DJURGÅRDEN-LILLA VÄRTANS MILJÖSKYDDSFÖRENING

c/o Per Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan 12, 115 40 Stockholm, www.dlv.se e-mail:olof.fr@telia.com

Inkom
STOCKHOLMS TINGSRÄTT
2006 -03- 2 2

LIDINGÖ STAD
TEKNISKA FÖRVALTNINGEN
Kl
Datum 5/4-06
Handläggare AKTFÖRVARARE
Diarienr. 2005.10586 Dpl. 311 Handl.nr. 810

Stockholms Tingsrätt
Miljödomstolen
Box 8307
104 20 Stockholm

LÄMNA
STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9 8
2006 -03- 2 2
Akt. M 24234-05
Aktbil. 55 (lex)

Mål nr M 24234-05

Stockholm 2006-03-22

Ang Lidingö stads ansökan om lagligförklaring enligt 17 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken rörande gamla Lidingöbron, bl a Lidingöbanan, g/c-väg och seglingsfri höjd

Lidingö stad har 2005-09-07 sökt lagligförklaring av Gamla Lidingöbron hos miljödomstolen. Av en förstudie om gamla Lidingöbron, rapport 2059000, 2003-03-24, framgick att bron var i behov av en omedelbar upprustning. Förslitning, rost och därmed dyrt underhåll har lett till att bron intej längre öppnas. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, som har många medlemmar boende kring bron både i Lidingö och Hjorthagen, har 2005-12-08 lämnat synpunkter. Miljödomstolen har i skrivelse 2006-03-07 givit DLV möjlighet att yttra sig över inkomna skrivelser från Advokatfirman Åberg & Co representerande Lidingö stad 2006-02-06 (=A) samt stadsbyggnadsnämnden i Stockholm tjänsteutlåtande 2006-02-02 med beslut 2006-02-23 (=B). Vi lämnar följande synpunkter.

A gör gällande att kostnaden blir för hög per broöppning för att hålla Gamla Lidingöbron öppningsbar räknat på en 10-årsperiod och att kostnaden därefter torde bli avsevärt högre, hur hög redovisas inte. En kalkyl för merkostnaden för friluftslivet eller påverkan på miljön presenteras dock inte. Helt klart innebär ett beslut om lagligförklaring av Gamla Lidingöbron utan öppningsbarhet att en ny barriäreffekt uppstår, som inte tidigare förelegat. Argumenten om öppningsbarhet och fri höjd har nyligen förts i fråga om utförande av järnvägsbron vid Stäket. Det torde vara av intresse för både kulturen och friluftslivet att Gamla Lidingöbron är öppningsbar och därmed även att det anses vara av allmänintresse.

A hävdar att en överenskommelse av den 23 resp 31 mars 2004 mellan Lidingö stad och Stockholms stad om underhållsansvaret för Gamla Lidingöbron inte omfattar broöppning. Vems är detta ansvar? Det borde av ursprungliga handlingar framgå hur bron ska vara utformad och hur ansvaret är fördelat.

B anger: "Området runt Gamla Lidingöbron vid Ropsten ingår i Hjorthagens/Norra Djurgårdsstadens stadsutvecklingsområde. Utvecklingen av Ropsten som en knutpunkt för kollektivtrafiken är av stor betydelse för stadsutvecklingsområdet. I det program som tagits fram för området redovisas bland annat förslag till en ny spårvägssträckning, som innebär att Lidingöbanan ges en fortsättning via Norra Djurgårdsstaden och/eller Värtahamnen. Av den tekniska beskrivning som bifogats ansökan om lagligförklaring framgår att bron är i relativt dåligt skick och att det är förenat med stora kostnader att åtgärda bron för att kunna behålla möjligheten att öppna brospannet."

B framhåller att bibehållandet av spårtrafiken är av kulturhistoriskt värde. Vidare att en begränsning av den segelfria höjden till 6,3 meter inte står i konflikt med gällande detaljplans syfte. Om så skulle vara avser man att ändra detaljplanen.

Vi håller med om vikten av att bevara spårvägstrafiken på bron och att möjliggöra sammanhängande spårvägstrafik mellan Lidingö och Stockholms innerstad. A anger dock att detta inte är föremål för prövning i det aktuella ärendet. Att ändra detaljplanens seglingsfria höjd låter sig svårligen göras då den är knuten till den nya bron. Något skäl att sänka den höjden torde inte föreligga.

