

HANDLÄGGARE  
Jan Werner

TEL KUNDTJÄNST  
08 -731 33 03

DATUM  
2014-12-17

DNR  
TN/2013:74

## Samrådsredogörelse

Tillståndsansökan för vattenverksamhet

Byggande av Lilla Lidingöbron och rivning av Gamla Lidingöbron



**Medverkande**

**Beställare:** Lidingö stad

**Projektledare:** Jan Werner, Lidingö stad

**Uppdragsansvarig:** Monika Engman, Tyréns AB

**Handläggare:** Sarah Isaksson, Tyréns AB

## Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| Medverkande .....                                       | 2  |
| 1 Inledning .....                                       | 4  |
| 2 Betydande miljöpåverkan .....                         | 4  |
| 3 Samrådets genomförande .....                          | 4  |
| 4 Övriga möten .....                                    | 5  |
| 5 Synpunkter och yttranden från allmänheten .....       | 6  |
| 6 Yttranden från myndigheter och organisationer .....   | 13 |
| 7 Lidingö stads kommentarer till samrådsyttranden ..... | 20 |
| 7.1 Dubbelspår för Lidingöbanan över nya bron .....     | 20 |
| 7.2 Segelfri höjd .....                                 | 20 |
| 7.3 Buller under bygg- och rivningsskedet .....         | 20 |
| 7.4 Tunnelbana .....                                    | 21 |
| 7.5 Gestaltning .....                                   | 21 |
| 7.6 Anslutning till Torsvik Centrum .....               | 21 |

## 1 Inledning

Inför tillståndsansökan om vattenverksamhet för byggnation av ny bro mellan Ropsten och Lidingö benämnd Lilla Lidingöbron<sup>1</sup> samt rivning av Gamla Lidingöbron har samråd hållits enligt 6 kap 4 § Miljöbalken.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från enskilda, allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Lidingö stad de inkomna synpunkterna.

## 2 Betydande miljöpåverkan

Lidingö stad har i ett tidigt skede gjort bedömningen att vattenverksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta togs upp på samrådsmöte med länsstyrelsen, Stockholms stad och Lidingö stad den 2013-09-19. Utökat samråd hölls därför samtidigt som samråd med enskilda som antas bli särskilt berörda.

## 3 Samrådets genomförande

Samråd om vattenverksamhet inleddes i september 2013 med länsstyrelsen och kommuner. Samråd med enskilda som kan antas bli särskilt berörda och utökat samråd hölls i november 2014.

Genomförandet av samråden beskrivs i texten nedan. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Lidingö stad under diarienummer TN/2013:74 och TN/2014:343.

### Samråd med länsstyrelsen och kommuner

Samråd med länsstyrelsen, Stockholms stad och Lidingö stad, hölls 2013-09-19 i Lidingö stadshus. Innan samrådsmötet hade ett samrådsunderlag skickats ut till deltagarna, se bilaga 1. Vid samrådsmötet redovisades planerad verksamhet och bedömd påverkan på miljön. En diskussion om redovisade förhållanden och frågeställningar hölls. Samrådsgruppen diskuterades utifrån en lista med förslag. Miljökonsekvensbeskrivningens utformning med avgränsningar, och innehåll redovisades. Olika lokaliseringalternativ som ska utredas vidare presenterades och länsstyrelsen gav sina kommentarer. Förslag till yrkande diskuterades. Ett platsbesök vid broarna genomfördes. Protokoll från samrådsmötet bifogas i bilaga 2.

### Samråd med enskilda och allmänheten

Samråd ägde rum mellan den 4 november och 4 december 2014. Inbjudan till samråd annonserades i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Mitt i Östermalm och Mitt i Lidingö den 4 november. Se annons i bilaga 3. I annonsen hänvisades till Lidingö stads hemsida där samrådsunderlaget fanns tillgängligt. Samrådsunderlaget fanns även tillgängligt i Lidingö stadshus tillsammans med en skärmvägg med information om projektet och i Tekniska nämndhuset i Stockholm. Personlig inbjudan och samrådsunderlag skickades till direkt berörda fastighetsägare via post. Se inbjudningsbrev i bilaga 4 och samrådsunderlag i bilaga 5.

<sup>1</sup> Tidigare benämndes broprojektet Ny Bro 2020.

Under samrådstiden kunde synpunkter lämnas till Lidingö stad brevlades eller via e-post samt muntligen via Lidingö stads kundtjänst. Det fanns även blanketter för synpunkter och brevlåda tillgängligt i stadshusets entré samt formulär på hemsidan.

### **Samråd med myndigheter och organisationer**

Samråd ägde rum mellan den 4 november och 4 december 2014. Inbjudan till samråd inklusive samrådsunderlag skickades brevlades till myndigheter, båtklubbar, föreningar och organisationer. Utskicket på 118 brev gjordes innan den 4 november. De brev som returnerades till Lidingö stad på grund av felaktig adress skickades på nytt med en reviderad adress i de fall som en sådan hittades. Sändlista redovisas i bilaga 6.

### **Samrådsmöte**

Ett öppet samrådsmöte hölls den 18 november 2014 kl. 18.30 – 20:30 i Lidingö stadshus, Stockholmsvägen 50, Lidingö. Från Lidingö stad medverkade projektledare Britt-Marie Jacobsson, biträdande projektledare Carl Carstenius, projektingenjör Jakob Olsson, informatör Maria Sörén och förvaltningschef Pernilla Dufström. Från Tyréns deltog Monika Engman uppdragsansvarig MKB, Sarah Isaksson MKB-utredare och Clas Torehammar bullerexpert. Från Atkins deltog Ralf Timmerman uppdragsansvarig broutredning. Det kom 28 personer varav 21 personer som representerade allmänheten (16 män och 5 kvinnor) och 7 personer kom från Lidingö Stad.

