

Bilaga 2.

1.

Miljöröteln

Ärende: Miljömål M 1785-15 angående ansökan från Lidingö stad om tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och byggande av ny bro, Lilla Lidingöbron. Verksamheten uppges beröra flera fastigheter i Stockholms kommun

Inkom till KF/KS kansli den

Behandling i övrigt:

För yttrande senast: 19 juni

För yttrande senast: 30 juni (SLK)

Stadsdelsnämnderna	Facknämnderna	Övriga
	MHN	SLK
	EXPL	Stadshus AB (Stockholms hamn)
	SBK	
	TK	

Y

<input type="checkbox"/> FK		
T 2015-01390:1		
2015-05-21		
Avslutat		
<input type="checkbox"/>		
\$ Ant. Tp	Byrå/ Enhet	Infrastruktur Projektplanering
	Sign	

Till berörd remissinstans

**Angående remissen om Miljömål M 1785-15
angående ansökan från Lidingö stad om
tillstånd till utrivning av Gamla Lindingöbron
och byggande av ny bro, Lilla Lindingöbron.
Verksamheten uppges beröra flera fastigheter i
Stockholms kommun**

Detta gäller remissvar på ”Miljömål M 1785-15 angående ansökan från Lidingö stad om tillstånd till utrivning av Gamla Lindingöbron och byggande av ny bro, Lilla Lindingöbron. Verksamheten uppges beröra flera fastigheter i Stockholms kommun”

Dnr: 136-000844/2015

Remisstiden sträcker sig till den 19 juni 2015, vilket vi ber er respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på Miljörörelsen är Tamim Alameddine , tfn 08-50829632.

Remissvar skickas till:

- Miljörörelsen i **digital form (word/excel)**. Ange KS:s diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i **pappersform**.

Bilägg **inte** remissunderlaget. Det finns redan diariefört i kommunstyrelsens diarium.

Häfta **inte** ihop handlingarna.

Adresserna är följande:

Rotelns e-post: Funktion SLK RV-remissvar eller
RV-remissvar.SLK@stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

Funktion TK Trafikkontoret

Från: Remiss TK Trafiknamnden
Skickat: den 20 maj 2015 17:14
Till: Funktion TK Trafikkontoret
Ämne: VB: Miljömål M 1785-15 angående ansökan från Lidingö stad om tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och byggande av ny bro, Lilla Lidingöbron. Verksamheten uppges beröra flera fastigheter i Stockholms kommun
Bifogade filer: 844 kun.pdf; 844 bil.pdf; 000844-2015.docx

Från: Tamim Alameddine
Skickat: den 20 maj 2015 17:13:58
Till: Remiss MHN Miljö- och hälsoskyddsnämnden; Remiss EXPL Exploateringsnämnden; Remiss SBK Forv-Stadsbyggnadsnamnden; Remiss STADSHUSAB - Stockholms Stadshus AB; Remiss TK Trafiknamnden
Ämne: Miljömål M 1785-15 angående ansökan från Lidingö stad om tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och byggande av ny bro, Lilla Lidingöbron. Verksamheten uppges beröra flera fastigheter i Stockholms kommun
Automatiskt vidarebefordrat av en regel

Ö du har fått detta ärende/dokument för handläggning (eller information).

Skickat av: Tamim Alameddine (AD04726)

Diarienummer: 000844/2015

Ärendebeskrivning: Miljömål M 1785-15 angående ansökan från Lidingö stad om tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och byggande av ny bro, Lilla Lidingöbron. Verksamheten uppges beröra flera fastigheter i Stockholms kommun

Handling/uppgift: 40

Åtgärdstyp: Remiss (REM)

Beskrivning: Enligt sändlista

Handläggare: Tamim Alameddine (AD04726)

Dokumentid: 177489

Dokumenttyp: Remiss (REM)

Dokumentnamn: enligt sändlista

Dokumentbeskrivning: Enligt sändlista

Ansvarig: Tamim Alameddine (AD04726)



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

KUNGÖRELSE
2015-05-08

Aktbilaga 11

Mål nr
M 1785-15 Avdelning 4

STOCKHOLMS STAD
Kommunstyrelsen
Registraturvet

Ink. 2015-05-13

Dnr: 136-844/2015

Till: RV

Anges vid kontakt med domstolen

Mark- och miljödomstolen

Vid NACKA TINGSRÄTT, mark- och miljödomstolen, har Lidingö stad ansökt om tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och byggande av en ny bro, Lilla Lidingöbron. Verksamheten uppges beröra följande fastigheter i Stockholms kommun: Hjorthagen 1:1, 1:3, 1:10, Ladugårdsgärdet 1:9, 1:40, 1:45, Shanghai 1:1. Verksamheten uppges beröra följande fastigheter i Lidingö kommun: Brofästet 6:1, Dalsland 7:1, 8:1, Islinge udde 3:1, 4:1, 6:1, 10:1, 11:1, Lidingö 7:133, 8:90, Salix 1:1, 5:1, 6:1, 7:1, Södermanland 30:1, Värmland 8:1, 16:1, 17:1, 18:1, 19:1, 20:1. En miljökonsekvensbeskrivning har getts in.

