



Diarienummer: 15KS-9

Datum: 2016-04-21

Handläggare: Niklas Wårdell, Linn Grönlund, Karl Von Schmalensee, Viveca Jansson

Avdelning/Enhet:

Samhällsbyggnadsavdelningen/plan- och exploateringsenhet

## Samrådsredogörelse

### Detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina

Detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina har varit ute på samråd under tiden 2015-05-08 till 2015-06-14. Information om samrådet skickades då till fastighetsägare inom området samt till fastighetsägare vars fastigheter angränsar till planområdet.

Information skickades även till länsstyrelsen, kommunen, organisationer och föreningar och andra berörda myndigheter.

Under samrådet fanns möjlighet att lämna eventuella synpunkter skriftligen.

Vidare hölls Öppet hus i Värmdösalen i kommunhuset 2015-06-04 där representanter från kommunen närvarade för att besvara frågor kring planförslaget.

Totalt har 33 yttranden inkommit under samrådstiden. Samtliga yttranden finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsavdelningen. Alla som lämnat synpunkter har bedömts vara berörda sakägare. I del A redovisas de yttranden som inkommit samt avdelningens kommentarer. I del B redovisas en sammanställning över de sakägare och myndigheter som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. I del C ges samlad beskrivning av frågor som tagits upp i flera yttranden eller frågor som kan antas vara av stort allmänt intresse samt kontorets kommentarer.

#### Yttranden har lämnats av

Nr	Namn	Fastighetsbeteckning	Datum
<b>Myndigheter</b>			
1	Bygg- och miljökontoret, Värmdö kommun		2015-06-16
2	Fortifikationsverket		2015-06-17
3	Försvarsmakten		2015-06-17
4	Kultur- och fritidsavdelningen		2015-06-12
5	Lantmäteriet		2015-05-13



6	Länsstyrelsen		2015-07-20
7	SGU		2015-06-10
8	Sjöfartsverket		2015-06-05
9	Socialdemokraterna		2015-06-14
10	Storstockholms Brandförsvär		2015-06-11
11	Trafikförvaltningen		2015-06-08
12	Trafikverket		2015-06-17
13	Transportstyrelsen		2015-06-11
<b>Företag</b>			
14	Ressel Rederi AB		2015-06-01
15	Skanova		2015-05-28
16	Vattenfall		2015-06-12
17	Värmdö Hamnar		2015-08-10
<b>Föreningar</b>			
18	Runmarö Garageförening		2015-06-12
19	Runmarö Intresseförening		2015-06-08
20	Sandhamns ekonomiska företagarförening		2015-06-07
21	Skärgårdsföretagarna		2015-06-07
22	SIKO		2015-06-11
23	Skärgårdsrådet för mellanskärgårdens intresseförening och Möjaskärgårdens företagarförening		2015-06-12
24	Föreningen Stavsnäs by		2015-06-29
<b>Sakägare</b>			
25	Fastighetsägare	Höl 1:232, 404 och 405	2015-06-12
26	Fastighetsägare	Stavsnäs 1:422, 1:45 och 1:891	2014-06-14
27	Fastighetsägare	Stavsnäs 1:861	2015-06-11
28	Fastighetsägare	Stavsnäs 1:87	2015-06-23
29	Fastighetsägare	Stavsnäs 1:880	2015-06-23
30	Fastighetsägare Runmarö	Söderby 1:26, 1:22, 1:19, 1:81	2015-06-14
31	Fastighetsägare Runmarö	Södersunda 1:89	2015-06-15
32	Ombud fastighetsägare, Runmarö	Södersunda 1:15 mfl	2015-06-14
33	Sommarboende Runmarö		2015-05-12



## Del A. Synpunkter samt kontorets kommentarer

Nedan presenteras de inkomna yttrandena. Inom parentes efter varje avsändare framgår om yttrandet är inkopierat i sin helhet (med undantag för eventuella ingresser), sammanfattat eller sammanfattat och uppdelat i punkter (för att vara lättare att bemöta). Alla yttranden finns att ta del av i sin helhet på samhällsbyggnadskontoret. Kontorets kommentarer skrivs i kursiv stil.

### Myndigheter

#### 1. Bygg- och miljökontoret, Värmdö kommun (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)

- a) Nämnden framhåller flera positiva aspekter, så som ökat tillgänglighet i hamnområdet och möjlighet till nya etableringar, vilket planen kan medföra.
- b) Nämnden framhåller framförallt erinran mot vandrarhemmet i områdets norra del, invid Susegårda och mot bostadsbebyggelse inom strandskyddat område och i omedelbar närhet till vattenskyddsområdet med byggnation inom föreslagen primär zon.
- c) **Byggnaders placering och utformning.** Nämnden framhåller att byggnaderna i hamnområdet är mycket höga och avviker från hamnens nuvarande utseende samt ifrågasätter om parkeringsbyggnaden är lämplig med hänsyn till landskapsbilden varvid de efterfrågar en diskussion om tillkommande bebyggelses påverkan på landskapsbilden.
- d) **Otydliga bestämmelser.** Att hotellverksamhet kan inrymmas i användningsbestämmelsen CV anser nämnden bör förtydligas.
- e) Bestämmelsen *risk* bör införas inom hela CV område samt i den norra delen av området, vid busstorget.
- f) Bestämmelsen **f<sub>2</sub>** bör förtydligas så att det framgår vilka karaktärsdrag bebyggelsen ska harmonisera med vilket också kan regleras i exploateringsavtal.
- g) Bestämmelserna **k<sub>1</sub>** och **q<sub>1</sub>** bör förtydligas så att det tydligare framgår vilka åtgärder som inte är tillåtna. Ren upplysningstext om byggnadens kulturhistoriska kvalitéer bör undvikas i bestämmelsen. Det kan också övervägas att använda begreppet *ombyggnation* som definieras i PBL istället för *underhållsarbete*.
- h) I vandrarhemsområdet, R, får vind inredas. Om vind inreds till bostadsutrymmen är det mycket viktigt att brandskydd såsom utrymningsvägar anpassas efter detta. Det är oklart om detta går att förena med varsamhetsbestämmelserna om brandtrappor måste uppföras för att uppfylla brandsäkerhetskraven. Det bör övervägas att komplettera bestämmelserna i området så att planbestämmelserna medger de utrymningsvägar som kan behövas.
- i) Det kan ifrågasättas om det finns stöd att i PBL reglera frågan om infiltration av takvatten (**b<sub>3</sub>**) samt omhändertagande av dagvatten (**b<sub>4</sub>**).



- j) Detsamma gäller delvis bestämmelsen **m**. Det föreslås vidare att denna förtydligas till "Marken får inte hårdgöras" samt att bestämmelsen även ska omfatta parkeringsytorna.
- k) Återvinningsstationen är belagd med bestämmelse som liknar ett föreläggande om att staket ska finnas. Nämnden anser att det bör förtydligas att planen inte medför krav på att hålla staket men att detta är lämpligt om återvinningsstationen anläggs.
- l) Angående bestämmelsen om att bygglov inte får medges förrän markundersökning genomförts där risk för markförorening föreligger anser nämnden att det är i planarbetet det ska säkerställas vilka områden som är lämplig för bebyggelse och att villkoret istället ska avse sanering. Nämnden föreslår att det utreds vilka markföroreningar som föreligger samt vilka saneringsåtgärder som bedöms motiverade för att marken ska vara lämpad för sitt ändamål (jfr 2 kap. 2, 5 §§ PBL).
- m) **Buller**. Angående buller bör det förtydligas vilken vägning som avses med "70dB" i bestämmelsen **m** samt vilken bullerkälla som avses. Bestämmelsen är otydlig och det bör förtydligas vilka ljudnivåer som godtas i området.
- n) Bestämmelsen bör även omfatta CV-området då hotellverksamhet ska uppfylla samma bullerkrav som bostadsbebyggelse. Jfr FoHMFS 2014:13, och trafikbullerförordningen (2015:216). Bestämmelsen är vidare inte förenlig med gällande rätt inom hälsoskyddsområdet, se nedan nedanför för hänvisningar. "Tiden för nattperiod har nyligen ändrats från klockan 22-07 till klockan 22-06 (Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, rapport 6538). För trafikbuller ska förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader tillämpas och de riktvärden som anges i förordningen ska tillämpas. Gällande industribuller ska de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets rapport 6538 (2015) Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller uppnås. För buller inomhus ska Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) uppnås. I dessa råd finns riktvärden och vägledning för bedömning av buller inomhus, inklusive riktvärden för lågfrekvent buller. De riktvärden som anges i dessa allmänna råd ska uppnås även för de tillfälliga boendena i området, såsom hotell och vandrarhem." I dessa allmänna råd finns även riktvärden för ljud från musikanläggningar vilket ska tas hänsyn till vid eventuella framtida restauranger. Musikljud, särskilt basljudet, kan vara störande vid höga och låga volymer.
- o) **Strandskydd**. Strandskyddet är ett starkt allmänt intresse och utgångspunkten är att det i normalfallet ska ha företräde framför andra allmänna intressen (prop. 2008/09:119 s. 53). Strandskyddet får upphävas om det finns särskilda skäl och om intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset (se 4 kap. 17 § PBL samt 7 kap. 18c-18 g §§ MB). De särskilda skäl som anförs i planbeskrivningen är uppdelade på områden (S1-S9) och nämnden anser att det i flertalet fall inte finns förutsättning för att upphäva strandskyddet. Det saknas särskilda skäl samt att strandskyddsintresset väger tyngre än det anförda allmänna intresset.



- p) Nämnden instämmer i att det föreligger förutsättning att upphäva strandskyddet i hamnområdet (S2, S3, S4, S5, S6, S8) samt i delar av allmän platsmark inom detta område.
- q) Platsen där den befintliga byggnaden Susegårda är belägen bedöms ianspråktagen (S1). Byggnaden är däremot övergiven och medför därför inte att området kring byggnaden kan sägas vara ianspråktaget på ett sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Det rör sig till stor del om ett skogsområde med konstaterat höga naturvärden och full allemansrättslig tillgång. Strandskyddsintresset väger därmed tyngre än det anförda allmänna intresset att ta marken i anspråk på det avsedda sättet. Samma bedömning görs för den stora väg och vändplan som planeras anläggas i detta område.
- r) Del av de planerade bostäderna planeras uppföras inom ett område som idag inte används alls utan är fritt åtkomligt för allmänheten (nordöstra delen av område S7). Det saknas därmed särskilda skäl att upphäva strandskyddet i detta område. Även om det kan anses vara ett allmänt intresse att bostäder kan uppföras finns det platser utanför strandskyddat område där bostadsbebyggelse kan komma till stånd.
- s) Vad gäller de befintliga bryggorna ska det poängteras att dessa ligger utanför det område där strandskyddet avses upphävas. Bryggor och andra anläggningar i vattnet tar i normala fall inte mer mark i anspråk än den ytan som de upptar i vattnet. Även om en brygga är en sådan anläggning som måste finnas vid vatten krävs det att behovet inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet för att kunna göra detta särskilda skäl gällande. Det finns andra goda kommunikationsmöjligheter i området, främst möjligheten att ta sig till hamnområdet med bil eller buss. Det är vidare oklart vilket allmänt intresse bryggorna tillgodoser, men nämnden gör bedömningen att strandskyddsintresset i detta fall väger tyngre än intresset av att ta området i anspråk på det i planen avsedda sättet.
- t) **Dagvatten och pumpstationer.** Det kan vara en kommunal skyldighet att tillgodose behovet av avloppshantering i större sammanhang i ett tätbebyggt område om det behövs med hänsyn till människors hälsa och miljön, jfr 6 § lagen (2006:42) om allmänna vattentjänster. Dagvatten omfattas av bestämmelsen enligt 2 §. Det framgår i planbeskrivningen (s. 14) att kommunen för närvarande inte anser att denna skyldighet föreligger för den tillkommande bebyggelsen. Nämnden anser att kommunala lösningar ofta är mer ändamålsenliga och i de flesta fall medför en bättre och säkrare hantering av avloppsvattnet.
- u) Nämnden vill vidare påpeka att i det fall det i framtiden skulle visa sig vara en kommunalangelägenhet att tillgodose behovet av dagvattenhantering i området så kan det enskilda huvudmannskapet försvåra planens genomförande eftersom ledningsrätt inte kan beviljas för diken. Dagvattnet måste i sådant fall dras i ledning bort från platsen för att sedan omhändertas, vilket inte är en lösning som förordas i dagvattenutredningen.



- v) De befintliga och planerade pumpstationerna behöver utredas på den mellan VA och bygg- och miljöavdelningen gemensamt framtagna rutinen för pumpstationer så att krav på åtgärder för att undvika störning kan undvikas.
- w) Befintliga pumpstationer kan behöva ses över med avseende på till exempel utsläppspunkt då nya verksamheter som till exempel badmöjligheter förekommer i planen.
- x) **Vattenskyddsområde.** Angående Vattenskyddsområde hänvisas till EU-direktiv (2006/118/EG) samt Värmdö kommuns miljömål där det står att ”tillgång och kvalitet på grundvatten en av Värmdö kommuns viktigaste miljö- och utvecklingsfaktorer” samt ramdirektiven för vatten (2000/60/EG) som anger att målet att alla vattenförekomster ska ha god status till år 2015 vilket innebär att inget vatten får försämrats med avseende på kvalitet, kvantitet eller ekologi. De skyddsföreskrifter som idag finns håller på att revideras och i den utredning som gjorts framkommer att vattentäkten är mycket skyddsvärd. En del av det aktuella planområdet ligger inom det som kan komma att bli primär skyddszon för Stavsnäs vattentäkt. Trots att de planerade skyddsföreskrifterna inte är fastställda än finns vattentäktens skyddsvärde. De kommande skyddsföreskrifterna kommer inte att tillåta nybyggnation av flerbostadshus inom primärt vattenskyddsområde varför nämnden anser det olämpligt att bygga flerbostadshus där. Under byggskedet finns risk olycka med petroleumprodukter, när bebyggelsen är på plats kan riskobjekt som väghållning, transport av farligt gods, kommunala avloppsledningar mm tillkomma eller öka. Vidare kan bebyggelsen i sig påverka grundvattnet negativt pga. mer hårdgjord yta vilket minskar mängden nederbörd som kan tränga ner i marken och bilda grundvatten. Den tillgängliga mängden grundvatten är mycket begränsad och åtgärder som kan minska grundvattenbildningens mängd är olämpliga. Åtgärder såsom större markarbeten kan påverka grundvattnets flödesmönster och medföra att vattendelare flyttas vilket är mycket olämpligt. Sammanfattningsvis anser nämnden att de utredningar som gjorts visar på att det under byggnation och under driftskedet finns påtagliga risker att vattentäkten kan förorenas.
- y) Nämnden anser att så som det är skrivet i planförslaget, dagvattenutredningen och MKB, att alla parkeringsytor ska hårdgöras och att dagvattnet ska ledas bort från de kommande primära och sekundära skyddszonerna är bra men att det behöver regleras i till exempel plankartan eller i exploateringsavtal. Detta för att säkerställa att byggherrar är medvetna om vilka åtgärder som behöver göras samt för att undvika krav på åtgärder i framtiden. Parkeringsytor som inte är hårdgjorda innebär en risk och belastning för grundvattnet i form av kontinuerliga utsläpp av vägdagvatten innehållande tungmetaller, petroleumprodukter och näringsämnen samt vägsalt. Förorenat dagvattnet, till exempel från parkeringsytor och vägar, räknas som avloppsvatten och avloppsvatten är förbjudet att släppa ut i primär skyddszon enligt de preliminära skyddsföreskrifterna.
- z) **Markföroreningar.** I planområdet har prov tagits för att klarlägga om det förekommer förorenad mark och grundvatten i anslutning till tidigare verksamheter. Anledningen är att det misstänkts att vissa delar av planområdet kan vara förorenat.



Resultatet visar att det finns halter av (tung) petroleumkolväten och PAH (polycykliska aromatiska kolväteföreningar) som överskrider riktvärdena för KM (känslig markanvändning) i en provpunkt. I enlighet med utredningen av markföroreningar bör området med konstaterade föroreningar avgränsas, schaktas upp och tas omhand inför eller under planerad byggnation. Föroreningen kan avgränsas genom ytterligare undersökningar innan entreprenadarbeten påbörjats. Utredningen föreslår även att grundvattenrör etableras i området med anledning av närheten till grundvattentäkten. Detta för att ha möjlighet att analysera grundvattnet och påvisa om det är påverkat av petroleumförorening. Analyserat grundvatten på båtuppställningsplatsen som hör till Stafsnäs båtklubb visar på kraftig påverkan av tennorganiska föreningar. Även i jordprover har förhöjda halter av tennorganiska föreningar påträffats. Halterna är 13 gånger högre än riktvärdet för MKM (mindre känslig markanvändning). PCB föroreningar i förhöjda halter finns också i samma provpunkt, halterna är 4 gånger högre än riktvärdet för KM. Det bedöms att Stafsnäs båtklubb behöver undersökas ytterligare innan exploatering för att avgränsa och åtgärda föroreningen med PCB och tennorganiska ämnen.

- å) Detaljplanen omfattar en del av vattenområdet och nämnden gör bedömningen att det är positivt att en utredning om föroreningar i sedimenten är gjord samt att förslag på åtgärder finns vid muddring.
- ä) **Övrigt.** Vid läsning av planen är det tydligare om utformningsbestämmelserna samlas i ett avsnitt och att under användningsbestämmelserna endast reglera markanvändning.
- ö) Värmdö kommun gick 2014 över till höjdsystemet RH2000. I plankartan används det tidigare höjdsystemet RH00. Eftersom nybyggnadskartor tillhandahålls i det nya höjdsystemet är det lämpligt att plankartan anger höjder i samma höjdsystem.