Samrådsmötet inleddes med 30 minuters mingel då representanter för projektet hade varsin station (projektet, etablering, byggnation, buller och MKB) där besökarna kunde ställa frågor enskilt. Efter det hölls en muntlig presentation av projektet, om

den planerade vattenverksamheten och dess bedömda miljöpåverkan. Efter presentationen hölls en gemensam frågestund då deltagarna gavs tillfälle att lämna synpunkter och ställa frågor som besvarades av projektdeltagarna. Samrådsmötet avslutades med möjlighet till frågor och diskussioner vid stationerna. Synpunkter kunde lämnas skriftligen vid samrådsmötet på en förtryckt blankett. Synpunkter och frågor från den gemensamma frågestunden redovisas i minnesanteckningar, se bilaga 7.

## **4 Övriga möten**

### **Möte om Akvatiska**

Lidingö stad höll samråd om förslag till detaljplan för Akvatiska mellan den 2 och 30 oktober 2013. Ett samrådsmöte om broprojektets påverkan på Akvatiska hölls den 2013-10-23. Under mötet diskuterades vilka risker som finns för att Akvatiska och Lilla Lidingöbron kan påverka varandra samt konsekvenser av risker. Se minnesanteckningar i bilaga 8.

### **Miljömöte**

Miljömöte med Maria Hägglund, miljö- och hälsoskyddsinspektör på miljöförvaltningen Stockholms stad och Tomas Ragnell miljöchef i Lidingö stad, ägde rum 15/4 2014. Mötet hölls under framtagandet av miljöbedömning av alternativstudien i broutredningen avseende lokalisering och utformning av Lilla Lidingöbron, miljöbedömningen användes som diskussionsunderlag för samrådet. Se minnesanteckningar i bilaga 9.

## 5 Synpunkter och yttranden från allmänheten

### Synpunkter från enskilda och allmänheten

Totalt inkom 22 skriftliga eller muntliga synpunkter från privatpersoner. Nedan presenteras skriftliga synpunkter inkomna under

samrådstiden den 4 november till 4 december. Lidingös kommentarer, som är generella för flera synpunkter, formuleras i avsnitt 7.

| Namn  | Synpunkt   | Lidingö stads kommentarer   | Bilaga |
|---|--|---|--------|
| Börje Andrén                                  | <p>Jag förstår inte hur Lidingö kommun kan vara så korkad att de föreslår denna bro, som bara har ett spår för tåg, ingen seglingsbar höjd och som SL aldrig kommer att godkänna.</p> <p>Det är ju bara att kasta pengar i sjön. Snacket om att lutningen blir för kraftig är ju inte sant med en riktig bro. Dagens gamla Lidingöbro har ju mycket kraftiga uppfarter för gång och cykeltrafik både till Bageby och till Torsvik. Det har gått bra i över 75 år. Man kan utforma en bro med seglingsbar höjd och rimliga lutningar för cykel och gångtrafik. Det är bara lite fantasi som behövs. Detta förslag till ny bro är verkligen genant korkat.</p> | <p>Se 7.1</p> <p>Se 7.2</p>   | 10     |
| Andreas Bengtsson                             | Jag frågar, alternativt framför härmed min åsikt att den gamla bron inte får rivras innan en ny har byggts klart. I informationen i tidningar står att den gamla lilla lidingöbron ska börja rivras 2019. Men att den nya först blir klar 2020.  | Gamla Lidingöbron kan hållas öppen under större delen av byggtiden, utom vid anslutning av spårväg (2-6 månader). Det beror på att delar av Gamla Lidingöbron behöver rivras innan anslutningen sker. Om och hur detta kommer att ske bestäms i totalentreprenaden. | 11     |
| Eva Carlman<br>Torsvikssvängen 20,<br>Lidingö | Som boende på Torsvikssvängen 30 har det varit mycket störande med all pålning vid byggandet av Fortums pir och även Stockholm hamns pir i Värtan. Värst har det varit från Fortums pir, där man haft ett avtal med Naturvårdsverket att man har tillåtelse att arbeta vardagar. Då anser Fortum   | Synpunkterna är noterade.<br>Se 7.3   | 12     |

|   |   |  |    |
|---|---|--|----|
|   | <p>att det även inbegriper lördagar, varför man inte får någon vila från oljudet på lördagar utan endast sön- och helgdagar. D.v.s. när man på Fortum gick igång på trettondagen och jag frågade varför de arbetade på helgdagen, fick jag svaret att ”arbetarna visste väl inte om att det var helgdag”. Från Stockholms hamns pir har man endast pålat måndag-fredag, vilket är lättare att stå ut med.</p> <p>Därför anser jag att det är viktigt att vid upphandlingen skriva avtal att man endast får arbeta måndag till fredag med denna störande pålning. Skriver man vardagar i avtalet blir det säkerligen arbete med pålning och bilning även lördagar, vilket är väldigt påfrestande att höra. Det är också önskvärt att pålningen inte börjar redan kl 06.00 på morgonen.</p> <p>Med tanke på att Lidingö skall vara Hälsans ö behöver vi vila ibland från buller, som förekommer i åratal. Först stenkrossen på Stockholmssidan, därefter pålningen från Fortum och Stockholms hamn och nu kommande pålning av Lilla Lidingöbron och bilning vid rivning av Gamla Lidingöbron.</p> |  |    |
| Jonas Dalén   | <p>I samrådsunderlaget är det lite otydligt hur cyklisterna från södra ön ska ansluta till bron. Ur mitt perspektiv vore det självklart att förlägga cykelfält längs med spåren. Annars skulle det bli lika dålig sväng som idag (både farligt och tidsödande) samtidigt som resvägen skulle bli längre.</p> <p>Jag har bevittnat både krockar och halkolyckor vid nuvarande anslutning till bron. Breddning av cykelfältet är mycket bra, andel elcyklister ökar i snabb takt.</p>   | Synpunkten är noterad. Frågan beaktas i fortsatt projektering. | 13 |
| Jonas Dalén<br>Törnrosvägen 4, Lidingö                            | Utmärkt att bron inte blir öppningsbar! Med det ständigt ökande antal cyklister är det orimligt att ett fåtal båtägare ska få påverka cyklisternas situation så pass negativt.  | Synpunkten är noterad.   | 14 |
| Ann Silverstone Dillner<br>Dianavägen13<br>Stockholm (Hjorthagen) | Under byggtiden av de nya broarna från Lidingö till Ropsten Vegahamnen få tillträde till Vegaområdet. Det handlar om att längst ut i Vegahamnen kunna få ha kvar 2 st kajaker för sjösättning. Det har visat sig omöjligt att få hyra in sig i båt- eller kajakklubbar i närområdet. Sen får det förmodligen bli slutpaddlat här hemma. Dessutom inget pålningsarbete kvällar, nätter eller helger.   | Frågan behöver hanteras av Stockholms stad.                    | 15 |
| Åke Fredholm<br>Boende Lidingö                                    | Den nya bron får inte ha lägre seglingsfri höjd än den ”nya” vägbron. Lidingö är en skärgårdsö, med speciell karaktär och med ett synnerligen aktivt båtliv.  | Se 7.2   | 16 |