Synpunkter med anledning av ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen ska ges in skriftligen till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, Box 1104, 131 26 Nacka Strand eller via e-post mmd.nacka@dom.se senast den 22 juni 2015. Domstolens målnummer M 1785-15 ska anges. Yrkanden om ersättning framställs skriftligen inom samma tid och senast vid domstolens kommande huvudförhandling. Domstolen får avvisa senare framställda yrkanden. Handlingarna i målet finns tillgängliga på domstolens kansli och hos aktförvararen Jeanette Elf, Lidingö kommun, 181 82 Lidingö, Lidingö stadshus, Stockholmsvägen 50, tel. 08-731 33 02. Kallelser och andra meddelanden införs i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet.

Dok.Id 410476

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104	Augustendalsvägen	08-561 656 00	08-561 657 99	måndag-fredag
131 26 Nacka Strand	20	E-post: mmd.nacka@dom.se		08:30-16:00
		www.nackatingsratt.domstol.se		



RÄTTEN

Rådmannen Anders Lillienau, även protokollförare, och tekniska rådet Annika Billstein Andersson

SÖKANDE

Lidingö stad, 212000-0191
Tekniska nämnden
181 82 Lidingö

Ombud: Advokat Nils Ryrberg och jur.kand. Hanna Tynkkynen
Advokatfirman Åberg & Co AB
Box 16295
103 25 Stockholm

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen Registraturet	
Ink.	2015 -05- 13
Dnr:	_____
Till:	_____

SAKEN

Tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och byggande av en ny bro, Lilla Lidingöbron

Mark- och miljödomstolen bestämmer att följande tidplan gäller tills vidare. Alla tider är ungefärliga och kan komma att ändras med hänsyn till den fortsatta handläggningen.

Önskemål om anstånd kan komma att bedömas restriktivt, så att tidplanen kan hållas.

Händelse	Tidpunkt
Ansökan kom in till domstolen	1 april 2015
Beslut om prövningsavgift	23 april 2015
Kungörelse av ansökan, remissrunda 1	11 maj–22 juni 2015
Lidingö stad ges tillfälle att bemöta synpunkter	25 juni–17 augusti 2015
Remissrunda 2	19 augusti–28 september 2015
Lidingö stad ges tillfälle att bemöta synpunkter	1 oktober–15 oktober 2015
Kallelse till huvudförhandling	19 oktober 2015
Huvudförhandling	Preliminärt 24–25 november 2015
Dom meddelas	Före årsskiftet 2015/16

Dok.Id 412472

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104	Augustendalsvägen	08-561 656 00	08-561 657 99	måndag–fredag
131 26 Nacka Strand	20	E-post: mmd.nacka@dom.se		08:30-16:00
		www.nackatingsratt.domstol.se		-

Mark- och miljödomstolen
Nacka tingsrätt

M 1785-15, Lilla Lidingöbron

Med hänvisning till domstolens underrättelse, aktbil 4, återkommer kommunen med följande besked och önskade handlingar.

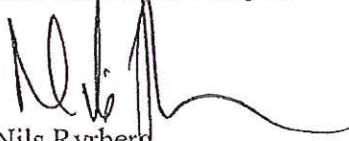
1. Kommunen inger ansökan i ytterligare fem exemplar. Samtidigt meddelar kommunen att handlingar även i fortsättningen kommer att inges i 20 exemplar när handlingarna inges i pappersformat.
2. I 20 pärmar som nu inges finns dels den marktekniska undersökningen (flik 1) samt dels de utredningar som visar brons påverkan på strömningsförhållandena i Lilla Värtan (flik 2-4).
3. Kommunen får med anledning av kommunens fråga rörande spontningen förtydliga att den spontning som explicit angivits avser etableringsytan norr om broarna på Lidingösidan. Den spontning som därutöver planeras sammanhänger som kommunen ser saken med brons anläggande och konstruktion. På Lidingösidan kommer en spontning eller kassunkonstruktioner kunna komma att bli aktuella vid landfästena beroende på hur dessa utförs. Oavsett vilket kan konstruktionerna komma att bli kvar. På Stockholmssidan kommer en kombination av spontkonstruktion eller påldäck att utföras för brons landfäste. Kommunen har inte för avsikt att helt avlägsna spontningen men den lär däremot komma att kapa spanten för att anpassa den till konstruktionerna i övrigt eller den fortsatta markanvändningen vid etableringsytan. Mot bakgrund av att det pågår planarbeten på Stockholmssidan och det för kommunen ännu inte är helt klart hur dessa detaljplaner rent tekniskt kan komma att påverka utformningen av brons landfäste är i dagsläget inte möjligt att ange om spanten ska vara kvar eller inte. Vidare kan det uppstå ett behov att avlägsna spont vid etableringsytan. Kommunen kompletterar mot denna bakgrund sitt yrkande i fråga om spanten, se nedan. Om det visar sig att spanten inte kommer att avlägsnas kan yrkandet komma att återkallas. Ett avlägsnande av spanten bedöms inte medföra någon miljöpåverkan utöver vad som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen

4. Kommunen hänvisar till bilagda förtydligande från Tyréns vad avser frågan om antalet stöd.
5. Kommunen inger i pärmarna, se p 2 ovan, en ny sakägarförteckning (flik 5) där några uppmärksammade felskrivningar korrigerats. Korrigeringarna kommenteras i dokumentet från Tyréns. I förteckningen har även Segelsällskapet Vega upptagits sedan det uppmärksammats att Stockholms stad ännu inte sagt upp nyttanderättsavtalet med sällskapet.
6. Kommunen anser att domstolens förslag till planering i fråga om målets handläggning är realistisk förutsatt att anstånd endast medges undantagsvis. I detta sammanhang vill kommunen betona att det för tids vinnande är bra om yttranden som inkommer från myndigheter och motparter omgående översänds till kommunen underhand så att eventuella utredningar eller liknande snabbt kan initieras.