Enligt uppgift har nya undersökningar visat att Gamla Lidingöbron inte är i så dåligt skick som förut angivits. Bron har stort kulturhistoriskt värde ur flera aspekter. Vi har hemställt hos Riksantikvarieämbetet att skydda bron. Bakgrunden fås bl a av filmreportaget, som kan ses på ABC-Nytts hemsida: http://svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?queryArt527895=liding%F6bron&doneSearch=true&d=47244&a=527895 om man därefter väljer: Lidingöbron blir avgiftsfri nyåret 1946/47.

Per Schönning, ordf

Saltsjön – Mälarens Båtförbund
BÅTLIVSFRÄMJANDET

Farledskommittén
Lennart Wendt

2006-03-22

Stockholms Tingsrätt
Avdelning 9
Box 8307

104 20 Stockholm

STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9 8
2006 -03- 2 3
Akt. M 24234-05
Aktbil. 57 (1 ex)

Yttrande med anledning av lagligförklaring av Gamla Lidingöbron, mål nummer M 24234-05.

Saltsjön-Mälarens Båtförbund, SMBF, är en sammanslutning av ca 270 båtklubbar i Stockholmsregionen. SMBF arbetar ideellt och har inte möjlighet att på denna korta tid ta fram ett underbyggt svar på frågor, som Lidingö Stad anlitat juridisk expertis för att driva. Vi vill bara framföra att vi anser att Gamla Lidingöbron även i framtiden bör vara öppningsbar för att inte tvinga mindre segelbåtar att utnyttja de ordinarie farlederna mer än nödvändigt när man vill färdas mellan olika delar inom Stockholms Stad.

Med vänlig hälsning

Saltsjön-Mälarens Båtförbund

Lennart Wendt
Ansvarig för SMBF farleds- och sjösäkerhetskommitté

AKTFÖRVARARE-EXEMPLAR

Adress:	Telefon:	Fax:	E-post / Hemsida:	Postgiro/Bankgiro	Organisationsnr:
Hammarby Allé 91	08-669 12 00	08-658 62 41	kanali@smbf.org	5 47 15-8	80 20 07-2917

SJÖFARTSVERKET
Juridik

Handläggare direkttelefon
Jon Granstedt, 011-19 10 61

YTTRANDE 1 (1)

Datum
2006-03-22

Vår beteckning
090603-06-01530

Ert datum

Er beteckning
M 24234-05 Rotel 908

Stockholms tingsrätt
Miljödomstolen
Box 83 07
104 20 STOCKHOLM

STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9

2006 -03- 27
Akt M 24234-05
Aktbil. (58)

Yttrande i ärende angående lagligförklaring av Gamla Lidingöbron

Lidingö stads inlaga, aktbil. 51, föranleder följande förtydligande från Sjöfartsverket.

Uppgifterna som legat till grund för Sjöfartsverkets uppskattning av antalet övernattningsbara segelbåtar som finns i berört område är hämtade från Saltsjön-Mälarens Båtförbund. Uppgifterna avseende båtarnas ungefärliga masthöjd är hämtade från skriften "Svenska farleder", utgiven av Sjösportens Samarbetsdelegation. Utdrag ur skriften bifogas.

I övrigt föranleder kommunernas inlagor inte några ytterligare kommentarer från Sjöfartsverket.

Bernt Stedt

AKTFÖRVARARE-EXEMPLAR

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
601 78 Norrköping	Östra Promenaden 7	011-19 10 00	011-10 19 49	hk@sjofartsverket.se

STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9

2006 -03- 2 8
Akt. M 24234-05
Aktbil. (59)

Gunnar Faith-Ell
Sandelsgatan 14
115 34 STOCKHOLM
070-540 40 09

2006-03-26

Yttrande angående lagligförklaringen av Gamla Lidingöbron, 24234-05

I en stad som är känd för sina vattenvägar kan det inte vara rimligt att för en mycket lång framtid ska spärra av ett hamnområde för båttrafik på det sätt som Lidingö Stad vill.

Problemet för båttrafiken framgår tydligt när man jämför höjden mellan den gamla bron och den nya:

Gamla bron *Nya bron*

..och då ställer man sig givetvis frågan; Varför lägger Lidingö Stad ner en sådan möda på att stänga bron när det visat sig att kostnaden för det är i det närmaste densamma som kostnaden för att bibehålla broöppningarna?

