



Lidingö  
stad

2023-04-25

MSN/2021:221

# Samrådsredogörelse

Detaljplan för Kottlavägen 15, 17A  
och 17B i stadsdelen Skärsätra,  
Lidingö Stad

## Innehållsförteckning

1	Bakgrund .....	3
	Uppdrag.....	3
2	Hur samrådet gått till .....	3
3	Sammanfattning av inkomna synpunkter .....	5
	Myndigheter, organisationer .....	5
	Lidingö stad .....	12
	Sakägare.....	14
4	Sammanfattande bedömning och förslag till vidare handläggning.....	19
	Plankarta .....	19
	Planbeskrivning .....	19
5	Sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådsskedet och inte fått dem tillgodosedda (rätt att överklaga) .....	20

## 1 Bakgrund

### Uppdrag

Kommunstyrelsens planutskott har gett miljö- och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för fastigheterna Lidingö 10:573, Lidingö 10:574 samt del av Lidingö 10:564. Detaljplaneförslaget avser ändrad markanvändning till ändamålet bostad. De befintliga bostadshusen ligger i dag på mark som i den gällande detaljplanen anger park eller plantering. En ändring av markanvändningen till bostadsändamål är tänkt att bekräfta dagens markanvändning. Detaljplanen ska reglera lämpliga byggrätter samt skydda kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom planområdet med rivningsförbud och förvanskings- och varsamhetsbestämmelser. Detaljplanen är förenlig med stadens översiktsplan. Planen bedöms inte innebära en sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken.

## 2 Hur samrådet gått till

I enlighet med miljö- och stadsbyggnadsnämndens beslut 25 oktober 2022 § 204 har plansamråd hållits om planförslaget. Samrådet ägde rum under tiden 10 november – 8 december 2022. Information om samrådet har sänts till berörda sakägare enligt fastighetsförteckning och nedan angivna remissinstanser. Handlingarna har under samrådstiden visats i stadshuset samt på Lidingö stads webbplats.

Totalt har 16 yttranden inkommit under samrådstiden. Nedan sammanfattas inkomna synpunkter. Yttranden i sin helhet finns tillgängliga på miljö- och stadsbyggnadskontoret.

### Myndigheter, organisationer

Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav	Kvarstående synpunkter
Ellevio AB		X		
Förpacknings- och tidningsinsamlingen		X		
Käppalaförbundet	X			
Lantmäterimyndigheten i Stockholms län			X	
Lidingö församling	X			
Lidingö hembygdsförening		X		
Länsstyrelsen			X	



Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav	Kvarstående synpunkter
Naturskyddsföreningen	X			
Skanova		X		
Statens geotekniska institut (SGI)	X			
Stockholm Exergi		X		
Stockholms läns museum	X			
Storstockholms Brandförsvär			X	
SÖRAB		X		
Tillgänglighetsrådet	X			
Tillväxt, miljö- och regionplanering	X			
Trafikförvaltningen, Region Stockholm			X	
Urbaser	X			
Vattenfall Eldistribution AB		X		

### Lidingö stad

Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav	Kvarstående synpunkter
Miljö- och hälsoskyddsenheten	X			
Lärande- och kulturförvaltningen		X		
Teknik- och fastighetsförvaltningen			X	
Omsorgs- och socialförvaltningen	X			

### Sakägare

Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav	Kvarstående synpunkter
Sakägare 1			X	X
Sakägare 2			X	X
Sakägare 3			X	X

### 3 Sammanfattning av inkomna synpunkter

Nedan följer en sammanfattning av inkomna skrivelserna.

#### Myndigheter, organisationer

Länsstyrelsen

##### ***Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL***

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör hälsa. Kommunen behöver hantera frågor om buller och stomljud i den fortsatta handläggningen. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till förorenade områden.

##### ***Hälsa och säkerhet***

###### *Buller*

###### *Trafiksiffror och bullerberäkning*

Kommunen hänvisar i sin bedömning till en bullerkartläggning från 2008 och anger att årsdygnstrafiken för vägar och spårtrafik är näst intill oförändrad sedan karteringen gjordes. Kommunen bedömer därför att kartläggningen är aktuell. Vidare gör kommunen bedömningen att trafiken kommer att ligga på motsvarande nivåer även i framtiden eftersom Lidingö har en lägre utvecklingstakt än regionen i övrigt. Länsstyrelsen gör dock bedömningen att det inte är osannolikt att trafiken ökar trots en låg utvecklingstakt, till exempel till följd av ökade leveranser, fler bilar, fler boende i varje lägenhet etc. Vidare ligger nivåerna i kartläggningen från 2008 ganska nära riktvärdena i Förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, varför det inte går att utesluta att de överskrids. Kommunen behöver mot bakgrund av ovanstående motivera sin bedömning och beakta Trafikförvaltningens trafikprognos för Lidingöbanan. Kommunen behöver också redovisa maximala bullernivåer. Kommunen konstaterar att det kan bli svårt att klara riktvärdena för uteplats. Kommunen behöver reglera riktvärden i plankartan och säkerställa att eventuella lokala bullerskydd kan uppföras.