Yrkande

Kommunen yrkar vidare tillstånd att få avlägsna spont i anslutning till brons landfästen och vid etableringsytan på Lidingö norr om bron i samband med och efter det att anläggningsarbetena slutförts.

Stockholm den 7 maj 2015


Nils Ryrberg

Monika Engman
010-452 22 27

2015-04-29

Svar på komplettering av ansökan i mål M1785-15 Underrättelse från MMD 2015-04-23

Tyréns besvarar fråga 4 och 5b.

Fråga 4.

Utgår beskrivningen av miljökonsekvenser från att 22 brostöd anläggs?

Förtydligande av texten i kap 3.1 Brostöd:

Ett rimligt antagande är att den nya bron anläggs med lika många brostöd som Lidingöbron, dvs 13 stycken i vattenområdet. Det bedöms även som tänkbart att bron kan utformas med antingen hälften så många eller dubbelt så många brostöd som Lidingöbron. Därför har ett spann mellan 7 och 24 brostöd antagits. 24 brostöd innefattar två grenar vid landfästet på Lidingösidan, en för spårväg och en för gång-, cykel- och mopedtrafik. Brostöden kan placeras antingen i linje med Lidingöbrons brostöd eller så att inget av dem ligger i direkt linje med Lidingöbrons brostöd. Enligt de hydrauliska modelleringarna som DHI har utfört har antal brostöd inom spannet och placering av dessa en sådan liten inverkan på strömningsförhållandena i Lilla Värtan att det bedöms som försumbart. Miljökonsekvenserna har beskrivits utifrån de modelleringar som DHI har utfört, dvs olika scenarion med avseende på antal brostöd och placering av dessa.

Bullerkartorna i bild 33 och 39 visar på bullerkällor vid arbete med pålning i byggskedet och kapning i driftskedet. Bullerkällorna representerar pålar men har ingen koppling till valt antal, utan visar exempel på utbredningen av buller i olika punkter längs brosträckningen.

Fråga 5.

I sakägarförteckningen anges att ledningsägare inom Ladugårdsgården 1:90 och Lidingö 8:78 är sakägare. Ladugårdsgården 1:90 och Lidingö 8:78 anges dock inte som fastigheter som berörs av vattenverksamheten.

Finns det en fastighet med beteckningen Ladugårdsgården 1:90? Är det en felskrivning?

Sökanden ges tillfälle att förklara på vilket sätt ledningsägarna är berörda av den ansökta verksamheten och varför fastigheterna som sådana inte bedöms vara berörda av verksamheten trots att ledningsägarna bedöms vara sakägare.

Nej det finns ingen fastighet Ladugårdsgården 1:90, det ska vara 1:9.

Sakägarlistan har nu reviderats och endast de ledningsägare som har kablar/ledningarna som berörs i vattenområdet finns med i listan. Se bifogad sakägarlista.

ADVOKATFIRMAN ÅBERG & CO

Nacka tingsrätt
Mark och miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka strand

Ansökan om tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och byggande av en ny bro – Lilla Lidingöbron**SÖKANDE**

Lidingö stad genom Tekniska nämnden, 212000-0191, 181 82 Lidingö

Ombud: advokaterna Nils Ryrberg och Hanna Tynkkynen, Advokatfirman Åberg & Co, Box 16295, 103 25 Stockholm, tfn 08-696 95 70. Epost nils.ryrberg@adv-ahberg.se resp. hanna.tynkkynen@adv-ahberg.se

SAKEN

Tillstånd till utrivning av Gamla Lidingöbron och anläggande av en ny bro – Lilla Lidingöbron – för spårbunden trafik samt gång-, cykel och mopedtrafik (GCM).

KOORDINATER

N-koordinat 6582 865, E-koordinat 156 226 (avser Gamla Lidingöbrons mittpunkt)
N-koordinat 6582 904, E-koordinat 156 257 (avser Lilla Lidingöbrons mittpunkt)

Med hänvisning till bilagda behörighetshandlingar får vi för Lidingö stad framföra följande.

YRKANDEN

Lidingö stad yrkar att mark- och miljödomstolen

- a) lämnar Lidingö stad tillstånd att uppföra en ny bro inklusive landfästen inom fastigheterna Stockholm Hjorthagen 1:1, Stockholm Ladugårdsgärdet 1:9, Stockholm Hjorthagen 1:3, Stockholm Ladugårdsgärdet 1:40 och Lidingö Lidingö 8:90
- b) lämnar Lidingö stad rätt att riva ut Gamla Lidingöbron, och
- c) lämnar Lidingö stad tillstånd till att på vattenområde hörande till fastigheten Lidingö 8:90 sätta spont på en sträcka om ca 200 m och innanför spanten fylla ut vattenområdet om ca 1 300 m².

