

Start-PM

Detaljplan för ny bro mellan Lidingö och Stockholm, stadsdelarna Torsvik och Herserud



Foto med Gamla Lidingöbron för gång-, cykel- och mopedtrafik samt spårväg i norr. Lidingöbron för biltrafik i söder. Planärendet handlar om att ersätta Gamla Lidingöbron med en ny bro.

Ärendet

Lidingös kommunfullmäktige beslutade 2012 att Gamla Lidingöbron ska ersättas av en ny bro. Ansökan avser planändring för att medge en ny bro i ett nytt läge. Lokalisering och utformning av den nya bron ska utredas under planarbetet.



Stockholm och Lilla Värtan, vy från Torsvik. Lidingöbron till vänster och Gamla Lidingöbron till höger.

Förutsättningar och förändringar

Syfte

Planens syfte är möjliggöra en ny bro mellan Lidingö och Stockholm för gång-, cykel- och mopedtrafik samt spårväg. Denna nya bro är avsedd att ersätta Gamla Lidingöbron som idag fyller dessa funktioner. För att medge ett nytt läge för den nya bron behöver nya detaljplaner tas fram, både i Stockholm och på Lidingö. När den nya bron tas i bruk påbörjas demontering av Gamla Lidingöbron.



Orienteringskarta med streckad linje runt berört utredningsområde inom Lidingö stad. Motsvarande utredning pågår också i Stockholms stad. Planområdets exakta gräns kommer att fastställas under detaljplaneprocessen.

