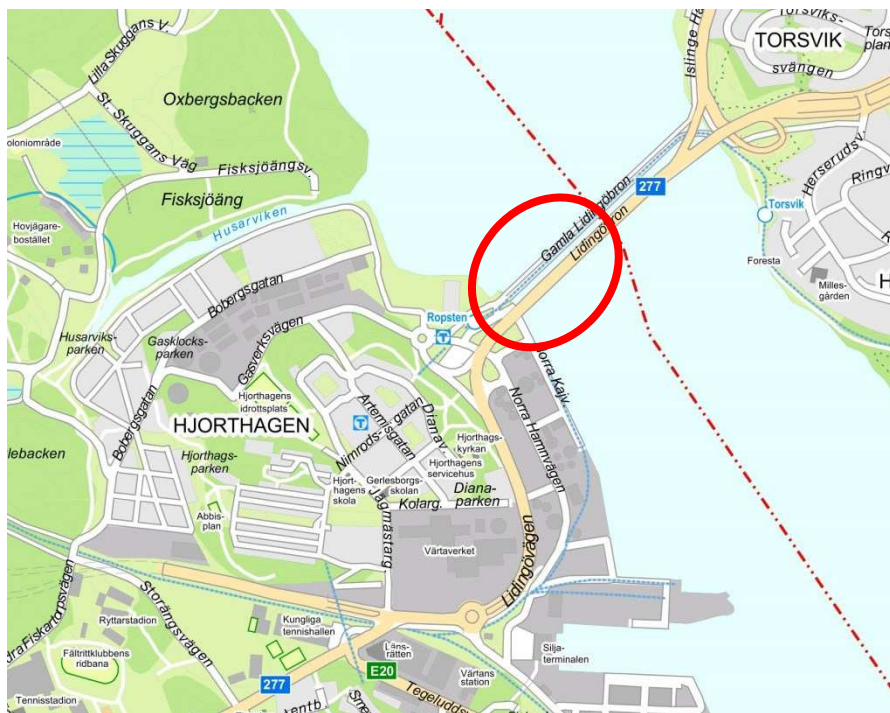


Tillägg till planbeskrivning Ändring genom tillägg till detaljplan PI 6085 för del av fastigheterna Ladugårdsgärde 1:40 m fl i stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet, T-Dp 2013-14789

**Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Innehåll

| | |
|---|----------|
| Inledning | 3 |
| Handlingar | 3 |
| Bakgrund | 3 |
| Planens syfte och huvuddrag | 5 |
| Plandata | 5 |
| Tidigare ställningstaganden | 5 |
| Förutsättningar | 6 |
| Befintlig bebyggelse | 6 |
| Kulturmiljö | 7 |
| Farled | 7 |
| Hamn | 7 |
| Strandskydd | 7 |
| Planerad ny bro | 7 |
| Planförslag | 8 |
| Konsekvenser | 8 |
| Behovsbedömning | 8 |
| Tidplan | 9 |
| Genomförande | 9 |
| Organisatoriska frågor | 9 |
| Verkan på befintliga detaljplaner | 9 |
| Fastighetsrättsliga frågor | 9 |
| Genomförandetid | 10 |

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Medverkande

Planen är framtagen av Anna-Stina Bokander i samarbete med Tony Andersson WSP Stads- och fastighetsutveckling.

Bakgrund

Mellan stadsdelen Ropsten i Stockholm och Lidingö kommun löper två broar parallellt över Lilla Värtan. Kommungränsen mellan Stockholm och Lidingö går mitt i Lilla Värtan vilket innebär att broarna ligger i båda kommunerna. Den södra bron kallas i dagligt tal för Lidingöbron och nyttjas för biltrafik medan den norra bron kallas Gamla Lidingöbron och nyttjas för gång-, cykel-, moped- och spårtrafik. Spårtrafiken utgörs av Lidingöbanan som förbinder Lidingö med Ropsten. Gamla Lidingöbron som ägs av Lidingö stad uppfördes 1925 och har tidigare haft en öppningsbar klaff som medgivit en segelfri höjd på 12,5 m i en passage nära fastlandet vid Ropsten i Stockholms kommun. Under senare år har brister i lyftspannet och maskineriet gjort att fortsatt drift skulle medföra risk för haveri. Broöppningen har därför av säkerhetsskäl upphört från 2004. Detta innebär att den segelfria höjden begränsas till 6,3 meter.