Staden yrkar vidare

- d) att den tid, inom vilken anspråk i anledning av oförutsedda skador ska framställas, bestäms till fem (5) år, räknat från arbetstidens utgång,
- e) att arbetstiden ska bestämmas till tio (10) år från dagen då domen vinner laga kraft,
- f) att domstolen ska ge staden rätt att utnyttja tillståndet utan hinder av att domen inte har vunnit laga kraft och

1. BAKGRUND OCH ALLMÄN ORIENTERING

Gamla Lidingöbron tillkom sedan Stockholms stad och Lidingö köping år 1916 träffat ett avtal om utförande av en broanläggning över Lilla Värtan samt dess förvaltning. Arbetet med att bygga bron påbörjades året därpå och pågick med vissa avbrott fram till år 1926 då bron öppnades för trafik. 1916 års avtal har därefter ersatts av ett avtal från den 12 april 1985 mellan Stockholms och Lidingö kommuner som gäller till den 1 januari 2016. Genom avtalet övergick äganderätten till broanläggningen till Lidingö stad.

Vid byggstarten år 1917 förelåg ingen allmän tillståndsplikt för byggande i vatten. Förslaget till 1916 års avtal mellan Stockholms stad och Lidingö köping kom till stånd efter förhandlingar som hade letts av en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande. Denne redogjorde därefter i skrivelse den 31 mars 1916 till Kungl. Maj:t redogjort för vad som förevarit vid förhandlingarna, varefter Kungl. Maj:t den 14 november 1916 beslutade lämna redogörelsen utan åtgärd. Något tillstånd till uppförande av bron meddelades sålunda inte enligt vattenrättsliga bestämmelser inför brons anläggande.

Bron hade således aldrig tillståndsprövats varför Lidingö stad i september 2005 ansökte om lagligförklaring. Dåvarande miljödomstolen lagligförklarade efter prövning i dom den 19 december 2006 mål M 24234-05 Gamla Lidingöbron men med en föreskrift att bron skulle vara försedd med en öppningsbar funktion. Den öppningsbara funktionen stängdes av säkerhetsskäl under 2004 varför domstolen överlät till länsstyrelsen att ta ställning till när bron åter skulle vara öppningsbar. Lidingö stad överklagade domen såvitt avsåg villkoret om öppningsbarhet till dåvarande Miljööverdomstolen (MÖD) som inte fann skäl till ändring. MÖD angav vidare som skäl för sin inställning att gällande detaljplan i Stockholm föreskrev att den segelfria höjden skulle vara 12,5 meter vilket medförde att bron måste vara öppningsbar och att en icke öppningsbar bro därför inte kunde anses som en mindre avvikelse från planen. Lidingö stad ansökte utan framgång också om prövningstillstånd i HD.

Vid tiden för ansökan om lagligförklaring förelåg från SL:s sida en inriktning mot att avveckla den spårbundna kollektivtrafiken på Lidingö. Istället skulle bussar användas av kollektivtrafiken och Lidingöbanan avsågs att avvecklas. De fortsatta utredningarna har utmynnat i att SL istället kommer att satsa på spårbunden trafik och mellan SL och Lidingö stad har 2009 träffats ett avtal, se förslag till beslut, bilaga 1, som befäster att kollektivtrafiken i framtiden ska vara spårbunden. Lidingöbanan genomgår en anpassning dimensioneras för att klara femminuterstrafik under rusningsperioden. Spårvagnsansaffningen utförs också av SL för att kunna erbjuda den avtalade kapaciteten. Kapacitetsbehovet uppstår senast när Spårväg City kopplas ihop med Lidingöbanan men kan också uppstå tidigare om exploateringen av AGA-området, med ca 1000 nya lägenheter, står färdig och kollektivtrafikresandet ökar markant dessförinnan.

Lidingö stad har, mot bakgrund av avtalet med SL och den framtida trafiken samt en jämförelse mellan kostnaderna för en renovering jämfört med kostnaderna för en ny bro, i november 2012 fattat ett beslut om byggande av en ny bro som ska ersätta Gamla Lidingöbron, bilaga 2. Den nya bron ska också möta det ökade behovet av gång-, cykel- och mopedtrafik (GCM). Enligt vad som bestämts ska den nya bron, kallad Lilla Lidingöbron, stå färdig till år 2020. Den Gamla Lidingöbron kommer att rivas i slutskedet av anläggandet av den nya bron.

Mark- och miljödomstolen har i dom den 15 juli 2014 (mål M 3791-13) upphävt villkoret om öppningsbarhet. Ändringen gäller under förutsättning att den blir förenlig med lagakraftvunnen detaljplan efter den ändringsprocess som pågår.

Arbete för ändring av detaljplaner pågår också inom Lidingö stad.

Lidingö stad har genomfört samråd enligt 6 kap. miljöbalken med länsstyrelsen, myndigheter och berörd allmänhet utifrån bedömningen att verksamheten ska anses medföra risk för betydande miljöpåverkan. Beslut härom har under samrådet också meddelats av länsstyrelsen.

Rivningen av Gamla Lidingöbron, byggandet av Lilla Lidingöbron och iordningsställandet av etableringsytorna kommer att upphandlas som en totalentreprenad. För att lämna anbudsgivarna möjlighet att föreslå egna lösningar har staden valt att i nuläget inte med exakthet slå fast brons utformning och arbetsmetoder m.m. i större grad än vad som framgår av teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning. Skyddsåtgärder som staden åtar sig att genomföra är framtagna för att passa de olika metoder som kan komma att bli aktuella. I upphandlingen kommer staden att ställa krav på att entreprenören följer åtagandena och tillståndet i övrigt.