Om man går på Lidingö stads resonemang skulle vilken bro som helst kan stängas av för båttrafik utan prövning eftersom de inte anser att lagstiftningen är tillämplig.

Jag vidhåller därför att bron kan lagligförklaras men med förutsättningen att broöppningarna bibehålls samt att nödvändigt underhåll utförs inom rimlig tid.

AKTFÖRVARARE-
EXEMPLAR

Kommentarer till Lidingö stads svar m.m:

Först måste begreppet "*öppningsbar*" definieras:

Bild över broöppning 2003

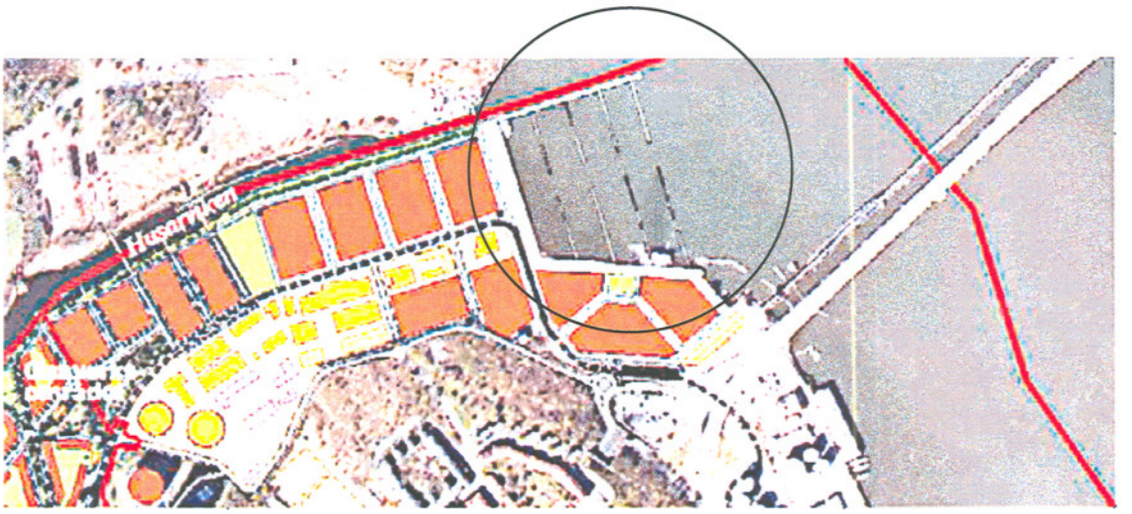
Att man enbart inte skickar ner en brovakt för att öppna bron som är läget just nu betyder inte att bron inte går att öppna. Att man sparat in på lagstadgat underhåll i sådan omfattning att bron i övrigt kanske inte klarar av tågtrafiken medför inte heller att den inte är öppningsbar. All mekanik och alla manöverenheter som behövs för att öppna bron finns och är fullt fungerande. Jag anser därmed att bron i nuvarande skick är öppningsbar och det finns inget i de dokument och utredningar som har presenterats av Lidingö Stad som motsäger detta.

Jämför med en hiss i ett hus; att ingen trycker på knappen innebär inte att hissen plötsligt försvunnit. Hissen försvinner inte heller för att hisspojken blivit uppsagd eller för att man underlåtit lagstadgad besiktning och underhåll av den.

Angående Stadsbyggnadskontorets yttrande

Stadsbyggnadskontorets yttrande visar att de tyvärr har missuppfattat frågan. Det handlar naturligtvis inte om att fortsätta med spårtrafik eller att välja bibehållna broöppningar. Det ena utesluter inte det ena det andra. Kombinationen har ju fungerat i över 80 år.

Dessutom har Stadsbyggnadskontoret i sin detaljplan för området ritat in en marina innanför bron som kommer att få ett ytterst olämpligt läge om bron inte går att öppna:



Del av detaljplan för del av Norra Djurgårdsstaden (västra delen av gasverksområdet) Stadsbyggnadskontoret, 2005-08-30, Claes Groth, S-Dp 2001-07633-54

För att kontrollera Stadsbyggnadskontorets yttrande har jag talat med Arne Fredlund, Madeleine Sjöstedt (Stadsbyggnadsnämnden) samt Conny Nilsson (Stadsbyggnadsnämnden). Jag har då konstaterat att de inte haft en uppfattning om att det endast är en marginell skillnad i kostnad mellan att behålla broöppningarna respektive att låsa bron. Det visar även skrivningen på sidan 2: "Av den tekniska beskrivningen som bifogats lagligförklaringen framgår att det är förenat med stora kostnader att åtgärda bron för att kunna behålla möjligheten att öppna brospannet" men de nämner ingen summa och talar heller inte om alternativkostnaden vid en avstängning.