###### *Stomljud*

Det finns risk för stomljud eftersom planområdet ligger nära spår. Kommunen behöver redovisa nivåer på stomljud i planområdet och visa att bostäderna klarar Trafikverkets riktlinjer för stomljud, 32 dB(A) FAST. Nödvändiga åtgärder behöver säkerställas i plankartan.

###### *Verksamhetsbuller*

Enligt Trafikförvaltningen förekommer underhållsarbete och störande ljud från hållplats intill planområdet. Kommunen behöver redogöra för dessa störningar och visa att kraven enligt Boverkets allmänna råd (2020:2) om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär kan klaras.

**Råd om tillämpning av 2 kap. PBL***Hälsa och säkerhet**Föreerade områden*

På grund av planområdets placering längs Lidingöbanan, bör kommunen komplettera planbeskrivningen med en bedömning gällande markföroreningar, för att säkerställa att området inte utgör någon risk för människors hälsa.

**Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

**Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar*****Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL****Buller*

Inför granskningskedet har en trafikbullerutredning tagits fram där även stomljud och vibrationer studerats. Trafikbullersituationen vid byggnaderna har beräknats för prognosår 2040 (för spårtrafik används prognosår 2050). Stomljud och vibrationer har bedömts utgående från mätningar utförda i befintliga byggnader samt i marken.

Trafikbullerberäkningarna visar att riktvärden för ljudnivå vid fasad klaras utan särskilda åtgärder vid alla tre fastigheter. Det finns även ytor på alla fastigheter där riktvärden för uteplats klaras. Uteplatser är idag placerade inom dessa områden.

Riktvärden för kännbara vibrationer bedöms klaras utan åtgärder i både befintliga och tillkommande byggnader. Riktvärden för stomljud bedöms klaras på samtliga boningsvåningar i de befintliga byggnaderna, förutsatt att tåg stannar vid stationen. När tåg passerar i hög fart kommer riktvärden möjligen att överskridas i rum på bottenvåning (första boningsvåning). Då husen är befintliga, och total ljudnivå i samtliga rum bedöms styras av luftljud, är bedömningen att detta bör kunna tillåtas. För att säkerställa att riktvärden för stomljud klaras i tillkommande bostadsbyggnader bör en planbestämmelse som reglerar högsta stomljuds nivå införas i plankartan. Förutsatt att vibrationsöverföringen beaktas vid val av grundläggning, och/eller genom åtgärder i stommen, kommer riktvärden att kunna innehållas.

Baserat på utredningens resultat har en planbestämmelse adderats, "b2 - Huvudbyggnad ska grundläggas och utformas så att stomljuds nivå inomhus ej överskrider 32 dBA maximalnivå med tidsvägning FAST vid tågpassage." Planbestämmelsen syftar till att säkerställa att ny huvudbyggnad uppförs med åtgärder som dämpar överföringen av vibrationer från mark till byggnad. Planbeskrivningen har kompletterats med mer utförliga beskrivningar kring bullersituationen.

**Råd om tillämpning av 2 kap. PBL***Föreerade områden*

Planbeskrivningen har justerats enligt Länsstyrelsens yttrande.

## Lantmäteriet

Fastigheterna inom planområdet är inlagda i den digitala registerkartan med mycket god lägesosäkerhet (0,025 meter), men denna lägesosäkerhet kan vara missvisande.

Vid övergången mellan referenssystemen RT 90 och SWEREF 99 transformerades nämligen tusentals gränspunkter över hela landet som registrerades rakt av, utan kontroll, med lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden med lokala stornät kan ha god "intern" lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99.

Lantmäteriet uppmanar därför kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med just lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter, och vid behov kontrollmäta sådana gränser. Lyssna gärna på avsnitt 2 av Positionspodden från Geoforum Sverige.

Lantmäteriet noterar även att fastigheterna Lidingö 10:573 och Lidingö 10:574 inom planområdet har sitt ursprung i avsöndringar. Avsöndringsförfarandet var en privat jorddelning med begränsat myndighetsinflytande där överlåtelsehandlingen var/är central. Vid en avsöndring blir inte fastighetsgränserna lagligen bestämda. Vid oklarheter kring gränsens juridiska läge kan det därför krävas en fastighetsbestämning för att klargöra en avsöndrad fastighetsrättsliga gränser.

### *Fastighetsstorlek*

I plankartan har kommunen tagit fram planbestämmelser med minsta fastighetsstorlek om 1200 kvm i den västra delen och 970 kvm i den östra delen.