### **Kommentar:**

- a) *Noteras.*
- b) *Angående Susegårda, se kommentar nedan under punkt q). Angående strandskydd, se nedan under punkt q), r) och s). Angående vattenskyddsområden, se nedan under punkt x).*
- c) *Angående parkeringsdäcket instämmer kontoret i att byggnadsytan för parkeringshuset är omfattande. Detaljplanen medger en viss byggnadshöjd, fullskalig byggnation behöver dock inte ske. I planbeskrivningen finns sektioner för byggnadsvolymer att tillgå. På sektionerna syns att parkeringsbyggnaden placeras i en befintlig sänka där nuvarande parkering finns. Om parkeringshuset byggs i fullhöjd syns dock parkeringshusets vägg norrifrån. Från hamnen och vattnet kommer parkeringshuset ersätta den grussläntvägg som sänkan idag utgör. I och med att sänkan försvinner och att ett gaturum skapas förändras landskapsbilden från en öppen större yta till ett mer sammanhållet bebyggt område. Vidare visar illustrationen att höjden på den sida som vetter mot hamnen beräknas bli tre våningar. De byggnader som idag finns på platsen är 1-2 våningar varför tre*



våningar anses rimligt, både för parkeringsbyggnaden och för byggnaderna i hamnområdet. Planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för den påverkan på landskapsbilden de nya byggnaderna i hamnområdet kommer att medföra i form av illustrationsbild, byggnadsvolym och landskapsanalys.

- d) Plankartan kompletteras med att CV bestämmelsen inrymmer hotellverksamhet.
- e) Plankartan kompletteras med att bestämmelsen risk införs för hela CV-området.
- f) Bestämmelsen  $f_2$  utgår.
- g) Plankarta uppdateras.
- h) Plankartan angående varsamhetsbestämmelserna kompletteras med utrymningsvägar.
- i) Plankartan har uppdaterats. Bestämmelse om LOD utgår och ersätts med N1, marken får inte hårdgöras, markytan ska möjliggöra för infiltration av dagvatten.
- j) Bestämmelsen  $n_1$  byts till "marken får inte hårdgöras" samt utökas till att omfatta parkeringsytorna.
- k) Bestämmelsen  $n_2$  ändras till "skyddsstängsel får uppföras".
- l) Markförorening har utretts på en övergripande nivå vilket anses vara tillräckligt i detta skede efter kontakt skett med Bygg och miljökontoret. Vid utbyggnad då byggnadernas exakta placering är fastlagd ska dock en mer ingående undersökning angående markförorening vidtas inom delar av planområdet. Plankartan har uppdaterats med a1 för vilka områden bygglov inte får ges innan markundersökning genomförts.
- m) Plankartan har uppdaterats. Bestämmelsen  $m_1$  har förtydligats.
- n) Bestämmelsen  $m_2$  har tillkommit som omfattar CV och HK området närmast torgyta. Ekvivalent ljudnivå från industribuller ska inte överstiga 30dBA inom hotellrum.
- o) Se kommentar under punkt q), r) och s) nedan.
- p) Noteras.
- q) Text uppdateras i handlingar gällande strandskyddet för området kring Susegårda (S1). Se svar under rubrik 6o)
- r) Enligt landskapsanalysen som gjorts finns det barriärer i form av stängsel för privat område på denna plats så området är inte allmänt tillgängligt. Däremot är graden av ianspråktagande mycket låg och om stängsel tas bort ökar tillgängligheten. Av dessa anledningar har de föreslagna bostäder på platsen har tagits bort. Platsen planeras som park med bibehållet strandskydd. Se vidare svar under rubrik 6s).
- s) Bryggorna som ligger norr och söder om hamnplanen har funnits på platsen sedan före 1975 då strandskyddet infördes. Om dessa bryggor ska justeras krävs strandskyddsdispens. Detta förtydligas i plankartan. Vad gäller upphävande i övriga vattenområden se svar 6t), 6v), 6w), 6x) och strandskydds-PM.





- t) *Kontoret instämmer. Kommunen avser att förse området med kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Se vidare i planbeskrivning under teknisk försörjning.*
- u) *Noteras. Dagvattenfrågan anses vara en kommunal angelägenhet.*
- v) *Noteras. Pumpstationerna ska vara i befintligt skick. Byggs pumpstationerna om eller till ska stationerna anpassas till checklistan.*
- w) *Det finns två pumpstationer i området, Båtklubben vid gamla reningsverkstomten och Stavsnäs Vinterhamn nere i hamnen, i närheten av cirkulationsplatsen i hamnen.*

*Båtklubben har ca 20-30 fastigheter anslutna, bräddutloppet ligger närmare 700 meter ifrån badplatsen vid Susegårda och bedöms inte kunna påverka denna vid en bräddning.*

*Pumpstationen Stavsnäs vinterhamn har de verksamheter som ligger i hamnen anslutna, samt att färjetrafik har möjlighet att tömma sina färjor till stationen. Stationens bräddpunkt ligger öster om Trafikverksbryggan. Spillvattenledningen bräddar över i dagvattenledning i höjd med rondellen vilken mynnar några meter ut från kajen. Från bräddpunkten till stranden vid Susegårda, Stavsnäs 1:225, är det dryga 300 meter. Då möjligheten till utspädning för det bräddade avloppsvattnet är stor i Nämdöfjärden och avståndet till stranden är över 300 meter är bedömningen att en bräddning från pumpstationen Stavsnäs Vinterhamn utgör liten eller ingen risk för badplatsen Susegårda.*

- x) *Då marken inte är jungfrulig, den är idag bebyggd och används som parkering. Den verksamhet som pågår har i dagsläget inga skyddsåtgärder för tåkten, då diesel eller olja idag kan ledas ner i vattentåkten eftersom att marken inte är hårdgjord. Exploatering anses rimlig trots att risk för olycka föreligger.*
- y) *Plankartan är uppdaterad. Parkeringsytor som avses vara hårdgjorda och där dagvatten ska ledas från parkeringsytan och renas avses regleras i exploateringsavtalet.*
- z) *Det finns idag tre grundvattenrör inom området som fortsättningsvis kan användas för mätning. Efter avstämning med Bygg och miljö har vi gjort tillräckligt med markundersökningar under planarbetskedet. Se även punkt 11).*
- å) *Noteras.*
- ä) *Plankartan ses över.*
- ö) *Grundkartan och handlingar uppdateras med RH2000.*

## **2. Fortifikationsverket (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) *Fortifikationsverkets fastighet, Stavsnäs 1:412, omringas av planområdet men ingår inte i planen.*



- b) Fortifikationsverket ser positivt på utbyggnaden av hamnen då den ofta används av personal och material till våra anläggningar varför den utgör en viktig utgångspunkt för vår verksamhet i skärgården.
- c) Stavsnäs 1:412 hyrs ut till Försvarsmakten som använder den för förrådsändamål. Det innebär att det till och från fastigheten förekommer relativt frekventa transporter med större fordon och personbilar. I planen visas en infart till fastigheten i dess nordöstra del. Den redovisade infarten upplevs som smal och inte anpassad för att ta emot tunga fordon. Vårt önskemål är att infarten breddas i planen för att medge tyngre lastbilar till fastigheten.
- d) Idag förekommer även infart från den planerade parkeringen. Vår tolkning av planen är att det finns möjlighet att arrangera en infart via parkeringen till vår fastighet så att detta inte behöver redovisas i planen utan kan lösas vid projektering.

### ***Kommentar:***

- a) *Noteras.*
- b) *Noteras.*
- c) *Noteras. Efter kontakt med Fortifikationsverket ändrar vi inte i plankartan. Detaljplanen medger en infart till er fastighet Stavsnäs 1:412 i enighet med plankartan. Infarten kan få en bredd av ca 8 m för väg och diken.*
- d) *Se svar ovan 2c). Detaljplanen medger en in/utfart. Om ytterligare en in/utfart önskas i framtiden kan det vara lämpligt med in/utfart mot väster till gemensamhetsanläggningen (g i plankartan). Ni som fastighetsägare till Stavsnäs 1:412 får då i ett senare skede kontakta fastighetsägarna som har del i gemensamhetsanläggningen för att lösa detta.*

### **3. Försvarsmakten (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende förutsatt att inga inskränkningar sker i tillträdet till Försvarsmaktens fastighet Stavsnäs 1:412 samt att inga inskränkningar görs för in- och utträde med tyngre fordon etc.
- b) Fortifikationsverket är lagfaren ägare till fastigheten Stavsnäs 1:412. Amfibieregementet är verksamhetsutövare på fastigheten och på fastigheten bedrivs förrådsverksamhet varför tillträde till fastigheten är av stor vikt för verksamhetsutövningen.
- c) Rubricerat detaljplaneärende undantar fastigheten Stavsnäs 1:412 från planområdet och infartsväg till fastigheten är redovisad enligt plankarta.
- d) Försvarsmakten förutsätter att upprättad plankarta baseras på rätt fastighetsinformation och att fastighetsgränser är korrekt angivna.



**Kommentar:**

- a) *Noteras. Se svar 2c) och 2d) ovan.*
- b) *Noteras.*
- c) *Noteras.*
- d) *De fastighetsgränser som redovisas i plankartan kommer från grundkarta och fastighetsförteckning framtaget för området, vars giltighet skall vara aktuell.*

**4. Kultur- och fritidsavdelningen (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Huslängan närmast Susegårda bör skjutas ca 4-5 m åt väster, för att lämna lite större friyta runt huvudbyggnaden Susegårda.
- b) I övrigt inga synpunkter under förutsättning att den byggnadsantikvariska undersökningen till Susegårdas upprustning efterlevs. Vid eventuella problem under restaureringen ska kommunantikvarien omedelbart kontaktas för samråd.

**Kommentarer:**

- a) *Avståndet mellan Susegårda och nytillkommande bebyggelse är 6 meter. Samhällsbyggnadsavdelningen bedömer att 6 meter är rymlig friyta runt byggnaden samt att det är ett lämpligt avstånd som passage mellan byggnaderna.*
- b) *Noteras.*

**5. Lantmäteriet (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) **Planbestämmelser.** För del av lokalgatan inom planområdet föreslås enskilt huvudmannaskap. Sydost om området med enskilt huvudmannaskap föreslås ett område för PARK med kommunalt huvudmannaskap. För att nå bl.a. PARK-området föreslås att gemensamhetsanläggning bildas.
- b) Det är olämpligt att allmän plats med kommunalt huvudmannaskap nås via allmän plats med enskilt huvudmannaskap. Lantmäteriet förordar att kommunen blir huvudman för den allmänna platsen.
- c) Ett u-område har lagts ut för svackdike och under genomförandefrågor anges att det inom detta område möjliggörs bildande av ledningsrätt. Det är inte möjligt att bilda ledningsrätt för dike.
- d) **Plankarta.** Vissa användningsgränser har angetts med fel linjetyp.
- e) **Planområdet.** Gränsen för planområdet rekommenderas ändras så att den följer gränsen mellan Stavsnäs 1:811 och 1:562 vid nuvarande Stavsnäs båtkludd.



- f) Det vore önskvärt att planområdet omfattade vattenområdet utanför samma strandlinje, med tanke på det funktionssamband som finns mellan vattenområdet och området för hamnverksamhet.
- g) **Planbestämmelser.** Planförslaget möjliggör avstyckandet av ett område för handel och kontor från Stavsnäs 1:861. Hk-området saknar kontakt med allmän plats gata. Planförslaget bör kompletteras med hur infart och transport till en eventuell styckningslott bör lösas.
- h) Lantmäteriet rekommenderar att en annan planbestämmelse än allmän plats PARK väljs för området för dagvattenmagasin nordväst om Stavsnäs båtklubb.
- i) Lantmäteriet rekommenderar att u-område läggs ut för befintliga ledningsrätter som ska kvarstå inom kvartersmark.
- j) Del av Stavsnäs 1:225 är planlagd som W-område. I området finns en fyr. Om denna avses finnas kvar bör fyren tryggas med planbestämmelse.
- k) Kanske borde befintlig vågbrytare i områdets södra del tryggas men annan bestämmelse än W.
- l) Genomförandefrågor. I genomförandedelen i planbeskrivningen anses att inlösen sker genom fastighetsreglering eller avstyckning. Lantmäteriet vill erinra om att inlösen genom tvångsförfarande enligt reglerna i PBL innebär att frågan avgörs av domstol. Fastighetsreglering enligt PBL är ett alternativt förfarande till inlösen enligt PBL.
- m) I konsekvensbeskrivningen kan det vara lämpligt att räkna upp konsekvenser för kringliggande fastigheter ex Stavsnäs 1:422.
- n) Lantmäteriet har inte tagit ställning till detaljerna i konsekvensbeskrivningen.
- o) Genomförandefrågorna bör kompletteras med information om hur E-området avses genomföras (fastighetsbildning alternativt ledningsrätt samt ersättningsfrågor).
- p) Det bör studeras hur bryggan sydost om Stavsnäs 1:880 som idag används för båtserviceverksamhet kan kopplas till Stavsnäs 1:880 framöver. Enligt grundkartan ligger befintligt bryggfäste på allmän plats.
- q) Lantmäteriet har inte tagit ställning till innehållet i fastighetsförteckningen.

### **Kommentarer:**

- a) *Noteras. Plankartan är ändrad. Lokalgatan föreslås bli allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.*
- b) *Noteras. Plankartan är ändrad. Lokalgatan föreslås bli allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.*
- c) *Noteras. Plankarta ska uppdateras. Gata är nu planlagd som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. PARK ska ersätta U1.*



- d) *Noteras och justeras.*
- e) *Gränsen för planområdet justeras mot fastighet Stavsnäs 1:811, dock ändras inte gränsen mot vattenområdet. Fastighetsbestämning är inte gjord mot vattenområdet och det finns därmed inga gränser beslutade.*
- f) *Noteras. Vattenområdet läggs inte till planområdet. Fastighetsbestämning är inte gjord för vattenområdet och det finns därmed inga gränser beslutade.*
- g) *HK-området på Stavsnäs 1:861 avses nås via området markerat med P. Planbeskrivningen uppdateras gällande denna punkt.*
- h) *PARK bestämmelsen utgår och ersätts som en teknisk anläggning E5.*
- i) *Noteras. Plankartan uppdateras med U-område för befintliga ledningsrätter inom kvartersmark.*
- j) *Fyren avses finnas kvar, men ligger utanför planområdet.*
- k) *Noteras. Plankartan har justerats för att skapa möjlighet för att trygga befintlig vågbrytare.*
- l) *Noteras. Text i planbeskrivningen har reviderats.*
- m) *Noteras och förs in i Planbeskrivningens genomförandedel.*
- n) *Noteras.*
- o) *Information om hur E-området avses genomföras för in i Planbeskrivningens genomförandedel.*
- p) *Se här punkt 29 från fastighetsägaren för 1:880. Plankartan har uppdaterats.*
- q) *Noteras.*

## **6. Länsstyrelsen (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Länsstyrelsen ser positivt på en utveckling av Stavsnäs vinterhamn, då den har en viktig roll för skärgårdstrafiken. Under nu kända förhållanden, bedömer Länsstyrelsen att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen. Detta under förutsättning att kommunen beaktar de synpunkter som Länsstyrelsen för fram gällande miljö kvalitetsnormer vatten, vattenskyddsområde, strandskydd och risken för olyckor och översvämning.
- b) **Riksintresse.** Planområdet ingår i riksintresset kust och skärgård. Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att utvecklingen av området inte påverkar riksintresseområdet på ett sådant sätt att risk för påtaglig skada föreligger.
- c) **Miljö kvalitetsnormer vatten.** Under förutsättning att dagvattnet hanteras enligt förslag och halterna föroreningar som når recipienten minskar bör



- inte vattenkvaliteten och därigenom möjligheten att nå miljökvalitetsnormer påverkas negativt.
- d) Det är viktigt att sårbarheten och risker för grundvattenmagasinet beaktas genom hela planprocessen.
  - e) Upplysning: ur ett vattenförvaltningsperspektiv anses föroreningar redan ha nått recipienten när de tas om hand i en skärmbassäng. Det innebär att skärmbassänger inte räknas som en dagvattenåtgärd som kan anses bidra till att miljökvalitetsnormer för vatten uppnås. Skärmbassänger kan ändå ha en positiv effekt för att minska spridningen av föroreningar.
  - f) Av planhandlingarna bör det framgå omfattning av muddring då muddring riskerar att ge långvariga negativa effekter på miljön. Inom planområdet finns höga halter av TBT och PAH'er i sedimentet som riskerar att frigöras vid muddring.
  - g) I sedimentundersökningen utförd av Tyréns indikerar halterna av TBT att Stavsnäs marina bidrar till belastningen på Nämndöfjärden. Högsta uppmätta halt om 300 ug/kg ts överstiger kraftigt den av HaV framtagna bedömningsgrunden för TBT i sediment, 1,6 ug/kg ts och uppmätt halt i Länsstyrelsens sedimentundersökning 2015, 8,5 ug/kg ts<sup>1</sup>. En utbyggnad av en marina med fler båtplatser innebär sannolikt en ökad TBT-belastning till vattenmiljön. TBT på båtar läcker både i vattenmiljö och på land. Troligtvis kommer båtuppläggningsplatser på land bli mer kontaminerade med TBT höst och vår i samband med upprustning. Denna TBT riskerar även att läcka ut till yt- och grundvatten.
  - h) Länsstyrelsen anser generellt, och inte enbart avseende TBT, att de förslagna åtgärder är bra som framförs i Tyréns undersökning av sedimenten i Stavsnäs vinterhamn, som även presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen (avsnitt 13.4.5, s 81).
  - i) Båtbottentvätten, som föreslås i planområdet, innebär en positiv effekt om den hanteras rätt genom att den samlar upp giftiga färgrester. Dessutom minskar behovet av antifoulingfärg som är miljöskadlig. Dess placering och påverkan på de mest skyddsvärda områdena (s 12 i planbeskrivningen) bör dock utredas ytterligare, då den t.ex. kan påverka fiskreproduktion negativt.
  - j) **Vattenskyddsområde.** Värmdö kommun har tagit fram ett förslag på reviderat vattenskyddsområde för Stavsnäs. Förslaget beräknas fastställas av Länsstyrelsen hösten 2015. En mindre del av detaljplaneområdet ingår i primär skyddszon i detta förslag. Inom området planeras för flerfamiljsbostäder. Bebyggelse i form av större flerfamiljshus (punkthus) innebär stora hårdgjorda ytor och bortledning av dagvatten, vilket bör undvikas i primära skyddszonen då marken inom denna zon har särskilt stor betydelse för grundvattenbildning och grundvattenkvalitet.