Gamla Lidingöbron har under 2000-talet undersökts av olika broinspektörer med skiftande slutsatser. Under hösten 2012 visade analyser att kostnaderna för att behålla en öppningsbar bro översteg kostnaderna för en helt ny bro med motsvarande funktion. Lidingös kommunfullmäktige har därefter fattat beslut om att ersätta Gamla Lidingöbron med en ny bro som enligt planerna ska vara färdigställd år 2020.

Gamla Lidingöbron lagligförklarades genom en dom från miljödomstolen i december 2006. Domstolen föreskrev att bron skulle vara öppningsbar. Domen överklagades av Lidingö stad men fastställdes av miljööverdomstolen i april 2008.

Efter att kommunfullmäktige i Lidingö stad år 2012 fattat beslut om att riva den befintliga bron och ersätta den med en ny ansökte Lidingö stad hos mark- och miljödomstolen om att ompröva det

tidigare beslutet. I juli 2014 beslutade mark- och miljödomstolen att godkänna Lidingö stads ansökan om att låta den gamla Lidingöbron fortsatt vara stängd under förutsättning att Stockholm stad tar bort kravet om segelfri höjd från den befintliga detaljplanen. Lidingö stad har därför ansökt om planändring för att upphäva bestämmelsen om segelfri höjd.

För den nya planerade bron som går under namnet Lilla Lidingöbron finns planstöd i Stockholm i och med den befintliga detaljplanen som anger ett brett område som får "överbroas". Lidingö behöver däremot ta fram en ny detaljplan för sin del av bron då det förslagna läget delvis är planlagt som öppet vattenområde. Eftersom en ny detaljplan inte behöver tas fram i Stockholm kommer en ny detaljplan i Lidingö att beskriva hela bron även om planen formellt bara hanterar delen som ligger inom Lidingö stad. Lidingö stad har påbörjat arbetet med detaljplanen för den nya bron.

Gamla Lidingöbrons landfäste på Stockholmssidan ligger i Ropsten inom Norra Djurgårdsstadens stadsutvecklingsområde, där omfattande förändringar väntas ske fram till några år in på 2020-talet. Målet är att området runt Ropsten utvecklas till en tät och blandad stadsmiljö där trafiken integreras i stadsmiljön. Anslutningen till den nya bron berör såväl gång- och cykelstråk som utformningen av en ny trafikknutpunkt i Ropsten.

I Ropsten planeras för en ny spårväg, Spårväg city, som ska sammankoppla Lidingöbanan med en ny spårväg genom stadsutvecklingsområdet mot city. Flera alternativ till utformning av Spårväg city har studerats, både med spår i gatunivå och i högläge, det vill säga tunnelbanans nivå. Ännu har inget beslut om spårsträckning fattats, men den planerade detaljplaneändringen innebär möjlighet att anpassa brons läge både i höjd- och sidled.

De förändringar som planeras på land vid Ropsten avses att hanteras inom ramen för en annan detaljplan, som föreslås omfatta ett större område utmed vattnet i Hjorthagen. Stadsbyggnadsnämnden fattade den 21 maj 2015 beslut om att detaljplan för Kolkajen-Ropsten ska påbörjas.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planläggningen är att upphäva bestämmelsen om segelfri höjd i den befintliga detaljplanen vilket innebär att Gamla Lidingöbron inte behöver göras öppningsbar i enlighet med Mark- och miljödomstolens dom.

Ett upphävande av bestämmelsen om segelfrihöjd innebär vidare att en ny järnvägsbro kan uppföras enligt Lidingö stads intention som en lågbro med en segelfri höjd på ca 6 meter. Detta möjliggör att pendlingsbåtar fortsatt kan passera under Lidingöbroarna.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet ligger till största delen inom fastigheten

Ladugårdsgårde 1:40, även fastigheterna Hjorthagen 1:1 och Hjorthagen 1:9 berörs. All mark ägs av Stockholms stad. Gamla Lidingöbron ägs av Lidingö stad.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

