



Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Trafikkontoret

Tjänsteutlåtande
Dnr E2015-01269-2
Dnr 2016-02424-50
Dnr T2015-01328

2016-03-22

Handläggare
Exploateringskontoret
Britta Eliasson
Stora projekt
Telefon: 08-508 264 61

Stadsbyggnadskontoret
Emma Castberg
Planavdelningen
Telefon: 08-508 271 37

Trafikkontoret
Jenny Simonsson
Trafikplanering
Telefon: 08-508 262 71

Till
Exploateringsnämnden
2016-04-14
Stadsbyggnadsnämnden
2016-04-14
Trafiknämnden
2016-04-14

Granskning av detaljplan för Lilla Lidingöbron. Svar på remiss från Lidingö stad

Förslag till beslut

Trafiknämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutar var för sig att som svar på remissen överlämna kontorens tjänsteutlåtande till Lidingö stad.

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

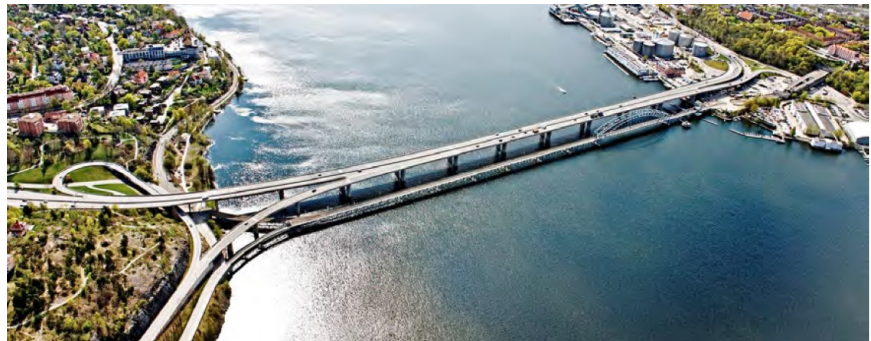
Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Lidingö kommun har skickat en detaljplan för Lilla Lidingöbron på granskning till exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. Kontoren har ingen erinran på själva planförslaget men vill framföra synpunkter i sak kring detaljplanens maxnyttjande, gestaltning och brofästen vid Ropsten. Planförslaget håller öppet för många olika lösningar för ny bro till Lidingö.

Bakgrund

Lidingö planerar för en ny bro för spårtrafik samt gång-, cykel- och mopedtrafik mellan Lidingö och Ropsten, Lilla Lidingöbron. Den gamla spårvägsbron, Gamla Lidingöbron, ägs av Lidingö kommun. Bron är i mycket dåligt skick. Lidingös analyser visar att det blir dyrare att reparera bron än att bygga en ny, varför de har beslutat att satsa på en ny bro.



Befintliga broar sedda norr, Lidingö till vänster och Ropsten i Stockholm till höger. Den lägre bron är Gamla Lidingöbron från 1925 för Lidingöbanan, cyklister och gående. Den högre bron är Lidingöbron från 1971 för biltrafik. Närmast i bild syns Norra Kungsvägen med påfartsramp till Lidingöbron och Islinge Hammväg. Lilla Lidingöbron planeras norr om (hitom) de befintliga broarna.

På Lidingösidan behövs en ny detaljplan för att möjliggöra Lilla Lidingöbron. Gällande detaljplan ger möjlighet för broar i flera korridorer. Det nya planförslaget ger möjlighet för bro i ytterligare en korridor. Det är denna detaljplan som detta yttrande gäller.

För Stockholmsdelen finns en detaljplan som ger rätt att överbygga ett brett vattenområde. Det pågår en planprocess för att ändra den detaljplanen så att bestämmelsen om en segelfri höjd om 12.5 m tas bort. Med den enkla ändringen möjliggörs den nya bron eller en ny tunnelbanebro, om det skulle bli aktuellt. Den ändrade bestämmelsen gör också att Gamla Lidingöbron inte behöver kunna

öppnas för segelbåtar. Öppningsbarheten innebar svårigheter för spårvägstrafiken och stora kostnader för reparation av bron och dess drift.

Det finns redan en miljödom för att genomföra rivning av Gamla Lidingöbron och anlägga en ny bro. I domen regleras bland annat den segelfria höjden på en ny bro till 5,6 m över medelvattenståndet. Detta medger underfart av småbåtar och vissa pendelbåtar, men inte segelbåtar.

Lidingöbroarna landar i Ropsten, som är en del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Här planerar staden för en tät stadsbygd. Ropstens kollektivtrafikknutpunkt beräknas få minst 40 000 resenärer per dag, vilket gör att det är en av de största kollektivtrafiknoderna i Stockholm. Här är det mycket goda förutsättningar att skapa såväl en tät, levande stadsmiljö som attraktiva bostäder. Den 21 maj 2015 tog stadsbyggnadsnämnden ett start-PM med den inriktningen.

