

**A D V O K A T F I R M A N Å B E R G & C O**

Nacka tingsrätt  
Mark och miljödomstolen  
Box 1104  
131 26 Nacka strand

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

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

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

**SAKEN**

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

**KOORDINATER**

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

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

---

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

**YRKANDEN**

Lidingö stad yrkar att mark- och miljödomstolen

- a) lämnar Lidingö stad tillstånd att uppföra en ny bro inklusive landfästen inom fastigheterna Stockholm Hjorthagen 1:1, Stockholm Ladugårdsgärdet 1:9, Stockholm Hjorthagen 1:3, Stockholm Ladugårdsgärdet 1:40 och Lidingö Lidingö 8:90
- b) lämnar Lidingö stad rätt att riva ut Gamla Lidingöbron, och
- c) lämnar Lidingö stad tillstånd till att på vattenområde hörande till fastigheten Lidingö 8:90 sätta spont på en sträcka om ca 200 m och innanför sponten fylla ut vattenområdet om ca 1 300 m<sup>2</sup>.

Staden yrkar vidare

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

**1. BAKGRUND OCH ALLMÄN ORIENTERING**

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

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

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

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

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

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

Arbete för ändring av detaljplaner pågår också inom Lidingö stad.

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

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

Det aktuella området framgår av översiktskarta, bilaga 3.

## 2. RÅDIGHET

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. HÖJDSYSTEM OCH FIXPUNKT

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

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

### 4. ANDRA TILLSTÅND AVSEENDE VATTENVERKSAMHET

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

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

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

## 5. PLANFÖRHÅLLANDEN M. M.

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

### *Stockholm*

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

### *Lidingö*

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

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

## 6. MARK- OCH VATTENFÖRHÅLLANDEN

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



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

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

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

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

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

## 7. TEKNISK BESKRIVNING

### *Utformningen och placeringen av Lilla Lidingöbron*

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

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

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

*Byggande av Lilla Lidingöbron (yrkande a)*

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

*Rivningen av Gamla Lidingöbron (yrkande b)*

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

*Utfyllnad m.m. (yrkande c)*

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

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

## 8. MILJÖKONSEKVENSER

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

*Konsekvenser i bygg- och rivningsskedet*

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



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

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

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

#### *Konsekvenser i driftskedet*

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

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

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

#### *Samråd*

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

## 9. IAKTTAGANDET AV DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA

### *Kunskapskravet – 2 kap. 2 § miljöbalken*

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

### *Erforderliga försiktighetsmått – 2 kap. 3 § miljöbalken*

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

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

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

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

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

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

### *Lokaliseringsprincipen – 2 kap. 6 § miljöbalken*

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

### *Ansvar för efterbehandling – 2 kap. 8 § miljöbalken*

Något egentligt efterbehandlingsansvar är inte att förutse av verksamheten.

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

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

## 10. MILJÖKVALITETSNORMER

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

Projektet bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer.

## 11. VILLKOR

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

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

## 12. KONTROLL

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

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

**13. SAKÄGARE**

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

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

**14. ERSÄTTNING TILL SAKÄGARE**

Någon ersättningsgill skada bedöms inte uppkomma.

**15. EKONOMISK TILLÅTLIGHET**

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

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

**16. ARBETSTID**

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

**15. ANMÄLAN OM OFÖRUTSEDD SKADA**

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

## 17. ANSÖKNINGSAVGIFT

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

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

## 18. VERKSTÄLLIGHET

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

## 19. ÖVRIGA FRÅGOR

### *Aktförvarare*

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

### *Sammanträdeslokal*

Som sammanträdeslokal föreslås domstolens lokaler.

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

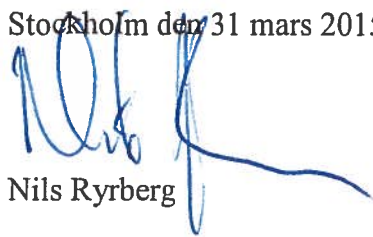
### *Kungörelse*

Kungörelse kan lämpligen ske i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet

---

Behörighetshandlingar bifogas.

Stockholm den 31 mars 2015



Nils Ryrberg

Hanna Tynkkynen

**Bilagor:**

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