



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2015-12-17
meddelad i
Nacka Strand

Mål nr M 1785-15

SÖKANDE

Lidingö kommun
Tekniska nämnden
181 82 Lidingö

Ombud: Advokaterna Nils Ryrberg och Hanna Tynkkynen
Advokatfirman Åberg & Co AB
Box 16295
103 25 Stockholm

SAKEN

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

AnläggningsID i miljöboken: 38504
Koordinater (SWEREF99): N 6584658, E 676979

DOMSLUT

Tillstånd till vattenverksamhet

Mark- och miljödomstolen lämnar Lidingö kommun tillstånd enligt miljöbalken

1. 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 enligt översiktsbild i bilaga 1
2. att riva ut Gamla Lidingöbron
3. att i vattenområde inom fastigheten Lidingö 8:90 sätta spont på en sträcka om cirka 200 meter och innanför sponten fylla ut vattenområdet om cirka 1 300 kvadratmeter enligt översiktsbild i bilaga 1
4. att avlägsna spont i anslutning till brons landfästen och vid etableringsytan på Lidingö norr om bron i samband med och efter att anläggningsarbetena slutförts.

Dok.Id 410461

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

Tillståndet enligt punkten 1 gäller under förutsättning att en erforderlig detaljplaneändring i Stockholms kommun har fått laga kraft.

Villkor

För den tillståndsgivna verksamheten ska följande villkor gälla.

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsak på det sätt som kommunen 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 så långt det är möjligt använda drivmedel och oljor som är miljöklassade.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbetstid

De arbeten som medgetts i denna dom ska vara utförda senast inom tio år från det att domen har fått laga kraft.

Oförutsedd skada

Om den vattenverksamhet som avses med tillståndet medför skada som mark- och miljödomstolen inte förutsett, får den skadelidande framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk ska för att tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen senast inom fem år från arbetstidens utgång.

Verkställighet

Tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften slutligt till 150 000 kronor.

Rättegångskostnader

Lidingö kommun ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för rättegångskostnader med 23 200 kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HÖJDSYSTEM	6
KOMMUNENS YRKANDEN M.M.	6
KOMMUNENS FÖRESLAGNA VILLKOR M.M.....	7
Villkor	7
REMISSMYNDIGHETERNAS HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING.....	7
SMHI.....	7
Transportstyrelsen	8
Länsstyrelsen i Stockholms län	8
Stockholms kommun genom kommunstyrelsen.....	8
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö kommun	8
SAKÄGARES HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING M.M.	8
AB Fortum Värme, samägt med Stockholms kommun	8
Svenska kraftnät	9
ÖVRIGA SYNPUNKTER I SAMMANFATTNING.....	9
Lidingö Segelsällskap.....	9
Saltsjön–Mälarens Båtförbund, SMBF, Svenska Båtunionen, SBU,.....	9
och Södra Roslagens Båtförbund, SRBF	9
KOMMUNENS UTVECKLING AV TALAN.....	9
Bakgrund och allmän orientering	9
Rådighet.....	12
Höjdsystem och fixpunkt.....	13
Andra tillstånd avseende vattenverksamhet	13
Planförhållanden m.m.	14
Mark- och vattenförhållanden	16
Teknisk beskrivning	17
Miljökonsekvenser	19
Iakttagandet av de allmänna hänsynsreglerna	21
Miljökvalitetsnormer	23
Kontroll	23
Sakägare	23
Ersättning till sakägare	24
Ekonomisk tillåtlighet	24
Arbetstid	24
Anmälan om oförutsedd skada	24

Ansökningsavgift.....	25
Verkställighet	25
REMISSMYNDIGHETERNAS SYNPUNKTER.....	25
SMHI.....	25
Transportstyrelsen	26
Länsstyrelsen i Stockholms län	28
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö kommun	28
Stockholms kommun genom kommunstyrelsen.....	29
SAKÄGARES SYNPUNKTER.....	30
AB Fortum Värme, samägt med Stockholms kommun	30
Svenska kraftnät	30
ÖVRIGA SYNPUNKTER	31
Lidingö Segelsällskap.....	31
Saltsjön–Mälarens Båtförbund, SMBF, Svenska Båtunionen, SBU,.....	32
och Södra Roslagens Båtförbund, SRBF	32
KOMMUNENS BEMÖTANDE.....	34
SMHI.....	35
Transportstyrelsen	35
Länsstyrelsen	35
Stockholms kommun genom kommunstyrelsen.....	36
AB Fortum Värme, samägt med Stockholms kommun	37
Svenska kraftnät	38
Lidingö Segelsällskap.....	38
Saltsjön–Mälarens Båtförbund, SMBF, Svenska Båtunionen, SBU,.....	39
och Södra Roslagens Båtförbund, SRBF	39
SKÄLEN FÖR DOMEN	40
Utredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning	40
Tillåtligheten	41
Tillstånd.....	45
Övriga frågor om villkor och åtagande	45
Arbets tid och oförutsedda skador.....	46
Verkställighet	46
Slutlig prövningsavgift	47
Rättegångskostnader.....	47

HÖJDSYSTEM

Angivna höjder i denna dom hänför sig till rikets höjdsystem RH2000. I plan används SWEREF 99 1800.

KOMMUNENS YRKANDEN M.M.

Lidingö kommun (kommunen) har yrkat att mark- och miljödomstolen ska ge kommunen

1. 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
2. tillstånd att riva ut Gamla Lidingöbron
3. tillstånd att på vattenområde hörande till fastigheten Lidingö 8:90 sätta spont på en sträcka om cirka 200 meter och innanför sponten fylla ut vattenområdet om cirka 1 300 kvadratmeter
4. tillstånd att få avlägsna spont i anslutning till bronns landfästen och vid etableringsytan på Lidingö norr om bron i samband med och efter det att anläggningsarbetena slutförts.

Kommunen har yrkat att tillståndet i punkten 1 ska få tas i anspråk först efter att erforderliga detaljplaneändringar i Stockholms kommun genomförts.

Kommunen har även yrkat

5. att den tid, inom vilken anspråk i anledning av oförutsedda skador ska framställas, ska bestämmas till fem år räknat från arbetstidens utgång
6. att arbetstiden ska bestämmas till tio år från dagen då domen får laga kraft
7. att mark- och miljödomstolen ska ge kommunen rätt att utnyttja tillståndet utan hinder av att domen inte har fått laga kraft
8. att mark- och miljödomstolen ska godkänna miljökonsekvensbeskrivningen.

KOMMUNENS FÖRESLAGNA VILLKOR M.M.

Villkor

Kommunen har föreslagit följande villkor för den sökta verksamheten.

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsak på det sätt som kommunen 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.

REMISSMYNDIGHETERNAS HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING

SMHI

SMHI har lämnat synpunkter om mätstationer och uppgifter i ansökan om utflödet ur Mälaren. SMHI har i övrigt inte haft några synpunkter på ansökan.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har lämnat synpunkter om bl.a. segelfri höjd, segelfri bredd, påseglingsskydd, broutmärkning, redovisning av uppgifter till Sjöfartsverket samt riskanalys och handlingsplan för anläggningsfasen (säkerhet för sjötrafiken).

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för handläggning av målet med 23 200 kr, avseende 29 timmar á 800 kr/timme.

Stockholms kommun genom kommunstyrelsen

Stockholms kommun har anfört bl.a. följande. Anläggandet av Lilla Lidingöbron och rivandet av Gamla Lidingöbron förutsätter ett genomförandeavtal med Stockholms kommun som äger berörda mark- och vattenområden. Ett genomförandeavtal kan tecknas när det är tydligt att bron är förenlig med kommunens planer för stadsutveckling i Ropsten.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö kommun

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har inte haft någon erinran mot ansökan men framhållit den segelfria höjdens påverkan på fritidsbåtar i form av ökad restid.