- k) **Strandskydd.** I och med att tidigare detaljplaner upphävs och ersätts med nya omfattas området av strandskydd enligt 7 kap 18 g § miljöbalken, MB. Vid prövning av att upphäva strandskyddet får som särskilda skäl endast yrkas de skäl som anges i 7 kap 18 § MB.
- l) Länsstyrelsen ser positivt på att huvuddelen av de värdefulla naturområdena inom strandskyddet på land planläggs som park eller natur.
- m) Kommunen behöver förtydliga vilka bestämmelser som gäller inom WB-områdena på plankartan eftersom strandskydd inte avses upphävas här.
- n) För strandskyddets upphävande har kommunen delat upp planområdet i olika områden och angett olika skäl för upphävande. Länsstyrelsens bedömning utgår från kommunens områdesindelning och motivering och använder kommunens illustration som utgångspunkt.
- o) S1. I området avses vandrarhem och stugby tillkomma vilka kan ha en positiv inverkan på det rörliga friluftslivet. Gällande upphävande av strandskydd så delar dock inte Länsstyrelsen kommunens bedömning utifrån aktuellt underlag. I den genomförda naturinventeringen bedömdes området ha ett mycket högt naturvärde och rödlistade arter är funna inom området. Om kommunen i kommande planprocess vill stå kvar vid *särskilt skäl 1* (7 kap. 18 § punkt 1 MB) behöver handlingarna kompletteras med någon form av dokumentation, exempelvis fotografier som kan styrka angivet skäl och motiveringen utvecklas. Länsstyrelsen anser att kommunens motivering även behöver utvecklas gällande *särskilt skäl 5*. Utifrån aktuellt underlag anser Länsstyrelsen att det tydligare behöver framgå varför bebyggelsen och tillkommande väg inte kan placeras utanför strandskyddat område.
- p) S2, S3 och S4. Länsstyrelsen anser att illustrationen behöver förtydligas för vilka streck som avser avgränsningen av de olika områdena.
- q) Länsstyrelsen instämmer inte i kommunens bedömning att ange *särskilt skäl 5* för område S3. Ett parkeringshus skulle, enligt Länsstyrelsens bedömning, utifrån aktuellt underlag kunna placeras utanför strandskyddat område.
- r) S5. Länsstyrelsen bedömer inte att *särskilt skäl 3* är möjligt att tillämpa här och vill även påtala att byggnader i detta sammanhang inte räknas som anläggning.
- s) S7. Länsstyrelsen bedömer inte att *särskilt skäl 5* är möjligt att tillämpa.
- t) S8 och S9. Länsstyrelsen anser att en illustration bör tillföras med föreslagna bryggor i avsnittet om strandskydd.
- u) I Länsstyrelsens GIS-skikt finns områden för uppväxt gädda, gös och abborre inom eller i nära anslutning till planområdet samt lekområde för abborre och strömming. Detta brukar utgöra en bedömningsgrund vid upphävande av strandskydd. Även i den marina naturvärdesinventeringen pekas områdena ut som värdefulla och även den inventeringen bör utgöra en bedömningsgrund.



- v) Småbåtshamn planeras inom område S9. Även denna kan påverka närliggande vattenmiljöer. Därför behöver en beskrivning tillkomma för vilken typ av påverkan småbåtshamnen kan ha.
- w) Kommunen bör även överväga om *särskilt skäl 3* är möjligt att tillämpa som motivering för område S9, då skälet även innebär att behovet inte kan tillgodoses utanför området. Ett resonemang kring *särskilt skäl 3*, bör av samma skäl, även utvecklas för upphävande inom område S8.
- x) För att kunna göra en bedömning av förslaget inverkan på vattenmiljön, är det även lämpligt att en beskrivning tillförs gällande storlek på bryggor inom område S8 och S9, samt vattendjup och antal båtplatser (jämförelsevis nu mot föreslagna) inom område S9.
- y) **Hälsa och säkerhet. Förorenad mark.** Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen tar upp föroreningsituationen och dess problematik på ett bra sätt och instämmer i att det krävs ytterligare undersökningar för att avgränsa föroreningar. Vidare undersökningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Markens lämplighet ska säkerställas för sitt ändamål.
- z) **Risken för olyckor och översvämning. Farligt gods och drivmedelsstation.** Länsstyrelsen saknar beteckningen G, kvartersmark drivmedelsstation. Detta bör markeras i plankartan för bensinstationen och för sjömack. Avstånden mellan bensinmack och bebyggelse för handel, centrum och kontor behöver även beskrivas i planhandlingarna. Länsstyrelsen rekommenderar att 25 meter hålls mellan drivmedelsstation och bebyggelse som kontor och handel.
- å) I planhandlingarna saknas även en beskrivning av avstånden mellan bebyggelse och vägar med farligt gods. Enligt Länsstyrelsens rekommendation bör ingen bebyggelse ligga närmre än 25 meter från väg där farligt gods transporteras. Kommunen kan behöva justera avståndet mellan kvartersmark för centrum, handel samt kontor och vägen för farligt gods.
- ä) Kommunen behöver justera planbestämmelsen risk. För bostäder, kontor, handel, centrum och vandrarhem/hotell behöver det finnas friskluftsintag och utrymningsmöjligheter vända bort ifrån väg 222 samt från vägens förlängda lokalgata där gods transporteras. Detta gäller även bebyggelse närmst vägarna på längre avstånd än inom 25 meter. Fasader bör utföras i obrännbart material och på kortare avstånd bör fönster och glas utföras i brandteknisk klass EW 30.
- ö) Kommunen har valt att reglera att fasader för hotell och motsvarande verksamhet uppförs i brandteknisk klass EI60. Kommunen kan med fördel förtydliga från vilken risk källa skyddet gäller. Skyddet bör även gälla verksamhet för handel och kontor.





- aa) I planbeskrivningen lyfter kommunen att det är lämpligt att inga transporter med farligt gods ska ske under tidpunkter då Waxholmsbåtarna ankommer/avgår. Detta är svårt att reglera och inget som behandlas inom planprocessen.
- bb) **Översvämningsrisk.** Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse vid Östersjön grundläggs som lägst på nivån 2,70 m i RH2000. Kommunen bör beskriva eventuella risker för översvämnning av bebyggelse i planbeskrivningen samt om nödvändigt även reglera detta i plankartan.
- cc) **Rådgivande synpunkter. Rödlistade arter och värdefulla naturområden på land.** I miljökonsekvenser anges att en flytt av vissa skyddsvärda arter i området eventuellt kan genomföras vid en exploatering som konsekvensmildrande åtgärd. Länsstyrelsen anser att dessa åtgärder kan vara relevanta för vägkanter och naken sand.
- dd) Miljökonsekvensbeskrivningens åtgärdsförslag bör föras in i planbeskrivningen.
- ee) I planförslaget anges att det kommer att vara kommunalt huvudmannaskap på allmän plats. På så sätt kan naturvärdena i NATUR säkras genom att inte gamla tallar avverkas eller att området kalavverkas.
- ff) **Övrigt. Kulturmiljölagen.** Inom detaljplaneområdet finns två osäkra fartygslämningar, RAÄ-m Djurö 172 och Djurö 173. Det kommer att krävas en marin arkeologisk utredning etapp 2 för att säkerställa om lämningarna utgör fornlämning.
- gg) En mindre arkeologisk utredning kommer även att krävas inom området på landsidan för att säkerställa att inga okända fornlämningar finns inom området.
- hh) **Tillstånd till vattenverksamhet.** Länsstyrelsen har noterat flera tillstånd till vattenverksamhet för befintlig hamnanläggning, Stavsnäs vinterhamn. Det är dock oklart om alla befintliga delar av hamnanläggningen har tillståndsprövats, vilket bör framgå tydligare i planbeskrivningen.
- ii) I Planbeskrivningen behöver det framgå tydligare vilka tillstånd som är aktuella för hamnanläggningen idag.
- jj) För att kunna hantera vattenverksamheten genom ett så kallat anmälningsförfarande (enligt 11 kap. 9 a§ miljöbalken) får den totala bottenarean som berörs inte överstiga 3 000 kvadratmeter. Finns ett tillstånd till vattenverksamheten kan en ändring av tillståndsgiven vattenverksamhet hanteras av Värmdö kommun som har delegation på anmälningsärenden. Då är det utbredningen av ändringen som inte får överstiga 3 000 kvadratmeter.
- kk) Vid en förändring av verksamheten görs en samlad bedömning av hela verksamhetens miljöpåverkan. Länsstyrelsens bedömer att verksamhetsutövaren bör söka tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken hos Mark- och miljödomstolen för hela hamnanläggningen. Enligt Länsstyrelsens bedömning är den förändring som föreslagna detaljplan medger en så pass stor att ett samlat tillstånd för hela anläggningen bör



- finnas. Tillståndsprocessen inleds med samråd med Länsstyrelsen, kommunen och de som blir särskilt berörda av vattenverksamheten.
- ll) Planområdet ligger inom ett vattenskyddsområde för kommunal vattentäkt på stavsnäs 1:811 i stavsnäs och i sin helhet i den yttre skyddszone. Befintliga skyddsföreskrifter kan innebära att dispens behöver sökas för exempelvis schaktningsarbeten som avses ske mindre än en meter från högsta naturliga grundvattenyta.
- mm) **TBT.** Nya mätdata för TBT i sediment finns framtagna genom Länsstyrelsens sedimentundersökning. Den visar att vattnet i Nämndöfjärden kommer klassas med avseende på TBT och det innebär att åtgärder måste vidtas för att nå god status för TBT. Belastningen av TBT på vattenmiljön behöver därför minskas på alla sätt. Nedklassningen av Nämndöfjärden är ännu inte gjord och har ännu ingen laglig verkan. Däremot kommer åtgärder behöva vidtas när nedklassningen är gjord, och Länsstyrelsens rekommendation är därför att kommunen redan nu tar höjd för detta.
- nn) För att förvissa sig om att planförslaget inte innebär en ökning av TBT som tillförs recipienten, kan detta exempelvis regleras i exploateringsavtal mellan båtklubb och kommunen att man förbinder sig till att se till alla båtar genomgår en certifiering av att de är helt sanerade från TBT.
- oo) Vidare bör det säkerställas i avtal att båtar tvättas i båtbottnvättar istället för att målas med antifoulingfärg och att båtbottnvätten har reningsfunktion, vilket förhindrar läckage av nya aktiva substanser i båtbottnfärger till vattenmiljön.
- pp) **Övriga rekommendationer.** Länsstyrelsen vill framföra att det är viktigt att brandkåren inte använder PFAS-baserade skumsläckningsmedel inom primärt- och sekundärtvattenskyddsområde.

## **Kommentar:**

- a) *Noteras.*
- b) *Noteras.*
- c) *Noteras.*
- d) *Noteras.*
- e) *Noteras. Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen förtydligar vilka reningsåtgärder som planen kommer att verka för.*
- f) *Planhandlingarna kompletteras med omfattningen av muddringen.*
- g) *Noteras. Åtgärder vidtas för att TBT inte ska läcka ut till yt- och grundvatten. En båtbottnvätt planeras att vara lokaliserad på land mellan bensinmacken och den framtida marinan. På så vis kan underhåll och reparationer ske på en plats där det finns anvisningar och teknisk möjlighet att ta omhand föroreningar. Det finns spolplattor med avancerad rening som t.ex. kan användas. En utvidgning av marinan*



*innebär att fler fritidsbåtar trafikerar och placeras i vattenområdet utanför Stavsns. TBT från gammal färg kan läcka ut från båtarna. Med tanke på att TBT varit förbjudet sedan 1989 på fartyg som är under 25 m långa, är det inte så sannolikt att tillkommande båtar skulle bidra med detekterbara TBT-halter. Marinan föreslås även vara miljöcertifierad med t.ex. Blå flagg. Ytorna som planeras för båtuppställning asfalteras och renas för en primär rening och därefter leds bort till en sekundär rening innan utsläpp till recipient. Se dessutom under 6v), 6nn).*

- h) Noteras.*
- i) Noteras. Planbeskrivningen kompletteras med text om båtbottentvätt. Det bedöms inte rimligt att uppföra funktionen på annan plats eftersom detta är en viktig replipunkt med servicefunktioner för båtar och dessutom utpekad i kommunens översiktsplan.*
- j) Dagvatten inom skyddszone ska hanteras på så sätt att så mycket som möjligt infiltreras i marken. Man skiljer på rent- och smutsigt dagvatten, där det rena ska infiltreras och det smutsiga ledas ut utanför skyddszone. Exempel på rent dagvatten är från taken och gångbanor, smutsigt dagvatten är från parkeringar och körbanor. Rent dagvatten ska infiltreras genom lämpliga massor av tillfredsställande mäktighet för att möjliggöra rening innan det når grundvattnet. Smutsigt dagvatten ska renas innan det släpps till recipient. Eventuellt släckvatten från brand ska hanteras på sådant sätt att det inte infiltreras i skyddszone. Det är inte längre aktuellt med punkthus. Bostäderna får endast byggas utan källare och med grundläggning på utbredd platta. I plankartan medges bostäder på 2 till 3 våningar.*
- k) Noteras.*
- l) Noteras.*
- m) Plankartan förtydligas. WB är ersatt med WV1.*
- n) Noteras.*
- o) Enligt naturinventeringen har inga rödlistade arter hittats inom området där strandskydd avses upphävas. I de delar där strandskyddet upphävs finns främst bred stig, gräsyta med sandhögar samt byggnaden Susegård. PM om strandskydd och planbeskrivning kompletteras med dokumentation kring ianspråktagandegraden och förtydligande kring betydelsen för strandskyddets syften (skäl 1). De delar som inte är ianspråktagna i så stor omfattning, och där skäl 5 anges för upphävande, har minskats ner och endast den yta som krävs för att säkerställa framkomligheten för räddningsfordon till planerat vandrarhem upphävs. I ytan väster om planerad väg bibehålls strandskyddet för att säkra strandskyddets syften.*
- p) Illustrationen gällande strandskyddets olika områden har förtydligats.*
- q) Handlingarna har kompletterats med motivering för ianspråktagande av sandslänt.*
- r) Område S5 avgränsas till en mindre yta. Berör nu mark som är ianspråktagen av befintlig byggnad med omgivande ruderatmark samt uppställningsplats för småbåtar.*



*Yta ner mot vattnet övergår till PARK vilket stärker bredden på passagen från hamn till parkområdet. Stryker skäl 3 och 4.*

- s) Noteras samt stryker skäl 5. Planerade bostäder i östra delen av område S7 tas bort.*
- t) En illustration tillförs med föreslagna bryggor för marinan i avsnittet om strandskydd i planbeskrivningen.*
- u) Det skikt som Lst hänvisar till för gös, gädda och abborre (BALANCE) har använts som komplement till fältinventeringen i bedömningarna i "Kartering av marina naturvärden 2011" och som del i bedömningen av påverkan på strandskyddet. Vid den marina inventeringen har bottentyp och vegetation karterats. Områdets värden för fisk bedömdes utifrån förekommande biotoper och deras kvalitet. Se vidare i Planbeskrivning, MKB och Strandskydds-PM.*
- v) Planhandlingarna kompletteras med vilken typ av påverkan småbåtshamnen kan ha. Kompletterande utredning kring påverkan från småbåtshamn har gjorts av SSPA om uppgrumling och stranderosion.*
- w) Resonemanget kring särskilt skäl 3 i Strandskydds-PM och planbeskrivning rörande S9 samt S8 tas bort och resonemanget kring övriga skäl har utvecklats.*
- x) Frågan om exakt utformning och storlek av bryggor hanteras i MKB för vattenverksamhet och plan-MKB, men en beskrivning vad gäller bryggors storlek inom område S8 och S9 samt antal båtplatser och vattendjup inom område S9 tillförs även planbeskrivningen.*
- y) Noteras.*
- z) Plankartan kompletteras med beteckningen VG (hamnverksamhet, båtserviceanläggning och drivmedelsförsäljning). Avståndet mellan HK och VG har justerats till 25 meter.*
- å) Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning för alternativa transportvägar. Samhällsbyggnadsavdelningen förespråkar alternativ 2. Detta alternativ är lämpligare med tanke på att alternativ 1 (där transport sker idag) bedöms som mindre lämpligt med hänsyn till att det är hamnens mest publika område där flest människor kommer befinna sig. Dessutom planeras där för ett nytt resecenter vilket kommer att medföra att området kommer att bli ännu mer publikt. Oavsett alternativ finns det bebyggelse närmare än 25 meter. Om alternativ 2 inte bedöms som lämplig kommer således farligt gods fortsättningsvis att transporteras som det gör idag utmed kaj och påverkar då inte ny bebyggelse.*
- ä) Planbestämmelsen risk kompletteras med brandklassning gällande fönster och glas. Fönster och glas ska utformas i brandteknisk klass EW30.*
- ö) Bestämmelsen risk kompletteras och omfattar hela CV området samt HK närmast torgyta. HK yta intill väg 222 och park är befintlig bebyggelse närmast även verksamheter för handel och kontor. Byggnad inom fastighet Stavsnäs 1:861 utpekad som kulturhistoriskt betydelsefull byggnad, varav nya bestämmelser för risk inte*



*bedöms som lämplig. Byggnaden ligger dessutom på en höjd ca 4-5 meter ovan befintlig väggkant.*

- aa) Noteras. Skyltar avses att sättas upp med information var transport av farligt gods ska ske och mellan vilka tider. Det kan vara svårt att styra men risk för olycka bör minska.*
- bb) En utredning avseende risk för översvämning har färdigställts. Planbeskrivning och plankarta har därefter uppdaterats.*
- cc) Noteras.*
- dd) Noteras. Samhällsbyggnadsavdelningen gör bedömning att det räcker att dessa åtgärder listas i miljökonsekvensbeskrivningen eftersom beskrivningen är en del av planhandlingarna. Flertalet av föreslagna åtgärder regleras genom planbestämmelser och avtal som exempelvis exploateringsavtal.*
- ee) Noteras.*
- ff) Noteras. Efter kontakt med Länsstyrelsen krävs det ingen marin arkeologisk utredning om vi minskar längden på bryggan för marinan. Planbeskrivningen har därefter uppdaterats.*
- gg) Noteras. Efter yttrandet från länsstyrelsen har det genomförts en arkeologisk utredning på land. Inget arkeologiskt fynd påträffades. Planbeskrivningen har därefter uppdaterats.*
- hh) Planbeskrivningen kompletteras med vilka delar av hamnen som tidigare tillståndsprövats.*
- ii) Planbeskrivningen kompletteras med vilka tillstånd som är giltiga.*
- jj) Noteras. Den totala bottenarean överstiger 3 000 kvadratmeter.*
- kk) Värmdö kommun delar Länsstyrelsens uppfattning.*

*Värmdö hamnar initierade tillståndprocessen för en utökning av Stavsnäs vinterhamn med vattenverksamhet redan under 2011. Ett samråd enligt 6 kap 4§ miljöbalken hölls under sommaren 2012 med myndigheter, berörda och allmänhet. Länsstyrelsen, P-O Danielsson på miljöskydds enheten har därefter i beslut 2012-11-28 med beteckning 531-17004-2012 beslutat att enligt 6 kap 5§ miljöbalken att den planerade vattenverksamheten inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan.*

*Värmdö kommun och Värmdö hamnar kom under 2013 fram till att låta detaljplanarbetet gå före ansökan om vattenverksamhet.*

*I samband med att kommunen under sommaren 2015 haft plansamråd angående detaljplanen såg kommunen att fastighet Stavsnäs 1:45 med fiskelott inte ingått i den tidigare samråds kretsen för vattenverksamhet. I ett möte med Jonas Nilsson på Länsstyrelsen den 5 oktober 2015 anförde kommunen detta och Länsstyrelsen ansåg att kompletterande samråd skulle utföras. Tidigare beslut från Länsstyrelsen om att*



*vattenverksamheten inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan förändrades inte med anledning av det tillkommande samrådet.*

*Det kompletterande samrådet hölls under oktober-november 2015 och därefter har en reviderad samrådsredogörelse skickats till Länsstyrelsen den 27 november 2015.*

*Vattendomsansökan med tillhörande teknisk beskrivning och MKB är under utarbetande. En preliminär bedömning är att denna kommer att skickas in till Mark- och Miljödomstolen under juni 2016.*

*ll) Noteras.*

*mm) Noteras. Kommentar läggs till i MKB och planbeskrivning.*

*nn) Marinan föreslås bli miljöklassad, t.ex. genom Blå flagg eller liknande system. Detta är ett tillfälle att skapa en marina med striktare regler och bättre förutsättningar än vad som vanligen förekommer i skärgården. Detta kan göras via avtal med Värmdö hamnar.*

*oo) Noteras. Se svar ovan.*

*pp) Noteras och tillförs till planbeskrivningen.*

## **7. SGU**

a) SGU hänvisar till deras generella råd.

