

Samrådsredogörelse

Detaljplan för ändring genom tillägg till detaljplan PI 6085 för del av fastigheten Ladugårdsgärdet 1:40 m fl i stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet, Dp 2013-14789

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits	2
Inkomna synpunkter	2
Statliga och regionala myndigheter och förbund	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	4
Övriga remissinstanser	6
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	6
Övriga, ej sakägare	6
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	8
Föreslagna förändringar.....	8

Sammanfattning

Planen syftar till att upphäva bestämmelsen om segelfri höjd i den befintliga detaljplanen för att möjliggöra att en ny järnvägsbro kan uppföras enligt Lidingö stads intention som en låg bro med en segelfri höjd på ca 6 meter. Planförslaget sändes ut på samråd 2015-05-11- 2015-06-15. Under samrådet har 20 yttranden inkommit. Flera remissinstanser och övriga framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller att den nya bron föreslås utformas som en låg bro med begränsad segelfri höjd. Detta regleras dock inte i ändringen genom tillägg utan hanteras i Lidingö stads ansökan om vattenverksamhet.

Med anledning av de synpunkter som framförts föreslår kontoret att förslaget ändras så att det blir tydligare att förslaget endast avser upphävande av den segelfria höjden.

Stadsbyggnadskontoret

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

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna har hanterats.

Bakgrund

Förslagets 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 låg bro med en segelfri höjd på ca 6 meter. Detta möjliggör att pendlingsbåtar fortsatt kan passera under Lidingöbroarna.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2015-05-11- 2015-06-15. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Ett gemensamt samrådsmöte med stadsbyggnadskontoret på Lidingö i form av "öppet hus" har hållits den 28 maj 2015.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2013-14789. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har inget att tillföra planförslaget enligt 5 kap 14 § PBL (2010:900). Länsstyrelsen delar bedömningen att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningen SLL

Förvaltningen har följande synpunkter på förslag till ändring av detaljplanen:

Trafikförvaltningen planerar för en utbyggnad av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten, där en sammankoppling med Lidingöbanan planeras. Det behöver tydligt framgå av plankartan att bestämmelsen Bro även omfattar användningen Spårväg.

För att inte förhindra utvecklingen av pendelbåtstrafiken kring Ropsten, samt dagens trafik på linje 80, krävs att Lilla Lidingöbron ges en segelfri höjd som möjliggör passage med isgående fartygstonnage. Med utgångspunkt i detta bör den nya bron ges en segelfri höjd om minst 8,5 meter.

Trafikförvaltningen förutsätter att spårreservatet enligt detaljplan PL 6085 kvarstår. Reservatet nämns inte i planbeskrivningen. Däremot nämns att förslaget inte möjliggör att tunnelbanan i framtiden dras på den nya bron mellan Ropsten och Lidingö. En sådan lösning bedömer Trafikförvaltningen inte vara möjlig, utan en eventuell framtida förlängning av tunnelbanan till Lidingö behöver göras via en ny, separat bro.

Trafikförvaltningen anser det vara viktigt med ett nära samarbete mellan Stockholm stad, Lidingö stad och trafikförvaltningen kring utformningen av den nya bron och helhetslösningen i Ropsten. Bland annat behöver en fortsatt dialog föras kring den nya brons höjd och exakta läge i syfte att undvika konflikt med övriga trafikslag.

Stockholms brandförsvär (SSBF)

SSBF har utifrån riskidentifiering funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av Lidingöbron vilket är sekundär farlig godsled. Med hänsyn till avståndet och höjdskillnaderna mellan broarna bedömer SSBF att risknivån inom planområdet inte är förhöjd.

SSBF har även identifierat risken för suicid inom planområdet och anser att frågan bör lyftas under planarbetet. Åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning, skyltar med nummer till hjälporganisationer m m.

SSBF har i detta skede inga anmärkningar på planerat planområde vad gäller räddningsinsatsperspektiv. Tillgänglighet vid händelse av en räddningsinsats bör beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

Trafikverket

Trafikverket har ingen erinran mot planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget till ändring genom tillägg av befintlig detaljplan innebär endas att kravet på en segelfri höjd om 12,5 meter upphävs. I övrigt fortsätter befintlig detaljplan att gälla i samma omfattning som tidigare. Detta innebär till exempel att befintligt tunnelbanereservatet kvarstår. Frågan om den nya brons framtida höjd hanteras i Lidingöstads ansökan om vattenverksamhet. Lidingö stad ansvarar för och hanterar den nya brons utformning genom kommunens roll som byggherre och planupprättare. Stockholms stad kommer att som markägare dock ha en fortsatt dialog med Lidingö stad och Trafikförvaltningen kring utformningen av den nya bron och om utformningen av länkfästet vid Ropsten.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**Stadsdelsnämnden**

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till förslaget men vill understryka vikten av att tillgänglighetsaspekterna beaktas i den nya brons utformning och att den ges en omsorgsfull gestaltning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden har ingen erinran.

