

**Handläggare**Anna-Stina Bokander  
Telefon 08-508 26 265**Till**

Stadsbyggnadsnämnden

**Antagande av förslag till ändring genom tillägg  
till detaljplan PI 6085 för del av fastigheten  
Ladugårdsgärdet 1:40 m fl i stadsdelarna  
Hjorthagen och Ladugårdsgärdet (Lidingöbron)****Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll

Martin Schröder

**Sammanfattning**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 29 januari 2015 att planarbete skulle påbörjas. Planen syftar till att upphäva bestämmelsen om segelfri höjd i den befintliga detaljplanen vilket innebär att Gamla Lidingöbron inte behöver göras öppningsbar enligt en dom i Mark- och miljödomstolen.

Lidingö stad tar för närvarande fram ett förslag till detaljplan för en ny spårvägsbro, Lilla Lidingöbron, väster om Gamla Lidingöbron. Tanken är att den nya bron ska ersätta den gamla som rivs. Aktuell ändring av detaljplan är samordnad med Lidingö stads förslag och innebär inga konsekvenser för möjligheten att uppföra en ny spårvägsbro.

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

Bilagor: Granskningsutlåtande

Plankarta

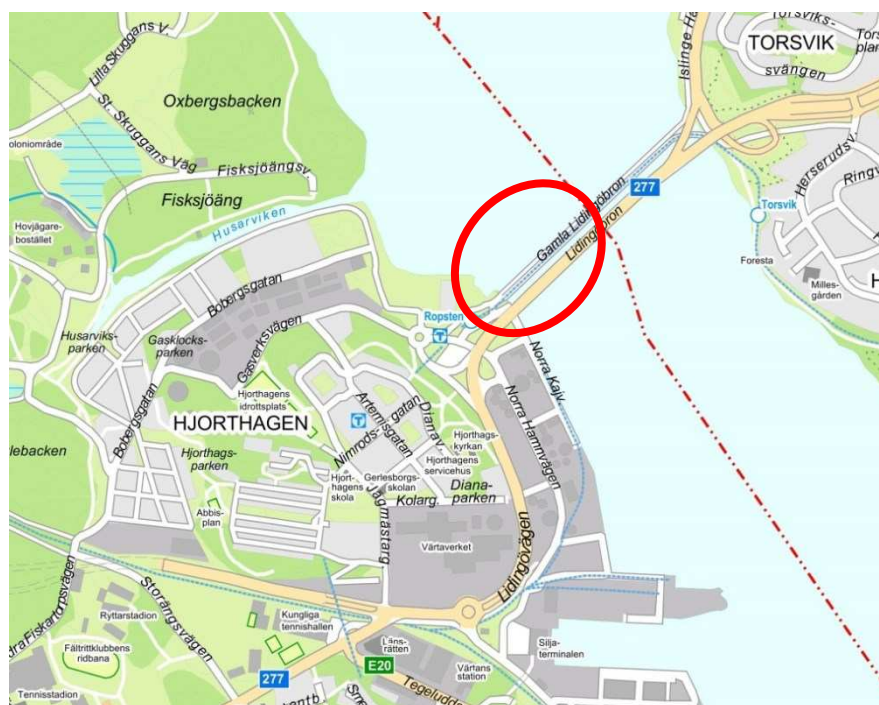
Reviderad planbeskrivning

Planförslaget sändes ut på samråd under tiden 2015-05-11- 2015-06-15. Under samrådet inkom 20 yttranden. 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. De inkomna synpunkterna föranledde att förslaget ändrades så att det blev tydligare att förslaget endast avsåg upphävande av den segelfria höjden för den befintliga Gamla Lidingöbron.

Planförslaget ställdes ut för granskning 2016-02-24 – 2016-03-23. Under granskningen inkom fyra yttranden. Flertalet remissinstanser har ingen erinran mot planförslaget men en framför synpunkter i sak gällande den befintliga kraftledningskabeln. Inga sakägare framförde synpunkter på planen. En övrig part framförde synpunkter på att den segelfria höjden inte ska upphävas. Inkomna synpunkter föranledde att planbeskrivningen kompletterades med uppgifter om en kraftledningskabel.

Planen innebär att den segelfria höjden om 12,5 meter upphävs. I övrigt fortsätter gällande plan att gälla. Genomförandetiden gäller endast den frågan som ändringen berör vilket innebär att någon konflikt med pågående planläggning för Ropsten-Kolkajen inte uppstår.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.



Planområdets läge markerat med rött.

## UTLÅTANDE

### Syfte

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.

### 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.

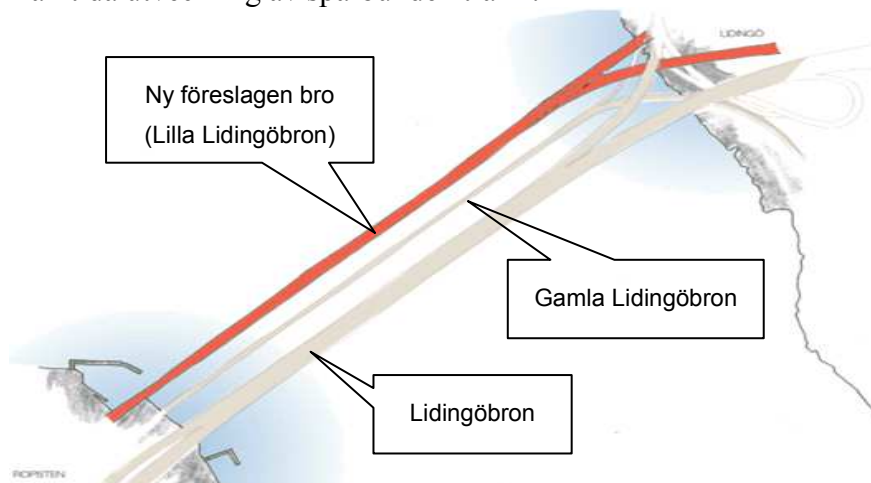
Gamla Lidingöbron lagligförklarades genom en dom från Miljödomstolen i december 2006. Domstolen föreskrev att bron skulle vara öppningsbar. Domen överklagades av Lidingö stad men fastställdes av Miljööverdomstolen i april 2008.