### ***Kommentarer:***

*a) Noteras.*

## **8. Sjöfartsverket (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)**

a) Sjöfartsverket har inget att erinra mot planförslaget.

b) Planförslaget ger möjlighet att öka tillgängligheten i Stockholms skärgård för både gods och passagerare. I det fall förändringar av bottenpografi eller strandlinje görs skall detta meddelas Sjöfartsverket [ufs@sjofartsverket.se](mailto:ufs@sjofartsverket.se), även förändringar på land som kan påverka sjöfarten skall meddelas Sjöfartsverket.

c) Belysningspunkter inom hamnområdet skall ordnas så att dessa inte bländar eller förvillar sjöfarares säkra navigering.

### ***Kommentarer:***

*a) Noteras*

*b) Noteras*

*c) Noteras och förs in i planbeskrivningen.*



## 9. Socialdemokraterna (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)

- a) **Plankartan.** Eftersom ett av syftena med detaljplanen är att skapa förutsättningar för hamnverksamhet för det kommunalt helägda Värmdö Hamnar AB, varför verksamhetsområdet bör vara definierat som sådant i detaljplanen och inte som allmän platsmark. Annars övergår hamnområdet till Värmdö kommun. Alternativt måste bolaget teckna nyttjanderättsavtal med kommunen.
- b) **Buss terminalen.** Kollektivtrafiken är viktig för Stavsnäs vinterhamn. Det måste gå att resa kollektivt hit och vidare ut i Skärgården. Vi frågar oss om utformningen och storleken på bussterminalen enligt plankartan är adekvat och tillräcklig. Sannolikt behövs större ytor och bättre utrymmen för väntande passagerare.
- c) **Piren.** Industrihamnens pir är utsatt för vindar från norr och riskerar att påverka näringsverksamheterna negativt.
- d) **Bostäderna.** Bostadsbebyggelsen känns rimlig i omfattning och utformning. Värmdö Hamnar har dock varken bostadsexploatering eller förvaltning i sitt ägardirektiv, en fråga som måste hanteras av ägaren. Behovet av hyresbostäder är stort i Värmdö och skärgårdens viktigaste replipunkt är en klok plats att bygga dem på. Värmdö Bostäder har visat att det går att bygga småskaliga hyresbostäder med skärgårdskaraktär på Sandhamn.
- e) **Helheten.** Vi välkomnar en utveckling av Stavsnäs vinterhamn.
- f) Vi ställer oss däremot frågande till planens storskaliga exploatering. Det är svårt att se hur den ska kunna förverkligas av Värmdö Hamnar AB med en rimlig företagsekonomisk kalkyl. Bostadsexploateringen har minskat avsevärt jämfört med de ursprungliga planerna, utan att övriga delar har förändrats. Det gör att bolaget står inför en finansiell utmaning. Värmdö kommuns skattebetalare kan inte stå för notan. Avgifter och hyror kan inte heller bli för höga om vi ska ha en levande skärgård. Vi skulle gärna se en alternativ detaljplan som fokuserar på en mer småskalig utformning.
- g) Vår uppgift som kommun, via Värmdö Hamnar AB, borde vara att sörja för godshantering, persontrafik, bussar, bränsleförsörjning och förtöjningsmöjligheter samt parkering för skärgårdsbor, sommargäster och korttidsbesökare.

### **Kommentarer:**

- a) *I plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap. 7 § står att "Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser. I Plan- och bygglagen 1 kap. 4 § anges vad som avses med allmän plats "allmän plats: en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov". I detaljplanen för*



*Stavsnäs Hamn, boende och marina är de allmänna platserna, så som gator, busstorg och kaj angivna som allmän plats. Detta då de är allmänna platser som behövs för allmänna ändamål. Parkeringsplatser, centrumverksamhet, handel och kontor är kvartermark då dessa ändamål är enskilda. Detta gäller även för godsgård och för området mellan bensinmack och den framtida marinan. Exploateringsavtal och nyttjanderättsavtal avses att tecknas med Värmdö hamnar.*

- b) I planbeskrivningen på sida 40 går att läsa att i hamnområdet möjliggör planen en utökad bussterminal med tillhörande resecentrum och fyra hållplatser vilket på sikt bör leda till förbättrad kollektivtrafik, vilket kan minska biltrafiken. Planen möjliggör ytterligare busslinjer och annan övrig busstrafik. Bussterminalen och resecentrumet kommer enligt förslaget att ansluta direkt till kajområdet. Förslaget för bussterminalen är utarbetat av Samhällsbyggnadskontoret tillsammans med Trafikförvaltningen, SLL, och Marktema, vilka gjort en utredning kring mest lämpad utformning av bussterminalen. Anläggningen är planerad för att klara en framtida trafikökning, varför kontoret anser att förslaget är välgrundat.*
- c) Noteras.*
- d) Noteras.*
- e) Noteras.*
- f) Detaljplanen möjliggör en viss utbyggnad, dock behöver inte allt byggas ut, så Värmdö hamnar behöver inte uppföra allt som detaljplanen medger. Utbyggnad kan ske etappvis. Vidare har Värmdö hamnar lagt ned mycket pengar på det förslag till detaljplan som har ställts ut på samråd och har deltagit i arbetet under hela processen, detta gör att Värmdö hamnar bör vara väl införstådda med hur förslaget utformats. Vidare kan Värmdö hamnar ansöka om olika bidrag från b.l.a. EU för t.ex. utbyggnad av hamn och kaj. Ekonomiska diskussioner pågår även mellan Värmdö hamnar och Värmdö kommun.*
- g) Noteras.*

## **10. Storstockholms Brandförsvär (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Hantering av olycksrisker.** SSBF har utfört en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av Väg 222, stavsnäsvägen vilken är en sekundär led för farligt gods, sjömacken samt godshamnen. Dessa risker är även identifierade och analyserade i en riskutredning utförd av Tyréns (daterad: 2015-02-04).
- b)** Riskutredningen föreslår fler åtgärdsförslag för att nå en acceptabel risknivå vilka sedan inte tas med i plankartan eller i planbeskrivningen. SSBF ser med fördel att val av åtgärder motiveras och även de åtgärder som inte tas med bör motiveras för att visa





att de ha beaktats men avfärdas av olika anledningar. Detta ger en tydlighet och transparens i processen.

- c) Det finns exempelvis åtgärdsförslag i riskutredningen för att förhindra brandspridning från en pöl brand på Stavsnavägen (se sida 4 i Riskanalysen). Inget av åtgärdsförslagen finns med på plankartan och de diskuteras inte heller i planbeskrivningen.
- d) I planbeskrivningen står att åtgärder bör vidtas vid bebyggelse närmare än 30 meter från väg 222. Vilka dessa åtgärder är bör beskrivas och även föras in i plankartan.
- e) Länsstyrelsen rekommenderar att nybebyggelse bör undvikas helt inom 25 meter från väg med transport av farligt gods även om vägen är en sekundär transport led för farligt gods. Området inom 25 meter från väg 222 bör inte heller uppmuntra till stadigvarande vistelse.
- f) Det bör förtydligas om även fönstren närmast gata inom hamnområdet där transport av farligt gods sker ska klassas som brandteknisk klass EI60 eller om de förväntas ha en annan klassning för att undvika missförstånd.
- g) **Möjlighet till räddningsinsatser.** Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.
- h) Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL 2014-123.
- i) Övrigt. SSBF bistår gärna samhällsbyggnadsavdelningen i den fortsatta planprocessen samt om eventuella oklarheter uppstår.

### **Kommentarer:**

- a) *Noteras.*
- b) *Planbeskrivningen kompletteras med motiveringar samt avvägningar som legat till grund för de val som gjorts angående risk.*
- c) *Detaljplanen har anpassats med utgångspunkt från riskutredningen med avseende på brandklassade fasader, fönster, utrymningsvägar och friskluftsintag. Skyltning när transport av farligt gods kan ske och var farligt gods ska transporteras inom hamnområdet planeras att genomföras. Frågan om avkörningsskydd får beaktas vid projektering och omläggning av gata. Planbeskrivningen har dessutom kompletterats med beskrivning om alternativa transportvägar för farligt gods. Se kommentar 6z), 6å), 6ä), 6ö).*
- d) *Plankarta och planbeskrivning har uppdaterats. Se kommentar 6z), 6å), 6ä), 6ö) och 10c).*
- e) *Noteras. Se kommentar 6z), 6å), 6ä), 6ö).*



- f) *Plankarta och planbeskrivning uppdateras. Se kommentar 6z), 6å), 6ä), 6ö).*
- g) *Noteras. Se svar nedan.*
- h) *Noteras. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till släckvatten har diskuterats med Stor Stockholms Brandförsvär. Framkomlighet och tillgänglighet finns. Tillgång till släckvatten planeras att finnas. En VA-utredning/projektering ska göras för bl.a. släckvatten.*
- i) *Noteras.*

## **11. Trafikförvaltningen (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) **Trafikförvaltningens synpunkter.** Det är positivt att Värmdö kommun planerar för utveckla hamnens funktion som replipunkt.
- b) Planförslaget behöver kompletteras med att trafikförvaltningen bedriver kollektiv sjötrafik samt godshantering under hela året vilket avviker från merparten av övrig hamnanknuten verksamhet i Stavnäs.
- c) **Kollektivtrafikanläggningar.** Lösningen med busstorget är framtaget i samverkan med trafikförvaltningen. Planförslaget möjliggör en strukturerad markanvändning med tydligare och tryggare disposition av ytorna jämfört med dagens.
- d) Det är positivt att den nya kajen föreslås få en höjd som medger god tillgänglighet för på- och avstigande resenärer från den kollektiva sjötrafiken. Likaså är det positivt att bytet mellan trafikslagen buss och fartyg förbättras.
- e) **Kollektivtrafik.** Planförslaget behöver beskriva den kollektiva sjötrafiken som året runt bedrivs från Stavnäs till kärnöarna Nämndö, Runmarö, och Sandhamn. I samrådshandlingen beskrivs endast busstrafiken.
- f) **Godstrafik.** Trafikförvaltningens ytbehov för godshantering är idag tillgodofylld. Att separera godshanteringen från kollektivtrafiken är dock en bra åtgärd för förbättrad funktionalitet.
- g) **Byggskede.** Trafikförvaltningen förväntar sig att kunna nyttja Stavnäs för kollektivtrafik, på land och sjö, och godshantering även under genomförandet av planförslaget.

### ***Kommentarer:***

- a) *Noteras.*
- b) *Planbeskrivningen kompletteras med denna information.*
- c) *Noteras.*
- d) *Noteras.*
- e) *Planbeskrivningen kompletteras med denna information.*
- f) *Noteras.*



g) *Noteras.*

## 12. Trafikverket (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)

- a) **Byggnadsfri zon.** Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Skälen är att bevara en handlingsfrihet, att utveckla anläggningen, att nå normer och riktvärden för miljöstörningar, att upprätthålla en god trafiksäkerhet och att skapa goda vägmiljöer vilka redovisas i yttrandet (Trafikverket 2015-06-17).
- b) **Åtgärder på det statliga vägnätet.** Trafikverket ser positivt på borttagande av parkering utmed väg 222.
- c) Ny anslutning till väg 222 får inte genomföras förrän Trafikverket givit sitt tillstånd. Den nya anslutningen samt förslag på övergångsställe måste utformas i enlighet med de riktlinjer som anges i VGU.
- d) Trafikverket måste även fortsättningsvis ha möjlighet att sköta drift och underhåll av vägen, varför placering av trädallén måste anpassa till detta.
- e) Trafikutredningen pekar bl.a. på att det vore angeläget både ur trafiksäkerhets- såväl som framkomlighetssynpunkt att anlägga en sammanhängande gång- och cykelväg på sträckan mellan Strömma/Fågelbro och Stavsnäs. En gång- och cykelväg kan leda till en minskning av fordonstrafik samt gynna kollektivtrafiken.
- f) Utefter vägen mellan Ålstäket och Stavsnäs föreslås i trafikutredningen åtgärder vid några korsningar t.ex. sänkt hastighet, anläggning av cirkulationsplats och anläggning av körfält för vänstersväng. Det anges vidare att om föreslagna åtgärder genomförs förbättras trafiksituationen betydligt. Trafikverket instämmer i att vissa åtgärder längs med sträckan skulle vara nödvändiga.
- g) Exploatering ökar belastningen på vägen och därmed behov av förbättringsåtgärder. Trafikverket saknar idag resurser till åtgärder längs med aktuellt vägavsnitt av väg 222 och Trafikverket har ingen möjlighet att bekosta eventuella nödvändiga åtgärder till följd av planen.
- h) Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen, vilka erfordras för planens genomförande, ska regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan planen antas. Avtalet ska reglera finansiering och genomförande.
- i) **Buller.** Trafikverket anser att riksdagens riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder och annan störningskänslig bebyggelse såsom skolor, förskolor, äldreboende, hotell och kontor, ska följas (se Infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53 samt Boverkets allmänna råd).
- j) Kommunen kan under vissa förutsättningar acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer och tar därmed ansvar för bullerstörningen och gör en medveten avvägning. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, i egenskap av verksamhetsutövare, att bekosta bullerdämpande åtgärder efter planens genomförande.
- k) **Övrigt.** För åtgärder i vatten och anläggning av bryggor är det viktigt att Sjöfartsverkets synpunkter beaktas.



- l) Trafikverket förutsätter även att Länsstyrelsens synpunkter gällande risk och farligt gods beaktas.

**Kommentarer:**

- a) *Noteras. Efter möte med Trafikverket utökas avståndet mellan beläggningskant och nya byggnader till 8m.*
- b) *Noteras.*
- c) *Noteras.*
- d) *Noteras.*
- e) *Noteras.*
- f) *Noteras.*
- g) *Noteras. Fortsatt diskussion kommer att hållas med Trafikverket.*
- h) *Noteras. Avtal ska tecknas med Trafikverket.*
- i) *Noteras.*
- j) *Noteras. Se punkt g) och h) ovan.*
- k) *Noteras.*
- l) *Noteras.*

### **13. Transportstyrelsen (yttrandet redovisas i helhet)**

Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslaget till detaljplan. Vi stödjer idén med att separera godstrafik från passagerartrafik i syfte att öka tillgängligheten för passagerare.

**Kommentar:**

- a) *Noteras.*

## **Företag**

### **14. Ressel Rederi AB (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Den del som berör Ressel Rederi är den del som berör godsområdet.
- b) Vi noterar att nya kajer kan komma att beläggas på ca +1.05 (RH 00) och befintlig kan anpassas. Detta är en anpassning till önskemål för båttrafikens angöring. För oss som för andra innebär detta ombyggnation av våra fartyg.
- c) Vi ser inte ett behov av ett ISPS-område. Den godstrafik som vi bedriver idag är till en betydande del Waxholmsbolagets gods och hanteringen av denna. I övrigt sker lastning och lossning av fartygen och dess besättning och för detta krävs utrymme. Möjlighet att ha en stor tomgodsgård samt utrymme att ställa upp en lastbil etc. under en kortare period.



- d) Vikten av att se till att elförsörjning är tillräcklig kan inte nog understrykas. Tidigare längre elavbrott har lett till att sönderfrusna ledningar på fartyg.
- e) Möjligheten att välja ”grön el är viktig då det i upphandlad trafik framställs som krav.
- f) Vikten av väl fungerande bunker, vattenförsörjning, svartvatten, samt övrig avfallshantering oerhört viktigt.
- g) Vi är ISO certifierade vilket flera av våra uppdragsgivare vill. Därmed är leverantören Värmdö hamnar och deras miljöarbete oerhört viktigt för oss.
- h) I hamnens nordligaste ända, bortom godset, ligger en båt ramp långt från marina och båtservice. Det kan vara bra om båtrampen finns i anslutning till marinan samt båtservice. Vi ser inga problem med båtrampen och dess placering men vill uppmärksamma er på vår reflektion.
- i) Vi vill poängtera vikten av en löpande öppen dialog med större partners som Waxholmsbolaget.
- j) Planering som passar med den säsongsbetonade verksamheten, med minimal påverkan på den befintliga verksamheten är att föredra.
- k) Vikten av att inte bygga ut mer än vad det finns behov av, särskilt om hamnens om användarna av hamnen få bära kostnaderna är att föredra bör nog övervägas – man kan ta ut avgifter för en eftertraktad och efterfrågad produkt men inte för et icke helt fungerande eller icke eftertraktad produkt.