Trafikkontoret

Trafikkontoret har ingen erinran

Exploateringskontoret

Kontoret anser att planområdet för den remitterade ändringen av detaljplanen behöver minskas, så att det bara omfattar vatten och mark för den planerade Lilla Lidingöbron och Gamla Lidingöbron. Detta för att minska risken för att Stockholms och Lidingös detaljplaner och respektive vattendomsansökningar kommer i konflikt med varandra.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet beklagar beslutet att riva den gamla bron som har gestaltningsmässiga kvaliteter. Rådet anser det vara mycket viktigt att den nya bron håller samma gestaltningsmässiga nivå. För att säkerställa detta föreslår rådet att förslag på ny bro tas fram genom parallella uppdrag eller tävling.

Rådet anser också att ny bro bör förberedas för att kunna bära tunnelbana framöver. De menar att detta förutsätter att både bärighetsfrågorna och brons placering utreds vidare.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamnar bedömer att deras egen verksamhet inte kommer att påverkas av planförslaget men vill framföra några synpunkter och hänvisar till, samt bifogar, de synpunkter som framfördes i november 2014 i Lidingö stads samråd om vattenverksamhet om Lilla Lidingöbron.

Mot bakgrund av den utveckling som sker kring Ropsten samt energihamnen och Värtahamnen anser Stockholms hamnar det fördelaktigt om sjötrafiken går i mitten av vattenområdet mellan Stockholm och Lidingö, till skillnad från idag då den i huvudsak går nära Ropsten. Stockholms Hamnar föreslår därför att man i det kommande arbetet planerar för en bro, där den högsta punkten är mitt emellan Stockholm och Lidingö, för att möjliggöra för fartyg att passera under bron i mitten av farleden.

Stockholms hamnar anser att planarbetet bör se över huruvida den nya, utbyggda Värtapiren har någon påverkan på beskrivningarna av tvärsnittet i Lilla Värtan, vattenströmningar, sjötrafik m m.

Den nya bron med en segelfri höjd på 5,6 meter kan komma att utgöra en begränsning för framtida pendelbåtstrafik.

Det är viktigt att byggnationen av den nya bron inte stör den befintliga sjötrafiken i större utsträckning och att den skyddas från nedfallande föremål.

Råd för funktionshinderfrågor

Rådet har ingen erinran.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inga invändningar men vill att nedanstående rekommendation beaktas.

Inom aktuellt område har Svenska kraftnät en 220 kV-kabel som följer Lidingöbrons sträckning. Svenska kraftnät har ledningsrätt och nyttjanderättsavtal. Arbeta nära kraftledning kan innebära risker. Svenska kraftnät vill därför samverka och rådfrågas avseenden det tekniska utförandet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget till ändring genom tillägg av befintlig detaljplan innebär endas att kravet på en segelfri höjd om 12,5 meter upphävs. I övrigt

fortsätter befintlig detaljplan att gälla i samma omfattning som tidigare.

Förslaget till ändring genom tillägg har efter samrådet reviderats så att det blir tydligt att det endas är upphävandet av den segelfria höjden som avses. Plankartan har även förtydligats med att genomförandetiden endast avser denna fråga och inte gällande detaljplan i övrigt. Genom denna förändring säkerställs att ändringen genom tillägg till befintlig detaljplan inte kommer i konflikt med framtida detaljplaner eller vattendomar för exploateringen utav Ropsten.

Övriga remissinstanser

Fortum Distribution AB

Fortum har i planområdet en 0,4kV anslutning (via trätrumma under bron) som betjänar befintlig järnvägsbro.

I övrigt har Fortum Distribution AB ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

Fortum Värme AB

Fortum Värme har ingen erinran.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkterna noteras.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Inga yttranden har inkommit under samrådstiden.

Övriga, ej sakägare

Centrala Lidingö Villaägarförening (CLV)

Föreningen kräver att detaljplanen omarbetas med ett underlag som tar hänsyn till kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, genom en omdragning av Lidingöbanan genom centrum/Torsvik. De menar att utvärderingen av Alternativstudien är undermåligt utförd samt att val av bro ska vara långsiktigt och integreras med utvecklingen av Centrum/Torsvik samt resten av Lidingö. CLV bifogar två skisser på alternativ dragning av ny bro.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV)

Föreningen har flera invändningar mot planförslaget:

DLV anser att begränsningen till 6 meters segelfri höjd är för lågt för att de flesta moderna fritidssegelbåtar ska kunna passera med segel under föreslagen ny bro. Konsekvensen av en begränsad frihöjd för fritidsbåtar blir också att det mindre hållbara alternativet motorbåt indirekt uppmuntras framför det för naturen skonsammare alternativet segelbåt.