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.

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 utveckling av spårbunden trafik.



*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 gestaltningsprogram med ett antal utformnings- och gestaltningskriterier. Eftersom bron inte är bygglovpliktig ska detta program sedan ingå som en förutsättning för upphandlingen av 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 ny kollektivtrafik. 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 hanteras inom ramen för en annan detaljplan, som omfattar ett större område utmed vattnet i Hjorthagen. Stadsbyggnadsnämnden fattade den 3 juni 2015 beslut om att detaljplan för Kolkajen-Ropsten ska påbörjas ooch samråd för delen som omfattar Kolkajen är på plansamråd under maj-juni 2016.

#### Planområdets läge och omfattning

Planområdet ligger till största delen inom fastigheten Ladugårdsgårde 1:40, även fastigheterna Hjorthagen 1:1 och Hjorthagen 1:9 berörs.

#### Markägoförhållanden

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

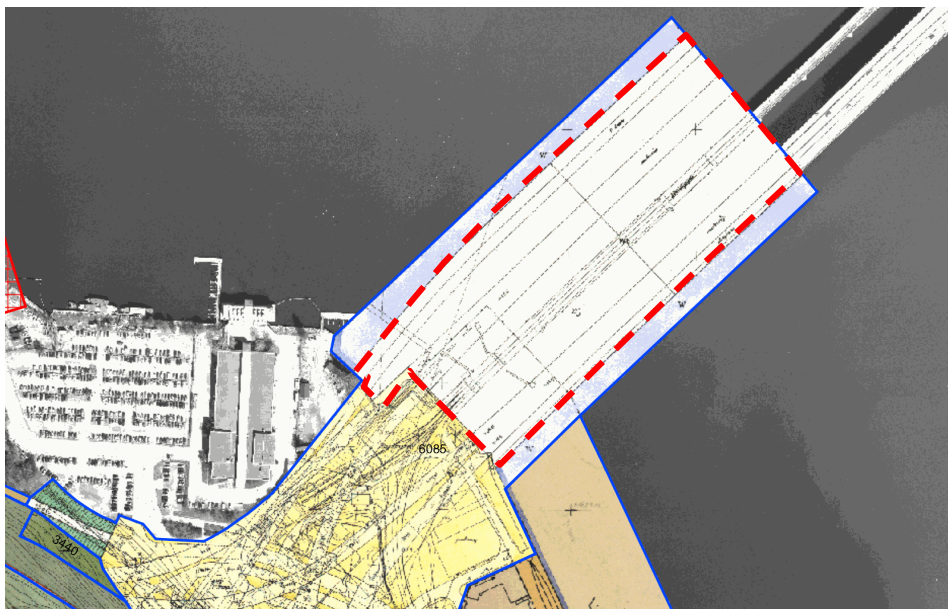
I översiktsplanen för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, ansluter planområdet till områden som är utpekade som verksamhetsområden och stadsutvecklingsområden inom utvecklingsområdet norra Djurgårdsstaden. Gamla Lidingöbron och den nya planerade bron ansluter till den planerade utbyggnaden av spårväg city. En ny bro till Lidingö bedöms vara förenlig med översiktsplanen

### 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.

### Gällande 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.*

## Planförslaget

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.

## Planförslagets 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.

## Planprocess

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 29 januari 2015 att planarbete skulle påbörjas.

### Samråd

Planförslaget sändes ut på samråd 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](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

Ett gemensamt samrådsmöte med stadsbyggnadskontoret på Lidingö i form av "öppet hus" har hållits den 28 maj 2015.

Under samrådet inkom 20 yttranden. 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. Eftersom synpunkterna till stor del handlade om den av Lidingö föreslagna bron, ändrades förslaget så att det tydligare framgick att förslaget endast avsåg upphävande av den segelfria höjden.

Planförslaget justerade också att tilläggets genomförandetid endast gäller den aktuella ändringen.

#### Granskning

Planförslaget ställdes ut för granskning 2016-02-24 – 2016-03-23. Under granskningen inkom fyra yttranden. Flertalet remissinstanser har ingen erinran mot planförslaget men en framför synpunkter i sak gällande den befintliga kraftledningskabeln. Inga sakägare framförde synpunkter på planen. En övrig part framförde synpunkter på att den segelfria höjden inte ska upphävas.

#### Revidering efter granskning

Inkomna synpunkter föranledde att planbeskrivningen kompletterades med uppgifter om kraftledningskabeln. Förändringarna är av sådan karaktär att en ny granskning inte anses nödvändig.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Av de inkomna synpunkterna under planprocessen kan konstateras att god fri höjd för fritidsbåtar står i konflikt med framkomligheten för gång- och cykeltrafiken som är i behov av låg lutning av vägbanan. Eftersom en eventuell ny bro redan har plansstöd i Stockholm hanteras inte utformningen av bron i förslaget till ändring av 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 som därför avgörs av Mark- och miljödomstolen. Kontoret håller 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 bronns anslutning till Ropsten.

Kontoret föreslår att förslag till ändring av detaljplan antas.

**SLUT**