I dagsläget finns befintliga fastigheter som är mindre än den föreskrivna minsta fastighetsarealen. Lantmäteriet har i planbeskrivningen noterat att kommunen vid planens genomförande avser att sammanlägga fastigheterna Lidingö 10:573 och Lidingö 10:574 i syfte att bilda en ny fastighet som uppnår minsta fastighetsstorlek om 970 kvm i den östra delen av planområdet.

Lantmäteriet vill uppmärksamma om att fastigheterna Lidingö 10:573 och Lidingö 10:574 har sitt ursprung från avsöndringar. Avsöndringsförfarandet var en privat jorddelning med begränsat myndighetsinflytande där överlåtelsehandlingen var/är central. Fastighetsgränser som tillkommit genom avsöndring är inte lagligen bestämda. Vid oklarheter kring gränsens juridiska läge kan det därför krävas en fastighetsbestämning för att klargöra en avsöndrad fastighetsrättsliga gränser.

I fastighetsregistret redovisas en areal om 684 kvm, respektive 279 kvm (totalt 963 kvm) för fastigheterna Lidingö 10:573 och Lidingö 10:574. Lantmäteriet vill uppmärksamma om att fastigheternas gränser inte är lagligen bestämda och att arealen kan skilja sig vid framtida fastighetsbestämning, och att det med det finns en risk att sammanläggningen av fastigheterna vid planens genomförande kan bli

planstridig då fastigheten inte uppfyller planbestämmelse om minsta fastighetsstorlek.

För att få en snabb väg från planarbetets start fram till färdig byggnation är det viktigt att utreda om det finns samfälligheter eller andra fastighetsgränser som inte framgår av digitala registerkartan och om övriga gränser är osäkra inom planområdet. Genom att utreda, göra gränsutvisning och mäta in befintliga gränspunkter kan osäkra gränser identifieras tidigt i planprocessen. För gränser som därefter fortfarande är osäkra kan kommunen då ansöka om fastighetsbestämning och därmed ha möjlighet att få ett tydligt och klart underlag innan detaljplanen får laga kraft. Lyssna gärna på avsnitt 2 av Positionspodden från Geoforum Sverige där dessa frågor diskuteras.

### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Lidingö stad har bra noggrannhet i gränserna och bedömer att det inte är nödvändigt att utreda gränserna mer i detaljplaneskedet. Bestämmelsen om minsta fastighetsstorlek justeras för att inte riskera planstridighet under genomförandefasen.

### **Stockholms brandförsvaret**

När ett planärende inkommer som remiss för första gången till SSBF utförs en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet.

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av Lidingöbanan. I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

### *Spårbunden trafik, urspårning och tågbrand*

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkningar samt urspårning. Enligt SSBF bör detta även appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för annan spårtrafik där urspårning är en potentiell olycksrisk. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. SSBF anser även att riskerna av tågbrand bör vägas in i samband med bedömningen.

### *Spårspring*

I och med att det inom planområdet planeras för spårområdesnära bebyggelse för allmänheten vilka kan medföra risk för spårspring, anser SSBF att frågan vad gäller spårspring bör lyftas under planarbetet. Åtgärder för att förhindra spårspring kan exempelvis vara stängsel eller liknade mellan plattformarna.



### *Befarad risknivå*

Lidingö stad har identifierat Lidingöbanan som en potentiell riskkälla. Staden har bedömt att risker förknippade med urspårning och tågbrand är låga trots att avståndet understiger rekommenderat avstånd om minst 25 m bebyggelsefritt. Staden har även bedömt att höjdskillnad mellan spår område och planområdet fungerar som en skyddande åtgärd vid en urspårning. SSBF delar stadens bedömning avseende risker förknippade med avåkning mot bakgrund av att det finns en nivåskillnad mellan riskkällan och planområdet samt även med hänsyn till spårets/plattformens utformning längs med planområdet.

Avseende riskerna med tågbrand rekommenderar SSBF att en riskbedömning utförs. SSBF bedömer att staden själva kan utföra en riskbedömning och det inte kräver externt konsultstöd. Finns redan riskbedömningar gjorda för planer i närområdet och i anslutning till Lidingöbanan kan dessa med fördel användas efter en aktualitetsprövning. SSBF har i nuläget ingen kännedom om tidigare riskbedömningar som direkt kan appliceras på planområdet. Om inte heller Staden känner till någon riskbedömning som kan appliceras på planområdet rekommenderar SSBF att nyttja riskbedömningar som gjorts för detaljplaner längs med Roslagsbanan i t ex Danderyds kommun, Täby kommun och Vallentuna kommun.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid.

### **Möjlighet till räddningsinsatser**

#### *Framkomlighet/Tillgänglighet*

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-096 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

#### *Övrigt*

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Planområdet och spårområdet är separerade med en stödmur och staket ovan muren. Det finns en höjdskillnad mellan planområdet och spårområdet som minskar

risken för spårspring och för brandspridning. Inom spårområdet finns befintliga stängsel för att motverka spårspring.