Föreningen anser inte att Lilla Lidingöbron behöver utformas som plan lågbro pga kombinationen av spårväg och CG-väg och hänvisar till liknande planer för Oxenstiernsgatan där de menar att lutningen är 1:15.

DLV ger som förslag att anslutningen av den föreslagna nya bron på Lidingösidan bör utformas så att Spårväg City kan fortsätta in i tunnel under Lidingö Centrum och vidare söderut ansluta till stationen vid Herseruds-/Bodalsvägen.

Slutligen menar föreningen att den planerade bron med fördel kan flyttas närmre gamla brons läge för att öka distansen till nationalstadsparkens vattenområde.

Lidingö segelsällskap

Segelsällskapet framhåller att byggande av föreslagen bro, under lång tid framöver, kraftigt kommer att försvåra utnyttjandet av den farled som går under nuvarande broar både för nöjesseglation och för yrkessjöfart. De menar även att en eventuell utökad kollektivtrafik med båt försvåras ut av planförslaget. Ny bro bör ha minst samma segelfria höjd som nuvarande vägbro.

Stockholms Spårvägar AB

Stockholms Spårvägar förespråkar en bro som landar i högt läge på Lidingösidan och anser att planförslaget måste omarbetas. De menar att detta skulle gynna spårvägens kapacitet, tillgänglighet för både arbetsresor och serviceresor utifrån de samhällsfunktioner som finns i centrum/Torsvik. Ett utförligt förslag på hur Lilla Lidingöbron kan angöra Lidingö i ett högt läge bifogas.

Boende

Det anses bra om den nya bron har en bärighet som möjliggör att godsvagnar kan köra på spåren samt fungera som avlastning för den stora bron om denna kräver reparationer eller annat.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget till ändring genom tillägg av befintlig detaljplan innebär endas att kravet på en segelfri höjd om 12,5 meter upphävs inom Stockholm stad. I övrigt fortsätter befintlig detaljplan att gälla i samma omfattning som tidigare. Frågan om den nya brons framtida höjd hanteras i Lidingö stads ansökan om vattenverksamhet. Lidingö stad ansvarar för och hanterar den nya brons utformning genom kommunens roll som byggherre och planupprättare.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Av de inkomna synpunkterna kan konstateras att god frihöjd för fritidsbåtar står i konflikt med framkomligheten för gång- och cykeltrafiken som är i behov av låg lutning av vägbanan. Denna fråga hanteras inte i förslaget till ändring genom tillägg till befintlig detaljplan som endast avser upphävande av kravet på segelfrihöjd om 12,5 meter. Någon ny segelfri höjd införs inte eftersom frågan hanteras i Lidingö stads ansökan om vattenverksamhet och därför kommer att avgöras i kommande vattendom. Stockholms stad håller däremot med Lidingö stad om att gång- och cykeltrafikanternas behov av en bro med låg lutning bör prioriteras framför en bro med god tillåtlighet för fritidsbåtar så länge dagens pendlingsbåtar fortsatt har möjlighet att passera under den nya bron. Däremot behöver en fortsatt dialog ske med Lidingö stad och Trafikförvaltningen om den nya brons anslutning till Ropsten.

Flertalet av inkomna synpunkter berör frågor som geografiskt ligger inom Lidingö stad och som hanteras i Lidingö stads planarbete för den nya bron. Dessa kommenteras därför inte särskilt i denna remiss- och samrådsredogörelse.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet föreslås att plankartan revideras så att det blir tydligt att tillägget endast avser upphävandet av den segelfria höjden och att tilläggets genomförandetid endast gäller denna ändring.

Kontoret föreslår att förslaget ändras genom att W1- området som i samrådsförslaget föreslogs ersätta nuvarande bestämmelsen Wb tas bort och att texten under rubriken "Upphävd planbestämmelse" på plankartan ändras så att det blir tydligt att det endast är den sista satsen av gällande bestämmelse Wb som upphävs. Vidare kompletteras genomförandetiden under rubriken "Administrativa bestämmelser" på plankartan med att ändringen genom tillägg endas gäller den ändring som planen berör.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Martin Schröder
planchef

Anna-Stina Bokander
stadsplanerare