Ansökan

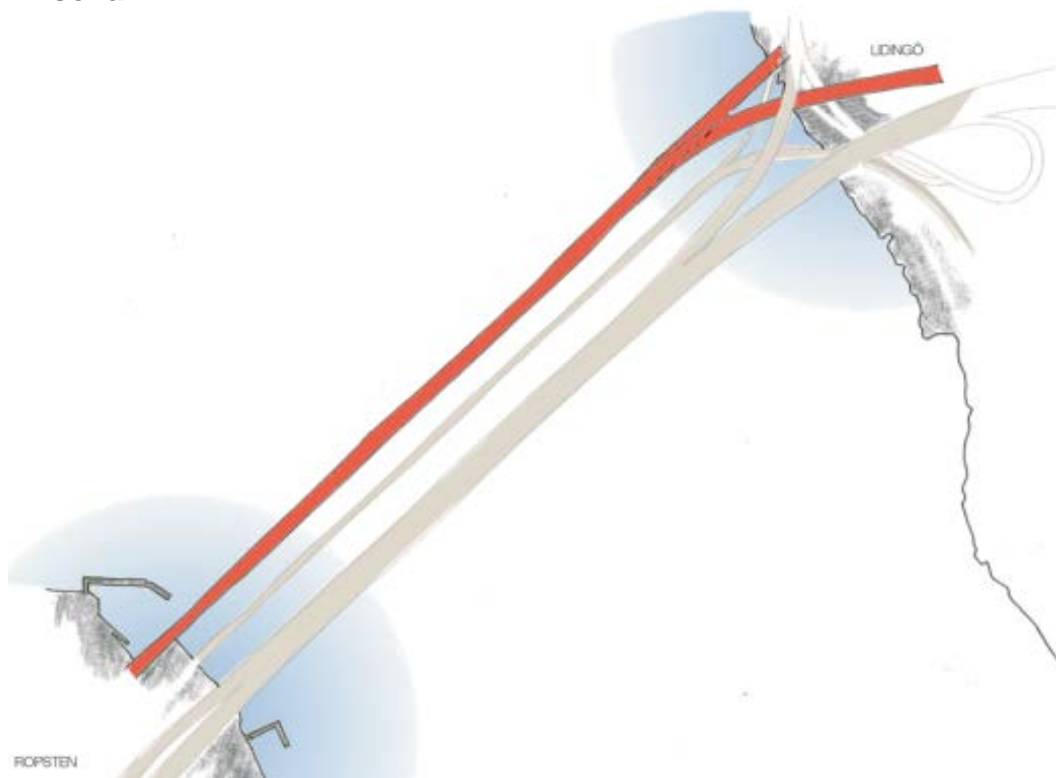


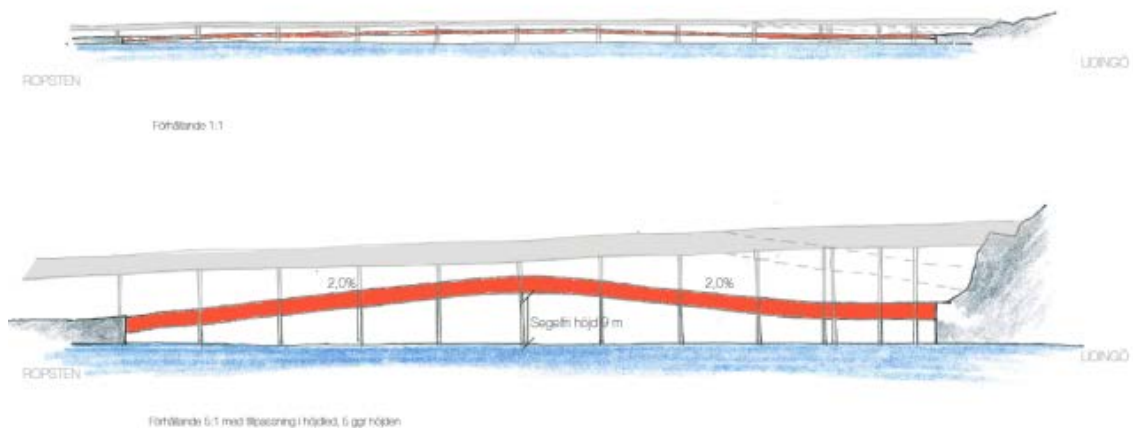
Illustration. Referensbro (röd) norr om nuvarande bro visar ett av de möjliga lägena för en ny bro.

Bakgrund

Ansökan om planändring inkom till miljö- och stadsbyggnadskontoret den 13 juni 2013 från Lidingö stads tekniska förvaltning. Av ansökan framgår att kostnaderna för att på lång sikt behålla Gamla Lidingöbron överstiger kostnaderna för en helt ny bro med motsvarande funktioner. Lidingös kommunfullmäktige fattade därför 2012 beslut om att ersätta den befintliga bron med en ny bro färdigställd år 2020.

Till kommunfullmäktiges beslutsunderlag togs en referensbro fram, se illustrationer ovan och på nästa sida. Referensbron innebar en 6 meter bred gång- och cykelväg (det är 3,5 meter idag) och fortsatt enkelspår för Lidingöbanan. Såväl lokalisering som utformning av väg och spår på bron ska utredas vidare. Staden ska också undersöka vilket höjdläge som är lämpligt för den nya bron. God frihöjd för fritidsbåtar står i konflikt med gång- och cykeltrafikens behov av låg lutning av vägbanan för sin framkomlighet. Den segelfria höjden kommer att vara minst densamma som dagens, men en så hög frihöjd som nuvarande detaljplan på Stockholmsidan kräver (12,5 meter) medför kraftiga lutningar för gång- och cykeltrafiken. Antalet brostöd och utformning i övrigt av bron är inte heller bestämt i nuläget.

Lokalisering och utformning av bron behöver beakta flera lokala förutsättningar. Medan den nya bron byggs behöver Gamla Lidingöbron vara i drift, varför läget för den nya bron begränsas av befintliga förhållanden. I Torsvik samordnas bron med det programarbete som Lidingö stad driver för Centrum/Torsvik. I Ropsten samordnas bron med den utveckling av Norra Djurgårdsstaden som Stockholms stad driver samt med SL:s hopkoppling av Lidingöbanan och Spårväg City. Den nya bron ska inte omöjliggöra en framtida förlängning av tunnelbanan från Ropsten.



Illustrationer. Referensbro (röd) visar möjlig höjdprofil och förhållandet till den befintliga Lidingöbron för biltrafik (grå). Den övre bilden är skalenlig medan den nedre accentuerar höjdskillnader i skala 1:5.

Process

Parallellt med planprocessen ansöker staden hos länsstyrelsen om tillstånd för vattenverksamhet för att kunna uppföra den nya bron och demontera den gamla. Byggnation av den nya bron bedöms kunna påbörjas under år 2016. Detta förutsätter att tillstånd för vattenverksamhet och nya detaljplaner vunnit laga kraft innan dess. Tiden innan byggstarten upptas av tillståndsprocesser, upphandling av entreprenader, detaljprojektering och trafikomläggningar. Den nya bron ska vara klar för trafik år 2020. Demontering av Gamla Lidingöbron sker efter det att den nya bron tagits i bruk och beräknas kunna avslutas inom ett år.