Vad innebär då en stor kostnad? Om vi utgår från det som är intressant dvs merkostnaden kan man ju jämföra kostnadsskillnaden med vad Lidingö lägger ner på att få det här ärendet prövat.

Analysen över bakgrunden till gällande stadsplan är också intressant, varför lade man ner åtskilliga miljoner extra på att bygga den nya bron på 12.5 m om det inte vore för att mastade fartyg skulle kunna passera? Dessa pengar är bortkastade om Miljödomstolen godtar en lagligförklaring i stängt läge.

Stadsbyggnadskontoret har inte heller en riktig tolkning av farledsbegreppets betydelse. Sjöfartsverkets klassning har ju ingen som helst påverkan på antalet båtar som passerar i farleden.

Antal passerande båtar:

Stockholm expanderar och bebyggelsen ökar längst området norr om bron. Det innebär att trafiken kan antas öka i framtiden. Det stora antalet fritidsbåtar som berörs idag finns dessutom inte i Stockholms stad utan i Danderyds kommun med Stocksund, Näsbyvikens och Viggbyholms båtklubbar. Argumentet att det skulle vara få båtar håller inte heller eftersom jag i min förra skrivelse visat att det inte har skett någon minskning utan snarare en ökning av trafiken förbi bron. Man får också ta hänsyn till att båttrafiken är som störst under sommarmånaderna vilket normalt innebär ett flertal broöppningar per dag.

Konsekvenser i form av förlängd färdväg:

Jag har i min tidigare skrivelse redan behandlat att konsekvenserna i form av förlängd färdväg inte är ringa eftersom vi talar om långsamgående segelbåtar som måste kryssa halva distansen för att ta sig runt Lidingö. Det handlar därför om timmar i förlängd färdväg åt vardera hållet. Konsekvenserna är därmed inte att betrakta som ringa.

Lidingö stad har inte heller brytt sig om de protester som har varit. De har inte följt Länsstyrelsens beslut i ärendet (som bifogats min tidigare skrivelse). Det är därför svårt att förstå hur man då kan påstå att det inte föreligger någon allvarlig skada på allmänna eller enskilda intressen.

Kostnader och fjärrstyrning:

Jag har i min tidigare skrivelse behandlat kostnaderna vid fortsatt drift respektive avveckling och påtalat att dessa måste ställas i relation till varandra och därvid kommit fram till att merkostnaden för fortsatt drift är ringa. En avstängning strider därmed fortfarande mot 11 kap 6§ 6: e stycket i Miljöbalken i miljöbalken.

En komplettering med fjärrmanövrering på samma sätt som för vissa broar i Mälaren sänker dessutom driftkostnaden avsevärt och den används som jag beskrivit för andra broar med väsentligt högre bil- och tågtrafik.

Skulle fjärrstyrning medföra sådarna problem som Lidingö Stad hävdar skulle naturligtvis Lidingö Stad behövt sätta ut en vakt vid varje övergångsställe längst hela Lidingöbanan.

Om broöppningarna hanteras från Lidingöbanans sambandscentral förenklas även hanteringen mot SL.

Vattenverksamhet:

Vad jag har förstått definieras t ex en flytbrygga som en vattenanläggning. Om bryggan är pålad och ligger någon decimeter över vattnet borde den också omfattas. Om bryggan pålas 5,2 meter upp över vattenytan borde den därmed även omfattas. Kortfattat, jag förstår inte Lidingös resonemang och kan inte tolka det på ett annat sätt än att man försöker kringgå lagstiftningen. I förlängningen leder deras resonemang till att vilken bro som helst kan stängas av för båttrafik utan föregående lagprövning.

Enligt 11 kap 2 § avses bland annat pålning som vattenverksamhet. I 3 § kompletteras det med att en vattenanläggning är en anläggning som tillkommit i vattenverksamhet inklusive manöveranordningar. Det innebär att brospann och manöveranordningar för broöppning måste ingå i vattenanläggningen. Lidingö stad har dessutom medgivit att det är fråga om en vattenverksamhet genom att lämna in sin ansökan om lagligförklaring av bron.