Fastighetsägaren har rätt till pågående markanvändning, trots att bebyggelsen är placerad inom rekommenderat bebyggelsefritt avstånd. För den del av fastigheten Lidingö 10:564 där ny huvudbyggnad får uppföras införs korsmark med ett avstånd på 25 meter från närmaste spårmitt. Detta innebär att ny huvudbyggnad måste placeras på sådant vis att rekommenderat säkerhetsavstånd upprätthålls.

Räddningstjänstens framkomlighet är beaktad och befintlig gata kan nyttjas vid en eventuell räddningsinsats.

## Trafikförvaltningen, Region Stockholm

### *Buller och stomljud*

Region Stockholm konstaterar att kommunens ambitioner när det kommer till trafikbuller inte är de högsta i denna plan. Planen ligger nära Lidingöbanan samt Kottlavägen. I planbeskrivningen hänvisas till beräknade ljudnivåer från 2008 samt 2012, alltså 10 år gamla utredningar som dessutom avsåg tiden då beräkningen gjordes. Inget framgår om framtiden. Slutsatserna i planbeskrivningen är missvisande då man inte kan titta på en bullerkarta som visar ljudnivå vid en höjd och anta att den gäller samtliga våningsplan. Sannolikt visar kommunens karta 2 meter över mark och då underskattas ljudnivån högre upp eftersom den dämpande markeffekten avtar med höjden över mark.

Ljud från väg och spår adderas och dessa effekter beaktas inte om man tittar på ljudet från trafikslagen var för sig. Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik ska sammanläggas.

Region Stockholm konstaterar vidare att kommunen inte redovisar maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå är det som orsakar mest klagomål från spårtrafik och blir dimensionerande för byggnadens ytterväggar när de akustiska kraven i BBR ska klaras.

Kommunen bör i det fortsatta arbetet utföra en trafikbullerutredning som förutom väg- och spårtrafik dessutom inkluderar buller från station, talat utrop och signaler från den angränsande plankorsningen. Region Stockholm kan vara behjälpliga med data om så önskas. Trafikprognos för bullerräkningar för SL:s spårtrafik år 2050 bör användas. Region Stockholm har även en kravlista som kommunen kan använda för att säkerställa kvalitet på trafikbullerutredningar.

Region Stockholm anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av buller från spårunderhåll och från stationen. Exempelvis kan nedanstående användas: "Buller och stomljud från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Buller från underhållsarbeten uppstår vanligen nattetid då dessa arbeten måste utföras under

trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik.”

”Planområdet ligger nära en spårvägsstation. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid.”

I det kommande planarbetet bör även en stomljudsutredning utföras. Eftersom planen ligger så nära spår bör kommunen överväga en planbestämmelse för stomljud. Region Stockholm rekommenderar att det nya riktvärdet för stomljud från Trafikverket om 32 dBA maximal ljudnivå med tidsvägning FAST används. Region Stockholm vill särskilt påpeka vikten av att åtgärder för stomljud utreds noggrant i det fortsatta arbetet med bostädernas utformning. Att åtgärda stomljudsproblematik i efterhand är mycket svårt.

#### *Fortsatt arbete*

Region Stockholm uppfattar att den angränsande lokalgatan samt gång- och cykelvägen till Lidingöbanan inte kommer att ändras. Region Stockholm önskar ha en fortsatt dialog om den förändrade markanvändningen intill Lidingöbanan.

#### *Genomförande*

Region Stockholm behöver granska och kravställa genomförandet innan arbetet startar. I god tid innan byggnationerna påbörjas, ska därför ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken” skickas in till Region Stockholm. Denna går att finna på [www.sll.se/bygga](http://www.sll.se/bygga). Innan arbeten påbörjas skall samordning ha skett med Region Stockholms utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Genomförandeavtal ska skrivas innan planen antas. Alla kostnader som uppstår för Region Stockholm på grund av intrånget ska bäras av exploatören.

#### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Se svar gällande buller, vibrationer och stomljud under Länsstyrelsens yttrande. Planbeskrivningen har justerats enligt Trafikförvaltningens yttrande.

Detaljplanen medger främst befintlig bebyggelse och möjliggör endast en ny huvudbyggnad utanför områden som potentiellt skulle kunna påverka Trafikförvaltningens anläggningar och staden ser därmed inget syfte med att upprätta ett genomförandeavtal. Det finns dessutom inga inkopplade exploatörer då staden äger fastigheterna och avser att sälja dessa.

I planbeskrivningen förtydligas att arbeten inom fastigheterna som kan komma att påverka Lidingöbanan behöver anmälas. För att initiera kontakt ska ”Blankett

för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken” skickas in till Region Stockholm. Denna går att finna på [www.sll.se/bygga](http://www.sll.se/bygga).