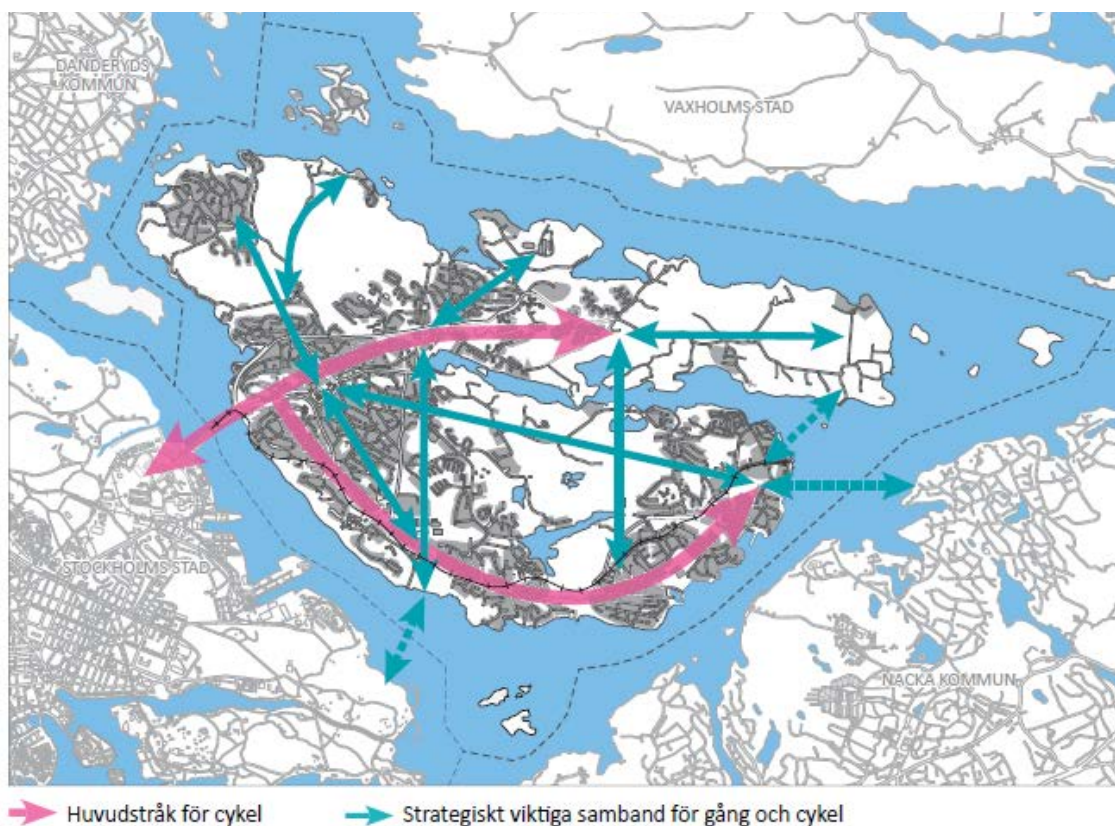
I detta inledande skede av projektet övervägs flera olika lokaliseringar för bron. Gällande detaljplan på Lidingösidan medger endast begränsade möjligheter för lokalisering av en ny bro varför en ny detaljplan sannolikt är nödvändig att upprätta. På Stockholmsidan begränsar bestämmelse om segelfri höjd i gällande plan utformningen av en ny bro. Beslut om lokalisering och utformning av bron sker i flera steg med inriktningsbeslut, investeringsbeslut och slutligen anskaffningsbeslut.

Geografisk avgränsning och markägförhållande

Området är beläget i stadsdelarna Torsvik och Herserud. Det utgörs av fastigheterna Lidingö 8:78 och 8:90 som ägs av Lidingö stad samt fastigheterna 8:1, 8:91 och 8:94 (Lidingöbanan) som ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik. Lidingö stad är ägare till Gamla Lidingöbron, även delen i Stockholms stad.

De ritningar som bifogats ansökan om planbesked redovisar ett förhållandevis stort utredningsområde då den nya bronns läge ännu är oklart. Redovisat område omfattar cirka 150 000 kvadratmeter, varav större delen utgörs av Lilla Värtan. Planområdets exakta gräns kommer att fastställas under detaljplaneprocessen. Eventuellt kan området i ett senare skede komma att delas i två detaljplaner, en för landområdet och en för vattenområdet. Detta start-PM avser både land- och vattendelarna. Mellan kommungränsen och Ropsten utförs motsvarande planarbete av Stockholms stad.