## **Kommentar:**

- a) *Noteras.*
- b) *Noteras. Planbeskrivningen ska uppdateras. Höjdsystemet har ändrats till RH 2000. För att förbättra tillgängligheten för bl.a. passagerarbåtarna och godstrafiken föreslås att delar av ny kaj för godsgård och skärgårdstrafik anläggs på nivå +1,05 enligt höjdsystem RH00, vilket motsvarar +1,57m i höjdsystem RH2000. Det kommer inte att vara samma höjd på hela kajen, utan den föreslås att anläggas på olika nivåer, vilket kommer att förtydligas i planbeskrivningen.*
- c) *Eftersom att det är stora mängder gods och farligt gods ser vi stor vikt av att området är på kvartersmark. Det är fastighetsägaren, i detta fall Värmdö hamnar som bestämmer om området blir inom inhägnad. Det kommer att finnas utrymme för uppställning av lastbilar.*
- d) *Noteras.*
- e) *Noteras.*
- f) *Noteras.*
- g) *Noteras.*



- h) Noteras.*
- i) Löpande dialog sker med bland annat Waxholmsbolaget.*
- j) Noteras.*
- k) Noteras. Se även kommentar under punkt 9 f).*

## **15. Skanova (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Skanova har teleanläggningar mestadels i mark men även i luft på stolpar inom berört område (se bifogad karta)
- b) Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge i U-områden för de marlagda ledningarna, för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer som i samband med flytt och att detta registreras på plankartan.
- c) Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden bekostar den.
- d) Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.
- e) Kabelanvisning beställs via [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se)
- f) För ledningssamordning kontakta Skanovas Nätförvaltning för det aktuella området.

### ***Kommentarer:***

- a) Noteras.*
- b) Noteras. U-område kommer att anges i plankartan på kvartersmark. För respektive ledningsrätt anges ett U-område i plankartan.*
- c) Noteras.*
- d) Noteras.*
- e) Noteras.*
- f) Noteras.*

## **16. Vattenfall (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet, vilket visas av bifogad karta. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt.
- b) Eventuell flytt av ledningarna utföras av Vattenfall, men bekostas av exploitören.
- c) Vattenfall har ej något ytterligare att erinra mot rubricerat ärende.



- d) Vattenfall informerar endast om följande krav: offert på eventuella el-servicer kan beställas, vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras, befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet, vattenfalls markbelagda ledningar får inte byggas över och vattenfalls anläggningar måste uppfylla det säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, till vattenfalls lågspänningsluftledning gäller 2 meters avstånd och till högspänningsluftledning gäller 5 meter avstånd.

### ***Kommentarer:***

- a) *Noteras.*
- b) *Noteras.*
- c) *Noteras.*
- d) *Noteras.*

### **17. Värmdö Hamnar (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) I den västra delen föreslås att vissa vägar ska ha enskilt huvudmannaskap, medan andra ska ha kommunalt. VHAB har inget att erinra mot detta. I de övriga delarna föreslås en övergång till kommunalt huvudmannaskap. För att VHAB ska kunna bedöma konsekvenserna av detta bör genomförandefrågorna belysas ytterligare.
- b) Planhandlingarna beskriver att kommunen genom inlösen ska förvärva stora delar av VHAB:s mark inom planområdet. Men det framgår inte vilka värden det handlar om. Marken representerar höga bokförda värden hos VHAB.
- c) En inlösenprocess mellan kommunen och dess bolag bör vara förhandlad och reglerad i avtal innan planen antas.
- d) Ansvaret för anläggande samt drift och underhåll av vägar och andra allmänna platser övergår till kommunen genom det ändrade huvudmannaskapet. Gatukostnadsregler och/eller exploateringsavtal brukar användas för att föra över sådana kostnader, helt eller delvis, på exploatörerna. Planhandlingarna beskriver att exploateringsavtal ska upprättas. Enligt VHAB:s mening bör exploateringsavtal ha träffats innan ett planförslag förs fram för antagande. Varken kommun eller exploatör kan annars bedöma planens ekonomiska konsekvenser.
- e) Om kommunen genom drift- och underhållsavtal avser att närmare reglera ansvarsfördelningen för t ex kajer och hamnplan bör även sådana avtal vara träffade före antagandeprocessen.
- f) Efter äganderättsövergången av bl a kajer och hamnplan behöver VHAB tillförsäkras särskild nyttjanderätt för vissa markområden. Även sådana avtal bör vara klara före antagandet.
- g) För några av VHAB:s verksamheter har planen fått en olycklig eller otydlig utformning. Detta gäller bl.a. möjligheterna att anordna båtuthyrning samt pool och bastu.



På hamnplanen bör redovisas byggrätt för pumpstationer och annan tekniskt utrustning för hamnverksamheten.

**h) Sammanfattning**

VHAB anser att planförslaget inte ska föras vidare för antagande förrän genomförande-frågorna belysts utförligare. Avtal mellan kommunen och VHAB behöver tas fram för markinlösen samt i form av exploateringsavtal, drift- och underhållsavtal och nyttjanderättsavtal. Vissa detaljer i planutformningen behöver också ändras.

**Kommentarer:**

- a) *Noteras. Plankartan har nu uppdaterats. Vägarna föreslås nu vara allmänna med kommunalt huvudmannaskap.*
- b) *Noteras. Fortsatta diskussioner ska ske med Värmdö hamnar. Avtal ska tecknas innan antagande.*
- c) *Noteras. Avtal ska tecknas innan antagande.*
- d) *Noteras. Avtal ska tecknas innan antagande.*
- e) *Noteras. Avtal ska tecknas innan antagande.*
- f) *Noteras. Avtal ska tecknas innan antagande.*
- g) *Noteras. Plankartan har uppdaterats. Befintlig byggnad för bastu finns med i plankartan. Anordning av pool kan inte anges i plankarta, det är en bygglovsfråga. Anläggning av ledningar i kaj med tillhörande pumpstation behöver inte anges i plankartan. Vid projektering får det beslutas exakta läge för detta.*
- h) *Noteras. Planbeskrivning har uppdaterats. Innan antagandet ska dessa delar vara klara.*

## Föreningar

### **18. Runmarö Garageförening (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)**

- a) Runmarö Garageförening bildades våren 1991 av en sammanslutning av bofasta runmaröbor. Bildandet hade föregåtts av många kontakter och förhandlingar med företrädare för kommunen innan arrendavtal kunde ingås och bygglov erhållas. Vid den här tiden pågick skadegörelser och inbrott i våra bilar. Vi såg genom denna lösning ett sätt att skydda oss från detta allrahelst då många av oss var beroende av bil för pendlingen till arbetet på fastlandet. Dessutom var ett klimatskydd något som underlättade resandet. Garagebyggnaden uppfördes sedan sommaren 1991 genom medlemmarnas eget arbete.
- b) Föreningen är införstådd med att vår småskaliga lösning får vika för det som förslaget redovisar. Men intill dess att planerna börjar att förverkligas är vår ståndpunkt att garagebyggnaden behövs och fungerar bra för sitt ändamål. När det så småningom blir aktuellt med byggnation får vi precisera föreningens krav.





- c) Vi efterlyser en lösning i den nya stora garagebyggnaden sådan att de bofastas parkeringsplatser får ett gemensamt skydd mot inbrott mm. Det kan förslagsvis vara mindre med stängsel avgränsade celler som är låsbara och kamerabevakade.
- d) En sak som särskilt behöver noga utredas är hur parkeringsbehovet skall tillgodoses under byggtiden för parkeringsgaraget.
- e) En annan fråga som är av mer övergripande natur är upplåtelseformen av mark- och vattenområde för småbåtssmarinan. Vår uppfattning är att kommunen bör ha kvar den långsiktiga rådigheten över dessa områden för framtida andra samhällsliga behov. Läget är strategiskt viktigt inte minst ur kommunikationssynpunkt.

### ***Kommentarer:***

- a) *Noteras.*
- b) *Noteras.*
- c) *Frågan om de bofastas parkeringar kan få ett gemensamt skydd är inget som lämpligtvis regleras i en detaljplan utan är en utformningsfråga vilken kan lyftas med verksamhetsutövaren, Värmdö hamnar.*
- d) *Hur parkeringsbehovet skall tillgodoses under byggnationstiden är inte en fråga som är lämplig att regleras i en detaljplan. Det är genomförandefråga. Byggnationen bör ske etappvis under perioder då det är mindre trafik så att parkeringsbehovet kan tillgodoses under byggnationstiden.*
- e) *Noteras. Vattenområdet ägs idag av Värmdö hamnar vilka planerar att fortsatt ha det i sin ägo. Vidare är kaj, torg och lokalgata markerat som allmän plats varför rådighet över marken ligger hos Värmdö kommun. Området söder om fastighet Stavsnäs 1:880 blir också kvartersmark och här föreslås att en gemensamhetsanläggning bildas, där Värmdö hamnar ingår.*

### **19. Runmarö Intresseförening (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Hur kommer kommunen tillgodose behovet av bilparkering för fastboende på öarna?
- b) Hur kommer kommunen tillgodose behovet av båtplatser för fastboende på öarna? Detta är absolut nödvändiga för att göra det möjligt för fastboende att pendla till arbete i Stockholm.
- c) Vi emotser att detta även säkerställs under tiden för byggnation.
- d) Vi ser gärna att de entreprenörer som verkar på våra öar ute i skärgården får enkla möjligheter att visa/sälja sina produkter i hamnen som t ex vid ett ”skärgårdstorg”. Detta skulle göra hamnen levande och få en tydlig koppling till skärgården.
- e) Vi tycker det är positivt med utbyggnaden av piren som kommer att fungera som vågbrytare.
- f) Vi ifrågasätter höjningen av ”befintlig kaj” då det ej lämpar sig för det mindre tonnaget.



- g) Det marina livet (fiskarter) kommer med stor sannolikhet att påverkas. Utbyggnaden ligger inom ett strandskyddat område och kommer en utbyggnad ske ska det enligt gällande föreskrifter "gagna allmänheten" i så pass stor utsträckning att man accepterar förlusten av viss marin flora. Vi förutsätter att en konsekvensanalys gjorts som vi gärna också vill ta del av.
- h) Vi tycker det är bra att godstransporter får en särskild perifer plats.
- i) Har kommunen inventerat behovet av en helikopterplatta? Vi kan inte se att någon sådan finns inritad.
- j) I sammanhanget kan också nämnas att det vid en sträng vinter behövs plats för tilläggning av svävare vid strandkant.
- k) Med anledning av den föreslagna "studsavgiften" för både Waxholmsbolaget och andra mindre privata företagare som kör taxibåt så befarar vi att kostnaderna för båt kortet kommer att höjas. Eventuella höjningar måste vara skäligen i förhållande till det geografiska läget (jmf Strömkajen).
- l) Sist men inte minst så hyser vi en stor oro för vad utbyggnaden av bostäder och båtplatser betyder för belastning på väg 222. Denna är redan idag en olycksdrabbad väg och har inte heller kapacitet för så mycket mera bilar utan att körtiden till Stockholm blir orimligt lång.

## **Kommentarer:**

- a) *I planförslaget möjliggörs uppförande av ett parkeringsgarage vilket ger möjlighet för totalt ca 2000 parkeringsplatser. Detta kan jämföras med dagens ca 1450 parkeringsplatser inom planområdet. Parkeringsgaraget föreslås inrymma bilar, både för korttidsparkering och på långtidskontrakt och vänder sig därmed både till bl.a. verksamma, besökare och skärgårdsbor, behovet fram till 2030 bedöms därmed tillgodosett. Det första våningsplanet på garaget föreslås ska inrymmas båtar under höst/vinter. Kontorets bedömning är därför att det planerade antalet parkeringsplatser är tillräckligt. Vidare äger Värmdö hamnar idag marken och har då rådighet över marken. För vidare information kan utredningarna om parkering kan "Parkeringsutredning", "Garageutredning" och "miljökonsekvensbeskrivningen" studeras.*
- b) *Enskilda båtplatser möjliggörs för vid marinan i planområdets södra del, i större omfattning än vad som finns idag. Vad gäller vem som platserna hyrs ut till är inget som kan regleras i en detaljplan, detta är upp till enskild verksamhetsutövare.*
- c) *Se svar ovan och under punkt 18 d)*
- d) *Planen medger centrumändamål, hamnverksamhet, handel och kontor i Vinterhamnen. I planbeskrivningen (s 29) går att läsa att "I hamnområdet möjliggörs det för ett centrum med bl.a. kontor, restaurang, café, handel, nytt resecenter och utökad hamnverksamhet. Söder om hamnområdet möjliggörs för en marina tillsammans med servicebyggnad med restaurang, dusch och omklädningsrum.*



*Detaljplanen möjliggör dessutom för en mindre vårdmottagning i föreslagen byggnad (V2) ovan föreslagen marina. Sydväst om hamnområdet på Stavsnäs 1:182 möjliggör detaljplanen för en träffpunkt som kan innefatta restaurang eller servicehus för parkanläggning. Inom fastigheten Stavsnäs 1:861 möjliggör detaljplanen för utökad verksamhet för HK (handel, kontor).” Vidare möjliggörs hotellverksamhet. Vilka företag som etableras kan inte styras i en detaljplan, men kontoret instämmer och ser också gärna att entreprenörer som verkar på öarna har intresse av att etablera sig i Vinterhamnen.*

- e) Noteras.*
- f) Noteras. Se punkt 14 b).*
- g) Miljökonsekvensbeskrivningen är en slags konsekvensanalys och denna del har utretts ytterligare inom MKBn. Se stycken om konsekvenser. Kompletterande utredningar har gjorts för att utreda påverkan från en framtida marina, dessa är Svar på frågor om sediment, risk för strand och bottenerosion samt sedan tidigare en marin utredning. Miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning har uppdaterats b.la. med text från dessa. Vad gäller upphävande i vattenområden se svar 6t), 6v), 6w), 6x) och strandskydds-PM.*
- h) Noteras.*
- i) Kommunen har utrett frågan om helikopterlokalisering i ett annat ärende. Se Helikopterbas Nyvarp Myttinge, <http://www.varmdo.se/byggaboochmiljo/planarbete/detaljplanering/pagaendedetaljplanering/varmdolandet/listadpvarmdolandet/helikopterbasnyvarpmyttinge.4.12d3b98d13f7ba71e5a2de1.html>. Utredningen pekar på att ny helikopterbas lämpligen kan placeras vid Ingarökryssat varför det inte planeras för ny helikopterplatta i Stavsnäs vinterhamn.*
- j) Angående möjlighet för svävare så styrs inte detta i detaljplanen men möjlighet ges. Om föreningen, eller annan privatperson, företag eller förening, vill ansöka om att anlägga plats för svävar bör de ta upp frågan med fastighetsägaren, Värmdö hamnar, som kan inkomma med en ansökan angående svävare till Bygg- och miljökontoret, Värmdö kommun.*
- k) Denna fråga ägs av verksamhetsutövaren, Värmdö hamnar, och kan inte regleras i en detaljplan.*
- l) Kontoret instämmer i att väg 222 är hårt belastad och för dialog med Trafikverket kring frågan. I Planbeskrivningen går att läsa ”Trafiken förväntas öka på väg 222 och inom hamnområdet om utbyggnad sker enligt planförslaget. Den prognostiserade sommardygnsstrafiken år 2030 ligger nära den teoretiska kapaciteten på en tvåfilsväg och kommer sannolikt att tidvis överstiga väg 222 verkliga kapacitet med den standard vägen nu har. Om det inte vidtas åtgärder kan de framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som redan idag kan ses under sommaren komma att öka och uppträda även under vinterhalvåret. Åtgärder som föreslås under rubrik Gatunät-,*



*gång-, cykel och mopedtrafik är därför angelägna. För vidare information läs vidare under rubrik Gatunät-, gång-, cykel och mopedtrafik och miljökonsekvensbeskrivning.”*

*Värmdö kommun arbetar aktivt för att bygga ut gång- och cykelvägar, utöka antalet infartsparkeringar, underlätta för kollektivtrafik samt lokalisera bebyggelse till kollektivtrafiknära lägen för att få fler att resa med cykel eller kollektivtrafik vilket kan påverka trafiksituationen på vägarna i positivt riktning samt leda till en mer hållbar utveckling. Kontoret tror att denna fråga bäst behandlas på denna mer övergripande nivå eftersom många vägar ansluter på vägen mellan Stavsns vinterhamn och Stockholm. Den bebyggelse som planeras för i detaljplanen bedöms inte påverka situationen på väg 222 nämnvärt. I Stavsns vinterhamn planeras för en ny bussterminal och de områden avsatta för boende inom detaljplanen har ca 300 meter till denna busstation. Vidare planeras för utbyggnad av gång- och cykelväg till Stavsns vinterhamn. I Stavsns vinterhamn planeras väg 222 att rustas upp och förses med trädallé, en hastighetsbegränsning på 30 km/h samt övergångsställen för att öka trafiksäkerheten inom område, vilket ses som positivt för området.*

## **20-21. Sandhamns ekonomiska företagareförening & Skärgårdsföretagarna (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Stavsns Vinterhamn bedöms av Stockholms Läns Landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2010, vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. Det är av största vikt för företagare och bofasta i Skärgården att Stavsns Vinterhamn fungerar som det huvudsakliga platsen har: Att vara en säker, trygg, oberoende replipunkt för skärgårdens försörjning.
- b) Det finns inte intresse för någon övrig bebyggelse eller andra funktioner som inte hör till hamnen eller dess verksamhet. Det finns en oro att den i planen nämnda bebyggelsen med hotell, stugby, restauranger, butiker mm hotar hamnens funktionalitet.
- c) *”Levande hamn under hela året”* – Vad menas med det? Att båtar av olika slag och storlek ska kunna lasta och lossa gods och passagerare och att flöden passerar genom hamnen hela året – eller att bostäder och butiker ska utgöra den levande hamnen?
- d) *”Godshamnen: Norr om dagens hamnområde föreslås en ny godshamn. Hänsyn skall tas till ett omfattande lednings-system som skall vara inspekterbart. Vidare ska här inrymmas ett dagvattenmagasin som också skall vara inspekterbart (genom öppningsbara luckor)”*. Detta är det enda som nämns i Planbeskrivningen om ett av hamnens huvudsakliga syften.
- e) Ur Risk och Säkerhet: *”Godset förvaras inom godsgården och gasflaskor förvaras i gascontainrar inom godsgården. Från godsgården levereras därefter gods vidare ut till Skärgården.”* Detta gäller det gods som fraktas av Waxholmsbolaget, som för övrigt inte hanterar farligt gods under vintermånaderna. Övriga transporter och lasthantering nämns inte, till exempel tankbilar, militär utrustning, kemikalier till



olika anläggningar, byggmaterial, entreprenadmaskiner och övriga fordon som fraktas ut från Stavsnäs. Bränsletransporterna till fartygen nämns inte heller. Om inte alla får tillgång till godshamnen på lika villkor så riskerar syftet att dela och separera alla aktiviteter att gå förlorat.