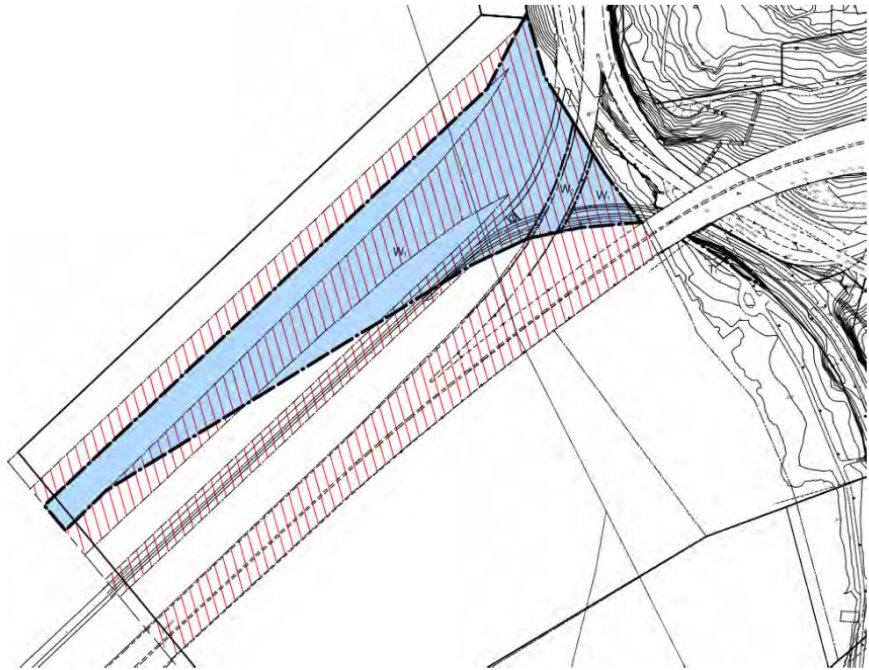
Större delen av detaljplanen för Kolkajen-Ropsten planerar Stockholm att skicka ut på samråd till sommaren. Stockholm väljer emellertid att avvakta med delen närmast Ropsten till dess att tätortssatsningarna i Sverigeförhandlingen har kommit längre, då tunnelbana till Lidingö är ett av de objekt som ingår i förhandlingarna. En förlängning av tunnelbanan till Lidingö innebär delvis nya förutsättningar som planeringen i Ropsten bör anpassas till.

Den remitterade detaljplanen ger flexibilitet som möjliggör såväl spårvägsbro som tunnelbanebro. Stockholm kommer att styra läge och utformning av nya broar genom kommande genomförandeavtal samt planläggningen i Ropsten.

Remissen

Trafiknämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har fått möjlighet att lämna synpunkter på detaljplan för Lilla Lidingöbron som är på granskning. Kontoren har tidigare lämnat synpunkter under samrådet. Granskningssynpunkter ska vara Lidingö kommun tillhanda den 23 mars 2016. Kontoren har begärt förlängd remisstid för att svaret ska kunna behandlas av nämnderna.

Planens syfte är att möjliggöra en ny bro mellan Lidingö och Stockholm för spårtrafik samt gång-, cykel- och mopedtrafik. Den nya bron är avsedd att ersätta Gamla Lidingöbron som idag fyller dessa funktioner. Planen medger såväl enkelspår som dubbelspår på bron och den utgör inget hinder för Lidingöbana eller tunnelbanan till Lidingö centrum.



Planförslaget innebär att område som bro får byggas blir större. Bilden visar förslaget (blått) ovanpå gällande plan (streckade områden får redan överbyggas).

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.

Kontorens synpunkter

Antal broar – flexibel detaljplan

Nuvarande planförslag, tillsammans med gällande detaljplaner på ömse sidor av kommungränsen kommer gemensamt möjliggöra för flera broar. Om detaljplanerna skulle nyttjas maximalt riskerar området vid Ropsten att bli ett stort trafikområde och omöjliggöras för bebyggelse. Inom projektet Norra Djurgårdsstaden planerar Stockholm för en tät stadsmiljö vid Rosten och kontoren ser därför inte att det är lämpligt med flera parallella brofästen. Detaljplanerna ger dock tillsammans en flexibilitet som är positiv. Stockholm vill dock framföra att det är olämpligt med mer än en ny bro samt att

placering och utförande av landfästen måste ske ihop med Stockholm. Genom ny detaljplan för stadsbebyggelse vid Ropsten kommer möjligheten till landfästen att preciseras och antalet brofästen begränsas genom ny bebyggelse. Planeringen av detta sker i dialog med Lidingö kommun.

Gestaltning

Stockholm planerar för en tät och attraktiv stadsbebyggelse vid Ropsten och värdesätter en bro och brofäste av hög arkitektonisk kvalitet. Eftersom halva bron ligger inom Stockholm stad förutsätter det att Stockholm får vara delaktiga i diskussion av bronns gestaltning och utformning.

Höjd på brofästet

Som trafikkontoret poängterade i samrådsyttrandet vidhåller kontoren fortsatt att brofästet måste landa på en marknivå som möter upp på den marknivå som finns vid framtida Ropsten. Kontoren anser att det borde vara acceptabelt med en något högre lutning på bron än den föreslagna, för att klara segelfri höjd och lägre brofäste. Detta regleras inte i detaljplanen men är fortsatt i planeringen och projekteringen av bron ett krav från Stockholms sida.

Kontorens synpunkter

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden godkänner och överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Slut

Bilagor

1. Information om granskning – detaljplan för Lilla Lidingöbron.