Planförhållanden och riktlinjer



Översiktsplan 2012. "Huvudstråk för cykel" motsvarar trafikstrategins "prioriterade cykelstråk".

Översiktsplan

I gällande översiktsplan från 2002 redovisas landområdet dels som "grönområde/park", dels som "utredningsområde, bebyggelse". Stadens nya översiktsplan (antagen 2012 men inte laga kraftvunnen) redovisar området som en del av utvecklingsområdet Centrum/Torsvik. Området kring brofästet och infartsleden i Torsvik är kraftigt påverkat av buller och är dåligt integrerat med intilliggande områden på grund av att vägnätet utgör barriärer.

För Gamla Lidingöbron anger översiktsplanen att det ska utredas om den ska renoveras alternativt ersättas av en ny bro, vilket kommer att påverka områdets utformning. Vidare föreslås att en ny sträckning för Lidingöbanan via centrum ska utredas och att ett tydligt gång- och cykelstråk ska utvecklas från Ropsten, via Lidingö centrum och vidare mot Elfvik, se också karta ovan med riktlinjer för cykelstråk. Gång- och cykeltrafikanter ska snabbt och enkelt kunna ta sig mellan Torsvik och Norra Djurgårdsstaden. Gamla Lidingöbron är stadens enda fasta förbindelse för gång- och cykeltrafiken till fastlandet. Bron har tidvis otillräcklig kapacitet för dagens mängder av gående och cyklister. Åtgärder för ökad kapacitet ska därför utredas.



Programarbete pågår för Centrum/Torsvik (mörk streckad linje visar områdets avgränsning). Norr om Lidingöbroarna pågår detaljplanering för utställningsverksamhet med vattenanknytning (röd ring).

Centrum/Torsvik

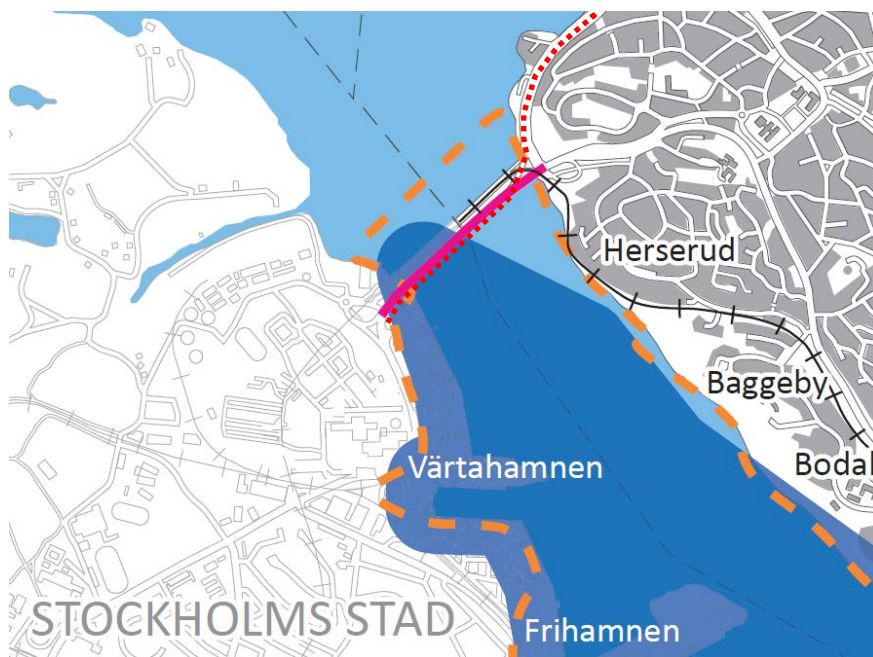
För Centrum/Torsvik har programsamråd genomförts under 2013. En folkomröstning om områdets utveckling kan komma att ske under våren 2014 om kommunfullmäktige så beslutar. Planprogrammet beräknas bli godkänt 2014/2015. Detaljplaneringen för den nya bron behöver sålunda samordnas med planeringen av Centrum/Torsvik.



Gällande plan från 1964 medger att vattenområdet får överbyggas på flera platser (bestämmelse "Vz"). Syftet var att tillåta en bro för tunnelbana (längst norrut) och ytterligare en Lidingöbro för biltrafik (mellan tunnelbanebron och Gamla Lidingöbron).