Att en ändring av en vattenanläggning skulle sakna betydelse för avgörandet kan jag inte heller hålla med om. Jämför om jag skulle bygga en 10 meter lång brygga från Ropsten och sedan ändrar vattenanläggningen så att bryggan sträcker sig ända över till Lidingö. Skulle det då inte ha någon betydelse ?

Skada på grund av dåligt underhåll:

Skada uppkommer för sjötrafiken genom att Lidingö Stad inte utför sitt underhåll. Att underhållet dessutom varit så dåligt att man övervägt att stänga av tågtrafiken visar att man har varit rädd för rasrisk. I ett sådant skede påverkas även vattenförhållanderna på grund av det undermåliga underhållet.

Hävd:

Lidingö påstår i sitt svar utan motivering att hävd inte skulle föreligga trots att jag har visat att de tidigare broarna mellan Ropsten och Lidingö har varit öppningsbara för mastade fartyg och att t ex Ropstens båtklubb har farleden som naturlig färdled till sin sommarhamn på Härsö sedan klubben bildades på 20-talet.

Miljökonsekvensbeskrivningen:

Den miljökonsekvensbeskrivning som Lidingö Stad har tagit fram saknar fortfarande det alternativ som löser alla problem den pekar på – nämligen att bron är öppningsbar.

LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN
Miljöskyddsenheten
Björn Sundqvist
08-785 51 28

YTTRANDE

Datum
28.3.2006

Beteckning
531-2005-67615

Stockholms tingsrätt
Miljödomstolen
Box 8307
104 20 Stockholm

STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9
2006 -03- 28
Akt M 24234-05
Aktbil (60)

Ansökan av Lidingö stad om lagligförklaring av Gamla Lidingöbron i Lidingö stad och Stockholms stad (Mål nr M 24234-05).

AKTFÖRVARARE-EXEMPLAR

LÄNSSTYRELSENS YRKANDE

Länsstyrelsen vidhåller sina tidigare yrkanden.

ÄRENDET

Stockholms tingsrätt, Miljödomstolen, har i skrivelse daterad den 7 mars 2006, berett Länsstyrelsen tillfälle att yttra sig över aktbilaga 51-53 i rubricerade mål.

LÄNSSTYRELSENS MOTIVERING

Vad gäller Lidingö stads invändning att upphöra med broöppning med motiveringen att det inte skulle vara en vattenverksamhet, enligt 11 kap miljöbalken, så anser Länsstyrelsen att detta är fråga om en ändring av en vattenanläggning, som i sig tillkommit genom vattenverksamhet, som är tillståndspliktig. En begränsning av den segelfria höjden är inte en sådan ändring av en tillståndspliktig vattenanläggning som uppenbart saknar betydelse för allmänna och enskilda intressen och kan därför inte heller ske utan tillstånd. Enligt Länsstyrelsens uppfattning skall bron därför lagligförklaras med villkor att den skall vara öppningsbar.

De omständigheter som åberopas i Lidingö stads och Stadsbyggnadsnämndens yttranden föranleder ingen annan bedömning eller annat ställningstagande från Länsstyrelsens sida. Länsstyrelsen vidhåller sina yrkanden och vad som i övrigt anförts i yttrandet den 21 december 2005.

SJÖFARTSVERKET
Sjöfart och Samhälle

Handläggare direkttelefon
Bernt Stedt, 011-19 13 56

KOMPLETTERING TILL YTTRANDE 1 (1)

Datum
2006-03-29

Vår beteckning
0903-06-01534

Ert datum

Er beteckning
M 24234-05 otel 908

Stockholms tingsrätt, Miljödomstolen

Box 8307
104 20 Stockholm

STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9

2006 -03- 30
Akt. M 24234-05
Aktbil.