SAKÄGARES HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING M.M.**AB Fortum Värme, samägt med Stockholms kommun**

AB Fortum Värme har lämnat synpunkter om fjärrvärme- och fjärrkylaledningar och om behov av ett genomförandeavtal.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har lämnat synpunkter om främst påverkan på ledningsrätt och nyttjanderättsavtal för den berörda kabeln.

Josephine Fahlstedt och Mikael Söderlindh (Islinge Udde 3)

Josephine Fahlstedt och Mikael Söderlindh har under målets handläggning framställt yrkanden och lämnat synpunkter på ansökan. De har därefter, genom sitt ombud, meddelat att de sålt och avflyttat från sin fastighet och att de inte avser att föra sin talan vidare i målet. De har inte framställt något yrkande om ersättning för rättegångskostnader.

ÖVRIGA SYNUNKTER I SAMMANFATTNING**Lidingö Segelsällskap**

De yrkar att kommunen ändrar sitt förslag och i stället bygger en bro vars segelfria höjd är densamma som landsvägsbron.

**Saltsjön–Mälarens Båtförbund, SMBF, Svenska Båtunionen, SBU,
och Södra Roslagens Båtförbund, SRBF**

De anser att mark- och miljödomstolen inte ska bifalla ansökan avseende rivning av den gamla bågformade bron och uppförande av Lilla Lidingöbron.

KOMMUNENS UTVECKLING AV TALAN**Bakgrund och allmän orientering**

Gamla Lidingöbron tillkom sedan Stockholms stad och Lidingö köping 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 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 kommun.

Vid byggstarten 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 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 bronns anläggande.

Bron hade således aldrig tillståndsprövats varför Lidingö kommun 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 kommun överklagade domen såvitt avsåg villkoret om öppningsbarhet till dåvarande Miljööverdomstolen som inte fann skäl till ändring. Miljööverdomstolen 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 kommun ansökte utan framgång också om prövningstillstånd i Högsta domstolen.

Vid tiden för ansökan om lagligförklaring förelåg från SL:s sida en inriktning mot att avveckla den spårbundna kollektivtrafiken på Lidingö. I stället skulle bussar användas av kollektivtrafiken och Lidingöbanan avsågs att avvecklas. De fortsatta utredningarna har utmynnat i att SL i stället kommer att satsa på spårbunden trafik

och mellan SL och Lidingö kommun har 2009 träffats ett avtal som befäster att kollektivtrafiken i framtiden ska vara spårbunden. Lidingöbanan genomgår en anpassning och dimensioneras för att klara femminuterstrafik under rusningsperioden. Spårvagnsanskaffningen 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 cirka 1 000 nya lägenheter, står färdig och kollektivtrafikresandet ökar markant dessförinnan.

Lidingö kommun har, mot bakgrund av avtalet med SL och den framtida trafiken samt en jämförelse mellan kostnaderna för en reovering jämfört med kostnaderna för en ny bro, i november 2012 fattat ett beslut om byggande av en ny bro som ska ersätta Gamla Lidingöbron. 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 2020. 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 kommun.

Lidingö kommun 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 iordningställandet av etableringsytorna kommer att upphandlas som en totalentreprenad. För att lämna anbudsgivarna möjlighet att föreslå egna lösningar har kommunen 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 kommunen åtar sig att genomföra är framtagna för att passa de olika metoder som kan komma att bli aktuella. I upphandlingen kommer kommunen att ställa krav på att entreprenören följer åtagandena och tillståndet i övrigt.

Det aktuella området framgår av en översiktskarta.

Rådighet

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

Byggandet av nya bron kommer att beröra fastigheten Lidingö 8:90. Byggandet av nya bron kommer inom Stockholm att beröra fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:40, Hjorthagen 1:1 och Hjorthagen 1:3, som samtliga ägs av Stockholms kommun.

Fastigheten Lidingö 8:90, där pålning och utfyllnad planeras ske (yrkande 3), ägs av Lidingö kommun.

Genom ett avtal ingånget 1985 mellan Stockholms kommun och Lidingö kommun har Lidingö kommun förvärvat bron. 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 kommun.

Stockholms kommun har genom rådighetsavtal medgett Lidingö kommun rätten att genomföra de ansökta åtgärderna.

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

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

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 föreslås 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.

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.

Planförhållanden m.m.

För det område som berörs av vattenverksamheterna finns detaljplaner inom såväl Lidingö som Stockholms kommun. 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 en bestämmelse enligt vilken vattenområdet får 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 kommun och information om den nya detaljplanen till den kommunala nämnden 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).

Komplettering av uppgifter om det pågående planarbetet

I Stockholms stadsplan (Pl. 6085) för broområdet finns intagen en bestämmelse enligt vilken vattenområdet får överbyggas men med föreskriften att den seglingsfria höjden ska vara minst 12,5 meter. Den sökta vattenverksamheten, med planerad segelfri höjd om 5,6 meter, strider mot föreskriften i planen varför en ändring av planen initierades under 2013.

På Lidingösidan gäller en stadsplan, 0186-24/1964E, för broområdet. Planen omfattar Gamla Lidingöbrons landfästen och syftet var att tillåta sammanlagt fyra broar: Gamla Lidingöbron, Lidingöbron (nuvarande bilbron), en ytterligare bilbro och en bro för tunnelbana. Den nu planerade Lilla Lidingöbrons läge innebär delvis en avvikelse från de brolägen som redovisats i 1964 års plan. Kommunens uppfattning är dock, med beaktande av att syftet med planen var att möjliggöra brobyggen över Lilla Värtan, att byggandet av Lilla Lidingöbron inte strider mot den gällande detaljplanen.

För det etableringsområde som avses i yrkande c) gäller stadsplanen 0186-144/1965D. Det område om ca 1 300 kvadratmeter som avses fyllas ut är betecknat som vattenområde i planen. Planen innehåller inget förbud mot utfyllnad. Tillstånd till spontning och utfyllnad strider således inte mot planen. I vart fall är avvikelserna så liten att tillstånd ska meddelas i den mån fråga härom uppkommer.

Både i Stockholm och i Lidingö pågår planarbete. I Stockholm kommer den gällande planen att ändras så att föreskriften om segelfri höjd om 12,5 meter tas bort. I övrigt är bron, så som den redovisats i målet, förenlig med planen. På Lidingösidan antas en ny detaljplan för broområdet. I samma plan regleras även att etableringsområdet norr om broarna omvandlas till park efter att arbetena är färdiga.

Planarbetet har skett samordnat i de båda kommunerna och har kommit så långt att samråd har genomförts. Ett genomförandeavtal kommer att tas fram. Förhandlingarna pågår alltjämt. Planändringen på Stockholmssidan kommer således inte att

hinna genomföras under målets handläggning, varför Lidingö kommun nu yrkar att tillståndet får tas i anspråk först efter att erforderliga detaljplaneändringar i Stockholms kommun genomförts.

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 bl.a. 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.

Tvärsnittet 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 cirka +0,4 m ö h år 2014.

Vattenståndet i Lilla Värtan följer Östersjöns vattennivå. Enligt SMHI (2011-22-14) är följande vattenståndsnivåer 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 cirka 20–22 meter medan vattendjupet däremellan är som minst cirka 14 meter. Ett lager lera finns längs hela planerade brolinjen, förutom närmast land, och uppgår som mest till cirka 27 meter. Leran underlagras

av friktionsjordlager som är mellan cirka 1 och 7 meter tjockt. Friktionsjorden vilar på berg och bergets överyta ligger på som mest cirka 55 meter under vattenytan.

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, ett mot Lidingö och ett vid anslutningen mot Ropsten. Bron utformas som en låg bro med en lätt lutning om 1 procent. Bron utformas som en fast bro, det vill säga inte öppningsbar. Den segelfria höjden kommer att bli 5,6 meter. Den segelfria höjden har beräknats med en säkerhetsmarginal om 0,5 meter enligt SJÖFS 2007:19, med bl a hänsyn tagen till förväntade framtida högre vattenstånd om 0,4 meter (100 år).