Detaljplan

Gällande detaljplaner för området är de stadsplaner som fastställdes 1964-04-13 (0186-24/1964E), 1965-09-09 (0186-144/1965D) och 1945-01-19 (0186-3/1945D). Planerna anger vattenområde, hamnområde, trafikområde, gatu- och gångtrafik, park och plantering. Det finns inga bestämmelser om strandskydd eller naturreservat i området.



*Riksintressen:
Lidingöbron
(rosa), Stockholms
hamn (orange
streckad linje),
farled med 200
meter buffertzoon
(mörkblått) och
kraftledning (röd
prickad linje).*

Riksintressen

I området och dess närhet är flera riksintressen utpekade. Lidingöbron, Stockholms hamn och farled 541 är av riksintresse för kommunikationer. Den kraftledning som är förlagd i Lidingöbron och längs med Norra Kungsvägen är av riksintresse för energidistribution.

Kulturmiljöprogram

I det kulturmiljöprogram "Lidingös kulturhistoriska miljöer", som antogs av kommunfullmäktige 1990 och som översiktsplan 2002 hänvisar till, är området inte noterat som någon kulturhistorisk miljö. På Gamla Lidingöbron står dock en väntpaviljong, uppförd 1925, som i "Lidingös kulturhistoriska miljöer" bedöms vara ett värdefullt kulturminne.

Trafikstrategi

Staden ska, enligt den trafikstrategi som tekniska nämnden antagit 2013, planera för prioriterade cykelstråk. Stråken ska utgå från brofästet och sträcka sig till Rudboda på norra ön och till Gåshaga på södra ön. Vid planering av en ny bro bör det utredas om det prioriterade cykelstråket kan få en egen bana skild från gångtrafik och övrig cykeltrafik.

Befintlig infrastruktur

Lidingöbron är från 1971 och endast avsedd för biltrafik. Den har en skyltad segelfrihöjd på 11,5 meter.

Gamla Lidingöbron är avsedd för gång-, cykel och mopedtrafik samt spårväg. Utryckningsfordon kan också använda bron som reservväg i händelse av att Lidingöbron inte skulle vara framkomlig. Bron från 1925 är en fackverkskonstruktion av hopnitade stålplåtar. Den är 750 meter lång och drygt 9 meter bred. Bron har ett 140 meter långt spann på Ropstenssidan med 5,2 meter segelfri höjd. Enligt Stockholms stads detaljplan från 1964 ska en passage med segelfri höjd på minst 12,5 meter finnas mellan Ropsten och kommungränsen. En öppningsbar broklaff medgav tidigare sådan passage men

klaffen är i dagsläget inte öppningsbar. Lidingö stad har bett Stockholms stad att upphäva planbestämmelsen om höjd i väntan på att den nya bron färdigställs.

På Stockholmssidan ansluter Gamla Lidingöbron till Ropstensslingan och på Lidingösidan till Islinge hamnväg och det strandstråk som löper längs stora delar av södra Lidingö. Det regionala cykelstråk som knyter ihop Lidingö med övriga Stockholmsregionen går över bron. Lidingöbanan går på bron med enkelspårstrafik.



Gamla Lidingöbron och Lidingöbron. Vy från Stockholmssidan.

Stads- och landskapsbild

Landområdena kring Lilla Värtan är präglade av hamnverksamhet, industrier, vägar och bostadsområden. På Lidingösidan dominerar bostadsbebyggelse och små grönområden. Gamla Lidingöbron och Lidingöbron löper parallellt över vattnet. Söder om brofästet finns en grönyta vid vattnet.

De befintliga broarna utgör tillsammans entrén till Lidingö för väg- och spårtrafikanter. Omvänt är broarna också entrén till den framväxande Norra Djurgårdsstaden i Stockholm. Broarna ingår som identitetsskapande delar i både Lidingös och Stockholms stadsbilder, samtidigt som de ger trafikanter möjligheter att uppleva de omgivande landskapen i båda städerna. På Lidingösidan behöver en ny bro förhålla sig till väl synliga landmärken som Millesgården, Foresta och Torsviksberget. I brons närhet planeras nu Centrum/Torsvik och Akvatiska – en ny besöksattraktion vid stranden strax norr om bron.