Lagligföklarande av Lidingöbron

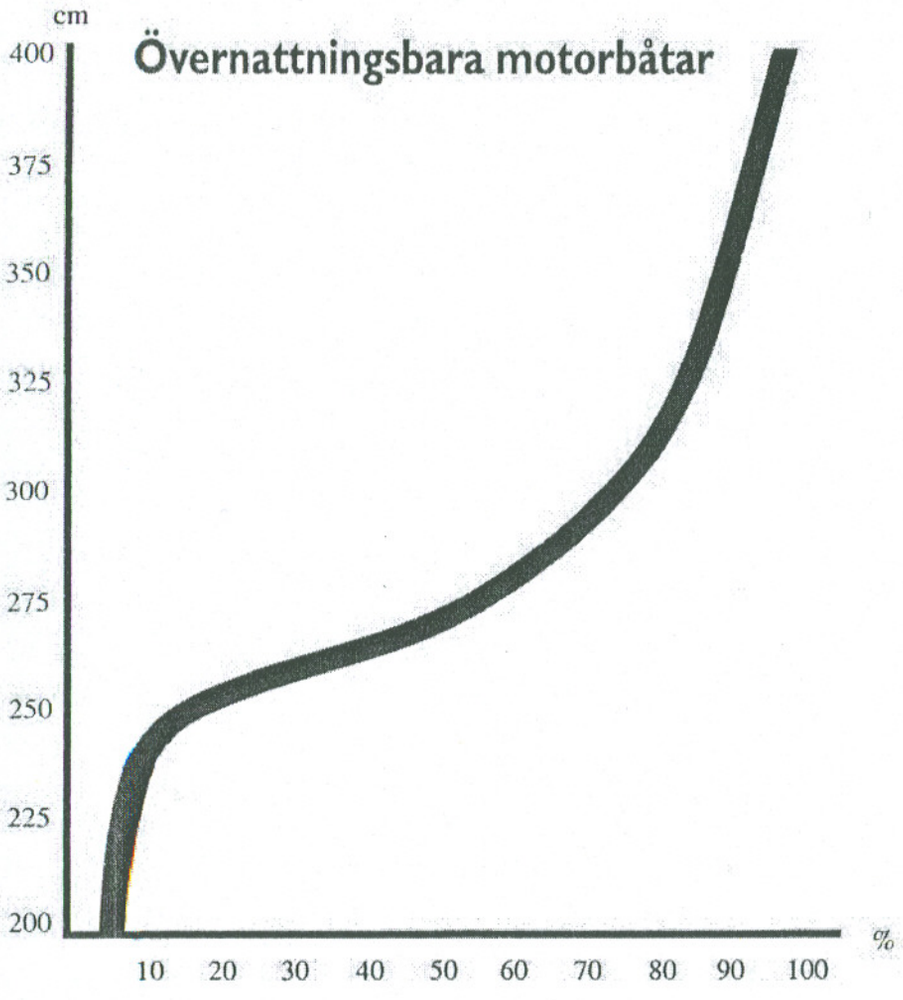
Översänder härmed kompletterande handlingar till vårt yttrande, daterat 2006-03-22.

Bernt Stedt
Sjöfart och Samhälle

AKTFÖRVARARE-EXEMPLAR

Se ab 58

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
601 78 Norrköping	Östra Promenaden 7	011-19 10 00	011-19 10 55	hk@sjofartsverket.se



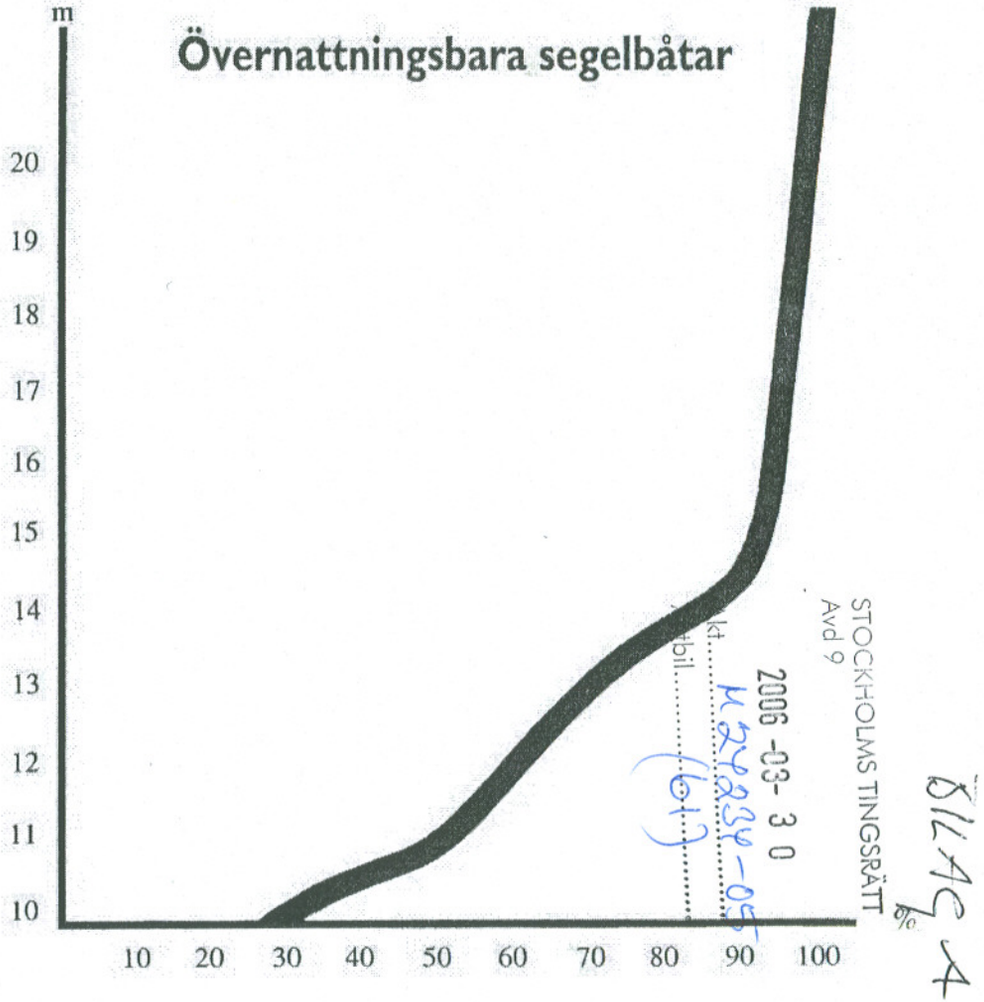
Höjderna avser höjd över vattenlinjen med normallast och med normalutrustning på däck.