|  |  |   |    |
|--|--|---|----|
|  | Lilla Lidingöbron får inte hindra båttrafiken. Att den gamla tågbron tillfälligt fått dispens att hållas stängd är absolut inget argument för att Lilla Lidingöbron ska vara lika låg som tågbron.   |   |    |
| Åke Fredholm<br>Boende Lidingö               | Bottenbetyg för kvällen möte i stadshuset. Dagens s.k. samråd är/var ett skämt. Uppenbarligen anordnat enbart därför att man enligt lag skall ha samråd. Men i praktiken avfärdades alla kritiska frågor och synpunkter. Helst skulle inläggen också kortas ner = opponenter tystas. Patetiskt!  | För att få bedriva vattenverksamhet, d.v.s. utföra arbeten i vatten, krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen. Enligt miljöbalken ska samråd hållas inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Samrådet gällde arbetena i vatten. En omfattande broutredning har utförts under 2014 för att få fram det mest lämpliga alternativet avseende lokalisering, omfattning och utformning av den nya bron utifrån ett stort antal aspekter. Ett politiskt inriktningsbeslut har fattats om det huvudalternativ som enligt broutredningen var det mest lämpliga. | 17 |
| Bo Göran Hellers<br>Karins allé 6<br>Lidingö | ...Redan med dagens behov behöver vi fullfölja det planerade alternativet med tunnelbana från Ropsten in under Lidingö C. Lilla Lidingöbron är en föråldrad, dyr (500 Mkr) och ändå otillräcklig lösning.<br><br>I väntan på att en T-banebro kan byggas över Värtan kan vi klara den spårbundna trafiken med ett provisorium, en flytande bro mellan Torsvik och Ropsten. En sådan kan ta stöd mot den befintliga bilbron och skulle kosta högst 40 % av en permanent bro (Lilla Lidingöbron) – därav mitt påstående att den kan byggas för högst 200 Mkr. Den gamla Lidingöbron (1925) bör inte användas för spårbunden trafik men behållas och bebyggas i den del som kan bevaras då en partiell rivning för spårvägen på flottbron har genomförts. Mitt förslag om att bebygga med enkla studentbostäder har sin grund i vetskapen om att dispens från ljudkraven kan medges för enklare boendeformer. Av samma skäl bör lyxbostäder på gamla bron avvisas. Som skattebetalare på Lidingö vill jag inte bidra till det slöseri med skattemedel, som Lilla Lidingöbron skulle medföra. Bl a av klimatskäl är den omöjlig, omodern och otillräcklig. | Se 7.4<br><br>Bronns skick gör det inte möjligt att fortsätta använda bron under en längre period framöver. Detta gäller även om man tar bort spårvägstrafiken.   | 18 |



|   |   |   |    |
|---|---|---|----|
| Mats Holmgren<br>Lillåkersvägen 51, Lidingö     | Bron bör vara minst 6 meter hög. Bron bör vara öppningsbar.   | Den segelfria höjden har beräknats efter Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:19). Den segelfria höjden har satts till 1 meter under bronns höjd över medelhögvattenytan. Brons höjd blir 6,6 m över medelhögvattenytan.<br><br>Se 7.2 | 19 |
| Hans Lefvert, Roberg Hellesten                  | Vill ha en hög bro som ansluter till Torsvik Centrum.   | Se 7.2  | 20 |
| Användaren nathambwele via Instagram            | Klart man ska riva den enda vackra bron. Hur ska vi annars kunna förfula ön?  | Synpunkten är noterad.  | 21 |
| Jan-Erik Nowacki<br>S Kungsvägen 269<br>Lidingö | Underlaget som lämnats beträffande en hög bro som skall släppa igenom sjöfarten är troligen felaktig.<br><br>Det kommer inte ta 50 sekunder längre tid att cykla över den högre bro, utan sannolikt bara 7 sekunders längre tid.<br><br>Jag kan inte heller finna att de diskonterade värdet för kostnaden för den längre restiden är riktigt gjord – det verkar vara fel på en faktor två. Sammantaget tycker jag alltså att det verkar som om restidskostnaden för en högre bro med cykel överdrivits med en faktor 14.<br><br>I underlaget visas en bro med förvrängd höjdskala så att det ser ut som om lutningarna skulle vara större än de är. Det kan vara svårt att inse för en lekman. | Beräkningen granskas innan tillståndsansökan lämnas in till Mark- och miljödomstolen. De framförda synpunkterna påverkar inte beslutet om huvudalternativet.  | 22 |
| Jan-Erik Nowacki<br>S Kungsvägen 269<br>Lidingö | 1. Jag antar att underlaget speglar Lidingös åsikter om sitt minimala åtagande enligt tidigare broavtal. SL, Landstinget, Länsstyrelsen och Sjöfartsverket skall med andra ord kunna påverka utformningen - men bör då stå för åtminstone en del av merkostnaden.<br><br>2. Det vore klokt att bygga en bro som också kan härbärgera tunnelbana i framtida.<br><br>3. Bron borde utformas med samma segelfria höjd på mitten som bilbron nu har. Det skulle undvika många överklaganden och konflikter med sjöfarten.   | 1. Synpunkten är noterad.<br>2. Se 7.4<br>3. Se 7.2. Beräkningen granskas.  | 23 |