#### Förpackningsinsamlingen, FTI

Den 1 januari 2024 börjar en ny förpackningsförordning (SFS 2022:1274) att gälla, som bland annat innebär att insamlingsansvaret för förpackningar övergår till kommunerna och att fastighetsnära insamling ska vara införd för alla hushåll i kommunen 1 januari 2027.

FTI har inget att tillägga angående detaljplanen förutom att ytor för fastighetsnära insamling och lättillgängliga insamlingsplatser (LIP) av förpackningar behöver beaktas i planen, utifrån bestämmelserna i den nya förordningen. FTI kommer inte att etablera några nya stationer under övergångsperioden och hänvisar därför frågan till kommunens avfallsplanerare.

#### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.

#### Skanova

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Om Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

#### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.

## Lidingö stad

### Teknik- och fastighetsförvaltningen

#### *Avfall*

För sopbilens del ser förvaltningen gärna att vägen breddas och att vändplanen görs större om möjligt. I dag hämtas avfall från nr 15 och 17A men inte 17B. Om fastigheterna detaljplaneras och i framtiden byggs ut kommer vändplanen behöva bli större alternativt att samtliga fastigheters avfall behöver en uppsamlingsplats vid nr 15 och i anslutningen till Kottlavägen så att sopbilen inte behöver köra in.

#### VA

I nulägesbeskrivning - Vatten och avlopp (sida 21). Det är oklart om Lidingö 10:573 är ansluten till dagvatten eller inte. Under ekonomiska frågor - Vatten och avlopp (sida 31), tilläggstext behövs avseende att anslutningsavgifter för VA kan tillkomma enligt gällande taxa.

### *Gata och trafik*

I planbestämmelsernas inledande beskrivning av Syfte och huvuduppdrag framgår att: *//..// ska även gata och infarter till fastigheterna säkerställas*. Önskemålet är att detta också framgår av plankartan och i planbestämmelserna under kapitlet Gator och trafik – Planförslag och konsekvenser.

Under kapitlet Gator och trafik – Parkering önskar förvaltningen att det framgår att parkering ska ske inom fastighet och att för nya in-/utfarter medges en bredd på 4,5 meter.

Under kapitlet Gator och trafik – Gång- och cykeltrafik, andra meningen, önskar förvaltningen att det förtydligas att det man pratar om är blandtrafik på del av Kottlavägen. Förslag: *Kottlavägens avstickande del, mellan Kottlavägen och vändplanen medger cykling och gång i blandtrafik*.

Under Planförslag och konsekvenser önskar förvaltningen att det framgår vad gatans bredd är i dag. Detta för att man ska få en relation till hur mycket en meters ytterligare bredd kan bidra. Utfart mot den mer trafikerade Kottlavägen samt 10 meter in på avstickande del av Kottlavägen bör förses med utfartsförbud.

### *Park och natur*

Snö kommer att behöva hanteras på något sätt och GC-vägen och gatan är lite smala för det i dag. Därför föreslår förvaltningen att man ser till att fastighetsgränsen läggs en meter in från nuvarande dragning så att en vall kan få plats, ungefär enligt bifogad markering på plankartan.

### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Möjlighet att bredda gata och vändplan medges i detaljplanen. Behov av en uppsamlingsplats finns därmed inte.

Planbeskrivningen justeras enligt synpunkter om VA text.

Planbeskrivningen justeras enligt synpunkter om gata och trafik. Utfartsförbud i planområdesgräns är inte möjligt att utsätta i en detaljplan. Utfartsförbud 10 meter in på den avstickande delen bedöms inte som nödvändigt då fastigheten har en befintlig utfart. Detaljplanen säkrar att infarter till fastigheterna är möjlig att utforma på säkert sätt, men reglerar inte utformningen av dessa, det bevakas i bygglovsprocessen.

Möjlighet till breddning av GC-vägen och gatan har redan möjliggjorts i plankartan till samråd. Möjligheten kvarstår i justerade handlingar inför granskning.

### Lärande- och kulturförvaltningen

Lärande- och kulturförvaltningen har tagit del utav samrådshandlingen för ny detaljplan för Lidingö 10:573, 10:574 samt del av 10:563 vid Kottlavägen.

Detaljplaneförslaget som enbart berör de aktuella fastigheterna kommer inte ha

någon påverkan för förvaltningens olika verksamheter eller för UN:s och KFN:s ansvarsområden. Av denna anledning så har förvaltningen inga synpunkter på samrådsförslaget för ny detaljplan.

#### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.