Kurva angivande procent av motorbåtsbeståndet som klarar sig under en viss höjd.

Läsanvisning

En bro planeras till 250 cm höjd. Är det lämpligt? Vid 250 cm tar sig endast tio procent av båtarna under. Höjs bron med så lite som 50 cm, till 300 cm, visar kurvan att hela 70 procent av beståndet kan passera.

(Höjderna avser höjd över vattenlinjen vid normallast och med normalutrustning på däck.)



STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9
2006 -03- 30
M 2933-05
(61)
BILAGA 4

Höjderna avser höjd över vattenlinjen vid normallast samt med normal vindvisar- och antennutrustning.

Kurva angivande procent av segelbåtsbeståndet som klarar sig under en viss höjd.

Läsanvisning

En luftledning planeras att få en höjd av 10,5 m. Är detta lämpligt?

En höjd av 10,5 m klaras endast av knappt 40 procent av segelbåtarna. Om ledningen höjs med 2,5 m till 13 m kommer hela 75 procent av beståndet under.

(Höjderna avser höjd över vattenlinjen vid normallast samt med normal vindvisar- och antennutrustning.)

STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avd 9

2006 -03- 3 0

Akt.....
Aktbil.....

Sjösportens Samarbetsdelegation — SSD

är ett samarbetsorgan för de tre båtorganisationerna Svenska Båtunionen (SBU), Svenska Kryssarklubben (SXK) och Svenska Seglarförbundet (SSF).

SSD:s viktigaste arbetsuppgifter är att på central nivå samordna båtorganisationernas intressen och därvid utgöra remissinstans för myndigheter och andra organisationer.

Svenska Båtunionen – SBU

är en sammanslutning av 27 regionala båtförbund med 830 båtklubbar och 140 000 medlemmar.

Organisationen arbetar som en samlad union för anslutna klubbar och förbund. Målsättningen är att centralt, regionalt och lokalt främja båtlivets gemensamma intressen.

Svenska Kryssarklubben – SXK

är en klubb på riksplanet med 33 000 direktanslutna medlemmar.

Turist- och långfärder till sjöss samt därtill hörande säkerhets- och hamnfrågor för såväl motor- som segelbåtar är Svenska Kryssarklubbens specialiteter.

Svenska Seglarförbundet – SSF

utgörs av 22 distriktsseglarförbund med 490 klubbar eller sällskap och 140 000 medlemmar.

Inom Seglarförbundet arbetar också de olika klassförbunden. Förbundet tillhör Sveriges Riksidrottsförbund och är ansvarigt för landets kappseglingsverksamhet.

Sjösportens Samarbetsdelegation
Box 24015, 104 50 Stockholm
Tel. 08-661 59 10 Fax 08-660 76 20

Produktion: Redéen Media AB. Tryck: Mixi Print AB, 1998.