|  |   |  |    |
|--|---|--|----|
|  | Beräkning av tidskostnaden för cyklister borde ses över – fördröjningen över bron blir nog snarare 7 sekunders än 50 sekunder om den byggs som högbro jämfört med lågbro. Backarna till Bodal och Torsvik är mycket brantare och högre än vad en högbro kommer att bli.   |  |    |
| Okänd person   | Urklipp från artikel om samrådsmötet som publicerades i Mitt i Lidingö tisdag 25 november 2014. Inga egna kommentarer.  | Synpunkten är noterad.   | 24 |
| Ulf Sandell<br>Planarkitekt<br>Herserudsvägen 8<br>Lidingö | <p>1. Brons uppgifter; en tvåspårig bro är att föredra av kapacitets- och säkerhetsskäl. Fram till depån vid Dalénum blir belastningen hög på grund av insatståg, servicetåg mm. År 1906 när spårvägen planerades uttalade Lidingö Trafikbolag ”att en verkligt tryggt och snabb trafik ej kunde anordnas utan dubbla spår”. Vid invigningen 1925 av då nya bron var den tvåspårig och föresågs senare med gångbanor på utsidorna. Gångbanorna revs när högbron byggdes och norra spårvägen var nedlagd.</p> <p>2. Brons läge norr om och parallellt med befintliga broar är naturlig. Detta ger bra anslutningsmöjligheter på båda sidor. Ett läge söder om högbron är mer komplicerat.</p> <p>3. Landskapet; bron intrång i det öppna landskapet blir rimligt. Den samverkar med högbron som är en naturlig del i kommunikationssystemet. De öppna vattenytorna skadas inte. Avståndet till högbron är tillräckligt för att broarna inte ska gröta ihop sig. Fria sikten under nya bron måste förbättras.</p> <p>Bron måste utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Lådbalklösningen är inte bra på grund av balkens höga höjd med avskiljande barriäreffekt i vattenlandskapet. Alternativa utformningar måste studeras med hjälp av arkitekturstudier. En smäcker brobana kan uppnås med t ex en konventionell betongbro med flacka valv. En bro i svag bågform över fjärden blir en vackrare lösning i landskapet och ger en harmonisk relation till vägbron.</p> <p>4. Sjöfarten; bågformen ger högre segelfri höjd till fördel för sjöfarten. Som jämförelse kan nämnas att den nya bron för Roslagsbanan över Stocksundet till Edsviken har en segelfri höjd av 8,0 m. Värtan får inte bli en avskuren fjärd i Stockholms innerskärgård till nackdel för småbåtstrafiken. Längdprofilen måste även bedömas ur cyklarnas och spårvagnarnas krav.</p> <p>5. Gamla bron; skälen för att ersätta den måste redovisas bättre. Bron torde vara av stora kulturhistoriskt värde och en värdering av länsstyrelsen bör</p> | <p>1. Se 7.1</p> <p>2. Synpunkten är noterad.</p> <p>3. Se 7.5</p> <p>4. Se 7.2</p> <p>5. Gamla Lidingöbrons skick har undersökts under 2000-talet. Undersökningarna har visat att det finns ett antal risker och osäkerheter förknippade med bronns ålder, konstruktion och grundläggning som inte gör det möjligt att underhålla och reparera bron i ett längre perspektiv. Se även kommunfullmäktiges beslut från 2012.</p> | 25 |

|   |  |        |    |
|---|--|--------|----|
|   | <p>göras i likhet med vad som gjorts för innerstans broar. Konstruktion med fackverk, bågspann och klaff är unik och bron är därför betydelsefull att studera ur pedagogisk synpunkt. Broar av detta slag är numera sällsynta. Den gamla bron har dessutom en stor emotionell förankring hos många lidingöbor.</p> <p>Det är mitt önskemål att ovan angivna synpunkter behandlas i den fortsatta utredningen och att resultaten tas i underlaget inför det kommande detaljplanesamrådet.</p>   |        |    |
| <p>Ann-Marie Schultz<br/>Kämpavägen 12<br/>Lidingö</p>  | <p>Trist att gynna en del av Lidingö. Vi vill ha t-bana. Hade tåget gått till centrum hade det varit lättare. Speciellt nuförtiden när bussarna har stopp på vissa vinterdagar.</p>  | Se 7.4 | 26 |
| <p>Per Erik Selking<br/>Erik Dahlbergsgatan 57<br/>Stockholm</p>                                | <p>Förbered och dimensionera Lilla Lidingöbron för två spår!</p> <p>Jag ser att Lilla Lidingöbron avses få enkelspår precis som idag, vilket beskrivs på sida 23 i TN/2013:74</p> <p>Med den stora befolkningsutvecklingen som pågår i Stockholmsområdet och den långa tekniska livslängd och stora investering detta rör sig om anser jag att det vore klokt att förbereda bron även för ett framtida andra spår.</p> <p>Det skulle kunna ske genom att göra bron någon aning bredare och framförallt ge den tillräckligt hållfasthet för detta, så att ett andra spår kan läggas på en del av cykelkörfältet utan att detta blir för smalt.</p>  | Se 7.1 | 27 |
| <p>Susan Skånberg<br/>Privat båtägare med båt på<br/>Lidingö<br/>Farkostvägen 6<br/>Lidingö</p> | <p>Det är helt orimligt att den nya bron inte ska kunna öppnas. Det har aldrig varit ett önskemål att gå ifrån den gamla brons funktion med öppningsbar del. Att den inte för tillfället fungerar ska inte misstolkas till att behovet om en öppningsbar bro inte skulle behövas i framtiden. Självklart ska den nya bron gå att öppna. Att spärra av farleden med denna nya bro för uppskattningsvis 100 år framöver är inte ett acceptabelt beslut.</p> <p>Tävlingen Lidingö Runt som bidrar till kulturvärdet av vår ö kommer utvecklas till att få en skämt-stämpel för all tid. Att den gamla bron inte har gått att öppna de senaste åren, ha bara varit accepterat i väntan på en lösning - inte att man stänger frågan för all framtid med detta befängda beslut om att bygga en ny bro som inte går att öppna.</p> <p>Fyll på med starkare kapital i projektet. Låt inte detta finansiellt dåligt</p> | Se 7.2 | 28 |