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

Den segelfria bredden kommer att vara 24 meter, oavsett antalet bropelare som slutligt bestäms.

Byggande av Lilla Lidingöbron

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

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 Stockholmssidan och två på Lidingösidan). Vart och ett av brostöden är grundlagt med cirka 10 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.

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.

Spontning

Den spontning som explicit angetts 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 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 kapas 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 det i dagsläget inte möjligt att ange om spanten ska vara kvar eller inte. Vidare kan det uppstå ett behov av att avlägsna spont vid etableringsytan.

Kommunen har därför ett yrkande om sponten. Om det visar sig att sponten inte kommer att avlägsnas kan yrkandet komma att återkallas. Ett avlägsnande av sponten bedöms inte medföra någon miljöpåverkan utöver vad som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.

Antal 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 utfört, dvs. olika scenarion med avseende på antal brostöd och placering av dessa.

Bullerkartorna, bild 33 och 39 i miljökonsekvensbeskrivningen, visar 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.

För en utförligare redogörelse hänvisas till den tekniska beskrivningen.

Miljökonsekvenser

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas vilka miljökonsekvenser som utrivningen av Gamla Lidingöbron och byggandet av den nya bron bedöms medfölja. Miljökonsekvenserna är redovisade och bedömda i förhållande till nollalternativet

som är att Gamla Lidingöbron kan användas på samma sätt som i dag 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 miljökonsekvenser 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 bron 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 genom att spårbunden kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ökar.

Samråd

Kommunen har genomfört samråd med länsstyrelsen och övriga särskilt berörda. Kommunen ger in länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan samt en redovisning av det samråd som genomförts.

Iakttagandet av de allmänna hänsynsreglerna

Kunskapskravet – 2 kap. 2 § miljöbalken

Lidingö kommun har genom egen kunskap och anlitate konsulter tillräcklig kompetens för planeringen av den tillståndssökta vattenverksamheten. I upphandlingen kommer kommunen 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 kommunen att erforderliga försiktighetsmått kommer att vidtas.

Bästa möjliga teknik – 2 kap. 3 § första stycket 2 miljöbalken

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

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

Lidingö kommun 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 i dag föreligger för miljövänliga färdsätt föreligger en god resurshushållning.

Lokaliseringsprincipen – 2 kap. 6 § miljöbalken

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

Ansaret för efterbehandling – 2 kap. 8 § miljöbalken

Något egentligt efterbehandlingsansvar är inte att förutse av verksamheten. Vattenanläggningarna kan rivas ut om så blir aktuellt. Det kan ske på ett sådant sätt att en eventuell skada som uppkommer på miljön kan avhjälpas.

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

Miljö kvalitetsnormer

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

Projektet bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

Kontroll

Kontrollprogram kommer att upprättas för bygg- och rivningsskeden. Särskild kontroll för buller kommer bl.a. att genomföras för att säkerställa att det villkor som kommunen 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.

Sakägare

Kommunen hänvisar till en reviderad sakägarlista.

Endast de ledningsägare som har kablar/ledningar som berörs i vattenområdet finns med i listan. I förteckningen har Segelsällskapet Vega upptagits sedan det uppmärksamats att Stockholms kommun ännu inte sagt upp nyttjanderättsavtalet med sällskapet. Sällskapets verksamhet ska flyttas från det berörda området.

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.

Ersättning till sakägare

Någon ersättningsgill skada bedöms inte uppkomma.

Ekonomisk tillåtlighet

Projektets kostnadsram är drygt 500 miljoner kr. Byggnadsarbeten av Lilla Lidingöbron motsvarar ungefär hälften av beloppet.

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 Gamla Lidingöbron. En uppenbar nyttoövervikt får anses föreligga.

Arbetstid

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

Anmälan om oförutsedd skada

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

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 cirka 250 miljoner kr.

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.

Verkställighet

Med hänsyn till Lidingö kommuns behov av att utan tidsutdräkt kunna påbörja genomförandet av projektet anhålls om verkställighetstillstånd. Anläggandet av den nya bron ingår 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. Utbyggnaden av spårtrafiken sker i en samordnad process tillsammans med Stockholms kommun och SL. Kommunen strävar efter att processen med dessa i möjligaste mån ska kunna följas. Kommunen planerar att påbörja fysiska arbeten under 2017 men kommunen måste också kunna projektera och upphandla byggandet av bron med någon form av säkerhet. Rivning av den gamla bron planeras 2021.

REMISSMYNDIGHETERNAS SYNPUNKTER

SMHI

SMHI vill lämna följande kommentarer med anledning av de hänvisningar till mätstationen "Mälaren" som finns i DHI:s utredningar "Modellering av effekten av

Lilla Lidingöbron på strömningsförhållandena – underlag till MKB” samt ”Hydraulisk bedömning av nya Lidingöbron”.

I kapitel 4.5 i ”Modellering av effekten av Lilla Lidingöbron på strömningsförhållandena – underlag till MKB” står det att "SMHI har en vattenföringsstation vid Norrström som mäter utflödet från Mälaren". Detta är felaktigt och SMHI vill poängtera att mätstationerna som registrerar utflödet ur Mälaren inte ägs av SMHI. Stationerna ägs och drivs av Stockholms hamnar. Stationen Mälaren ingår i det nationella hydrologiska grundnätet och flödesuppgifter levereras därför till SMHI. Uppgifterna som finns tillgängliga i denna mätserie är heller inte från en viss punkt/station i utflödet ur Mälaren, utan är summan av alla utlopp ur Mälaren. Stationen Mälaren är således fiktiv och finns inte placerad vid Norrström som det står i utredningen. Flödesuppgifterna från denna station inkluderar således alltså även utflödet genom Södertälje. SMHI ställer sig frågande till om detta har beaktats i utredningsarbetet.

SMHI kan inte uttala sig om ovanstående har någon påverkan på slutsatserna i utredningarna och har i övrigt inga synpunkter på själva ansökan.

Transportstyrelsen

Brons utformning vad gäller segelfri höjd, frågan om broöppning etc., bör beakta tillgängligheten för sjöfarten men även vägas mot tillgänglighetsbehov hos andra transportslag och brukare av bron.

Transportstyrelsen kan konstatera att anläggande av en fast icke öppningsbar bro enligt förslaget innebär en begränsning för sjöfartens framkomlighet i det aktuella området då den segelfria höjden är planerad till endast 5,6 meter.

Vid uppförande av en ny bro enligt förslaget och rivning av den befintliga bron bör följande sjöfartsrelaterade aspekter beaktas:

Segelfri höjd ska beräknas enligt den metod som framgår av Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:19) om sjövägmärken, bilaga 6, där en säkerhetsmarginal (0,5–2,0 meter) för sjöhävning m.m. ska beaktas.

Förutom segelfri höjd bör även segelfri bredd fastställas för den planerade bropassagen. Segelfri bredd bör fastställas med beaktande av de största potentiella fartyg som kan komma att passera under bron.

Påseglingsrisk och påseglingslaster bör utvärderas utifrån den passerande sjötrafikens omfattning t.ex. med avseende på fartygens storlek, fart etc. Utifrån den analysen bör etableringen av påseglingsskydd övervägas.

Bropassagen bör utmärkas med tavlor och lampor/lyktor som bl.a. utvisar segelfri höjd och segelfri bredd. Ett slutligt förslag om utmärkning bör tas fram i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Viss del av broutmärkningen klassas även som sjösäkerhetsanordningar (lyktor etc.) och är därmed tillståndspliktigt innan etablering. Tavlorna ska ha standard enligt SJÖFS 2007:19.

När bron är färdigställd ska uppgifter om dess position, höjd och bredd redovisas för Sjöfartsverket för fastställande av segelfri höjd.

