från 1970-talet rivas – av ekonomiska skäl!! Mycket märkligt!! Den nya bron ska byggas väster om den äldre. Minst 35 STORA träd och minst lika många mindre + TUJAHÄCKEN måste tas bort. I 49 år (radhusen byggdes 1965) har denna växtlighet skyddat vårt radhusområde från luftföroreningar och buller.	<i>35 träd anser stadsarkitektkontoret inte kommer att försvinna, däremot kommer ett visst antal träd tyvärr försvinna.</i>
Göran Walter – Tappström 2:26 Såsom fastighetsägare (sakägare) till fastigheten Tappström 2:26 är jag direkt berörd av detta planförslag och önskar därför framföra synpunkter i ärendet. Trafikverkets alternativ att bygga den nya Tappströmsbron väster om befintlig bro försvaras med två ynka skäl och enbart från bygg- och anläggningsteknisk synvinkel. Skälen anges vara att a) Om man byggde bron öster om befintlig bro, skulle det innebära en längre bro. b) Om man byggde bron öster om befintlig bro skulle det innebära en mer komplicerad korsning vid Färentunavägen. Mot dessa två skäl ställer jag nu två skäl till att inte förlägga bron väster om befintlig bro. 1) Detaljplaneförslaget strider mot Översiktsplanen när det gäller att bygga ut vägen till fyrfältsväg och det är inte miljömässigt hållbart med tanke på områdets natur- och kulturvärden. Förslaget innebär också att ett helt radhusområde med 29 hus får en mycket sämre boendemiljö. Jag tänker i första hand på buller, avgaser och luftföroreningar, men också på att radonfaran kommer att öka på grund av bl.a. sprängningsarbeten. 2) Detaljplaneförslaget innebär fastighetsrättsligt intrång genom förelägga en fyrfältsgata in i vårt radhusområde. Som fastighetsägare äger jag tillsammans med de andra radhusägarna mark ingående i en samfällighet som är en viktig del i vårt radhusområde. Detaljplanen redovisar intrång på denna samfällighet S:1, för att kunna få tillräckligt med markområde för den föreslagna bron. Jag finner det inte lämpligt att placera Tappströmsbron på det sätt som föreslagits i detaljplanen.	Stadsarkitektkontorets kommentar: <i>Förslaget om en fyrfältsväg strider inte mot ÖP, utan ÖP påtalar behovet av att en upprustning med trafiksäkerhets- och miljöförbättrande åtgärder. Varav en breddning innebär detta.</i> <i>Inget intrång kommer att ske på radhusområdet, vad det gäller fastighetsrättsligt.</i> <i>Detaljplanen redovisar inget intrång på S:1.</i>
Björn Montgomerie – Tappström 2:4 Anser att kommunen borde ha diskuterat andra alternativ, som erbjuder sig själva vid närmare eftertanke. I den nedanstående texten, som representerar mina åsikter, syftar ordet "vi" på oss i området, se avslutningen på brevet beträffande området. Ordet buss används som symbol även för annan nyttotrafik som disponerar reserverad fil. Två alternativa lösningar 1. Den nuvarande bron bibehålls och underhålls. Inga fler filer byggs. Bron, som sådan, har aldrig orsakat stillastående	Stadsarkitektkontorets kommentar:

trafikköer (utom då mekaniska/elektriska fel uppstått). Det är vägkorsningarna som orsakar blockeringen i trafiken. Speciellt kommer zonen för 50 km/h runt rondellen, där man väljer Ekerö eller Färingsö, att skapa köer hos trafiken från Brommaplan. Vägkorsningarna kommer även framgent att finnas, varför fyra filer över bron bara kommer över bron bara kommer förbättra trafikflödet för privatbilar marginellt. Investeringen är därmed inte motiverad. Vi har inte sett något resultat av trafikflödessimuleringar i detta avseende och vi antar därför att sådana inte utförts. 2. Om trafiksimuleringar kommer att peka på att busstrafikens framkomlighet, i rusningstid från Brommaplan, väsentligt förbättras pga. fyrfilighet på ett broarrangemang, kan en bro till byggas. En parallell två-filig bro, i samma plan som den nuvarande byggs öster om den nuvarande. Med redundans i två broar minimeras risken att total avstängning uppstår vid krångel med en av de båda broklaffarna. Detta kräver då att trafiken kan förflyttas i sidled på lämpligt sätt. Perspektiv Det förslag som föreligger med fyra filer på väg 261 och fyra filer på en ny Tappströmsbro leder, i rusningstrafik, till endast bussarna kan trafikera vägen från Brommaplan mot Ekerö utan att fastna i bilköer. Detta syfte är i sig lovvärt. Men lösningen påstås i Trafikverkets text även lösa problemet med bilköerna. Detta är knappast ett rimligt antagande. Det finns förstås en koppling mellan förslagen gällande: - Väg 261 på Ekerön, mellan bron och Tråkvista, å ena sidan - Vägens utformning från Brommaplan till Ekerö å andra sidan. Resonemanget beträffande en sådan koppling antar jag måste ha förts med vetskap om att en fyrfilig väg över bron möter den nuvarande vägen, som i huvudsak är två filer mellan bron och Tråkvista och vidare ut på öarna. Detta uppfattar jag själv och vi som bor i området som ogenomtänkt och därmed onödigt. Dvs fyrfiligheten över bro bidrar inte väsentligen till framkomligheten. Biltrafiken kommer ju att i framtiden, under rusningstid, att vara tvåfilig som den är nu. Med tvåfilig bro kommer så bussar endast att trängas med bilar den korta vägen från rondellen till kommunalhuset. Det motsvarar en mycket liten tidsspillan – som simulering kommer att visa om den utförs. Det anförs av Trafikverket att köbildningen för privatbilismen ska elimineras med det nu gällande förslaget. Men så är inte fallet. Bilköerna kommer inte minska i rusningstid. Endast bussar ut mot öarna kommer att kunna köra fritt från köbildning. Den privata värdeminskning som kommer att drabba våra bostäder ska inte vi behöva bära. Om nu en annan bro eller en kompletterande bro skall byggas kommer den östra dragningen att relativt minska den ekonomiska börda som en värdeminskning innebär. Sundare är då att det allmänna bygger bron öster om den nuvarande och därmed tar de ökade kostnaderna. Kan man ta de stora kostnaderna med fyrfilighet, grundat på ömsinhet mot världsarvet måste man rimligen kunna anpassa sig med motsvarande nivå på ömsinhet mot dem som bor närmast bron.	<i>Trafikverket har gjort trafiksimuleringar för prognosåret 2035, detta finns att ta del i bullerutredningen för vägplanen.</i> <i>Ekerö kommun har i samråd med Trafikverket kommit fram till hur långt fyrfiligheten ska sträcka sig.</i> <i>Det kan uppmuntra till att fler tar bussen och slipper då sitta i kö. Då det tillkommande filen kommer att vara en bussfil.</i>
--	--