|  |   |  |    |
|--|---|--|----|
|  | underbyggda projekt fortskrida utan en större budget. Ta till er kritiken gällande att bron ska kunna öppnas och handlingsplanera för installation av en öppningsbar klaff eller dylik lösning.                         |  |    |
| Anders E. Skåneberg<br>Farkostvägen 6<br>Lidingö         | Att bygga en "lilla" Lidingöbro och säga att framkomligheten för segelbåtar ökar med 40 cm är löjeväckande. Den nya bron skall stå i många många år framöver. Höj den eller gör den öppningsbar!                        | Ökningen med 40 cm avser kompensation för den framtida havsnivåhöjningen som förväntas de kommande 100 åren.<br><br>Se 7.2 | 29 |
| Göran Wickberg<br>Bodalsvägen 41, Lidingö                | Vad har vattendomstolen att säga? Varför enkelspår?   | Se 7.1   | 30 |
| Jonas Åström med familj<br>Islinge Hamnväg 17<br>Lidingö | Närboende som anser att rimligt krav är att arbetena planeras till 5 dagar i veckan måndag till fredag för att inte utsättas för ständigt buller. Lidingö stad bör sätta upp effektivt bullerskydd vid deras tomtgräns. | Se 7.3   | 31 |
| Gaulin& Fitzgerald                                       | -   | Ej kopplat till broprojektet.  |    |
| Robert Schultz   | -   | Ej kopplat till broprojektet.  |    |

## 6 Yttranden från myndigheter och organisationer

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter och organisationer under samrådsperioden. Totalt inkom 32 skrivelser till Lidingö stad från myndigheter och organisationer.

| Namn                           | Synpunkt   | Lidingö stads kommentarer  | Bilaga |
|--------------------------------|--|--|--------|
| Elöverkänsligas riksförbund    | Önskar att samrådsunderlaget skickas till riksförbundets lokalkansli i Stockholm.  | Samrådsunderlaget skickades till <a href="mailto:information@febstockholm.se">information@febstockholm.se</a>                  | 32     |
| Folkhälsomyndigheten           | Viktigt att bästa möjliga teknik används och att tidpunkt då så få människor blir störda, för minimera bullerstörning för kringboende. Det framgår inte i samrådsunderlaget hur många personer som bor inom område där bullerstörning inträffar. | Lidingö stad strävar efter att använda teknik som minimerar störningarna för kringboende utifrån vad som är rimligt.<br>Se 7.3 | 33     |
| Fortum                         | Har kablar vid brofästen i Ropsten och på Lidingö som kan behöva flyttas om de berörs.   | Informationen beaktas i projekteringen.  | 34     |
| Försvarsmakten                 | Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.   | Det är noterat.  | 35     |
| Havs- och vattenmyndigheten    | På uppdrag av enhetschefen Ann Lundström meddelas att Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig.   | Det är noterat.  | 36     |
| Lidingö Hembygdsförening       | Ifrågasätter enkelspår och avsaknad av öppningsbarhet. Allvarlig brist att det i samrådsunderlaget inte finns med något om estetisk utformning. Bör prövas noggrant i tex arkitekttävling innan entreprenaden upphandlas.                        | Se 7.1, 7.2, 7.5   | 37     |
| Länsstyrelsen i Stockholms län | Vidarebefordrar meddelandet till enheten för miljöskydd.   | Det är noterat.  | 38     |

|  |  |   |    |
|--|--|---|----|
| Myndigheten för samhällskydd och beredskap (MSB) | MSB kommer inte att delta i samrådsmötet den 18/11 och avstår även i övrigt från att yttra sig i ärendet.  | Det är noterat.   | 39 |
| Naturvårdsverket                                 | Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.   | Det är noterat.   | 40 |
| Pensionärernas riksorganisation (PRO)            | Anser att det inte har något med saken att göra.   | Det är noterat.   | 41 |
| Rederi AB Ballerina<br>Gustav Myrsten            | Vi driver på uppdrag av Waxholmsbolaget trafiken på Tranholmen och Storholmen med ändhållplats Ropsten sydost om bron. Trafiken sker i dag med tonnage som kan passera under bron. Segelfria höjden måste bevaras NÄRMAST Ropsten – annars kostar resan onödig miljö och tidsbelastning pga längre resväg för fartygen enligt förslaget.   | Synpunkten är noterad och beaktas i projekteringen.   | 42 |
| Saltsjön–Mälarens Båtförbund                     | Förbundet står fast vid att högre seglingsfri höjd ger mycket stora fördelar för båtliv, segeltävlingar Lidingö Runt, passagerarfartyg tex turistbåtar.<br><br>Efterfrågar analys av möjlig broöppning. Tekniken för broöppning har förbättrats sedan Gamla Lidingöbron byggdes. Fördelarna med öppningsbar bro bör analyseras djupare. Vill underrättas om projektets fortsatta verksamhet och beslut i ovan nämnda ärende.   | Se 7.2  | 43 |
| Sjöfartsverket                                   | Sjöfartsverket vill klargöra att det går en farled under Lidingöbroarna men att den inte är allmän. Att hänvisa till att bron varit stängd sedan 2004 tyder på bristande insikt och förståelse för sjöfartens intressen. En fast bro utgör ett stort hinder för sjöfarten. I samrådshandlingen saknas en analys som visar konsekvenserna av en låg bro i det längre perspektivet. Sjöfartsverket ställer sig inte bakom Lidingös syn att sjöfartens intressen är minst värd jämfört med andra trafikantslag. I och med att ett nytt regelverk kommer i Sverige som tillåter trafik med enklare fartyg är det rimligt att tro att även godstransporter kan komma att ha stor nytta av att kunna passera bron i nära framtid, speciellt med närheten till Värtahamnen och Frihamnen. En ny låg bro mellan Lidingö och Ropsten är inte bara Lidingöbornas fråga utan berör hela regionen. | Synpunkterna är noterade.<br><br>En omfattande broutredning har utförts under 2014 där sjöfartens intressen analyserades. Broutredningen låg till grund för det inriktningsbeslut som fattades om att en låg, fast bro var det mest lämpliga huvudalternativet vid en sammanvägning av olika intressen. | 44 |