För den del av anläggningsfasen som kommer att påverka fartygstrafiken bör man analysera riskerna i samband med detta. Utifrån denna analys bör projektet föreslå eventuella åtgärder och en handlingsplan för att höja säkerheten för sjötrafiken i samband med anläggningsfasen. Detta bör ske i samråd med Transportstyrelsen. Föreligger behov av avlysning av vattenområden för sjötrafik ska detta ansökas om hos länsstyrelsen.

Alla förändringar av strandlinje, bottentopografi och andra objekt ska geodetiskt bestämmas enligt sjömättningsstandard S 44 och delges Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för kontroll och uppdatering av sjökort. Efter utfört arbete ska

vattendjupet under och i anslutning till bron verifieras med sjömätning enligt sjömätningsstandard S 44 och delges Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Av handlingarna framkommer inte om spill riskerar att komma ner i vattenområdet vid rivningen av Gamla Lidingöbron och om skyddsåtgärder behöver vidtas.

Av handlingarna framkommer inte hur kontroll av utsläppet vid länshållningen från gjutkassunerna sker. Hur detta utsläpp kan påverka recipienten bör beskrivas ytterligare i handlingarna.

Inga skyddsåtgärder i form av villkor redovisas för grumlande arbeten i samband med pålning av brostäden som placeras längre från stranden, enbart för de arbeten som sker närmare land. Det ifrågasätts om inte grumling kan uppstå här.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö kommun

Ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen behandlar på ett bra sätt de relevanta risker som kan uppstå för miljö- och hälsopåverkan, både vad som kan uppstå vid själva rivningen av den gamla bron och vid anläggandet av den nya. Ansökan tar även upp miljö- och hälsoeffekter i driftskedet då bron är färdigbyggd.

Lilla Lidingöbrons påverkan och konsekvenser har bedömts som små eller försumbara för landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv samt vattenmiljön. Det enda intresset där det finns en viss påverkan, som kan vara måttligt negativ, är för fritidsbåtar som är högre än den kommande brons segelfria höjd. Detta kan påverka restiden för dessa båtar med upp till 1,5 timmar då de får ta en annan väg för att komma runt Lidingö.

De bygg- och rivningsarbeten som planeras bedöms få en liten negativ konsekvens för vatten samt spår- och GCM-trafik. Ingen negativ konsekvens bedöms uppstå för naturmiljön, kulturmiljön och landskapsbilden.

När den nya bron är klar kommer förutsättningarna för gång-, cykel- och mopedpendling att avsevärt förbättras vilket kommer att innebära positiva effekter ur miljö- och hälsoaspekt.

Stockholms kommun genom kommunstyrelsen

Anläggandet av Lilla Lidingöbron och rivandet av Gamla Lidingöbron förutsätter ett genomförandeavtal med Stockholms kommun som äger berörda mark- och vattenområden. Ett genomförandeavtal kan tecknas när det är tydligt att bron är förenlig med kommunens planer för stadsutveckling i Ropsten.

För tillfället utreds förutsättningarna för bebyggelse vid strandlinjen i Ropsten samt Lilla Lidingöbrons landfäste. Ännu är osäkerheterna kring detta så stora att Stockholms kommun inte kan ge besked om lämpligt läge för landfästet för Lilla Lidingöbron.

Stockholms kommun för samtal med Lidingö kommuns tekniska förvaltning om samordning, tidplan, etableringsområden och ansvar för byggandet av bron och rivandet av den gamla. Målsättningen är att kunna ta fram förslag till genomförandeavtal under 2015, som ska hantera olika möjliga utfall av bebyggelse och strandlinje i Ropsten.

Frågor som exempelvis brons lutning och andra tekniska specifikationer behöver hanteras vidare i genomförandeavtalet. Detta för att gemensamt hitta de bästa lösningarna för bägge parter och som skapar en hållbar lösning för trafikanterna.

Stadsledningskontoret stödjer projektet men vill påpeka att tillståndet kan ges först när ett genomförandeavtal med Stockholms kommun om att bygga bron och riva

den gamla finns på plats. Genomförandeavtalet kommer att finnas på plats under 2015. Exploateringskontoret påpekar att ett genomförandeavtal kan tecknas när det är tydligt att bron är förenlig med kommunens planer för stadsutveckling i Ropsten. Exploateringskontoret önskar att verksamhetsutövaren utför kontroll avseende grumling före, under och efter grumlande arbeten (framfört genom Maria Sundsten, projekledarstöd till kontoret). Stadsbyggnadskontoret instämmer i de synpunkter exploateringskontoret har anfört i sitt kontorsyttrande över denna remiss från kommunstyrelsen. Trafikkontoret anser att föreslagen segelfri höjd är acceptabel eftersom en liten lutning på bron för många gående och cyklister bör prioriteras framför möjligheten för pendlingsbåtar att passera under bron. Stockholms Stadshus AB delar Stockholms Hamn AB:s synpunkter avseende att planering och byggnation av den nya bron måste ske med beaktande av tillräckliga säkerhetsavstånd och med målsättning att undvika störningar av befintliga verksamheter i hamnen och kring Fortums energianläggningar.

SAKÄGARES SYNPUNKTER

AB Fortum Värme, samägt med Stockholms kommun

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar. För att kunna planera nya ledningar och ledningsomläggningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöte. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, det är viktigt att genomförandeavtal tecknas snarast möjligt. I övrigt har de ingen erinran.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har ledningsrätt och nyttjanderättsavtal för den berörda kabeln. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Svenska kraftnäts kabel i det berörda området är placerad på undersidan av Lidingöbron i brobanans stålkonstruktion. Kabeln följer bropelarna och går sedan ner i marken när den når Lidingö respektive Ropsten. Vid arbete nära kraftledning tillämpas Elsäkerhetsanvisningarna ESA. Risker finns såsom beröring av spänningsförande delar och induktion. Svenska kraftnät vill samverka och rådfrågas rörande denna fråga avseende det tekniska utförandet.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Lidingö Segelsällskap

De kan på inget sätt instämma i vad kommunens representanter framförde vid hearingen beträffande risker med en svagt bågformad bro. För det första förefaller det absurt att tro att gående eller cyklister skulle riskera att falla i vattnet p.g.a. den nya bronns föreslagna höjd. Förslaget innebär en segelfri höjd om cirka 5,5 meter, befintlig landsvägsbro har en segelfri höjd på 11,5 meter. Den lutningsgrad som skulle erfordras för en segelfri höjd om 11,5 meter borde hamna runt 2 procent, vilket motsvarar kravet på ett vilplan i en handikappramp och alltså knappast kan anses hindrande för cykeltrafik. De hänvisar till en skiss som inte ska ses som en ritning utan en principstudie.

Den av kommunen påstådda kraftiga fördyring det skulle innebära att ge den nya bron en segelfri höjd om 11,5 meter är kraftigt överdriven. Vid en hearing under hösten 2014 framförde kommunens representant att kostnadsökningen för en öppningsbar bro kunde beräknas till 50 miljoner kronor och en höjning av den segelfria höjden från 5,6 meter till 11,5 meter kunde beräknas till 15 miljoner kr, vilket LSS menar inte kan anses vara en kraftig fördyring satt i relation till totalkostnaden för den föreslagna nya bron.

Resonemanget om blandade höga och låga hastigheter anser de vara nonsens. I dag samlas på befintliga cykelbanor allt från cyklande pensionärer med oväxlade standardcyklar till cyklister med cyklar med ett 25-tal växlar, kapabla till hastig-

heter väl runt 50 km/timme. Dessutom färdas på dessa cykelbanor batteridrivna cyklar i hastigheter väl jämförbara med s.k. EU-mopeder. Beträffande den påstått större påverkan från väder och vind vid en högre bro vill de påminna om att skillnaden i höjd mellan LSS och kommunens förslag är 5,9 meter, vilket knappast kan föranleda en märkbar vindökning, än mindre en ökning av nederbörd. Huruvida två parallella, lika höga broar över huvud taget skulle kunna skugga varandra kan LSS inte förstå, däremot skulle nuvarande vägbro kunna skugga en ny och lägre bro.