- f) Det viktigaste är: Att vikten läggs på huvudsyftet med Stavsnäs Vinterhamn – Att det i första hand är en viktig hamn och en replipunkt för skärgårdens försörjning. Den ska vara väl anpassad för passagerare och gods.
- g) Att byggnader så som hotell, stugby, bostäder och restauranger om de ska byggas läggs så att de inte störs av hamnen och verksamheten där.
- h) Att Trafikverkets kaj alltid är tillgänglig för trafik, till exempel för utryckningsfordon.
- i) Att godshamnen utformas så att flera fartygstyper kan lastas och lossas där och att fler kajplatser tillkommer.
- j) Att godshamnen designas för framtida behov och inte efter dagens situation som inte på något sätt berättar hur framtiden kan komma att se ut.
- k) Värmdö Hamnars olyckliga politik styr idag verkligheten för stora delar av transporter till och från Skärgården. I förslaget finns det inte mer plats för fartyg att angöra hamnen än vad det finns idag, dessutom till bara en kaj-höjd.
- l) Det är olyckligt att begränsa trafiken och volymerna för framtiden redan i planarbetet, att hamnen som är för trång redan idag kvarstår så och att planerna på bebyggelse begränsar möjligheterna för expansion ytterligare.

### **Kommentarer:**

- a) *Noteras.*
- b) *Angående förändringarna av kajområdet, se avsnitt om kajområde i planbeskrivningen. Kajområdet avses struktureras bättre samt utökas då godshanteringen får en avskilt och utökat område. Dagens kajområde avses avsättas för passagerartrafik. Längs en ny brygga föreslås att taxibåtar lokaliserar, som får en påstigningsbrygga i nära anslutning till den befintliga kajen. Trafikverkets allmänna brygga finns inom området. Detta medför utökade kaj ytor för dessa ändamål och en mer ändamålsenlig planering där trafikslagen skiljs åt för att öka säkerheten, utrymmet och framkomligheten vilket kontoret bedömer kunna förbättra funktionaliteten.*
- c) *Med ”en levande hamn under hela året” avses att både närboende och verksamheter ska skapa liv och rörelse och befolka hamnen året runt. Detta gör att bland annat risken för brott minskar och att den upplevda säkerheten i hamnen ökar under vår, vinter och höstmånaderna. Vidare avses att båttrafik med passagerare och gods ska kunna användas och trafikera hamnen året runt vilket även det bidrar till en levande hamnverksamhet.*
- d) *Godshamnens funktion är mycket viktig för Stavsnäs vinterhamn och för hela skärgården. Planbeskrivningen anger att ”Godshamnen planeras att utökas och flyttas norr om nuvarande godshamn till område markerat med V i plankartan.*



*Godshamnen kommer därmed bli betydligt större och bli avskilt från övrig hamnverksamhet. Godshamnens vikt för skärgården och öborna utvecklas i planbeskrivningen.*

- e) Planbeskrivningen kompletteras. Hamnen avses kunna användas till alla dessa behov.*
- f) Hamnen avses planeras för en mer ändamålsenlig planering för bussar, bilar, båtar och gods.*
- g) Noteras.*
- h) Noteras.*
- i) Angående godshamnens utformning, se ovan under punkt 19 f). Kajplatserna kommer att utökas.*
- j) Syftet med planen är i första hand att Stavsns Vinterhamn ska ges möjlighet att utvecklas och byggas ut för att tillgodose framtida behov.*
- k) Angående kajens höjd, se ovan under punkt 14 b). I förslaget finns det mer plats att angöra hamnen än vad det finns idag.*
- l) Om förslaget genomförs beräknas trafikvolymerna kunna öka, på grund av ett utökat hamnområde samt att hamnen får en mer ändamålsenlig planering. Vidare utökas även hamnområdet och ny hamn för gods tillkommer. Den bebyggelse som föreslås i hamnen är centrumändamål, handel, kontor och hamnverksamhet. Dessa funktioner är avsedd för hamnen och dess verksamhet varför bebyggelsen tros kunna bidra till en levande och funktionell hamn.*

### **22. SIKO – Skärgårdens Intresseföreningars Kontaktorganisation (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)**

- a) Det i särklass viktigaste för skärgårdens bofasta är att replipunkterna är funktionella för frakt- och godshantering samt passagerartrafiken. Att tillräcklig yta finns för detta och att inte bostäder eller andra verksamheter med krav på tysta miljöer planeras alltför nära frakt- och godshantering.*
- b) Utbyggnad av hotell- och stugbyar på replipunkterna saknar helt intresse för skärgårdsborna (vi vill välkomna turisterna ut till skärgården, dvs. öarna) och får inte finansieras av avgifter som drabbar de som behöver använda replipunkten, som just replipunkt.*
- c) Detaljsynpunkter på kajutformning mm återkommer vi gärna med när den övergripande planeringen i övrigt är inriktad på att skapa en fungerande replipunkt.*
- d) Den föreslagna studsavgiften avvisar vi helt. Att fördyra resandet när besöksnäringen i övrigt lyfts fram som en framtidssatsning rimmar illa.*
- e) Risken är också att man sätter en icke kontrollerbar process i rörelse – ska även övriga bryggor ute på öarna som ligger på privata marker och vattenområden börja avgiftsbeläggas? Det här förslaget kan få oanade konsekvenser.*



**Kommentarer:**

- a) *Noteras. Vad gäller hamnens funktionalitet tros denna kunna komma att förbättras, se vidare under punkt 20-21 l). Angående bullerkrav samt krav på tysta miljöer ska detta beaktas.*
- b) *I förslaget finns viss exploatering av bostäder för att delvis finansiera utbyggnaden av hamnen. Avgiften kommer inte att användas för att finansiera hotell- och stugbyar. Hur Värmdö hamnar väljer att sätta taxor för olika tjänster de tillhandahåller är dock inte en fråga som behandlas i en detaljplan.*
- c) *Noteras. Detaljsynpunkter välkomnas.*
- d) *Noteras. Frågan om förslaget till studsavgift ägs av Värmdö hamnar.*
- e) *Värmdö kommun saknar rådighet över om bryggor på privat mark avgiftsbeläggs. Denna fråga får hanteras med Värmdö hamnar.*

**23. Skärgårdsrådet för mellanskärgårdens intresseförening och Möjaskärgårdens företagarförening (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Ett förslag från Värmdö hamnar är att ta ut en studsavgift på 5 kr för alla av och påstigande för att finansiera hamnen. Detta ska ske inom kommunens land- och vattenområde vid Stavsnäs vinterhamn vilket har väckt många oroande tankar. Ny avgift kommer oundvikligen läggas på biljett priset. Det är redan nu kostsamt för exempelvis barnfamiljer att åka ut i skärgården och vi vill ha fler turister, inte färre.
- b) Nästan alla turbryggor på öarna ligger på privat mark och vattenområden som ställs gratis till förfogande för allmänheten av ägarna. Men när samma kommuninvånare kommer till kommunens mark- och vattenområden får man betala för det. Är det bara kommunen som kan ut en sådan avgift eller kan också övriga privata bryggor avgiftsbeläggas? Förslaget kan få oanade konsekvenser.
- c) Gods som skickas från Stavsnäs får en dyrare frakttaxa än från andra replipunkter och ö kan komma att ställas mot ö.
- d) Ska skolbarnen också drabbas av studspeng?
- e) Det här förslaget verkar inte vara någon bra idé och det bästa är att lägga det i papperskorgen. Våra medlemmar är djupt oroade.
- f) Utbyggnad av hotell och stugbyar på replipunkterna saknar helt intresse för skärgårdsborna (vi välkomnar turisterna ut till skärgården, dvs. öarna) och får inte finansieras av avgifter som drabbar de som behöver använda replipunkterna, som just replipunkt.

**Kommentar:**



- a) *Angående studsavgift, se kommentar ovan under punkt 22 d).*
- b) *Se kommentar ovan under punkt 22 e).*
- c) *Frakttaxan utreds av Värmdö hamnar och är inte en fråga som kan behandlas i och med planarbetet.*
- d) *Detaljerna kring studspengen utreds av Värmdö hamnar och är inte en fråga som kan regleras i detaljplanen.*
- e) *Kontoret bedömer att förslaget till detaljplan innehåller flera positiva aspekter, såsom ökad tillgänglighet i hamnområdet, ett flertal nya etableringar inom den nya centrumbildningen möjliggörs, väg 222 förbättras, hamnens kapacitet utökas, dess funktion som replipunkt förstärks och en mer strukturerad markanvändning möjliggörs, vilket bedöms positivt för områdets framtida utveckling.*
- f) *Se kommentar ovan under 22 b).*

## **24. Föreningen Stavsnäs by**

- a) Stavsnäs by har inget att erinra.

### **Kommentar:**

- a) *Noteras.*

## **Fastighetsägare**

### **25. Fastighetsägare Höl 1:232 (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)**

- a) Uppskattar verkligen om något nu kan hända i utvecklingen av inom området "Vinterhamnen" vilket också är så viktigt är så viktigt för bra utveckling för "mellanskärgården".
- b) Därför är det viktigt att man i utformning, funktioner och planering beaktar detta, vilket i vissa delar saknas.
- c) Resandet till och från skärgården ska ju vara en trevlig upplevelse oberoende av väder och vind. Vilket helt är utelämnat i planbeskrivningen men måste tilläggas och här finns på flera resandeplatser inom länet att studera. En av förutsättningarna för att det i grunden skall fungera är att det finns en större "vänthall" med olika servicefunktioner, mat och dryck, presentbutik, turistinformation osv. Jag vill kalla det galleria en enda större byggnad och mitt uppe på taket en mindre byggnad för konferensservice, några hotellrum och kanske ett kontor för Värmdö hamnar osv. Utöver ovan bör det mitt i "gallerian" vara möjligt att skapa torghandel där skärgårdsentreprenörer kan sälja sina hantverk, odling, kött, fisk och kanske förmedla uthyrning av en stuga/rum osv. På så sätt knyts fastlandet och skärgården ihop och samarbetar och då kan Vinterhamnen få en betydelsefull roll som centrum för





skärgårdsresandet, besökscentrum rent allmänt och kommer säkert att även få besökare från hela Värmdö kommun och Stockholmare troligen då också.

- d) Förslaget plats för byggnad av bostäder ser ok ut.
- e) Föreslagna lokalgator inom detta område ser ok ut och kan i förläggningen fortsätta inom området och som planeras för att byggas ihop med Vinterhamnen med Stavsnäs Gärde.
- f) Byggnaden för Värmdö hamnar, får bättre synbarhet och kan exponera sig bättre genom att finnas inom ”gallerian”.
- g) Bryggan/ gästbryggan bör flyttas lite lägre norrut och samordnas med bensinstationen då det ekonomiskt är bättre då macken också kan förse båtar med drivmedel, haveri/ motorservice och kioskhandel och kanske någon typ till att koordinera räddningstjänsten och inte oväsentligt kan ha överlägsna öppettider.
- h) Sandgropen tror jag inte på, gör slänten grönare med växter och blommor med möjlig parkering t.v.

### ***Kommentar:***

- a) *Noteras.*
- b) *Noteras.*
- c) *Se svar under punkt 19 d).*
- d) *Noteras.*
- e) *Noteras.*
- f) *Noteras.*
- g) *Noteras. Kontoret har övervägt denna fråga om det skulle vara möjligt att flytta bryggan/gästbryggan men utrymmet mot södra kajen skulle då bli för litet.*
- h) *Noteras.*

### **26. Fastighetsägare Stavsnäs 1:422, 1:45 och 1:891 (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)**

- a) Angående detaljplan för Stavsnäs vill jag, ägare och delägare till fastigheterna 1:891, 1:422 och 1:45, informera det via 1:45 skall de två fastigheterna 1:891 och 1:422 ha möjlighet att ansluta till Riksväg (222). Hur påverkas detta av den tänkta planen?
- b) Fastigheten 1:45 har lämnat flera servitut till kommunen, hur kommer dessa att påverkas?



- c) Fastigheten 1:422 vill ha ljud/ buller plank mot tänkta bostadshus och att dessa bostadshus inte uppförs högre än två våningar. Vem handhar dessa frågor?

**Kommentarer:**

- a) *Fastigheten 1:891 ansluter till fastigheten 1:422 som i sin tur ansluter mot fastigheten 1:562 och den lokalgata som planeras på fastigheten. Lokalgatan leder därefter till väg 222. Lokalgatan enligt plankartan är allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Lokalgatan kan användas av fastighetsägarna. Befintlig utfart mot väg 222 ligger utanför planområdet. Nuvarande väg kommer även i fortsättningen kunna användas.*
- b) *Avtalsserivitut avseende gång- och cykelväg läng med 222 kvarstår tillsdessa att kommunen löser in den mark som utgör allmän platsmark om det blir aktuellt.*
- c) *Bostadshusen avses uppföras om två till tre våningar. Då risk för buller inte förekommer finns inte behov av bullerplank mot tillkommande bostäder. Bygg- och miljökontoret handhar bullerfrågor.*

**27. Fastighetsägare Stavsnäs 1:861 (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)**

- a) Vi vill inte att gatan för parkeringsplatserna ska vara placerad på vår fastighet, fastigheten är inte så stor och vägen skulle ta en stor del av fastigheten i anspråk.
- b) I illustrationsplanen vill vi att namnet café skrivs in.

**Kommentarer:**

- a) *Gatan för parkeringsplatserna ligger på fastighet Stavsnäs 1:225.*
- b) *Café skrivs in för fastigheten på illustrationsplanen.*

**28. Fastighetsägare Stavsnäs 1:87 (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) **Generella synpunkter.** Samrådshandlingarna är mycket omfattande och åtgärderna kommer att innebära mycket stor förändring av området. Ålfiskarholmens närhet till planområdet innebär att planens genomförande med avseende på hamnens lokalisering och storlek har avgörande betydelse för Sakägarnas intressen såväl vad gäller ekonomiska värdet på Sakägarnas fastighet som den naturmiljö och de ekologiska värden som kommer att påverkas i betydande grad.
- b) Planen innebär förändringar på land och i vatten och dessa förändringar kommer påtagligt skada Sakägarnas egendomsintressen. Det kommer att uppstå en mycket negativ omgivningspåverkan i form av oacceptabelt buller som hänsyn till



fastighetens lokalisering och ljudutbredning över vatten, ökade risker för nedskräpning och tömning av tankar samt olja, diesel och bensinspill mm., tillika ökad trafik såväl på land som i vattenområdet.

- c) Sakägarna kan inte undkomma störningarna givet fastighetens direkta närhet till hamnen och om detaljplanen genomförs begär Sakägarna en intrångsersättning motsvarande den försämring av boendemiljön som störningarna orsakar samt den värdeminskning av fastigheten som planen medför.
- d) Konsekvenser av planens genomförande. Det faktum att planen innebär att Stavsnäs vinterhamn ska utvecklas och byggas ut med b.la. godshamn, bostäder, vandrarhem och service kommer Ålfiskarholmen 1:87 att störas av såväl risk för förorening och nedskräpning, ökad båttrafik och oacceptabelt buller med hänsyn till fastighetens lokalisering.
- e) Den verksamhet som planen utgör planläggning för kan komma att vara skadestandsgrundande.
- f) Detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintlig bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. I de delar som planen medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk ska planen vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Sakägarnas inställning är att den föreslagna detaljplanen inte uppfyller dessa krav som Plan- och bygglagen uppställer. Planhandlingarna redovisar inte de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser.
- g) Av redovisningen framgår inte heller de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Det går inte av planen att utläsa vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda.
- h) Det framgår inte i tillräcklig omfattning om kommunen avser att ingå i exploateringsavtal, dessa avtals huvudsakliga innehåll och konsekvenser av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal.
- i) **Miljökonsekvensbeskrivningen.** Yttrandet redogör de stycken som berör miljökonsekvensbedömningar i (plan- och bygglagen) PBL samt MB (Miljöbalken). Planen har bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan och därför har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats. Sakägarnas inställning är att MKBn inte uppfyller miljöbalkens krav på innehåll och upprättande. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Sakägarnas inställning är att detta inte är tillgodosett.
- j) Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd har inte identifierats, beskrivits och bedömts. Det hänvisas till andra plandokument vilket inte anses tillräckligt. Mark- och miljööverdomstolens



vägledande avgörande vad avser rimliga alternativ i en detaljplan visar att det är nödvändigt att redovisa mer än det föreslagna alternativet och det är inte tillräckligt att som ersättning för andra alternativ redovisa ett nollalternativ.

- k) MKBn ska innehålla en sammanfattning av planens eller programmet innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållandet till andra relevanta planer och program samt en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs. Sakägarna menar att syftet med planen och dess olika alternativa utföranden inte går att utläsa av MKBn.
- l) Det är heller inte möjligt att utläsa hur miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, dvs. den reella påverkan som uppstår på sakägarnas fastighet.
- m) Det saknas en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande miljöpåverkan
- n) Det saknas en sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes.
- o) Det återfinns heller inte en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.
- p) Det saknas en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som MKBn redovisar.
- q) Sakägarna är starkt kritiska till MKBn och anser att den inte uppfyller de krav som uppställts i PBL och miljöbalken (MB) samt EU:s direktiv om strategiska miljöbedömningar med tillhörande riktlinjer.
- r) Övrigt. Sakägarna anser att redovisade åtgärder för att kompensera förlust av naturvärden inte är tillräckligt väl utredda.
- s) Sakägarna anser att kompensationsåtgärder inte är tillräckliga.
- t) De muddringsarbeten och upphävande av strandskyddet inom området strider mot strandskyddsbestämmelserna och innebär stor risk för giftspridning i mycket sårbara ekosystem.
- u) Påståendet att utbytet av den oordnade strukturen av stråk för rörligt friluvsliv till en mer tillrättalagd struktur innebär att konsekvenserna för området rekreativsmöjligheter är måttliga, motstridigt och obegripligt.
- v) Det är dessutom inte rimligt att lösa frågan om minskade naturområden med att ersätta rekreationen i skogen närmst hamnen med ökad tillgänglighet ut i skärgården.
- w) Förekomsten av gifter i mark och bottensedimenten är ännu inte tillräckligt utredda.
- x) Förutsättningarna för att skydda den marina miljön samt grundvatten måste utredas noggrannare.