|                   |  |   |    |
|-------------------|--|---|----|
| Skanova           | Har teleanläggningar söder om Lidingöbron.   | Informationen beaktas i projekteringen.   | 45 |
| Socialstyrelsen   | Socialstyrelsen har överlämnat ärendet till Folkhälsomyndigheten, som är den myndighet som handlägger sådana ärenden numera.   | Det är noterat.   | 46 |
| Stockholms hamnar | <p>Stockholms hamnar bedömer för närvarande att deras egen verksamhet inte direkt kommer att påverkas av etablering av Lilla Lidingöbron.</p> <p>De vill dock framföra några synpunkter som kan ha relevans i den fortsatta bedömningen/utformningen av den nya bron.</p> <p>1. Det förefaller som om analysen i samrådsunderlaget inte har tagit hänsyn till den nya utbyggda Värtapiren som kommer stå färdig 2016, dvs. ett år innan byggandet av den nya bron beräknas påbörjas. Den nya piren kan ha påverkan på beskrivningarna av tvärsnittet i Lilla Värtan, vattenströmning, sjötrafik m.m.</p> <p>2. Den nya bron kommer att byggas som en låg, fast bro med segelfri höjd på 5,6 meter. Detta kan komma att utgöra en begränsning för framtida pendelbåtstrafik som, om kommande fartyg inte kan klara den segelfria höjden, tvingas gå en betydligt längre väg norr om Lidingö.</p> <p>3. Under etableringsfasen kommer flera etableringsytor i området krävas, samt eventuellt även flytande pontoner. Området kommer bli trafikerat av transport- och arbetsfartyg med koppling till brobygget. Denna trafik får inte störa den befintliga trafiken i någon större utsträckning. Detta gäller framför allt transporter som passerar det hårt trafikerade området kring Värtahamnen och Frihamnen och riskerar att störa befintlig trafik. Det gäller dock även fritidsbåtar, pendelbåtar och andra mindre fartyg som själva passerar bron och byggområdet.</p> <p>4. Under byggnation är det viktigt att den passerande sjötrafiken skyddas från nedfallande föremål.</p> <p>Tjänsteutlåtande har inte behandlats i Stockholms Hamns styrelse.</p> | <p>1. Värtapiren har tagits med i de modelleringar av vattenströmning som utförts av DHI.</p> <p>2. Se 7.2</p> <p>3. Synpunkten beaktas.</p> <p>4. Synpunkten beaktas</p> | 47 |

|  |   |   |    |
|--|---|---|----|
| Stockholms<br>Handelskammare                       | <p>Lidingö borde ha medverkat i Stockholmsöverenskommelsen och förhandlat fram en lösning med tunnelbana vilket hade blivit en mer kostnadseffektiv kollektivtrafiklösning och hade kunnat finansieras inom ramen för tunnelbaneöverenskommelsen istället för av Lidingö stads skattebetalare. Därmed hade bron fått betydligt högre segelfri höjd. Föreslagen utformning blir oacceptabelt låg.</p> <p>Intressanta kollektivtrafikförbindelser på vatten är Hägernäs-Näsbypark-Djursholm-Stocksund-Nybroviken. Områden med dåliga kollektivtrafikförbindelser och hög bilpendling. 5,2 m segelfri höjd omöjliggör kollektivtrafik med större båtar.</p> <p>Sjövägens pendelbåtar 6,3 m. Älvsbyttlarna i Göteborg är 10,5 m. Handelskammaren motsätter sig att den nya bron byggs så låg och förordar en bro med segelfri höjd som klarar pendelbåtstrafik med minst Sjövägens storlek.</p> | Synpunkterna är noterade.<br><br>Se 7.2   | 48 |
| Stockholms Läns Landsting<br>(Trafikförvaltningen) | Förvaltningschefen beslutade 2014-11-12 att Lidingö stads nya bro benämnd Lilla Lidingöbron utförs med enkelspår för Lidingöbanan.  | Det är noterat.   | 49 |
| Stockholms Läns Landsting<br>(Trafikförvaltningen) | <p>Trafikförvaltningen anser sig vara enskilda som är särskilt berörda och samråd ska hållas direkt med dem.</p> <p>För pendelbåtstrafik klarar inte isgående fartygstonnage en segelfri höjd om 5,6 m trots mastfällning. En segelfri höjd om 8,5 meter medger passage med teknisk lösning. Det bör ligga i kommunens intresse att beakta denna fråga. Kräver 8,5 m segelfri höjd.</p> <p>Trafikförvaltningen har enligt avtal rätt att ha ledningar för 33 kV-kabel för Lidingöbanans drift samt ledningar för signal, opto och 750 V i Gamla Lidingöbron och på sjöbotten. Det finns även en sjökabel under den öppningsbara delen av bron vilket inte framgår av samrådsunderlaget.</p> <p>Oklarheter i beskrivning av lokalisering.</p> <p>Fler synpunkter se yttrande.</p>  | <p>Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet.</p> <p>Se 7.2</p> <p>Informationen beaktas i projekteringen.</p> <p>Synpunkterna har noterats.</p> | 50 |