## Sakägare

### Sakägare 1

Vår största och viktigaste generella synpunkt är att behålla charm, lugn och natur i detta vackra och harmoniska område här på hälsans ö. Vi värnar om den parkmark som är kännetecknande för både Lidingö i stort och det här området i synnerhet. När vi flyttade hit till Lidingö för knappt tre år sedan så levde vi i tron av att man inte gjorde om parkmark till bostäder längre på Lidingö. Helst hade vi sett att parkmarken behålls och att man kan utveckla den med mer grönska och en mötesplats för unga och gamla, i stället för att bygga bostäder.

Om byggande ändå ska ske vill vi framföra att:

- Vi är måna om att behålla så många träd som möjligt då vi värnar om naturen (och pga den höga ljudnivån från Lidingöbanan som kan komma att påverka samtliga som bor i området samt områdets lugn).
- Det oroar oss att den höga nockhöjden (som 9 m) riskerar göra att det kan komma att kännas som ett höghus i detta vackra område. Vi önskar att man kunde styra mot enplansvillor alternativt sänka möjlig takhöjd markant.
- Vi månar även om gångbanan (Kottlavägen) som många i området använder som trygg väg till och från förskola och skola bibehålls.
- Vi önskar att den äldre genuina stilen på hus följs (många k-märkta hus i området).

#### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Detaljplaneområdet är planlagt som parkmark, men har under lång tid nyttjats som ett bostadsområde. Denna detaljplan medger pågående markanvändning och innebär inte att mark som tidigare var tillgängligt för allmänheten tas i anspråk.

Detaljplanen reglerar att endast 60 % av fastighetsarean får hårdgöras, vilket begränsar risken för att ett flertal träd ska avverkas.

En nockhöjd på 9 meter är en rimlig höjd för ett tvåvåningshus med sadeltak, mansardtak eller valmat tak och höjden är proportionerlig till områdets uppbyggda taklandskap. I gällande detaljplaner för angränsande områden medges två våningar med en byggnadshöjd på 7,6 meter. Utöver denna höjd tillåts takkonstruktionen.

Gångbanan kommer inte påverkas negativt av planens genomförande.

De hus inom planområdet som innehar kulturvärden skyddas med planbestämmelser. För nya byggnader krävs inte att de uppförs i någon speciell stil då det i området redan förekommer en bred variation av arkitektonisk stil, byggnadstypologi, färgsättning och detaljeringsgrad. Takutformningen regleras till sadeltak, mansardtak eller valmat tak för att till viss del styra gestaltningen för att anknyta till befintlig bebyggelse i närområdet.

### Sakägare 2

Då vi förstår att kommunen önskar avyttra de ovan nämnda tomterna till privata ägare vill vi att de redan fastställda begränsningarna kopplade till de två särskilt kulturhistoriskt intressanta byggnaderna (15 samt i synnerhet 17a) kvarstår, samt att ett uppförande av nybyggnad på fastighet 17b byggs i samma känsla då vårt område förlorat flera gamla hus som gett denna del av vår ö sin välbehövliga charm och karaktäristiska historia. För oss är det av yttersta vikt att både villastadskänslan, harmonin samt den så viktiga, gröna och variationsrika naturen i detta vackra område behålls, inte skövlas. Vi värnar om den parkmark som är kännetecknande för både Lidingö i stort och det här området i synnerhet där både vi och våra barn rör oss fritt, varje dag.

Nedan kommer några punkter vi vill försäkra oss om att ni beaktar om planerna ska tas vidare:

- Vi är måna om att behålla växtlighet och så många träd som möjligt både på och runt dessa fastigheter, då vi värnar om den vilda parkmarken och dess invånare. Dessa träd och buskar ger även ett skydd mot både vind och den redan höga ljudnivån från Lidingöbanan och Kottlavägen som kan påverka samtliga i området om den skulle minskas eller tas bort.
- Vi oroas av den potentiellt höga nockhöjden på 9 m som nämns i dokumenten. Vi önskar att det på fastighet 17b, som ni nämner eventuellt rivs, enbart uppförs en enplansvilla där takhöjden stannar på 5m i passande och genuin stil som bevarar områdets klassiska skärgårdskänsla samt att endast sadeltak eller mansardtak likt omgivande bebyggelse uppförs och att inget platt tak likt ett flerfamiljshus tillåts.
- Vi värnar om planbestämmelserna för husen på 17a och 15 vilka vi har som utsikt idag och som det verkar som kommunen också ser som kulturhistoriskt värdefulla byggnader. De måste bevaras! Dessa byggnader är båda väldigt vackra och charmiga inslag i området som vi hoppas kommer skyddas med planbestämmelser.
- Slutligen månar vi om gångbanan som löper längs med Lidingöbanans bansträckning som vi alla i området (och de som passerar) använder som trygg väg till och från förskolor och skolor bibehålls som idag och inte kläms in bland nybyggda parkeringsplatser.

### Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Detaljplaneområdet är planlagt som parkmark, men har under lång tid nyttjats som ett bostadsområde. Denna detaljplan medger pågående markanvändning och innebär inte att mark som tidigare var tillgängligt för allmänheten tas i anspråk.