- y) Parkeringsplatser för nyttjare av båtplatser är inte tillräckligt väl planlagda.
- z) Transporterna av farligt gods och hantering av brandfarliga vätskor är inte förenliga med den inom planområdet föreslagna bebyggelsen.
- å) Sakägarna motsätter sig planens genomförande i alla dessa delar.

## **Kommentarer:**

a) *Noteras.*

b) *Sakägarnas fastighet är en ö ca 400 meter från Stavsnäs vinterhamn. Kontoret anser att det inte föreligger skäl att tro att utbyggnaden av Vinterhamnen skulle medföra utökad nedskräpning i så pass omfattande grad att det skulle upplevas störande för boende på ön.*

*Risk för tömning av tankar, diesel och bensinspill finns det alltid där transporter sker. Planer finns på att sanera samt övertäcka delar av vattenområdet där föroreningar finns. Den framtida marinan föreslås vara miljöcertifierad med t.ex. Blå flagg. Stavsnäs vinterhamn är idag en hamn, vilken redan idag anses vara en utav de viktigaste hamnarna i mellersta skärgården. Verksamheten anses därför redan idag vara etablerad. Hamnverksamheten och båttrafiken kommer att öka i framtiden.*

*Vad gäller buller har en bullerutredning gjorts. Beräkningarna för industribuller visar att riktvärde för ekvivalent ljudnivå från hamnverksamhet uppfylls under dagtid, kvällar och helger vid fasad på befintliga och planerade bostäder för samtliga driftfall. Även nattetid beräknas ekvivalent riktvärde uppfyllas för både tillkommande bebyggelse och befintlig, eftersom verksamhet ej förekommer i hamnen före 06:00, med undantag för enstaka taxibåtar. Inom fastighet Stavsnäs 1:87 uppfylls riktvärde vid fasader under dagtid samt under kvällar och helger. Även nattetid (22:00-06:00) uppfylls riktvärde eftersom hamnverksamhet ej förekommer mellan dessa tider. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga planerade och befintliga bostadsfasader. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga fasader inom fastighet Stavsnäs 1:87.*

*Det enskilda intresset är att sakägaren framför att olägenheter kommer att drabba denne vid hamnens uppförande. Vid prövning enligt Plan- och bygglagen (2010:900) ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen, enligt 2 kap. 1 § varför kommunen vill lyfta det allmänna intresset att utöka den redan pågående verksamheten. Det allmänna intresset av att utveckla verksamheten ligger i att Stavsnäs vinterhamn anses vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård, enligt Stockholms Läns Landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2010. Det är därför av största vikt för alla företagare och bofasta i Skärgården att Stavsnäs Vinterhamn fungerar som en säker och trygg replipunkt för skärgårdens försörjning. I Värmdö kommuns översiktsplan (antagen 2011-12-14) pekas Stavsnäs*



*Vinterhamn på sida 126 ut som centrumområde för att målet är att Stavsnäs ska byggas ihop till ett sammanhållet samhälle, att Stavsnäs vinterhamn ska utvecklas till en regional replipunkt, att området ska förtätas med bostäder och service m.m. Området har redan idag en betydande roll som regional replipunkt för skärgårdstrafiken.*

- c) Noteras. Se svar under punkt b). Planbeskrivningen uppdateras under konsekvenser.*
- d) Se svar ovan under punkt b).*
- e) Vi noterar detta.*
- f) En fastighetsutredning har uppförts under planarbetet. Den framtida marinan ligger endast inom Stavsnäs 1:562. Angående prövning enligt Plan- och bygglagen (2010:900) ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen, enligt 2 kap. 1 § se svar under punkt b.*
- g) I planbeskrivningens genomförandedel redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behöver vidtas för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat sätt.*
- h) I planbeskrivningen anges de exploateringsavtal som avses uppföras.*
- i) För planer och program gäller den lagsstiftning som finns i 6 kap 11-18 §§ MB. I MKB:n hanteras de punkter som enligt 6 kap 12§ ska ingå. Enligt 6 kap 13§ punkt 4 MB kan vissa frågor bedömas i samband med tillståndsprövningen av verksamheter, vilket hamnens verksamhet omfattas av. I 6 kap 6-10 §§ MB hanteras MKB för verksamheter. Parallellt med planarbetet och plan-MKB tas därför en MKB för hamnens verksamhet fram av verksamhetsutövaren. Miljökonsekvensbeskrivningen är ett levande dokument som ska utvecklas under planprocessen. De utredningar som gjorts och de områden som MKB:n avgränsats till har både kommunen och Länsstyrelsen bedömts rimliga och genom föreslagna anpassningar och åtgärder bedöms en hållbar utveckling främjas. Se även vidare under svarspunkterna nedan. Yttrandet är noterat och synpunkten hanteras i det vidare arbetet med MKB.*
- j) Synpunkten är noterad och stycket i MKB har kompletterats och förtydligats.*
- k) Se punkt 28 i. Vad gäller alternativa utformningar berör detta verksamhets-MKB enligt MB 6 kap 7§ men inte plan-MKB.*
- l) Vad gäller reell påverkan på sakägarnas fastighet (Stavsnäs 1:87) är de påverkanspunkter som kommunen identifierat i planarbetet som kan beröra fastigheten buller, vattenkvalité och påverkan genom att bryggområdet utökas.*

*Vad gäller buller har en bullerutredning gjorts. Beräkningarna för industribuller visar att riktvärde för ekvivalent ljudnivå från hamnverksamhet uppfylls under dagtid, kvällar och helger vid fasad på befintliga och planerade bostäder för samtliga driftfall. Även nattetid beräknas ekvivalent riktvärde uppfyllas för både tillkommande bebyggelse och befintlig, eftersom verksamhet ej förekommer i hamnen före 06:00, med undantag för enstaka taxibåtar. Inom fastighet Stavsnäs 1:87 uppfylls riktvärde*



*vid fasader under dagtid samt under kvällar och helger. Även nattetid (22:00-06:00) uppfylls riktvärde eftersom hamnverksamhet ej förekommer mellan dessa tider. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga planerade och befintliga bostadsfasader. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga fasader inom fastighet Stavsnäs 1:87.*

*Åtgärder som görs rörande vattenkvalité och dagvatten bedöms kunna bidra till en förbättring av vattenkvalitén utanför sakägarens fastighet (se Planbeskrivning om miljökvalitetsnormer och dagvatten). Enligt det PM som tagits fram vad gäller uppgrumling och stranderosion till följd av föreslagen marina/bryggområde bedöms inte Ålfiskarholmen beröras av detta. Påverkan vid muddring ska hanteras genom att eventuell muddring utförs på ett sådant sätt att spridning av föroreningar inte sker. Tillvägagångssätt och försiktighetsåtgärder kommer regleras.*

*Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning har uppdaterats.*

- m) De olika åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande miljöpåverkan står beskrivna i konsekvensstyckena i miljökonsekvensbeskrivningen. I MKB:n finns även en sammanfattande bilaga över möjlig miljöpåverkan, föreslagna åtgärder för att förhindra och/eller förebygga betydande miljöpåverkan.*
- n) Se punkt 28 i MKB:n har uppdaterats.*
- o) Stycket om uppföljningsåtgärder i MKB har uppdaterats.*
- p) Synpunkt noteras och sammanfattning i MKB har förtydligats och fått ny rubrik.*
- q) Noteras. MKB följer de punkter som anges i 6 kap MB. Enligt 6kap 13§ MB ska MKB innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till bland annat planens innehåll och detaljeringsgrad och var i en beslutsprocess som planen befinner sig. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats i berörda delar för att uppfylla kraven för MKB.*
- r) Noteras. De redovisade åtgärderna för att kompensera förlusten av naturvärden baseras på de inventeringar som gjorts i samband med planarbetet. I naturområdet norr och väster om hamnområdet finns de högsta naturvärdena. Vissa av dessa naturområden kommer att tas i anspråk. För att säkerställa att ytterligare mark inte exploateras planläggs området som NATUR och marklov kommer krävas för trädfällning. Eftersom det i dagsläget inte finns restriktioner kring trädfällning har bedömningen gjorts att denna bestämmelse bidrar till att bevara naturvärden knutna till gamla träd. Vad gäller naturvärdena i det område som planeras som PARK, planeras inga exploateringsåtgärder. Bedömningen är att värdena, som idag är begränsade utom utmed stranden, kan höjas genom att sköta området som park och begränsa trädfällning.*
- s) Kompensationsåtgärderna har tagits fram utifrån bedömd negativ påverkan på naturmiljön i förhållande till de positiva effekter som fås på tillgänglighet, handel,*



*bostäder, transporter (hamn) och liknande, av en utbyggnad enligt planförslaget. Se vidare svar 28r.*

- t) Dessa frågor har utvecklats i MKB:n. Flera av dessa frågeställningar behandlas närmare i verksamhets-MKB. Se även svar punkt 6f-6g och 6i och 6t-6x.*
- u) Planbeskrivningen ska uppdateras. Om det finns gång-, cykel- och kollektivtrafik lättillgängligt i ett område och om området har trygga, attraktivt och lättillgängliga stråk som leder ut i naturen kommer troligtvis fler att använda sig av stråken för att på så vis nå natur och rekreation. Därmed har detta positiva effekter för det rörliga frilivslivet.*
- v) Noteras. Gångstråk som planeras och föreslagen väg till Susegårda bedöms öka tillgängligheten till naturområdena och den planerade parken.*
- w) Se Miljökonsekvensbeskrivningen 13.1.5 angående föroreningar i sediment, sida 70. Vidare har sedimentprovtagning gjorts se Tyréns, 2012 b. Bedömningen är att utredningar gjorts i tillräcklig omfattning för planarbetet. Se även svar punkt 1z) och 1å).*
- x) Förslag till åtgärder för att skydda den marina miljön finns beskrivet under stycke 6.3 i Miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa delar har kompletterats i plan-MKB, men regleras även i verksamhets-MKB:n. Vid planens genomförande kommer detta att regleras genom att givna tillstånd med dess angivna förutsättningar följs. Se även svar punkt 1z och 1å.*

*Vad gäller grundvattnet bedöms de åtgärder som utförs med svackdiken och hårdgjorda ytor minska riskerna jämfört med dagens dagvatten-, väg- och parkeringslösningar. Idag finns risk för att utsläpp infiltreras till grundvattnet på grund av parkeringsytor i genomsläppligt material och brist på reningsfunktioner för dagvattnet.*

- y) Se kommentar ovan under punkt 19 a).*
- z) Se kommentar ovan under punkt 6z och 6å).*
- å) Noteras.*

## **29. Fastighetsägare Stavsnäs 1:880 (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Verksamhetsbeskrivning.** Stavsnäs Mack AB erbjuder ett stort och viktigt utbud för båtlivet i mellersta skärgården. Bensinstationen säljer bränsle för bil, båt mm. Butiken ombesörjer uthyrning av bilparkering på A-parkeringen. Stavsnäs Macken AB bedriver varvsverksamhet och försäljning av utombordsmotorer samt fyrhjulingar. Varvet arbetar med service, reparationer och underhåll. Vintertid förvaras och rustas båtekipage. I verkstaden och på macken arbetar





flera personer. Inom fastigheten hyrs lokaler ut till Lots (övernattningsrum) och till Stavsnäs Grill & Kiosk som bedriver gatukök.

- b) **Inlösen av fastigheten.** Sakägarna motsätter sig att delar av fastighetens mark ändras från kvartersmark till allmän platsmark (område 5, figur 41). På fastigheten finns idag påfyllningsstation för bränsleponton. Marken används även för varvsverksamheten. Fastighetsytan är knapp och den del som är föremål för inlösen utgör en viktig funktion för den verksamhet som Sakägarna bedriver. Verksamheten yteffektiviserats för att möjliggöra verksamheten. Redan små förluster av mark riskerar därför äventyra hela verksamheten.
- c) Det föreligger därför ett behov av ökade markytor för verksamheten och Sakägarna är därför intresserade av att förvärva/arrendera ytterligare mark i anslutning till fastigheten.
- d) Efterfrågan på båtförvaring inom området är stort och Sakägarna har redan planerat för att, fortsatt och i större skala, ombesörja båtförvaring i hamnen. I aktuell samrådshandling nämns endast båtklubb och småbåtshamn som aktörer för båtförvaring. Samrådshandlingen återger således inte på ett korrekt och rättvisande sätt de aktörer som finns i området och förbiser Sakägarnas verksamhetsutövarintressen.
- e) Enligt samrådshandlingen avses fastighet Stavsnäs 1:880 planläggas som allmän plats (kaj) och kvartersmark (hamnverksamhet/båtserviceanläggning). Befintlig användning av hela fastigheten är enligt byggnadsplan (BP 324) specialområde (hamnanläggning). Främjandet av det allmänna intresset får inte innebära alltför negativa konsekvenser för den enskilde. Detta är viktigt att fästa vikt vid i planläggningen av Vinterhamnen med hänsyn till att den pågående markanvändningen utgörs av näringsverksamhet som fyller en viktig funktion i Stavsnäs. Verksamheten är till sin karaktär sådan att den inte har några egentliga förutsättningar att bedrivas på annan plats, varför alternativ plats för verksamheten saknas. Sakägarnas inställning är att det inte är genomförbart att ändra användningen av fastigheten på så sätt som det genom samrådshandlingen beskrivs. Det vore mycket kostsamt och det är även tvivelaktigt om det ens är möjligt sett utifrån skyddskrav gällande lämplig lokalisering (se nedan).
- f) **Vattenområdet angränsande fastigheten Stavsnäs 1:880.** Det vattenområde som angränsar Sakägarnas fastighet har använts och nyttjats inom rörelsen i närmare nittio år. Nyttjandet har följaktligen ägt rum långt innan de nyligen fastställda vattengränserna. Det finns även ett äldre avtal med Värmdö kommun, se bilaga.
- g) Det kan konstateras att bränslepontonen är flyttad på förslaget till plankarta. Sakägarna menar att plankartan därför inte är rättvisande. Om det är en avsiktlig förflyttning vill Sakägarna påpeka att en flytt av bränslepontonen är i det närmaste genomförbart, för så vitt att inte större delar av rörelsen ska byggas om. Enligt



säkerhetsföreskrifter måste det finnas en överblick över bränslepontonen från kassalinen. Detta är krav från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (myndighetens handbok s. 12).

- h) För att möjliggöra en flytt av bränslepontonen så att säkerhetskraven tillgodoses krävs således med mycket stor sannolikhet ombyggnad av butiken samt flytt av landgång, ponton, rörledningar, elledningar, kätting och bottenförankring. Sakägarnas uppfattning är att detta vore orimligt kostsamt jämfört med den nytta Kommunen ser i planförslaget i nu berörd del.
- i) Avser kommunen att flytta bränslepontonen är Sakägarnas inställning att Värmdö kommun ska stå för samtliga kostnader förflyttningen medför. Därtill kommer naturligtvis även krav på ersättning för intrång i näringsverksamheten etc.
- j) **Promenadstråk.** Det promenadstråk längs vattnet intill fastigheten som planförslaget redovisar är inte lämpligt för Sakägarnas verksamhet. En ökad tillströmning av passerande människor försvårar varvsarbeten samt ökar olycksrisk vid bland annat kranlyft. Promenadstråket riskerar rent konkret medföra att delar av verksamheten måste flyttas ur säkerhetssynpunkt. Även denna ombyggnad och förflyttning är svår genomförbar och mycket kostsam.
- k) Avser kommunen att lägga ett promenadstråk förbi Sakägarnas verksamhet är Sakägarnas inställning att Värmdö kommun ska stå för samtliga kostnader som följer av de nödvändiga förflyttningar inom pågående markanvändning som detta medför. Inte heller här kommer i så fall intrång i verksamheten att kunna undvikas.
- l) Enligt planförslaget ska promenadstråket byggas i trämaterial. Det är enligt Sakägarna också direkt olämpligt med tanke på att verksamheten är en bensinstation och målsättningen är att använda så få brännbara material som möjligt.
- m) **Bunkring.** Yrkestrafiken bunkrar direkt vid kaj och en utbyggnad av kajen försvårar för tankning.
- n) Det saknas ytor avsedda för lastning och lossning.
- o) **Lastning och lossning.** Det finns inte ytor avsedda för lastning/lossning för privatpersoner i planhandlingarna. Ingen utökning av lastningsytorna är beskriven och redan i dagsläget är dessa ytor alltför små och mycket bristfälliga.
- p) Sakägarnas uppskattning är att det behövs som minst trettio korttidsparkeringsplatser för att serva de beräknade 200 båtplatserna. Parkeringsplatserna bör också förläggas i anslutning till gästhamnen. Vidtas inte särskilda åtgärder för detta behov kommer situationen i området att bli ohållbar. Området närmast sakägarnas fastighet kommer att kraftigt överbelastas. Det i sig är en säkerhetsrisk.



- q) **Förändring av vattenskydds-zoner.** Sakägarna ställer sig frågande till på vilket sätt förändring av vattenskydds-zonerna kommer att medföra konsekvenser för verksamheten. Hur kommer kraven på den typ av oljeavskiljare som Sakägarna använder sig av (BoA 12) att påverkas?
- r) Det framgår heller inte vad den nya dagvattenhanteringen innebär för Sakägarnas fastighet?
- s) **Ej genomförda delar av planen.** Delar av planen är enligt Sakägarna överhuvudtaget inte genomförbara, däribland parkeringsgarage samt en pir för båttaxi.
- t) Av sanitära skäl är tömning av pumpstationer endast möjlig tidig morgon alternativt sen kväll pga. stank.
- u) **Övrigt.** Den miljökonsekvensbeskrivning som har upprättats beskriver endast ett alternativ och ett nollalternativ. Sakägarna efterfrågar en mer uttömmande redovisning av alternativ och alternativa utformningar av Vinterhamnen
- v) Vidare efterfrågas utredning och bedömning av de kostnader som följer av att flytta delar av Sakägarnas verksamhet.