|  |   |                                    |    |
|--|---|------------------------------------|----|
| Stockholms stad<br>Exploateringskontoret | Etableringsytor blir en av de viktigaste frågorna för samordning och samverkan mellan Lidingö, Stockholm och SpvC. Stockholms kajområde närmast Lilla Lidingöbrons landfäste i Ropsten bör ingå i tillstånd för vattenverksamhet eftersom det bör anläggas i samband med brobyggnationen. Exploateringskontoret avser lämna underlag för detta till Lidingö stad.   | Synpunkterna beaktas.              | 51 |
| Stockholms stad<br>Miljöförvaltningen    | Stockholms miljöförvaltning anser att ett kontrollprogram för att hantera störningar under byggtiden ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna.   | Synpunkten beaktas.                | 52 |
| Stockholms stad<br>Stadsbyggnadskontoret | Lilla Lidingöbrons placering i förhållande till Norra Djurgårdsstaden och Spårväg City, där staden ställer stora krav på utformning och gestalning, gör den viktig som karaktärsskapande inslag. Stadsbyggnadskontorer se mycket positivt på att kunna medverka i gestalningsarbetet för den nya bron.  | Synpunkten är noterad.             | 53 |
| Storstockholms<br>brandförsvaret         | Storstockholms brandförsvaret har inget att tillägga med undantag av att framkomligheten för brandförsvaret måste beaktas i områden som berörs av projektet.  | Synpunkten är noterad.             | 54 |
| Strömma                                  | Den pendelbåtstrafik som kommit till stånd klara inte en segelfri höjd om 5,2 m. Områden lämpliga för pendelbåtstrafik är Viggbyholm och söderut. Även turistbåtstrafik kan komma att öka och kan kombineras med pendelbåtstrafik eftersom pendlare och turister inte reser på samma tider och samma håll. Under den tid broöppning var möjlig förekom turisttrafik både till Edsviken och Vaxholm i Strömmas regi. Olämpligt bygga ny bro med lägre segelfri höjd än Lidingöbrons. | Se 7.2                             | 55 |
| Statens Geotekniska Institut<br>(SGI)    | Risken för föroreningsspridning och eventuella behov av motåtgärder bör beskrivas i ansökan. Kajkanten vid Islinge Hamnväg är bristfälligt beskriven och behov av eventuella förstärkningar bör beskrivas i ansökan.<br><br>SGI bedömer att samrådsunderlaget beskriver de geotekniska och miljögeotekniska förutsättningarna på ett tillfredsställande sätt under förutsättning att ovanstående beaktas.   | Frågan kommer att belysas i MKB:n. | 56 |

|  |  |   |    |
|--|--|---|----|
| Svenska Kraftnät   | Har ledningsrätt och nyttjanderättsavtal för en 220 kV-kabeln som följer Lidingöbron sträckning. Kabeln är placerad på undersidan av Lidingöbron i brobanans stålkonstruktion. Har inga invändningar mot aktuell vattenverksamhet så länge deras rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät.  | Informationen beakta i projekteringen.  | 57 |
| Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)   | SGU har inga synpunkter på översända handlingar.   | Det är noterat.                         | 58 |
| Sveriges Metrologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)   | I samrådsunderlaget (sid. 14) finns uppgiften att sedimenten i Lilla Värtan innehåller mycket höga halter av tungmetaller, vissa organiska miljögifter samt tributyltenn. I avsnittet om grumling och spridning av sediment (sid. 34) anges att skyddsåtgärder vid pålning inte bedömas behövas, då pålning medför liten risk för grumling. SMHI anser dock att sedimentets föroreningsgrad medför att adekvata skyddsåtgärder bör övervägas.<br><br>Utöver ovanstående har SMHI inga synpunkter i ärendet.                      | Frågan kommer att belysas i MKB:n.      | 59 |
| Trafikverket<br>Väghållare för Väg E20<br>Norra Länken och<br>Blivande väghållare för väg<br>277 Lidingöbron | Har inga synpunkter i ärendet men vill framföra att Trafikverket vill involveras i kommande arbete med planering och rivningsarbetet av befintlig bro och geoteknisk planering av ny bro. Trafikverket behöver följa hur arbetet tar hänsyn till Stora Lidingöbron byggnadsförutsättningar.  | Synpunkterna är noterade.               | 60 |
| Transportstyrelsen   | Yttrande med hänsyn till sjöfarten.<br><br>Det är av stor vikt att sjösäkerheten upprätthålls för den sjötrafik som ska kunna passera under bron. Segelfri höjd bör fastställas efter utredning av sjöfartens behov av framkomlighet i området. Beslutet att bron inte behöver öppnas är temporärt.<br><br>Segelfri bredd bör också fastställas med beaktande av de största potentiella fartyg som kan passera under bron.<br><br>Påseglingsrisk och påseglingslaster bör utvärderas utifrån passerande sjötrafikens omfattning. | Se 7.2<br><br>Synpunkterna är noterade. | 61 |