Detaljplanen reglerar att endast 60 % av fastighetsarean får hårdgöras, vilket begränsar risken för att ett flertal träd ska avverkas.

En nockhöjd på 9 meter är en rimlig höjd för ett tvåvåningshus med sadeltak, mansardtak eller valmat tak och höjden är proportionerlig till områdets uppbyggda taklandskap. I gällande detaljplaner för angränsande områden medges två våningar med en byggnadshöjd på 7,6 meter. Utöver denna höjd tillåts takkonstruktionen. Takutformning är reglerat till att uppföras som sadeltak, mansardtak eller valmat tak för att till viss del styra gestaltningen för att anknyta till befintlig bebyggelse i närområdet.

De hus inom planområdet som innehar kulturvärden skyddas med planbestämmelser. För nya byggnader krävs inte att de uppförs i någon speciell stil då det i området redan förekommer en bred variation av arkitektonisk stil, byggnadstopologi, färgsättning och detaljeringsgrad.

Gångbanan kommer inte påverkas negativt av planens genomförande.

### Sakägare 3

Det framgår av den information som vi erhållit att kommunstyrelsen 2021-03-15 vill sälja fastigheterna Lidingö 10:573 och del av 10:564\*3. Det beslutades om ett plan- och försäljningsuppdrag för fem enfamiljshus. Det står idag 3 hus på det som idag är parkmark. Bygger man 5 hus så blir det stor förtätning.

Efter att studerat era markeringar (röda kryss och cirklar, se bilder nedan) kan man också befara att det handlar inte bara om att "en" tomt som skall bebyggas, utan minst 2 och kanske till och med "tre" om huset på Kottlavägen 17A också rivs. Det innebär ett helt nytt scenario, från att ha varit parkmark med ett hus per tomt till 2-3 tomter och 2-3 hus (troligen par-hus) och 4-6 familjer som skall flytta in. Det innebär även ökad biltrafik på gång och cykelbanan vilket i sin tur medför risker för cyklister och gångtrafikanter, med utökad trafik av sopbilar, taxi, budbilar samt privatbilar och övrig trafik, hur ser lösning ut på detta problem? Hur kommer parkeringssituationen se ut? Är parkering endast tillåten för hus/villaägarna, på deras tomter, eller kommer det att bli parkering på vändplan utanför Kottlavägen 17B?

Genom att noga studera bifogad karta med Planbestämmelser, finner jag helt plötsligt att den bod/uthus med källare, (bebodlig?) som angränsar till vår tomt (Televisionen 16) nu är inritad. (det var den inte tidigare) Då vi tidigare varit i kontakt med Miljö- och stadsbyggnadskontoret i september 2021 och ställt frågan vilka bygglovsregler som gäller då man önskar bygga ett attefallshus som angränsar



till parkmark, har svaret blivit att gå in på boverkets hemsida och länk: <https://www.boverket.se/sv/byggande/bygga-nytt-om-ellertill/bygga-utan-bygglov/attefallshus/>. Här hittar man dock ingen information om vad som gäller då ens tomt gränsar till parkmark. Då avståndet från vår planerade attefallshus, till tomten Kottlavägen 17B/10:564, ligger för nära, så kan inget bygglov ges. Anmärkningsvärt att notera är att boden/uthuset, ligger knappt 1 meter mot vår tomtgräns.

När ni nu skall försälja denna tomt och ni troligtvis kommer att godkänna ett bygglov på fastighet på max 150 kvm och nockhöjd 9 meter + skorsten, samt förrådsbod med 1 meters avstånd till tomtgräns det kommer att bli ett parhus, med tillhörande carports.

Detta är ingen lyckad lösning för oss, utan om denna tomt kommer att bebyggas, vill vi inte se något hus på ca, 150 kvm, högre än det i dag befintliga vita huset, som är 4 meter upp till nock och saknar carport. Om det kommer att byggas ny bod/carport 1 meter mot vår tomtgräns, skall ett bullerplank på nya ägarens bekostnad byggas. Samtidigt skall nya ägaren godkänna att vi bygger ett attefallshus mot denna tomtgräns, där avståndet är <1 meter (ej de idag lagstiftade 4,5 meter) Avslutningsvis värt att notera: Närheten till Lidingöbanan och buss, innebär ett stort bullerproblem och även ett säkerhetsproblem, om det är familjer med barn som skall bo i de nya fastigheterna. Frågan är då, om det överhuvudtaget lämpligt att bygga hus i området. Det kanske är bättre att behålla parkmarken även fortsättningsvis och skapa en trevlig miljö för de som bor i närområdet ex. Boulebana, grillplats, etc.