Det aktuella området framgår av översiktskarta, bilaga 3.

2. RÅDIGHET

Rivning av Gamla Lidingöbron kommer inom Lidingö att beröra den av Lidingö stad ägda fastigheten Lidingö 8:90. Inom Stockholm kommer fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:40 och 1:9 att beröras av rivningen. Båda fastigheterna ägs av Stockholms stad.

Byggandet av nya bron kommer att beröra den av staden ägda fastigheten Lidingö 8:90 inom Lidingö. Denna fastighet ägs av Lidingö stad.

Inom Stockholm kommer fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:40, Hjorthagen 1:1 och Hjorthagen 1:3 att beröras av byggandet av nya bron. Samtliga ägs av Stockholms stad.

Fastigheten Lidingö 8:90, där pålning och utfyllnad planeras ske (yrkande c), ägs av Lidingö stad.

Genom ett avtal ingånget 1985 mellan Stockholms stad och Lidingö stad har Lidingö stad förvärvat bron, bilaga 4. I sammanhanget kan anföras att utrivningen i sig utifrån bestämmelsen i 11 kap 19 § miljöbalken inte synes kräva någon formell rådighet eftersom bron genom avtal mellan de båda kommunerna ägs och underhålls av Lidingö stad.

Stockholms stad har genom rådighetsavtal medgivit Lidingö stad rätten att genomföra de ansökta åtgärderna, bilaga 5.

Såväl den befintliga bron som den planerade, och det etableringsområde där vattenverksamhet kan komma att bedrivas, ligger således inom fastigheter som Lidingö stad äger eller förfogar över genom avtal.

Legal rådighet föreligger också enligt 2 kap 4 § sjätte punkten lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

3. HÖJDSYSTEM OCH FIXPUNKT

Samtliga i denna ansökan jämte bilagor angivna höjder hänför sig till rikets höjdsystem RH2000. I plan används SWEREF 99 1800.

Till huvudfix för verksamheterna föreslår Lidingö stad polygonpunkten 3221 (rör i gjutning) som är belägen vid Islinge Hamnväg. Vid behov finns på ömse sidor om Lilla Värtan fixpunkter som kan tjäna som hjälpfixar.

4. ANDRA TILLSTÅND AVSEENDE VATTENVERKSAMHET

Österbygdens vattendomstol har *dels* genom dom den 29 oktober 1962 i mål AD 19/1962 efter ansökan av Stockholms stad och Lidingö stad godkänt en segelfri höjd av 12,5 meter över medelvattenytan för en planerad fast gatubro över Lilla Värtan, *dels* genom dom den 25 juli 1968 i mål AD 79/1968 lämnat Stockholms stad och Lidingö stad tillstånd att utföra en fast gatubro över Lilla Värtan. Båda domarna avser Lidingöbron (vägbron).

Som redovisats ovan har Gamla Lidingöbron i mål M 24234-05 lagligförklarats 2006 med en föreskrift att bron ska vara försedd med en öppningsbar funktion. Mark- och miljödomstolen beslutade den 15 juli 2014 i mål M 3791-13 att villkoret om segelfri höjd inte längre skulle gälla under förutsättning att det var förenligt med lagakraftvunnen detaljplan.

Utöver nu angivna domar finns domar varigenom Fortum bl. a fått tillstånd att avleda ytvatten ur Lilla Värtan för lagring i bergrum och kylning, dom 2003-04-09 i mål M 484-02.

5. PLANFÖRHÅLLANDEN M. M.

För det område som berörs av vattenverksamheterna finns detaljplaner inom såväl Lidingö som Stockholms stad. Inom de båda kommunerna pågår arbete med detaljplaner för att vattenverksamheterna ska bli i enlighet med planerna.

Stockholm

Inom Stockholm gäller en stadsplan (Pl. 6085) för aktuellt område som berörs av vattenverksamheterna. I planen finns intagen en bestämmelse enligt vilken vattenområdet för överbyggas men med föreskriften att den seglingsfria höjden ska vara minst 12,5 meter. Den här sökta vattenverksamheten strider mot denna föreskrift i planen varför en ändring av planen initierades under 2013 så att vattenverksamheten blir planenlig. Beslut om planbesked fattades den 20 september 2013 och planarbete pågår.

Lidingö

Planarbete pågår också inom Lidingö stad och information om den nya detaljplanen till den kommunala nämnden om är planerad att ske den 22 april 2015. Samråd är därefter planerat att genomföras den 11 maj till den 15 juni 2015.

Del av Gamla Lidingöbron ligger inom område för allmän hamn (Stockholms Hamn AB).

6. MARK- OCH VATTENFÖRHÅLLANDEN

Lilla Värtan tillhör den innersta delen av Stockholms skärgård och sträcker sig mellan Lidingö och Stockholm och avgränsas av Stocksund i norr och Nacka i söder. Lilla Värtan har påverkats starkt av mänskliga aktiviteter sedan lång tid. Vattnet påverkas bland annat av vattnet från Henriksdals och Bromma reningsverk. Delar av Lilla Värtan kantas av industrihamnar och hamntrafik. De mest påtagliga miljöproblemen är övergödning och förekomst av miljögifter.