Bron måste utformas för olika trafikantgruppers behov, det vill säga gående, cyklister, mopedförare, spårvägsresenärer samt båtfarare. För gående och cyklister är extra omsorg om gestaltningen motiverad eftersom bron kommer att upplevas som en lång raksträcka. Ur gestaltningssynpunkt betyder detta att bron ska vara attraktiv att använda och beskåda för alla dessa grupper, på både nära och långt håll. Det vill säga att såväl brons form, fästen och undersida ska utformas omsorgsfullt.

Störningar och risker

Trafikbuller

Området är idag bullerstört (Trafikbullerutredning, Ramböll, 2008). Även om den nya bron inte alstrar ny trafik, utan övertar befintlig trafik från Gamla Lidingöbron, behöver trafikbuller från mopedtrafik och spårtrafik på den nya bron utredas. Ändrad utbredning av bullret till följd av ändrat höjdläge samt eventuella behov av bullerdämpande åtgärder behöver utredas med såväl närboende som förbipasserande i åtanke. I programarbetet för Centrum/Torsvik utreder staden också möjligheterna att utveckla närområdet för rekreation/utomhusvistelse.

Störningar under byggtiden

Anläggningsarbetena för bron kan påverka kringboende genom buller och vibrationer. Den största källan till påverkan är främst pålningsarbeten för brostöden. Transporter och eventuella sprängningsarbeten är andra källor som påverkar omgivningen. Under byggtiden behöver arbetsytor i brons närhet tas i anspråk. Detta tillfälliga nyttjande av mark kan komma att innebära störningar för närboende och flera trafikslag.

Farligt gods

Lidingöbron är sekundär transportled för farligt gods. De möjliga lägen för en ny bro som ryms inom utredningsområdet ligger alla närmare än 150 meter från Lidingöbron.

Tillgänglighet

Den nya bron med anslutningar till omgivande områden ska uppfylla krav på tillgänglighet för personer med funktionshinder.

Miljökonsekvenser

I samband med starten av planarbetet ska miljö- och stadsbyggnadskontoret tillsammans med tekniska förvaltningen bedöma vilka miljöaspekter som är relevanta att behandla. En gemensam miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas för Lidingös och Stockholms detaljplaner samt byggnadsprojektet.

Frågor att utreda

Under planarbetet och i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet återstår en rad frågor och alternativa lösningar att bearbeta och utreda vidare, bland annat effekter på vattenmiljö, sediment, naturmiljö, landskapsbild, kulturmiljö, boendemiljö och angränsande verksamheter.

Genomförande och ekonomi

Utredningar och underlagsmaterial kopplat till planarbetet bekostas av tekniska förvaltningen.

Planprocess och tidplan

För detaljplanen föreslås handläggning med normalt planförfarande utan program. Planen kan, under förutsättning att kommunstyrelsens planutskott fattar beslut om föreliggande start-PM, handläggas enligt följande tidsplan:

Samråd	Senast sista kvartalet 2014
Granskning	Senast första kvartalet 2015
Antagande	Senast andra kvartalet 2015

Lidingö stad och Stockholms stad överväger att hålla gemensamma samråd för kommunernas respektive detaljplaner.

Medverkande

Bron sträcker sig över kommungränsen mot Stockholm och planarbetet samordnas därför med Stockholms stad. Lidingö stads tekniska förvaltning är beställare av detaljplanerna i båda kommuner.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets sammanfattande bedömning

Den nya bron blir ett viktigt entrémotiv för både Lidingö och Norra Djurgårdsstaden. Det blir också den nya bron som kopplar samman Lidingöbanan med Spårväg City.

Miljö- och stadsbyggnadskontoret ser det som sin uppgift att utöver planarbetet särskilt bevaka brons anpassning till landskap, stadsbild och kulturmiljövärden för stadens räkning. Tillsammans med tekniska förvaltningen ska kontoret också bevaka tillgänglighet och framkomlighet samt anslutning till omgivande stadsdelar och målpunkter.

Den nya bron innebär ökad framkomlighet och säkerhet för gång-, cykel och mopedtrafik mellan Lidingö och Stockholm. Kontoret bedömer också att den nya bron kan bli ett positivt tillskott till Lidingös och Stockholms stadsbilder under förutsättning att gestaltungsfrågor beaktas och säkerställs från planarbetets början.

Miljö- och stadsbyggnadskontoret

Malin Lindqvist
Planchef

Peter Bergqvist
Planhandläggare