|   |   |                 |    |
|---|---|-----------------|----|
|   | <p>Utmärkning av passagen under bron bör märkas både i höjd och bredd.</p> <p>Risker för sjötrafiken under anläggningsfasen bör analyseras och eventuella åtgärder och handlingsplan för att höja säkerheten bör tas fram. Detta bör ske i samråd med Transportstyrelsen. Behov av avlysning söks hos länsstyrelsen.</p> <p>Geodetisk bestämning meddelas Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.</p>  |                 |    |
| Rådet till skydd för Stockholms skönhet | <p>Skönhetsrådet har ingen erinran vad gäller planerad vattenverksamhet i Lilla Värtan. Rådet beklagar dock beslutet att riva den gamla bron som har gestaltningsmässiga kvaliteter. Enligt rådets uppfattning är det vidare synnerligen oroande att frågan om den nya bron inte alls diskuterats ur en kvalitativ aspekt: utformning ska avgöras i samband med entreprenadupphandlingen. Den nya bron kommer, förutom att fungera som en viktig koppling mellan Stockholm och Lidingö ur kommunikationssynpunkt, också bli ett byggnadsverk i Lilla Värtan och som sådant synnerligen påtagligt i det stora vattenrummet. Skönhetsrådet önskar därför att Lidingö stad omprövar tillvägagångsättet och tar ansvar för hur bron ska utformas genom att t.ex. genomföra parallella uppdrag eller en tävling för att ta fram ett gestaltungsförslag. Några broar som rådet anser vara goda exempel på tillägg i vatten- och stadsrum är västra Årstabron i Stockholm, Ekenbergsbron i Sundbyberg för tvärbanan (modern fackverksbro i stål) samt Motalabron i Motala för riksväg 50 (balkbro i stål).</p> | Se 7.5          | 62 |
| Vattenfall Eldistribution AB            | <p>Vattenfall har inga elanläggningar inom och i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.</p>   | Det är noterat. | 63 |

## **7 Lidingö stads kommentarer till samrådsyttranden**

Lidingö stad har nedan formulerat svar på inkomna synpunkter och yttranden som rör frågor om segelfri höjd, tunnelbana och dubbelspår.

### **7.1 Dubbelspår för Lidingöbanan över nya bron**

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL) beslutade 2014-11-12 att Lidingö stads nya bro benämnd Lilla Lidingöbron utförs med enkelspår för Lidingöbanan. Se bilaga 47.

### **7.2 Segelfri höjd**

Huvudalternativet som presenterades i samrådet är en låg icke öppningsbar bro. Utformningen har valts utifrån resultatet av en omfattande broutredning som genomförts under 2014. Bro-utredningen utgörs av en sammanfattning av val av brolösning samt 13 PM där utredningsarbetet redovisas. Broutredningen finns tillgänglig på Lidingö stads hemsida.

Lidingö stad har i uppgift att bygga en bro som så många som möjligt kan och vill använda. Målet är att skapa en långsiktigt hållbar förbindelse som ersätter Gamla Lidingöbron och som möjliggör uppfyllande av lokala, regionala och nationella mål inom berörda områden. Under utredningsarbetet har ett antal alternativ för bronns planläge, profil, speciallösningar och brotyp studerats. En låg bro med så liten lutning som möjligt ger mycket god måluppfyllelse för alla trafikslag på bron och är den bästa lösningen avseende tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet,

trygghet och trafikantperspektiv. Det finns även fördelar utifrån arbetsmiljö, miljö, drift och underhåll samt samhällsekonomi. Ett tunnare brofack mellan två brostöd möjliggör samma segelfria höjd som Gamla Lidingöbron har idag.

Att bron inte görs öppningsbar innebär att de som färdas på bron kan ta sig fram utan avbrott i trafiken. Det potentiella antalet som färdas under bron är få i förhållande till de som färdas på bron. Framkomligheten för GCM- och spårtrafiken begränsas vid broöppning och trafikflödet blir ojämnt. På grund av detta kommer öppning i rusningstrafik inte att kunna ske då det största behovet av båtpendling finns. Broöppning ger ökad risk för olyckor i samband med broöppning och kan komplicera trafiksituation för till exempel barn samt försämra tryggheten genom att en återvändssituation uppstår. En öppningsbar del ger ökat underhåll och ökad risk för läckage vid smörjning av rörliga delar.

### **7.3 Buller under bygg- och rivningsskedet**

Projektet avser att följa Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller. (Allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15)

I den bullerutredning som är gjord har ett värsta scenario beräknats utifrån antaganden om bronns utformning och de mest bulleralstrande arbetsmomenten utan skyddsåtgärder. I praktiken bedöms influensområdet bli mindre med skyddsåtgärder för att hålla bullernivåerna inom Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller. Arbetsmetoder, val av arbetsmaskiner och fordon samt typ av bro kommer att bestämmas tillsammans med entreprenören. Behov av eventuella skyddsåtgärder kommer att utredas under projekteringsskedet. För att minimera buller är planeringen av

arbetsplatsen viktig t.ex. hur arbetsmaskiner ställs upp och skärmas av, hur transportvägar anläggs för att ta in olika byggnadsmaterial och bortforsling av rivningsmassor. Planeringen kommer att utföras av entreprenören i samråd med Lidingö stad.

#### **7.4 Tunnelbana**

Den nya bron kommer inte att byggas för tunnelbana eftersom det inte finns något beslut eller några planer om tunnelbana från Ropsten till Lidingö centrum. Om det i framtiden beslutas om att förlänga tunnelbanan till Lidingö måste en ny bro byggas.

#### **7.5 Gestaltning**

Den estetiska gestaltningen prövas inte i tillståndsärendet för vattenverksamhet. Krav på gestaltning kommer att ingå i

förfrågningsunderlaget för upphandling av entreprenör som staden avser att ta fram under 2015/2016. Lidingö stad har en broarkitekt som arbetar med gestaltningsfrågan.

#### **7.6 Anslutning till Torsvik Centrum**

Spåret på den nya bron ska ansluta till befintligt spår på Lidingö. Om spårvägen vid senare tidpunkt ska gå via centrum så får en lösning som baserad på den låga bron tas fram.