Tvårsnittet i Lilla Värtan där Lidingöbroarna ligger är drygt 700 meter brett med ett maximalt djup på 24 meter och ett medeldjup om cirka 17 meter. Vattnet strömmar i båda riktningarna i Lilla Värtan. Strömhastigheten är generellt mycket låg.

Medelvattenståndet för Värtan är enligt SMHI ca +0,4 m ö h år 2014.

Vattenståndet i Lilla Värtan följer Östersjöns vattennivå. Enligt SMHI (2011-22-14) är följande vatten-stånds nivåer karaktäristiska för Stockholms hamn.

	<u>RH00</u>	<u>RH2000</u>
HHW	+ 0,77	+1,30
MHW	+ 0,22	+0,75
MW	- 0,40	+0,13
MLW	- 0,84	-0,31
LLW	- 1,06	-0,53

Två tydliga svackor i sjöbotten finns längs planerad brolinje. Vattendjupen i svackor uppgår till som mest ca 20-22 meter medan vattendjupet däremellan är som minst ca 14 meter. Ett lager lera finns längs hela planerad brolinje, förutom närmast land, och uppgår som mest till ca 27 meter. Leran underlagras av friktionsjordlager som är mellan ca 1 och 7 meter tjockt. Friktionsjorden vilar på berg och bergets överyta ligger på som mest ca 55 meter under vattenytan.

7. TEKNISK BESKRIVNING

Utformningen och placeringen av Lilla Lidingöbron

Lilla Lidingöbron anläggs norr om och parallellt med Gamla Lidingöbron. Anslutningen sker till befintliga spårvägs-, gång-, cykel- och mopedbanor i Stockholm och Lidingö. Bron kommer därmed att ha två landfästen mot Lidingö och ett vid anslutningen mot Ropsten. Bron utformas som en låg bro med en lätt lutning om 1 %. Bron utformas som en fast bro, det vill säga inte öppningsbar. Den segelfria höjden kommer att bli 5,6 meter¹.

Brotyp och antalet brostöd kommer att bestämmas i upphandlingen av entreprenören. Krav på gestaltning kommer att ingå i förfrågningsunderlaget.

¹ Den segelfria höjden har beräknats med hänsyn tagen till förväntade framtida vattenstånd och en säkerhetsmarginal.

Byggande av Lilla Lidingöbron (yrkande a)

Inledningsvis rensas sjöbotten. Därefter installeras pålar för varje brostöd. En bottenplatta och bropelare gjuts för varje brostöd. Sannolikt utförs arbetet med hjälp av kassun. När bropelarna finns på plats kan brofacken föras på plats.

Rivningen av Gamla Lidingöbron (yrkande b)

Gamla Lidingöbron är 850 meter lång och drygt nio meter bred med en bärande konstruktion av nitade fackverk i stål. Den segelfria höjden under bågspannet är 5,2 meter. Bron har 15 brostöd i vattnet och tre landfästen (ett på Stockholmsidan och två på Lidingösidan). Vart och ett av brostöden är grundlagt med ca 10 stycken rörpålar av stål och järn eller armerad betong. Pålarna är nedförda till berg och dess längder varierar i huvudsak mellan 15 och 33 meter. Inledningsvis avlägsnas spår, gångbana, räcken m.m. Därefter rivs fackverken och bågspannet med hjälp av pråmar och lyftanordningar. Brostöden och landfästena demonteras på liknande sätt. Pålar kapas i nivå med sjöbotten.

Utfyllnad m.m. (yrkande c)

Om etableringsytan Islinge Hamnväg/Torsvikskajen kommer att användas är det nödvändigt att förstärka den befintliga kajkanten. Sannolikt kommer arbetet att genomföras på så sätt att en tät spontkonstruktion byggs mot vattnet. Bakom spanten görs en utfyllnad för att få en jämn markyta. Inom spanten kan pålning eller jordförstärkning behövas.

För en utförligare redogörelse hänvisas till den tekniska beskrivningen, bilaga 6.

8. MILJÖKONSEKVENSER

I den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 7, redovisas vilka miljökonsekvenser som utrivningen av den Gamla Lidingöbron och byggandet av den nya bron bedöms medföra. Miljökonsekvenserna är redovisade och bedömda i förhållande till nollalternativet som är att Gamla Lidingöbron kan användas på samma sätt som idag till 2021. Förr eller senare därefter kommer bron sannolikt att behöva stängas helt för trafik av olika slag för att sedan rivas.

Konsekvenser i bygg- och rivningsskedet

Rekreation och friluftsliv för GCM-trafik och fritidsbåtar bedöms få måttliga negativa

konsekvenser i och med att det uppstår buller från arbetsmaskiner och transporter och då det hanteras stora konstruktionsdelar på land eller vatten.

Ur andra aspekter bedöms projektet medföra små negativa miljökonsekvenserna för vatten-, spår- och GCM-trafiken, boendemiljön och sjötrafiken i bygg- och rivningsskedet. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms bli försumbara i bygg- och rivningsskedet.