Beträffande påståendet att bullret från vägtrafiken på gummihjul från en närliggande bro skulle överstiga det från rälsbunden trafik på en gemensam spårvagns-, gång- och cykelbro finner vi det oerhört osannolikt. Den puckel kommunen talar om förefaller närmast negligierbar satt i relation till de lutningsgrader som finns vid av- och påfarterna runt dagens cykelbro och den blir än mindre intressant mot bakgrund av att moderna cyklar normalt sett är försedda med ett stort antal växlar, ibland också med elmotorer.

Till sist – undertecknade har bott på Lidingö sammanlagt mer än 100 år och kan inte påminna oss någonsin ha sett dagens broar ha trafikerats av manuellt drivna rullstolar. Skulle dagens eller morgondagens bro trafikerats av rullstolar torde det i så fall ske med batteridrivna diton, vilka finns av mångfaldiga slag.

För att inte försämrade för alla former av sjöfart, såväl av fritids- som kommersiell eller samhällsrelaterad natur, mer än vad nuvarande landsvägsbro gör, yrkar LSS att Lidingö kommuns ansökan avslås.

**Saltsjön–Mälarens Båtförbund, SMBF, Svenska Båtunionen, SBU,
och Södra Roslagens Båtförbund, SRBF**

SMBF är Svenska Båtunionens största förbund. De värnar naturen, verkar för säkerhet och trygghet till sjöss och arbetar för ett rikt båtliv i en region där levande vattenområden är en viktig förutsättning för många av invånarnas välbefinnande.

År 2014 hade SMBF 260 båtklubbar med drygt 46 770 medlemmar och bygger på ideella krafter.

SBU är riksorganisation för svenskt båtliv med ett aktivt och underliggande medlemsantal om cirka 170 000 personer. SBU organiserar båtförbund, båtklubbar och enskilda medlemmar i syfte att skapa förutsättningar för fritidsbåtlivet.

SRBF är ett regionalt båtförbund inom Svenska Båtunionen och representerar båtklubbar inom Danderyds, Täby, Vaxholms och Österåkers kommuner.

Med anledning av vad som framkommit avseende kommunens planerade rivning av den befintliga äldre bron för spårbunden, cykel och gångtrafik i syfte att anlägga en ny bro har diskussioner och remissyttranden renderat ett betydande motstånd från såväl kommunmedlemmar inom Lidingö som berörda organisationer och myndigheter. Fritidsbåtlivet påverkas negativt med tidsutdräkter och i inte oväsentlig omfattning även negativ påverkan på miljön.

Flera kommuner, orter och områden begränsas av en fast bro med segelfri höjd av 5,6 meter. Edsviken inom Sollentuna kommun, Brunnsviken inom Solna kommun, Stocksundet, Tranholmen och Djursholm inom Danderyds kommun, Stora Värtan och Näsbyviken inom Täby kommun samt Islinge hamn på Lidingö är områden vilka påverkas negativt av en fast bro med begränsad och föreslagen segelfri höjd.

Stockholms kommun projekterar norra Djurgårdsstaden med planerad utvidgning i hamnområdet. En effektiv åtgärd för persontransporter inom området torde ske med båt genom utvidgning av Sjövägen (trafikerar för närvarande Lidingö, Nacka och Stockholm med regelbunden trafik). Att färdas över vatten är en på allmänna rättsgrunder mänsklig rättighet. Det är oftast en kortare färdväg till nytta och med positiva effekter för miljön.

Föreliggande förslag om en ny bro hindrar inte enbart fritidsbåtstrafiken i farleden till och från Stockholms inre och södra områden från ovan rubricerade områden.

Brandförsvaret, räddningstjänsten och kustbevakningen hindras att bedriva en effektiv verksamhet i de fall de i samband med utryckning måste ta omvägen runt Halvkakssundet och Askrikefjärden för att begränsa skador eller rädda liv vid olycka i dramatiska händelser inom ovan nämnda områden.

En öppningsbar bro kan vara ett alternativ till en högre höjd motsvarande den stora Lidingöbron för biltrafik. Kostnaden för att anlägga en högre bro, alternativt en lägre men öppningsbar bro, torde vara försumbar i proportion till den begränsning, risk och skada som det nuvarande förslaget innebär.

Fritidsbåtlivet är i förändring. Generationsskiften med påverkan inom såväl fritidsändamålen som tidsaspekten medför krav på storlek, komfort och snabbare fartyg. Moderna segelbåtar har oftast högre master än 6 meter.

Fritidsbåtlivet med sina positiva och fostrande inslag är väl värda att beakta i samhällsutvecklingen. Ungdomar som utövar båtliv lär sig att beakta risker, visa hänsyn mot andra, respektera natur och djurlivet och proaktivt verka för en hållbar miljö. Restriktiva förhållanden och andra begränsningar motiverar inte den enskilde att utöva det goda och hälsosamma båtlivet. Inom Göteborgs kommun planeras för en öppningsbar bro med 12 meters segelfri höjd för beaktande av nyttotrafiken. Obstruktioner och överklaganden yrkar en lägsta höjd av 19 meters segelfri höjd. Det är anmärkningsvärt att den politiska församlingen inom Lidingö beslutat och lämnat in ansökan utgörande förslag för en bro med en högsta segelfri höjd om 5,6 meter jämfört diskussionen om Göta älv.

KOMMUNENS BEMÖTANDE

Kommunen har med anledning av inkomna synpunkter anfört bl.a. följande.

SMHI

Lidingö kommun får i anledning av det som framförs bekräfta att det inte är SMHI som äger vattenföringsstationen vid Norrström. Detta påverkar dock inte slutsatserna som redovisats i ansökan. De grundar sig på de faktiska uppgifter som föreligger. I sammanhanget ska också nämnas att avrinningen genom Södertälje är låg sett till de vattenmängder som rinner från Mälaren genom Stockholm.

Transportstyrelsen

Lidingö kommun har i ansökan redovisat sin bedömning såvitt avser bron utformning och konsekvenserna av den föreslagna segelfria höjden. Bedömningen är att sjöfartens intressen av en högre bro väger lättare än kravet på att bron ska ha den sökta utformningen för att den dagliga spårbundna trafiken samt gång-, cykel- och mopedtrafik ska fungera. Anvisningarna som Transportstyrelsen lämnar i frågan om utmärkning, säkerhetsgärder m.m. kommer att beaktas vid genomförandet.

Länsstyrelsen

Lidingö kommun avser att vid den kommande upphandlingen av entreprenaden för utrivningen tillse att det finns föreskrifter om försiktighet till undvikande av att spill eller delar av brokonstruktionen hamnar i vattnet. Om länsstyrelsen med ”spill” avser oljor, fetter eller drivmedel så ska framhållas att ett villkor föreslagits enligt vilket miljöanpassade oljor och drivmedel ska användas. Avses med spill delar av brokonstruktionen så torde konsekvensen av att delar faller ner i första hand vara att en grumling uppkommer när spillet når botten. Jämfört med den i sig begränsade grumlingen vid pålningen blir konsekvenserna av en sådan grumling försumbar. Att en brodel av större omfattning skulle falla ner får betecknas som olyckshändelse.

Länshållningen av gjutkassunerna bedöms bli mycket begränsad eftersom gjutningen av kassunen sker inom spanten under vatten. När gjutningen härdat kommer

vattnet att pumpas ur kassunen som därvid ska vara närmast torr. Kommunen anser det inte motiverat att ha någon särskild kontroll för det vatten som därefter kommer att ledas från kassunen sett till att det kommer att röra sig om begränsade volymer.

Ingen grumling av betydelse kommer att ske vid pålning av brostöden utanför strandområdet, därför har inga skyddsåtgärder föreslagits.