### **Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar**

Beslutet om att sälja fem fastigheter gäller för två detaljplaneområden. Inom denna detaljplan möjliggörs att högst tre bostadsfastigheter bildas. Detta regleras med bestämmelser om minsta fastighetsstorlek. Vidare regleras att endast en bostad får inredas i huvudbyggnaden. Attefallsreglerna möjliggör att huvudbyggnaden i ett senare skede inreds med ytterligare en bostad och/eller att ett fristående attefallshus uppförs, vilket inte styrs i detaljplanen. I en detaljplan kan vi endast reglera bort dessa regler för fastigheter med byggnader som innehar högt kulturhistoriskt värde, vilket görs i denna detaljplan.

Detaljplaneområdet är planlagt som parkmark, men har under lång tid nyttjats som ett bostadsområde. Denna detaljplan medger pågående markanvändning och innebär inte att mark som tidigare var tillgängligt för allmänheten tas i anspråk.

Gatan är inte högt trafikerad idag och tillkommande boende beräknas inte påverka antalet trafikrörelser markant. Detaljplanen möjliggör en breddning av gatan och gång- och cykelvägen. Parkering får inte ske längs gatan utan samtliga fastigheter ska lösa parkering inom privata fastigheter.

Regler för attefallshus och komplementbyggnader skiljer sig. Ovan nämnda bod intill Televisionen 16 är inte en attefallsbyggnad utan en komplementbyggnad.

Komplementbyggnader regleras i detaljplan och för attefallsbyggnader gäller andra lagar, bland annat att bebyggelsen inte får hamna närmare än 4,5 meter från fastighetsgräns om inte berörd granne ger sitt medgivande. Intill parkmark får kommunen inte ge ett medgivande.

En nockhöjd på 9 meter är en rimlig höjd för ett tvåvåningshus med sadeltak, mansardtak eller valmat tak och höjden är proportionerlig till områdets uppbyggda taklandskap. I gällande detaljplaner för angränsande områden medges två våningar med en byggnadshöjd på 7,6 meter. Utöver denna höjd tillåts takkonstruktionen.

Komplementbyggnader tillåts med ett avstånd på en meter från fastighetsgräns då avståndet är tillräckligt för att kunna sköta om byggnaden inom den egna fastigheten. Detaljplanen kommer inte att kräva att ett bullerplank byggs och bekostas av den nya ägaren. Bebyggelsen kan inte antas medföra sådana konsekvenser att ett bullerplank blir nödvändigt. Det går inte heller i detaljplanen att kräva att den nya ägaren ska godkänna att en attefallsbyggnad får uppföras närmare än 4,5 meter från fastighetsgräns. Den dialogen sköts fastighetsägare emellan.

En trafikbullerutredning har tagits fram till granskningen som visar att riktvärden för ljudnivå vid fasad innehålls utan särskilda åtgärder vid alla tre fastigheter.

Planområdets läge intill kollektivtrafiken ger goda möjligheter för nyinflyttade att åka kollektivt och för barn och ungdomar att kunna åka kollektivt. Gatan och stationen är separerade med mur och stängsel och det bedöms inte föreligga några särskilda säkerhetsproblem.

## 4 Sammanfattande bedömning och förslag till vidare handläggning

Med anledning av bland annat de synpunkter som framfördes under samrådet har följande förändringar gjorts i förslaget till detaljplan.

### Plankarta

- En ytterligare planbestämmelse adderas: b2 - Huvudbyggnad ska grundläggas och utformas så att stomljudsnivå inomhus ej överskrider 32 dBA maximalnivå med tidsvägning FAST vid tågpassage. Bestämmelsen gäller på ytan där ny huvudbyggnad inom fastigheten Lidingö 10:564 får uppföras.
- Planbestämmelse d<sub>2</sub> om minsta fastighetsstorlek har justerats från 970 kvm till 960 kvm.
- På plankartan införs korsmark 25 meter från närmaste spårmitt för den västra delen av fastigheten Lidingö 10:564.

### Planbeskrivning

- Planbeskrivningen kompletteras med utförligare beskrivning av bullersituationen.
- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning kring föroreningssituationen.
- I planbeskrivningen förtydligas att arbeten inom fastigheterna som kan komma att påverka Lidingöbanan behöver anmälas.
- Avsnitt om vatten och avlopp justeras enligt synpunkt.
- Avsnitt om gata och trafik justeras enligt synpunkt.

Därutöver har planhandlingarna generellt setts över och redaktionella ändringar och förtydliganden har gjorts.

Miljö- och stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Nästa steg i planprocessen blir granskningskedet.

Process för standard planförfarande



Här är vi nu

## 5 Sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådsskedet och inte fått dem tillgodosedda (rätt att överklaga)

- Sakägare 1
- Sakägare 2
- Sakägare 3

### **Miljö- och stadsbyggnadskontoret**

Ida Aronsson

Planarkitekt

Alexander Celebioglu

Arkitekt, Sweco