Rivningen av Gamla Lidingöbron, som har ett lokalt kulturvärde, bedöms få en måttlig negativ konsekvens ur kulturmiljösynpunkt. Det är dock inte möjligt att ha kvar bron på grund av risker och osäkerheter förknippade med brons ålder, konstruktion och grundläggning. I övrigt bedöms kulturmiljön inte påverkas alls i bygg- och rivningsskedet.

Konsekvenser i driftskedet

Under driftskedet bedöms viss positiv konsekvens uppstå för boendemiljön eftersom den nya bron bidrar till en minskning av luftföroreningar och buller om målsättningen med bron uppnås. Den målsättning som åsyftas är främst dels ett ökat resande med spårbunden kollektivtrafik, dels en ökad cykel- och gångtrafik över bron.

För fritidsbåtar och sjötrafik säkerställs den nu rådande segelfria höjden (i låst läge) under hela brons livslängd i och med att höjden ökas med 0,4 meter för att kompensera för höjning av framtida vattennivåer. Å andra sidan blir tillgängligheten för kommersiell sjötrafik och fritidsbåtar i huvudalternativet begränsad, på samma sätt som läget är i dag (s.k. nuläget) och som i det valda nollalternativet.

Ur andra aspekter bedöms projektet inte medföra några miljökonsekvenser alls i driftskedet. Värdet av den nya brons utformning som en låg fast bro blir dock mycket stort eftersom utformningen ger god tillgänglighet, framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för alla trafikslag på bron. Byggandet främjar också nationella, regionala och lokala mål främjas genom att spårbunden kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ökar.

Samråd

Staden har genomfört samråd med länsstyrelsen och övriga särskilt berörda, se bilaga 8. Där återfinns länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan samt en redovisning av det samråd som genomförts.

9. IAKTTAGANDET AV DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA

Kunskapskravet – 2 kap. 2 § miljöbalken

Lidingö stad har genom egen kunskap och anlidade konsulter tillräcklig kompetens för planeringen av den tillståndssökta vattenverksamheten. I upphandlingen kommer staden att ställa krav på anbudsgivarna så att det säkerställs att entreprenören har såväl erfarenhetsmässiga kunskaper som personella resurser för verksamheten.

Erforderliga försiktighetsmått – 2 kap. 3 § miljöbalken

Genom de åtgärder som har redovisats i ansökan anser staden att erforderliga försiktighetsmått kommer att vidtas.

Bästa möjliga teknik – 2 kap. 3 § 1 st. 2 p. miljöbalken

En effektiv teknik som påverkar miljön i så liten utsträckning som möjligt eftersträvs.

Produktvalsprincipen – 2 kap. 4 § miljöbalken, resurshushållning – 2 kap. 5 § miljöbalken

Lidingö stad kommer i upphandlingen av entreprenaden att ställa krav på val av produkter, såsom användning och hantering av kemiska produkter, arbetsmaskiner, arbetstider, transporter, avfallshantering och materialanvändning för att säkerställa att principerna om produktval och resurshushållning följs.

Genom att riva ut den befintliga gamla uttjänta bron och ersätta den med en ny anpassad till de behov som idag föreligger för miljövänliga färdsätt föreligger en god resurshushållning.

Lokaliseringsprincipen – 2 kap. 6 § miljöbalken

Den alternativstudie som genomförts visar att lokaleringen för Lilla Lidingöbron är den mest lämpliga ur miljö- och hälsosynpunkt. Lokaliseringen har också styrts av hur kommunikationerna är anordnade redan idag och planeras bli ordnade i framtiden.

Ansvar för efterbehandling – 2 kap. 8 § miljöbalken

Något egentligt efterbehandlingsansvar är inte att förutse av verksamheten.

Vattenanläggningarna kan rivs ut om så blir aktuellt. Det kan ske på ett sådant sätt att en eventuell skada som uppkommer på miljön kan avhjälpas.

Lidingö stad anser sammanfattningsvis att verksamheten innebär ett iakttagande av miljöbalkens hänsynsregler.

10. MILJÖKVALITETSNORMER

Vattenförekomsten Lilla Värtans ekologiska status har klassats som måttlig år 2009 med kvalitetskravet god ekologisk status år 2021. Den kemiska ytvattenstatusen klassades år 2009 som "Uppnår ej god ytvattenstatus" med kvalitetskravet god kemisk ytvattenstatus år 2015, ed undantag för tributyltenn (TBT) som har tidsfrist till år 2021.

Projektet bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer.

11. VILLKOR

Lidingö stad föreslår i detta skede följande villkor för den sökta verksamheten.

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsak på det sätt som Lidingö stad angett eller åtagit sig i målet.
2. Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser (NFS 2004:15) ska innehållas.
3. När grumlande arbeten vid byggandet av Lilla Lidingöbrons landfästen eller etableringsytor genomförs ska bottenslutande skyddsskärmar av geotextil, en tät spontkonstruktion eller motsvarande teknik användas för att förhindra spridning av sediment.
4. Inför sprängningsarbeten ska riskanalys och kontrollplan utföras för att identifiera risk för omgivningsskador. Verksamhetsutövaren ska samråda med tillsynsmyndigheten angående vilka skyddsåtgärder som bör vidtas.
5. Ett kontrollprogram ska upprättas och inges till tillsynsmyndigheten senast en månad innan de tillståndspliktiga arbetena påbörjas.
6. Vid arbeten i och i omedelbar anslutning till vattenområdet, ska fordon och arbetsmaskiner i görligaste mån använda drivmedel och oljor som är miljöklassade.