Stockholms kommun genom kommunstyrelsen

Ansökan om tillstånd är upprättad utifrån de förhandlingar som förevarit med Stockholms kommun. Kommunen har vid dessa förhandlingar enats med Stockholm om bl.a. en ändring i befintlig detaljplan genom vilken kravet på segelfri höjd utgår. Denna detaljplan är beställd och bekostad av kommunen. Utredningar som ligger till grund för förhandlingarna har visat att planen är förenlig med att bygga bron i redovisat läge.

Antagandet och genomförandet av denna detaljplan är i dagsläget dock villkorat av att ett genomförandeavtal träffas. Innehållet i detta avtal är som Stockholms kommun anger under framtagande.

I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet har brons läge och landfästets utformning anpassats till de föreliggande förslagen till detaljplaner på Ropstenssidan. Även om det över tiden har förekommit stora variationer i planerna så är parterna överens om att utformningen av landfästet vid Ropsten ska vara sådan att spårvägen (Lidingöbanan) kan anslutas till Spårväg City i framtiden samt att landfästets läge behöver ta hänsyn till Fortums intagsledning. Dessa krav är beaktade i ansökan.

Detaljer såsom anslutande spårgeometri och gestaltningskrav där lämplig höjdsättning på marken i anslutning till landfästet kommer att behöva lösas. Dessa frågor ligger i huvudsak utanför brons utformning och angöring vid Ropsten. För närvarande utreds ett krav från Stockholms kommun om en anslutande höjd på brons ovansida som är drygt en meter lägre än vad som redovisas i bilaga till den tekniska

beskrivningen. Kommunen anser att planlägen, höjder och lutningar som kan skalmätas i den tekniska beskrivningen kan komma att justeras något för att åstadkomma en bra detaljutformning av landfästet eller en optimal brokonstruktion. Dessa ändringar bedöms inte medföra några andra miljökonsekvenser än de som redovisats i ansökan och därmed kunna omfattas av ett allmänt villkor.

Kommunen har tidigare framfört att en ändring av den gällande detaljplanen på Ropstenssidan krävs för att ansökan ska kunna bifallas, ändringen är villkorad av ett genomförandeavtal. Kommunens uppfattning är att ett genomförandeavtal ska hinna träffas innan handläggningen av målet avslutas i mark- och miljödomstolen. Om så inte skulle vara fallet kan ett tillstånd likväl meddelas med ett villkor om att det inte får tas i anspråk innan ett bindande genomförandeavtal föreligger.

Kommunen vill betona att en fördröjning av tillståndsprocessen i avvaktan på ett ingånget genomförandeavtal skapar stora problem inte bara för kommunen utan också för Landstingets planering av lokaltrafiken och genomförandet av Stockholms kommuns ambitioner att exploatera området runt Ropsten.

Vad gäller Stockholms kommuns synpunkter allmänt så är det uppenbart att man stödjer projektet. Trafikkontorets synpunkt, att en låg lutningsgrad på bron för att maximera förutsättningarna för gående och cyklister bör prioriteras, visar att en samsyn råder såvitt avser det sökta alternativet med en låg bro.

AB Fortum Värme, samägt med Stockholms kommun

Lidingö kommun har en fortgående dialog med Fortum för att någon påverkan inte ska uppkomma på bolagets verksamhet. Åtgärder som Fortum kan komma att behöva vidta till följd av utrivningen av Gamla Lidingöbron och byggandet av den nya bron kommer att hanteras vid de fortsatta kontakterna och beaktas i samband med upphandlingen av entreprenör. Under byggskedet kommer kommunen att kontrollera och följa upp entreprenörens arbete för att säkerställa att det som ska utföras också görs.

Svenska kraftnät

Lidingö kommuns företrädare har noterat och kommer att iaktta de angivna synpunkterna.

Lidingö Segelsällskap

Kommunen noterar inledningsvis att Lidingö Segelsällskap inte är en sådan organisation som anges i bestämmelsen i 16 kap. 13 § miljöbalken. Det som påtalas i yttrandet ska likväl kommenteras.

Med en lutningsgrad om två procent så finns ingen möjlighet att uppnå 11,5 meter segelfri höjd utan att kraftigt fördyra anläggningskostnaderna för bron. Kommunen har valt den samhällsekonomiskt mest optimala höjden 5,6 meter. En bro med högre höjd och lutning medför att trafiken blir ojämn (höga och låga hastigheter blandat). En högre bro innebär också risk för att väder och främst vind mera påtagligt kan verka avhållande från GC-trafik. Närheten till vägbrons höjd kommer också att vara negativt p.g.a. skuggning och buller från vägtrafiken.

Vid en lutningsgrad om två procent får bron en påtaglig ”puckel” som kommer att upplevas mycket negativt p.g.a. den långa sträckan. Målsättningen att locka gång- och cykeltrafiken riskeras därigenom. Den låga lutningsgraden är också mycket viktig för den som färdas över bron med rullstol.

Sjöfartens intressen har beaktats vid avvägningen mellan olika intressen i samband med att brons utformning var föremål för utredning, se s. 85–97 i miljökonsekvensbeskrivningen. Företrädare för den kommersiella nyttotrafiken på sjön och för de allmänna intressena har godtagit den bedömning som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och delar kommunens uppfattning att den valda utformningen och lokaliseringen bäst tillgodoser de för bron fastställda syftena. Kommunen förnekar inte att bron medför ett hinder för sjöfart med båtar som kräver en segelfri höjd om 5,6 meter eller mer men det går att segla runt Lidingö varför sjöfarten kan fortgå på

samma sätt som under de år som klaffen på Gamla Lidingöbron varit låst i nedfällt läge.

**Saltsjön–Mälarens Båtförbund, SMBF, Svenska Båtunionen, SBU,
och Södra Roslagens Båtförbund, SRBF**

Kommunen noterar inledningsvis att båtförbunden inte är sådana organisationer som anges i bestämmelsen i 16 kap. 13 § miljöbalken. Det som påtalas i yttrandet ska likväl kommenteras.

Frågan om den nya bronns utformning har varit föremål för ingående överväganden där för- och nackdelar med alternativa utformningar ställts mot varandra, se sidorna 85–94 i miljökonsekvensbeskrivningen. Som framgår av det som där redovisas har övervägandena resulterat i att det sökta alternativet ger den sammantaget bästa lösningen. Kommunen är införstådd med att det följer olägenheter av den nya bronns utformning eftersom den förhindrar båtar med en höjd mellan 5,6 och 11,5 meter att passera broarna. Dessa båtar är hänvisade att ta vägen öster om Lidingö över Askrikefjärden. För båtar inom detta segment kommer bron förvisso att kunna innebära en förlängd väg och gångtid om man har för avsikt att bege sig in mot Mälaren eller Stockholm.

Förbundens funderingar om en möjlighet för boende inom Norra Djurgårdsstaden att ta Sjövägen mot Stockholm eller Nacka möter samma problem som persontransporter från Täby/Hägernäs. Dessa har kommenterats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Som förbunden nämner har Göteborgs kommun av mark- och miljödomstolen fått tillstånd att anlägga en bro över Göta älv–Hisingsbron. Denna bro har en segelfri höjd om 12 meter men har också en sektion som kan höjas till 28 meter. Kommunen menar att förhållandena redan av detta skäl inte är jämförbara och vill påpeka att det för den kommersiella båtarten i Göta älv till Vänerhamnarna är helt nödvändigt med en öppnings- eller höjbar sektion eftersom det är den enda alternativa sjövägen

till Vänern – Nordre älv – p.g.a. dels en regleringsdamm och dels fasta broar som har en segelfri höjd om 12,5 meter. Det finns således inte något reellt alternativ till Göta älv för sjötrafiken mellan Vänern och Västerhavet. Farleden för Vänersjöfarten är för övrigt ett riksintresse med vilket fritidsbåttrafiken i anslutning till broarna inte kan jämföras.

Kostnader för olika utformningar av bron finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen. Det ska därtill framhållas att de samlade målen för en ny bro bara nås med det av kommunen sökta alternativet.