Alla byggen utgör olika nivåer resultat av kompromisser. Vi accepterar det allmänna intresset att öka bussarnas framkomlighet. Ni planerare (Kommunen och Trafikverket) bör acceptera vårt tillmötesgående genom denna kompromiss vi lägger fram. Bullerintensitet avtar med ungefär kvadraten på avståndet och omvänt ökar bullerintensiteten då avståndet minskar på samma sätt. Varje meter som trafiken flyttas österut blir därmed värdefull. Speciellt, för dem som i vårt område bor närmast vägen, är det redan nu, med den höga trafiktäthet som råder, mycket störande med bullret. Det är tyvärr ofta så att man tvekar att vistas utomhus. Detta gäller också delvis på dagtid utanför rusningstid. Vid en dragning av en ny bro enligt nu gällande förslag kommer alltså bullernivån bli högre. Trafikverkets antydningar om bullerskydd på den nya bron duger endast till att i någon mån dämpa högfrekvent brus. Medan det lågfrekventa bullret dämpas obetydligt. Detta innebär att avstånd är den endas verksamma parametern för minskning av den lågfrekventa bullerplågan. Med denna argumentering vill jag, och jag vet att jag talar för fler som inte yttrar sig, att om en ny bro byggs måste den föreläggas öster om den nuvarande.	
Övriga	
Fortum Distribution AB Fortum Distribution AB har erhållit rubricerade förslag för yttrande och får till remissens besvarande anföra följande. Rubricerat planförslag har remissbehandlats av Fortum Distribution AB och vi har ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.	Stadsarkitektkontorets kommentar:
Vattenfall Eldistribution AB Vattenfall Eldistribution AB, nedan kallad Vattenfall har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerad detaljplan och lämnar följande yttrande. Vattenfall har inga elanläggningar inom i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.	Stadsarkitektkontorets kommentar:
Teliasonera Skanova access AB Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. I södra delen av teleanläggningarna av mer betydande karaktär. Se bifogad karta. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att	Stadsarkitektkontorets kommentar: Kommunen förutsätter att Trafikverket och Skanova har diskussionen kring detta.

den part som initierar åtgärden även bekostar den.



SAMMANFATTNING

Länsstyrelsen påtalar att kommunens detaljplan och Trafikverkets vägplan bör vara spegelbilder av varandra, och att kommunen och Trafikverket måste samordna sig. Trafikverket noterar ett fåtal punkter som bör uppdateras i planbeskrivning och plankarta, bland annat att det bör framgå var GC-vägar går samt att dagvattendammen ska bekräftas i detaljplanen.

Nämnderna inom Ekerö kommun hade olika utgångspunkter, byggnadsnämnden och kultur och fritidsnämnden påtalade att bron måste smälta bra in i landskapet och ser positivt till att konstruktionen bör se lätt ut. Tekniska och miljönämnden påtalar vikten av att inte bullerstöra de boende samt att det är viktigt att behålla dagvattendammen samt se till hur dagvattenhanteringen tas hand om under byggnationstiden.

Från de boende i radhusområdet kom först och främst synpunkten om att bron borde placeras öster om befintlig bro och inte väster om. De boende framför även att det idag inte är en bra boendemiljö, ur synpunkt av mycket buller och vibrationer och att detta borde beskrivas tydligare i planbeskrivningen.

De inkomna synpunkterna har lett till följande förändringar

- Plankartan kompletteras med ny bredd av bron, då denna var 4 meter för smal tidigare.
- Planbestämmelse om buller införs och bullerskyddbestämmelse infogas på bron och längs med vägen mot radhusområdet.
- GC- väg längs med Ekerövägen uppdateras med kommunalt huvudmannaskap.
- Detaljplanen uppdateras så att GC- vägar framkommer tydligare.
- Brons ledverk möjliggörs i detaljplanen
- Dagvattendammen införs i detaljplanen
- Naturmark införs i detaljplanen

Redaktionella förändringar

- Planbeskrivningen kompletteras med information angående buller, inomhus och utomhus, hur det är idag och när bron har byggts.
- Planbeskrivningen uppdateras angående vibrationer, skred och ljusstörningar.
- Planbeskrivning kompletteras om hur dagvattenhanteringen sker under byggnadskedet.
- Risker om farligt gods uppdateras i planbeskrivningen samt vad som händer vid eventuellt utsläpp
- Tydligare beskrivningen av vad som händer öster om den nya bron.
- Beskrivningen kompletteras med tydligare underlag till vald placering av ny bron.
- Förtydliga att Trafikverket kommer att återställa gångvägen under bron samt att de kommer återställa grönområden.
- Byggtiden för bron uppdateras till 2,5-3 år och inte 14-18 månader
- Beskrivning uppdateras att inget intrång görs fastighetsrättsligt på radhusområdet
- Omprövning av Närlunda Ga:4 nämns i fastighetskonsekvensbeskrivningen.
- Genomförandebeskrivningen uppdateras med information om kostnader, avtal, samt tidplan.

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