12. KONTROLL

Kontrollprogram kommer att upprättas för bygg- och rivningsskeden. Bland annat kommer särskild kontroll för buller att genomföras för att säkerställa att det villkor som staden föreslår avseende byggbuller kommer att innehållas genom de olika försiktighetsåtgärder som kan bli aktuella. I samband med grumlande arbeten kontrolleras halten grumlande partiklar innan skyddsskärmarna avlägsnas.

Det föreslås som villkor att kontrollprogrammet ska inges till tillsynsmyndigheten senast en månad innan de tillståndspliktiga arbetena påbörjas.

13. SAKÄGARE

En sammanställning av berörda sakägare framgår av bilaga 9. Sakägarkretsen består av de fastigheter som berörs direkt av brobygget samt kända ledningsägare och rättighetsägare på dessa fastigheter. Under rubrikerna Lidingö brofäste, Stockholm brofäste och Torsvikskajen tas upp ägare till fastigheter som utifrån genomförda bullerberäkningar (utan att några skyddsåtgärder eller försiktighetsmått beaktats) kan antas få en bullerstörning som härrör från vattenverksamhet och som momentant kan komma att överstiga en maximal ljudnivå om 70 dBA.

För närvarande har Segelsällskapet Vega del av sin verksamhet i Ropsten där bron kommer att få sitt landfäste mot Stockholm. Sällskapet verksamhet ska flyttas från det berörda området. Ordförande är Hans Nyman, Blockvägen 1, 192 51 Sollentuna.

14. ERSÄTTNING TILL SAKÄGARE

Någon ersättningsgill skada bedöms inte uppkomma.

15. EKONOMISK TILLÅTLIGHET

Projektets kostnadsram är drygt 500 Mkr. Byggnadarbeten av Lilla Lidingöbron motsvarar ungefär hälften av beloppet, se vidare teknisk beskrivning.

Att närmare uppskatta den samhällsekonomiska nyttan av att få en väl fungerande bro för spårbunden trafik samt GCM är svårt men den får anses helt uppenbar och väl överstiga kostnaderna för anläggandet av den nya bron och utrivningen av den Gamla Lidingöbron. En uppenbar nyttoövervikt får anses föreligga.

16. ARBETSTID

Staden hemställer om en arbetstid om tio år från den dag då laga kraft föreligger.

15. ANMÄLAN OM OFÖRUTSEDD SKADA

Eftersom det saknas anledning att befara att skador och olägenheter uppkommer föreslår staden att tiden inom vilken anspråk i anledning av oförutsedda skador till följd av bron skall framställas skall bestämmas till fem år räknade från utgången av arbetstiden.

17. ANSÖKNINGSAVGIFT

Ansökningsavgiften bör fastställas till 400 000 kr utifrån kostnaderna för utförandet av de delar av ansökan som avser vattenverksamhet. Dessa kostnader har beräknats till ca 250 Mkr.

Med beaktande av prövningens begränsade omfattning bör dock ansökningsavgiften jämlikt 9 kap. 3 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, slutligt kunna fastställas till ett lägre belopp än det som följer av 3 kap. 4 § samma förordning. Lidingö stad återkommer i denna del i samband med att handläggningen av målet avslutas.

18. VERKSTÄLLIGHET

Med hänsyn till Lidingö stads behov av att utan tidsutdräkt kunna påbörja genomförandet av projektet anhålls om verkställighetstillstånd. Som ovan angetts ingår anläggandet av den nya bron som en del i ett större projekt som syftar till att ordna bra och säkra kommunikationer för Lidingö. Anläggandet av den nya bron behöver därför synkroniseras med de andra momenten i det övergripande projektet. Även med tanke på de handläggningstider som ibland råder i de högre instanserna för mål av denna typ finns skäl för bifall till yrkandet om verkställighet.

19. ÖVRIGA FRÅGOR*Aktförvarare*

Som aktförvarare föreslås Jeanette Elf, Lidingö stad, Tekniska förvaltningen, 181 82 Lidingö, tfn 08-731 33 02 med besöksadress Lidingö stadshus, Stockholmsvägen 50.

Sammanträdeslokal

Som sammanträdeslokal föreslås domstolens lokaler.

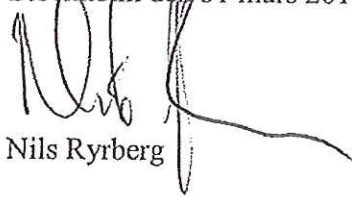
Om domstolen anser det lämpligt att förlägga sammanträdet till Lidingö kan staden alternativt återkomma med förslag på lokal.

Kungörelse

Kungörelse kan lämpligen ske i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet

Behörighetshandlingar bifogas.

Stockholm den 31 mars 2015



Nils Ryrberg

Hanna Tynkkynen

Bilagor:

1. Avtal mellan SL och Lidingö stad
2. Beslut om byggande av en ny bro
3. Översiktskarta
4. Avtal mellan Stockholms stad och Lidingö stad angående bron
5. Avtal om rådighet
6. Teknisk beskrivning
7. Miljökonsekvensbeskrivning
8. Samrådsredogörelse inklusive länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
9. Sakägarförteckning