SKÅLEN FÖR DOMEN

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling i målet.

Utredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning

I ansökan ingår en teknisk beskrivning och en miljökonsekvensbeskrivning.

Mark- och miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen har ett sådant innehåll att den uppfyller de krav som följer av 6 kap. miljöbalken. Den ska därför godkännas. De övriga utredningarna är också tillräckliga för att pröva ansökan.

Rådighet

Mark- och miljödomstolen finner att kommunen har visat att den har rådighet över vatten enligt 2 kap. lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Tillåtligheten

Lokalisering

Kommunen har utrett vilken lokalisering som är den mest lämpliga från miljö- och hälsosynpunkt och jämfört med ett nollalternativ. I utredningen ingår en studie av alternativ vad gäller bl.a. segelfri höjd.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att avsikten är att uppföra en ny bro mycket nära platsen för den befintliga Gamla Lidingöbron. Lokaliseringen påverkas av befintliga och framtida kommunikationer. Det finns planer på bl.a. att koppla ihop spårtrafiken på den nya bron med Spårväg City utan att tågbyte behövs.

Det har inte framkommit att det finns eller planeras någon verksamhet som behöver ta i anspråk samma utrymme som den planerade bron. Utredningen ger stöd för att verksamheten ger upphov till endast begränsade störningar för närboende.

Mark- och miljödomstolen finner med hänsyn till det anförda att lokaliseringen av den nya bron är lämplig enligt 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken.

Planfrågor

Kommunen har redovisat att den ansökta verksamheten avviker från en detaljplan i Lidingö kommun från 1964 (en stadsplan för broområdet, 0186-24/1964E). Syftet med planen är att möjliggöra flera brobyggen över Lilla Värtan. Av utredningen framgår att den nya bronns läge innebär en avvikelse från de brolägen som redovisas i 1964 års plan men att bron ligger inom planområdet för broarna. Mark- och miljödomstolen bedömer dock att avvikelsen är liten och att syftet med planen inte motverkas.

Kommunen har också redovisat hur den ansökta verksamheten, i den del som rör etableringsområdet på Lidingö norr om den nya bron, förhåller sig till en detaljplan

i Lidingö kommun från 1965 (stadsplan 0186-144/1965D). Av utredningen framgår att utfyllnaden om ca 1 300 kvadratmeter avviker från detaljplanen eftersom det berörda området är betecknat som vattenområde. Mark- och miljödomstolen bedömer att verksamheten i denna del strider mot planen. Syftet med planen är att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Norra Kungsvägen till en huvudled av hög trafikteknisk standard. Mark- och miljödomstolen bedömer att avvikelsen är liten och att syftet med planen inte motverkas. Vid den bedömningen beaktas att utfyllnaden berör en liten del av det vattenområde som omfattas av planen och att det inte framkommit att något motstående intresse påverkas. Det finns därför inte något hinder mot yrkandet i punkten 3 om tillstånd att fylla ut vattenområdet.

Kommunen har slutligen redovisat att den ansökta verksamheten inte stämmer överens med en detaljplan i Stockholms kommun vad gäller den planerade segelfria höjden om 5,6 meter. Mark- och miljödomstolen konstaterar att det inte är fråga om en liten planavvikelse. Det pågår planarbete med att ändra detaljplanen så att den planerade bron ska vara förenlig med detaljplanen i detta avseende.

Mark- och miljödomstolen finner att ett tillstånd att uppföra en ny bro inklusive landfästen endast kan ges under förutsättning att en erforderlig detaljplaneändring i Stockholms kommun har fått laga kraft. Detta avser en ändring som gör att den planerade segelfria höjden om 5,6 meter inte längre är oförenlig med detaljplanen.

Särskilda förutsättningar för vattenverksamhet och frågan om segelfri höjd

Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken får en vattenverksamhet bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Enligt 11 kap. 7 § miljöbalken ska en vattenverksamhet utföras så att den inte försvårar annan verksamhet som i framtiden kan antas beröra samma vattentillgång och som främjar allmänna eller enskilda ändamål av vikt. Detta krav gäller om vattenverksamheten kan utföras på detta sätt utan oskäligen kostnad.

Mark- och miljödomstolen behandlar först frågan om den nya brons segelfria höjd. Frågan om behovet av en planändring i denna del har behandlats ovan.

Den ansökta verksamheten innebär att det planeras för en segelfri höjd om 5,6 meter. Kommunen har bedömt att en låg bro med det planerade utförandet gör att bron får betydligt bättre tillgänglighet för bl.a. gående och cyklister och att detta väger tyngre än intresset av att fler båtar kan passera under bron.

Ingen av remissmyndigheterna har motsatt sig en segelfri höjd om 5,6 meter. Transportstyrelsen har dock anfört att anläggande av en fast icke öppningsbar bro enligt förslaget innebär en begränsning för sjöfartens framkomlighet i det aktuella området. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö kommun har framhållit att den segelfria höjden påverkar fritidsbåtar i form av ökad restid. Lidingö Segelsällskap, Saltsjön–Mälarens Båtförbund, Svenska Båtunionen och Södra Roslagens Båtförbund har ansett att tillstånd inte ska ges till uppförande av den nya bron på grund av den negativa inverkan som den segelfria höjden har på båtlivet och friluftslivet.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det inte är allmän farled på den plats där den nya bron ska uppföras. Den befintliga bron har enligt kommunens uppgift inte varit öppningsbar sedan 2004. För båtar som på grund av den begränsade segelfria höjden inte kan passera den nya bron kommer det även i fortsättningen vara möjligt att ta sig till skärgården eller Mälaren genom att runda Lidingö. Detta innebär en olägenhet för det rörliga friluftslivet, som är ett allmänt intresse. Utredningen ger däremot inte stöd för att en begränsad framkomlighet har någon inverkan av betydelse på befintlig eller planerad sjöfart i övrigt.

Mark- och miljödomstolen finner att utredningen inte ger stöd för att utförandet av bron med den planerade segelfria höjden försvårar annan verksamhet som i framtiden kan antas beröra vattenområdet och som främjar allmänna eller enskilda ändamål av vikt. Det finns därmed inte något hinder mot den planerade segelfria höjden på grund av 11 kap. 7 § miljöbalken.

Enligt kommunen får den samhällsekonomiska nyttan av en väl fungerande bro för spårbunden trafik samt gång-, cykel- och mopedtrafik anses helt uppenbar och väl överstiga kostnaderna för anläggandet av den nya bron och utrivningen av Gamla Lidingöbron.

Mark- och miljödomstolen bedömer att fördelarna från allmän och enskild synpunkt av den ansökta verksamheten överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den nya bron. Vid den bedömningen beaktas att en begränsad framkomlighet innebär vissa olägenheter för sjöfart.

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning finns det inte heller i övrigt något hinder mot den planerade segelfria höjden vid en prövning enligt miljöbalken. Det saknas vidare förutsättningar att i villkor eller på något annat sätt ställa krav på en högre segelfri höjd. De yrkanden som framställts av Lidingö Segelsällskap, Saltsjön–Mälarens Båtförbund, Svenska Båtunionen och Södra Roslagens Båtförbund i denna del ska därför inte bifallas.

Miljökonsekvenser och allmänna hänsynsregler

Kommunen har redovisat att den ansökta verksamheten har konsekvenser för miljön i några avseenden, särskilt vad gäller grumling vid anläggandet av landfästen och brostöd i grundare vatten närmare strandkanten samt buller vid byggnation av nya bron och rivning av den gamla.

Det finns förutsättningar att besluta de villkor om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra och motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Ett tillstånd ska således förenas med flera villkor, i allt väsentligt enligt kommunens förslag.

Mark- och miljödomstolen bedömer att verksamheten är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Verksamheten är även förenlig med bestämmelserna om strandskydd i 7 kap. miljöbalken.