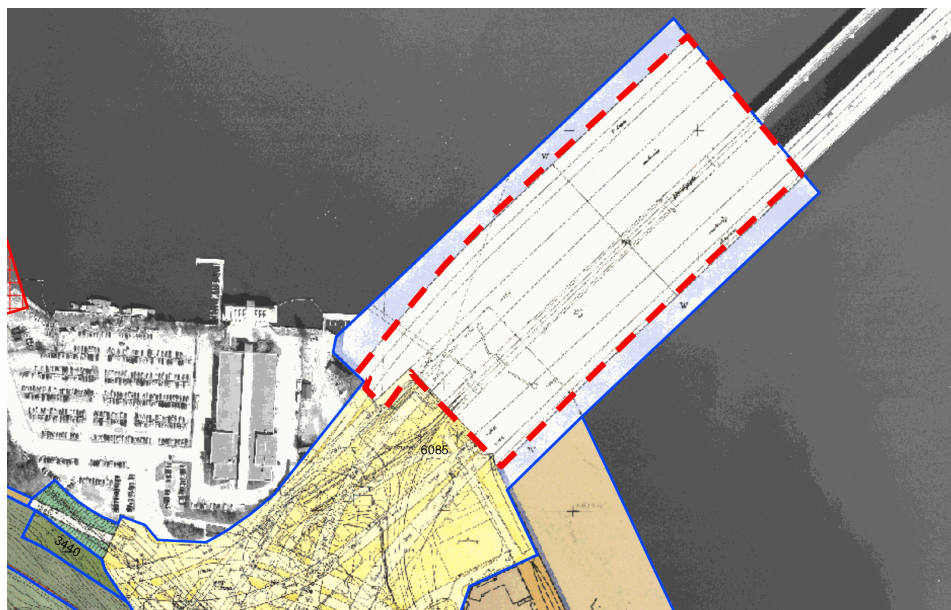
I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010) är den del som berörs av planförslaget markerad som s k regional stadskärna. I RUFS 2010 anges att Lidingöbanan mellan Ropsten och Gåshaga, ska rustas upp före 2020 samt att en ny spårdepå ska byggas för Lidingöbanan.

Översiktsplan

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, ansluter planområdet till område som definieras som verksamhetsområde inom utvecklingsområdet norra Djurgårdsstaden. Gamla Lidingöbron och den nya planerade bron ansluter till den planerade utbyggnaden av spårväg city. En ny bro till Lidingö bedöms vara förenlig med översiktsplanen

Detaljplan

Området omfattas av Dp PL 6085, laga kraft 1964. Planen anger vattenområde som får överbyggas för trafikändamål med en lägsta segelfri höjd om 12,5 meter. Då Gamla Lidingöbron inte längre är öppningsbar och har en faktisk segelfri höjd på ca 6 meter strider den mot gällande detaljplan.



Streckat område visar vilken del av gällande detaljplan som ändringen genom tillägg omfattar.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 29 januari 2015 att planarbete ska påbörjas för nu aktuell detaljplan.

Riksintressen

Området ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården (MB 3 kap 6§). Riksintresset Stockholms hamn med Energihamnen och Värtahamnen samt de transportleder som leder dit från det nationella väg- och järnvägsnätet ligger i anslutning till planområdet söder om Lidingöbroarna. Lidingöbroarna är inte av riksintresse.

Förutsättningar

Befintlig bebyggelse

I Ropsten ansluter Lidingöbron körbanor på hög höjd och kopplar endast via avfartsramper till omgivningen. Gamla Lidingöbron ansluter i markhöjd vid vattenlinjen i Ropsten, varifrån gång- och cykelvägar leder vidare mot bland annat centrala Stockholm. Strax innanför landfästet vid Ropsten ligger Lidingöbanans slutstation, som med en kort gångförbindelse är sammankopplad med tunnelbanan i Ropsten, som här ligger i högläge ca 7 meter över markplan. I anslutning till stationerna ligger även en bussterminal för bussar mot Lidingö. Terminalen är öppen, med endast mindre väderskydd vid hållplatserna.

Närmast vattnet finns en båtklubb, med bryggor och vinterförvaring inom ett inhägnat område. Strax väster om denna har Fortum en värmepump.

Kulturmiljö

Den gamla Lidingöbron har inte klassificerats av stadsmuseet, men bedömas ha visst kulturhistoriskt värde.

Farled

Efter beslut från Sjöfartsverket är Lilla Värtan sedan den 1 januari 1988 inte längre allmän farled, vilket var grunden för kravet på frihöjd om 12,5 meter i gällande detaljplan.