Slutsats om verksamhetens tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen finner med hänsyn till det som anförts i detta avsnitt att den ansökta verksamheten är tillätlig enligt miljöbalken.

Tillstånd

Det finns förutsättningar att bifalla kommunens yrkanden om tillstånd.

Som framgått ovan ska tillståndet i punkten 1 att uppföra en ny bro inklusive landfästen ges under förutsättning att en detaljplaneändring i Stockholms kommun har fått laga kraft.

Mark- och miljödomstolen finner skäl att i tillståndspunkterna 1 och 3 hänvisa till en bild från den tekniska beskrivningen som översiktligt redovisar främst lägena för den ansökta verksamhetens olika delar och även omfattningen av bl.a. utfyllnad i vattenområde. Kommunen har förklarat att det vid den fortsatta projekteringen kan komma att ske vissa justeringar av verksamheterna, t.ex. att angivna lägen flyttas några meter. Enligt mark- och miljödomstolens mening har det inte framkommit något som hindrar att vissa justeringar görs i enlighet med det allmänna villkoret.

Det finns inte skäl att tidsbegränsa tillståndet.

Övriga frågor om villkor och åtagande*Villkor*

Mark- och miljödomstolen finner att de av kommunen föreslagna villkoren, med en redaktionell ändring, är lämpliga och kan godtas.

Grumlande arbeten sker i samband med anläggandet av landfästena och brostöd nära strandkanten. Därför är det skäligt att tillståndet förenas med ett villkor gällande skyddsåtgärder för grumlande arbeten för dessa arbeten.

Länsstyrelsen har velat försäkra sig om att det inte kommer att ske någon grumling av betydelse vid pålning utanför det strandnära området så att det inte behövs något villkor om skyddsåtgärder.

Mark- och miljödomstolen bedömer att det inte behövs något villkor med hänsyn till att kommunen uppgett att grumling av betydelse inte kommer att ske vid pålning av brostöden utanför strandområdet. Denna uppgift omfattas av det allmänna villkoret. Om grumlingen skulle bli större än beräknat har kommunen att överväga om skyddsåtgärder behövs och underrätta tillsynsmyndigheten.

Åtagande

Kommunen har åtagit sig att följa vad Transportstyrelsen anfört i fråga om segelfri höjd, segelfri bredd, påseglingsrisk, broutmärkning, redovisning av uppgifter till Sjöfartsverket samt riskanalys och handlingsplan för anläggningsfasen (se s. 27–28 i domen).

Arbetstid och oförutsedda skador

Bestämmelser om arbetstid och oförutsedda skador ska tas in i domslutet enligt vad kommunen yrkat.

Verkställighet

När det finns skäl till det får mark- och miljödomstolen förordna att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte fått laga kraft. Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2012 s. 623 prövat frågan om verkställighetsförordnande i mål om tillstånd enligt miljöbalken.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det inte kommer att vara aktuellt att ta i anspråk tillståndet att uppföra en ny bro förrän tidigast våren 2016, eftersom det

behövs en detaljplaneändring som får laga kraft. Kommunen har dock uppgett att avsikten är att påbörja fysiska arbeten under 2017 och att projektering och upphandling också behövs. Remissmyndigheterna har inte motsatt sig att tillstånd lämnas till den ansökta verksamheten. Det har inte heller gjorts någon invändning mot ett verkställighetsförordnande. I målet återstår i huvudsak en tvistig fråga som rör bronns segelfria höjd. Mark- och miljödomstolen bedömer vidare att det, om kommunen tar i anspråk tillståndet innan det har fått laga kraft, finns endast en liten risk för någon mer betydande skada.

Mark- och miljödomstolen anser med hänsyn till det anförda att det finns skäl att ge kommunen en möjlighet att ta tillståndet i anspråk även om domen inte fått laga kraft.

Slutlig prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen har tidigare beslutat en prövningsavgift för den ansökta verksamheten om 400 000 kr. Mark- och miljödomstolen har nu att slutligt pröva avgiftens skälighet med särskild hänsyn till prövningens omfattning, se 9 kap. 3 § andra stycket förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn.

Kommunen har yrkat att prövningsavgiften bestäms slutligt till 180 000 kr.

Mark- och miljödomstolen finner med särskild hänsyn till prövningens omfattning att prövningsavgiften slutligt ska fastställas till 150 000 kr.

Rättegångskostnader

Lidingö kommun har godtagit länsstyrelsens yrkande om ersättning för rättegångskostnader med 23 200 kr.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV425)

Överklagande senast den 7 januari 2016. Prövningstillstånd krävs.

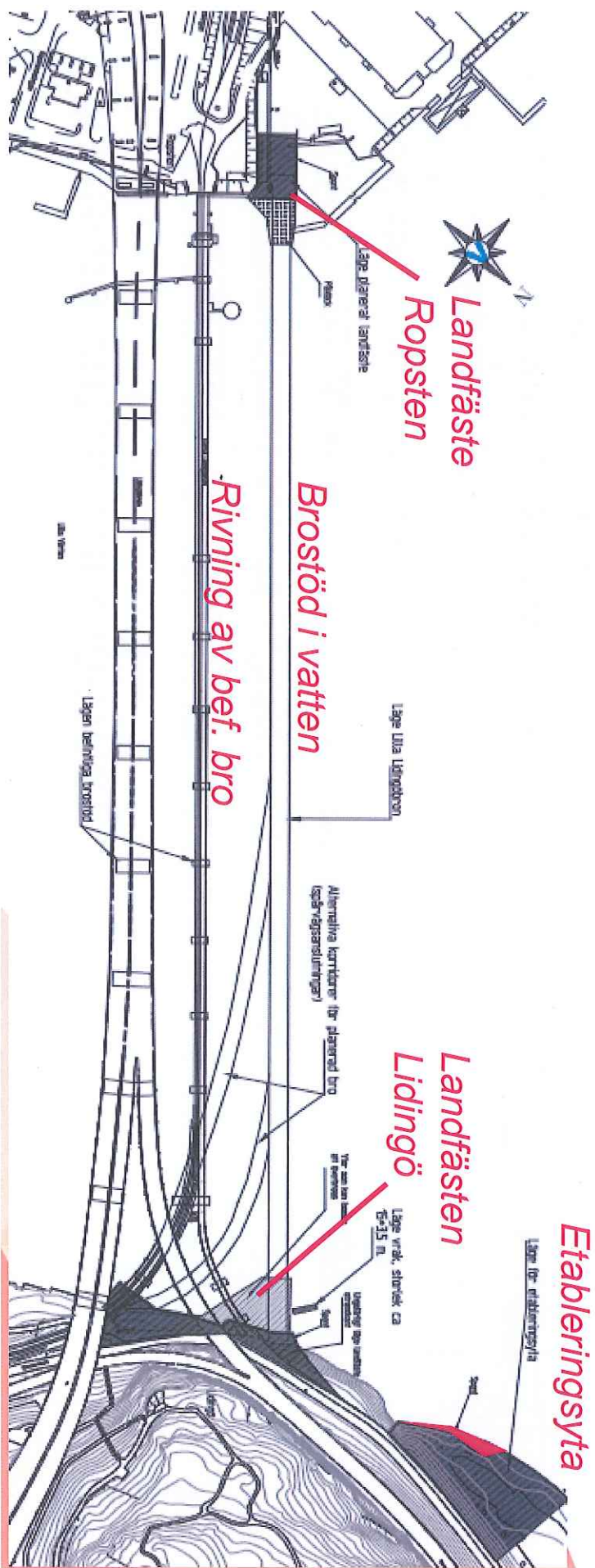
Anders Lillienau

Annika Billstein Andersson

Rådmannen Anders Lillienau, tekniska rådet Annika Billstein Andersson samt de särskilda ledamöterna Dan Björklund och Lars Fladvad har deltagit i avgörandet.

Planerad vattenverksamhet

- Översikt





SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.