Hamn

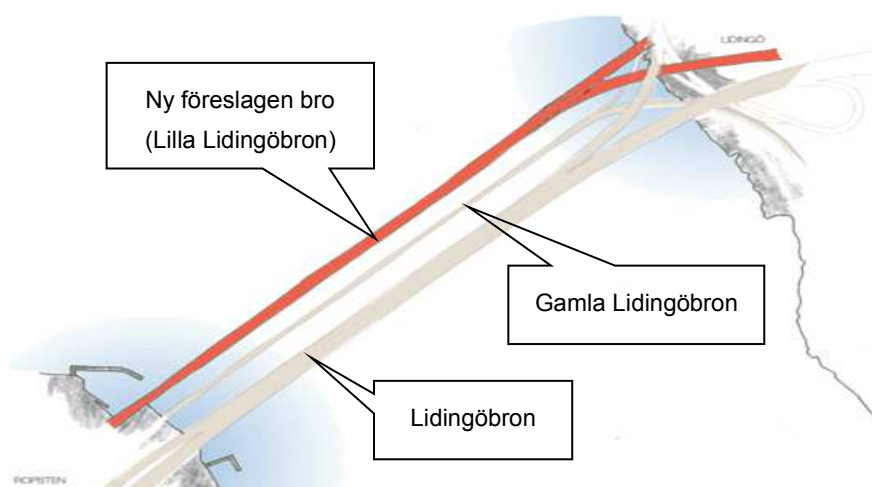
Del av Gamla Lidingöbron ligger inom ett område för allmän hamn (Stockholms Hamn AB). Någon egentlig hamnverksamhet förekommer dock inte norr om Lidingöbroarna.

Strandskydd

Området omfattas inte av strandskydd, eftersom gällande detaljplan omfattar såväl land- som vattenytor i området.

Planerad ny bro

Lidingö stads förslag innebär att den nya bron placeras i ett läge strax norr om gamla Lidingöbron och föreslås rymma dagens funktioner för gång-, cykel-, moped-, och spårtrafik. Den nya bron samordnas med utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och med en framtida koppling av Lidingöbanan och Spårväg City. Förslaget omöjliggör inte att tunnelbanan i framtiden dras på den nya bron mellan Ropsten och Lidingö.



Illustrerat läge för ny bro rödmarkerad.

Den nya bron föreslås byggas som en fast låg bro med en segelfri höjd på ca 6 meter. God frihöjd för fritidsbåtar står i konflikt med framkomligheten för gång- och cykeltrafiken som är i behov av låg lutning av vägbanan. En segelfri höjd som motsvarar dagens krav i befintlig detaljplan (12,5 meter) bedöms medföra alltför kraftiga lutningar för gång- och cykeltrafiken. En segelfri höjd på ca 6 meter innebär att pendlingsbåtar kan passera under bron och en god tillgänglighet för gång-, cykel-, och mopedtrafiken kan uppnås.

För närvarande arbetar Lidingö stad med brons utformning och gestaltning. Arbetet kommer att resultera i ett gestaltungsprogram med ett antal utformnings- och gestaltningskriterier. Eftersom bron inte är bygglovpliktig ska detta program sedan ingå som en förutsättning för upphandlingen av bron.

Planförslag

Förslaget innebär att gällande bestämmelse **Wb** med lydelsen "Specialområde, vattenområde som får överbroas. Med b betecknat område får överbyggas för trafikändamål varvid segelfrihöjd skall vara 12,5 meter. " ändras genom att sista satsen "varvid segelfria höjden skall vara 12,5 meter." upphävs.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade ändringen av detaljplanen bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Tidplan

Planen hanteras med standardförfarande enligt tidplanen nedan:

| | |
|------------|---------------------------|
| Granskning | februari 2016 - mars 2016 |
| Antagande | juni 2016 |

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan.
Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintlig detaljplan Pl 6085 fortsätter att gälla inom planområdet. Ändringen innebär att befintlig användningsbestämmelse Wb med lydelsen "Specialområde, vattenområde som får överbroas. Med b betecknat område får överbyggas för trafikändamål varvid segelfrihöjd skall vara 12,5 meter " ändras genom att sista satsen "varvid segelfria höjden skall vara 12,5 meter." upphävs.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Ändringen omfattar delar av fastigheterna Ladugårdsgårde 1:40, Hjorthagen 1:1 och Hjorthagen 1:9 som alla ägs av Stockholms stad. Dagens fastighetsgränser bibehålls.

Ekonomiska frågor

Planavtal har upprättas mellan Lidingö stad och Stockholm stad, genom Stadsbyggnadskontoret. Avtalet reglerar att Lidingö stad står för samtliga kostnader i planarbetet.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 5 år efter att planen vunnit laga kraft. Genomförandetiden avser endast frågan ändringen berör.