## **Kommentarer:**

- a) *Noteras.*
- b) *Plankartan och planbeskrivningen har uppdaterats. Fastigheten ligger nu inom kvartersmark. Delar av området föreslås bli en gemensamhetsanläggning.*
- c) *Fastigheten 1:880 har fått en ökad byggrätt och möjlighet att utöka sin verksamhet på en större markyta. Om fastighetsägarna behöver ytterligare plats för båtuppställning innan och efter reparation får kontakt ske med markägare inom hamnområdet, Värmdö hamnar. Det kan eventuellt finnas ytor på parkering, i garage eller på CV område.*
- d) *Planbeskrivningen kompletteras med att även verksamhetsutövaren för Stavsnäs 1:880 ombesörjer båtförvaring. Se även svar c) ovan.*
- e) *Noteras. Fastigheten kommer att planläggas som kvartersmark V<sub>1</sub>, (hamn, båtserviceanläggning). Planen medger en större möjlighet till utveckling och valmöjlighet för verksamheten som bedrivs idag. Området söder om fastighet Stavsnäs 1:880 blir också kvartersmark och här föreslås att en gemensamhetsanläggning bildas. Kaj framför bensinmacken föreslås bli kvartersmark med plats för ett dagvattenmagasin under kaj.*
- f) *Noteras.*
- g) *Bränslepontonen avses inte byggas om eller rätas upp. Utifrån synpunkt så reviderar vi planförslaget. Pontonen får vara kvar i befintligt läge.*



- h) Noteras. Se svar ovan punkt b) och g).*
- i) Noteras.*
- j) Noteras. Se svar ovan punkt b).*
- k) Noteras.*
- l) Enligt kontakt med Stor Stockholms brandförsvär kan brygga anläggas i trämaterial. Bryggan kan vara impregnerad och brandklassad.*
- m) Noteras. Se svar ovan punkt b).*
- n) Ytor för lastning och lossning finns i planförslaget. Se svar ovan punkt b).*
- o) Se ovan under punkt 29 c).*
- p) Noteras. Korttidsparkeringsplatser kommer att finnas i närhet av framtida marina markerade med P.*
- q) Kraven på oljeavskiljare kommer inte att förändras om förslaget vattenskyddsområde antas. Det som kan bli striktare är krav på upplag av avfall eller snö. Dessutom skulle man behöva anmäla saltning och halkbekämpning till Bygg-, miljö- och hälsoskyddskontoret.*
- r) Dagvattenmagasinet är i planen placerad utanför fastighet 1:880 varför det inte kommer att påverka fastighetens verksamhet mer än att rening av dagvattnet måste ske innan dagvattnet leds ut till magasinet. Se svar ovan punkt q).*
- s) Noteras.*
- t) Noteras.*
- u) Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats med text om alternativa lokaliseringar, se ovan under punkt 28 j).*
- v) Se kommentar under punkt g).*

### **30. Fastighetsägare Söderby 1:26, 1:22, 1:19, 1:81 (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a)** Innan man börjar bygga hus och anlägga en marina och därmed utöka trafiken bör man se över Stavsänsvägen som redan nu är starkt trafikerad.
- b)** Jag kan inte acceptera en studsavgift. Det administrativa kommer att äta upp avgiften och krångla till det för både WÅAB och taxibåtarna. Dessutom kommer fördyringen att avskräcka många fritidsboende och turister att åka från Stavsänäs om det finns andra alternativ. Varför en av kommunens hamnar skall införa en sådan avgift är alltför orättvist mot de som ej kan använda en annan hamn.
- c)** Vi skärgårdsbor behöver båtplatser vid våra besök på fastlandet, för att kunna lossa och lasta gods som vi fraktar själva, alla bor kan inte använda sig av godsfärjan.
- d)** Vi är oroliga för att parkeringsplatserna blir för få.



- e) Vi är oroliga för att parkeringsplatserna för dyra. Att parkera på parkeringsdäck brukar ju inte vara det billigaste och tallparkeringen räcker inte till för alla. Vilka skall prioriteras eller skall det vara samma kostnad för P-däck och ute?
- f) Att flytta godsgården norr om befintliga kajen är bra.
- g) En vågbrytare i form av en djup och bred ponton hoppas jag kommer att fungera.
- h) Att höja den befintliga kajen mellan godsgården och Trafikverkets brygga är inte bra. Den fungerar utmärkt som alternativ även till de större Waxholms båtar vid högt vattenstånd och är i de flesta fall rätt höjd för att passa taxibåtarna.
- i) En strandkant för svävartrafiken vintertid behöver också beaktas, då det inte går att släppa iland folk på isen, med risk att de kliver igenom.
- j) Det bör finnas plats för helikoptern att landa.

### ***Kommentarer:***

- a) *Angående väg 222, se kommentar ovan under punkt 12 g).*
- b) *Angående studsavgift, se kommentar ovan under punkt 23 d).*
- c) *Noteras. Båtplatser kommer att anordnas vid marinan.*
- d) *Noteras. Vi har gjort en omfattande trafikutredning och parkeringsutredning vilket ligger till stöd för antal parkeringsplatser. Kollektivtrafiken planeras att förbättras vilket leder till minskad biltrafik.*
- e) *Hur avgiften tas ut styrs inte i detaljplanen utan avgörs av det företag som driver hamnverksamheten, i detta fall Värmdö hamnar.*
- f) *Noteras.*
- g) *Noteras.*
- h) *Se kommentar ovan under punkt 14 b).*
- i) *Angående svävartrafiken, se kommentar ovan under punkt 19 j).*
- j) *Angående helikopterplatta, se svar ovan under punkt 19 i).*

### **31. Fastighetsägare Södersunda 1:89 (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Jag anser det vara viktigt att vi som bor på öarna får bra tillträde till Stavsnäs Vinterhamn, det innebär bl.a: plats att lägga båten när man ska iväg till fastlandet.
- b) Samt reserverad enskild parkeringsplats.
- c) Samt plats för angöring mellan bil och liten båt. D.v.s. låg kaj i anslutning till bilväg så att man kan lasta t ex ett kylskåp, några cementsäckar eller ett gäng brädor direkt från bilen ner i båten.
- d) Dessutom vill jag ha fortsatt bensinstation (eftersom vi inte har någon på Runmarö) och man inte får ta med bensindunkar på bussen.



- e) Väntsäl som är öppen så länge Waxholmsbåtarna går, minst. Väntar man en blåsig, kall och regnig höstkväll på en beställd taxibåt vore det ju skönt att kunna komma in och vänta. Eller åtminstone komma under tak och i lä.
- f) Det här med studsavgift verkar inte så bra. En barnfamilj som ska till Runmarö en helg har redan nu stora reskostnader. 2 vuxna och två barn, mellan 7 och 20 år, kostar t o r 300:- på Waxholmsbåten. Lägg därtill bussbiljett, zon C: 320:- t o r. Totalt 620 kronor. En studsavgift på 5:- fördyrar resan med 40 kronor, minst. Och förmodligen kommer moms därtill. Mycket pengar.

### **Kommentarer:**

- a) *Angående båtplats, se svar ovan under punkt 30 c).*
- b) *Angående parkering för fast- eller sommarboende på öarna, se svar ovan under punkt 18 c) samt 19 a).*
- c) *Angående kajens höjd, se svar ovan under punkt 14 b). Vad gäller angöring mellan personbil och privatbåt avses det finnas plats för detta i område markerat med V2 på plankartan.*
- d) *På sida 36 i Planbeskrivningen står att "Befintlig båtserviceverksamhet med sjöpump för bensin, tankmöjlighet för bilar och kiosk inom fastigheten Stavsnäs 1:880, kan finnas kvar i sin nuvarande form, men kan också utvidgas."*
- e) *Planen medger busskurer samt en typ av vänthall. Planen ger möjlighet att uppföra detta men är inte tvingande.*
- f) *Angående studsavgift, se ovan under punkt 23 d).*

### **32. Fastighetsägare Södersunda 1:15 mfl (yttrandet är sammanfattat och uppdelat i punkter)**

- a) Hamnen har idag brist på plats för privat lastning/lossning från bil till båt eller vice versa. Vi välkomnar därför att det ska bli sådana platser vid den stora bryggan ut till marinan eftersom boende/sommarboende i skärgården på öar utan fast landförbindelse är helt beroende av detta för sina transporter.
- b) Boende/sommarboende i skärgården har självklart rätt att kunna komma åt det allmänna vägnätet utan att betala avgift.
- c) Det är viktigt med kort avstånd mellan bil och båt vid lastning av tungt gods.
- d) Vi anser att Stavsnäs Vinterhamn absolut inte behöver en stor marina och yrkar på avslag för detta.
- e) Parkeringsplatserna kommer inte att räcka för så många nya trafikanter.
- f) Väg 222 är underdimensionerad.



- g) Vad som behövs är en lämpligt dimensionerad gästhamn samt tillräckligt med platser för boende och sommarboende på öar utan W-båtförbindelse att kunna lägga sina båtar under en dag för att utträta ärenden.
- h) Det är viktigare att ha fler parkeringsplatser på mark i området än att bygga villor, något man lämpligtvis gör på andra ställen än i Stavnäs Vinterhamn där folk inte kommer att få obehag av avgaser från båtarna.
- i) Vi ifrågasätter det stora P-huset. Det framgår inte hur säkerheten för folk och bilar planeras bli ordnad i där, genom TV-övervakning? Vi skulle inte våga gå in där, åtminstone inte sent. Det är redan mycket skadegörelse på markparkeringarna och här kan man få samma svåra problem som i andra P-hus tätorterna.

### ***Kommentarer:***

- a) *Noteras. Se svar ovan under punkt 31 c).*
- b) *Noteras. Se svar under punkt 30 e)*
- c) *Noteras. Se svar ovan under punkt 31 c).*
- d) *Noteras. Detaljplanen möjliggör för en utbyggnad av marina. Hur stor del av marinan som kommer att byggas styr inte detaljplanen.*
- e) *Se svar ovan under punkt 30 d).*
- f) *Se svar ovan under punkt 12 g).*
- g) *Angående småbåtshamn och gästhamn, se kommentar under punkt 19 b).*
- h) *Noteras.*
- i) *Se svar ovan under punkt 18 c).*

### **33. Sommarboende Runmarö (yttrandet redovisas i sin helhet uppdelat i punkter)**

- a) Inför ombyggnationen vill jag poängtera vikten av att det byggs en ordentlig sjösättningsramp som är öppen för allmänheten. I nuläget är man hänvisad till rampen vid Stafsnäs Båtklubb. Nyckel utlämnas vid Båtmacken mot en kostnad av 100kr. Det kostar alltså 2x100 kr om man exempelvis vill åka ut och fiska en dag. Man är i övrigt hänvisad till Båtmackens öppethållande för att få tag på klubbens nyckel, dvs praktiskt omöjligt under kvällar och även under hela vinterhalvåret. Dessutom har båtklubben rampen stängd flera helger under vår och höst (sjösättning o upptagning för klubbens medlemmar) och vid några tillfällen även vid midsommar. Den enkla naturrampen vid Djuröbron har tidigare varit ett sista-utvägen-alternativ men är numera omöjligt sedan cykelvägen med trottoarkant byggts.
- b) Bullandö Marina har en väl fungerande ramp men eftersom detta är en privat aktör passar man på att debitera därefter; 200 kr (dvs 400kr för sjösättning och upptagning samma dag).
- c) Jag tycker det är synd och skam att en öppen ramp inte redan finns i närheten av Stavnäs med tanke på båtlivet som skärgårdskommunen Värmdö ska främja. Jag



fiskar från trailerbåt längs stora delar av vår kust och överallt är situationen bättre än på Fågelbrolandet.

### **Kommentarer:**

- a) *Möjlighet görs i planen för en sjösättningsramp. Inom V i plankartan. Angående kostnad för att använda denna är det en fråga som inte kan styras i en detaljplan utan avgörs av verksamhetsutövaren, Värmdö hamnar. Enligt Värmdö hamnar kommer det att anläggas en ramp intill godsgård. Sjösättning (isättning och upptagning) av båtar planeras att ske utan kostnad.*
- b) *Noteras.*
- c) *Noteras.*

## **Del B. Följande sakägare och myndigheter har inte fått sina synpunkter tillgodosedda**

<b>Namn</b>	<b>Ej tillgodosedda synpunkter</b>
Bygg och miljökontoret	<p>Vill att strandskyddet bibehålls inom vissa delar av planområdet.</p> <p><i>Inom delar där</i> <i>Samhällsbyggnadsavdelningen anser att strandskyddet ska upphävas har beskrivits i strandskyddsutredningen och planbeskrivningen. Dessa handlingar har uppdaterats. Ytan för upphävande, har minskats ner. T.ex. inom bostadsområdet har kvartersområdet minskats och området vid Susegårda har reducerats genom att delar av kvartersmark ändrats till NATUR samt att gatuytan har reducerats och anpassats till att säkerställa framkomligheten för räddningsfordon till planerat vandrarhem.</i></p> <p>Byggnaderna i hamnområdet är mycket höga och avviker från hamnens nuvarande utseende samt ifrågasätter om parkeringsbyggnaden är lämplig med hänsyn till landskapsbilden</p> <p><i>Planförslaget medger en förändrad landskapsbild som bland annat innebär att</i></p>





	<p><i>skapa en mer sammanhållen bebyggelse istället för att bevara den öppna och stora friyta som kännetecknar området i dagsläget. Även om detaljplanen medger en viss exploatering är det inte säkert att en fullskalig utbyggnad sker. Vidare visar illustrationen att höjden på den sida som vetter mot hamnen beräknas bli tre våningar. De byggnader som idag finns på platsen är 1-2 våningar varför tre våningar anses rimligt, både för parkeringsbyggnaden och för byggnaderna i hamnområdet.</i></p> <p>Ifrågasätter förslag på exploatering inom framtida preliminära primärt vattenskyddsområde. Exploatering leder även till att avrinning minskar till vattentäkten.</p> <p><i>Samhällsbyggnadsavdelningens uppfattning är att marken idag inte är jungfrulig. Marken används för uppställning av bl.a. bilar. Det finns även grusade vägar och ett flertal byggnader inom den preliminära vattenskyddszonen. Stora delar saknar skyddsåtgärder och avrinning vid olycka leds vattnet idag direkt ner till vattentäkten. Med ny detaljplan säkras vattentäkten mot olycksrisker från bilar/lastbilar. Stora delar av skogsmark inom vattentäkten planläggs som NATUR, varvid dessa säkras mot exploatering och säkras då vattenförekomsten och att det inte sker något inläckage av orent vatten till täkten.</i></p>
Kultur- och fritidsavdelningen	<p>Huslängan närmast Susegårda bör skjutas ca 4-5 m åt väster.</p> <p><i>Samhällsbyggnadsavdelningen anser att placeringen av ny tillkommen bebyggelse kvarstår.</i></p>
Lantmäteriet	<p>Önskvärt att planområdet omfattade vattenområdet utanför samma strandlinje, med tanke på det funktionssamband som</p>



	<p>finns mellan vattenområdet och området för hamnverksamhet.</p> <p><i>Gränsen justeras mot Stavsnäs 1:811, men kvarstår mot vattnet då det saknas beslutade fastighetsgränser mot vattenområdet.</i></p>
Länsstyrelsen	<p>Vill att flerfamiljsbostäder (punkthus) bör undvikas i primära skyddszonen.</p> <p><i>Det är inte längre aktuellt med punkthus. Bostäderna får endast byggas utan källare och med grundläggning på utbredd platta. I plankartan medges bostäder på 2 till 3 våningar. Dagvatten inom skyddszon ska hanteras på så sätt att så mycket som möjligt infiltreras i marken. Rent dagvatten ska infiltreras genom lämpliga massor av tillfredsställande mäktighet för att möjliggöra rening innan det når grundvattnet. Smutsigt dagvatten ska renas innan det släpps till recipient.</i></p> <p>Vill att strandskyddet bibehålls inom vissa delar av planområdet.</p> <p><i>Inom delar där Samhällsbyggnadsavdelningen anser att strandskyddet ska upphävas har beskrivits i strandskyddsutredningen och planbeskrivningen. Dessa handlingar har uppdaterats. Ytan för upphävande, har minskats ner. T.ex. inom bostadsområdet har kvartersområdet minskats och området vid Susegårda har reducerats genom att delar av kvartersmark ändrats till NATUR samt att gatuytan har reducerats och anpassats till att säkerställa framkomligheten för räddningsfordon till planerat vandrarhem.</i></p>



Miljökonsekvensbeskrivningens åtgärdsförslag bör föras in i planbeskrivningen.

*Samhällsbyggnadsavdelningen gör bedömning att det räcker att dessa åtgärder listas i miljökonsekvensbeskrivningen eftersom beskrivningen är en del av planhandlingarna. Flertalet av föreslagna åtgärder regleras genom planbestämmelser och avtal som exempelvis exploateringsavtal.*

Enligt Länsstyrelsens rekommendation bör ingen bebyggelse ligga närmre än 25 meter från väg där farligt gods transporteras. Länsstyrelsen saknar beteckningen G, kvartersmark drivmedelstation.

*Transport av farligt gods sker till Stavsnäs Vinterhamn idag och kommer även att transporteras i framtiden. Planbeskrivningen illustrerar att det finns två alternativa sträckningar för transport av farligt gods. Samhällsbyggnadskontoret förespråkar alternativ 2. Detta alternativ är lämpligare med tanke på att alternativ 1 (där transport sker idag) bedöms som mindre lämpligt med hänsyn till att det är hamnens mest publika område där flest människor kommer befinna sig. Dessutom planeras där för ett nytt resecenter vilket kommer att medföra att området kommer att bli ännu mer publikt. Oavsett alternativ finns det bebyggelse närmare än 25 meter. Plankartan uppdateras, VG ersätter V1.*

Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse vid Östersjön grundläggs som lägst på nivån 2,70 m i RH2000.

*En utredning avseende risk för*



	<p><i>översvämning har färdigställts. Nya bostäder placeras ovan +2,70 m. Nya byggnader inom hamnområdet föreslås placeras på en lägsta nivå +2.0 m enligt RH2000 med hänsyn till översvänningsrisk.</i></p>
Socialdemokraterna	<p>Vill gärna se en alternativ detaljplan som fokuserar på en mer småskalig utformning.</p> <p><i>Alternativ detaljplan tas inte fram.</i></p> <p><i>Detaljplanen möjliggör en viss utbyggnad, dock behöver inte allt byggas ut, så Värmdö hamnar behöver inte uppföra allt som detaljplanen medger.</i></p>
Storstockholms Brandförsvär	<p>Anser att ny bebyggelse bör undvikas helt inom 25 meter från gata.</p> <p><i>Transport av farligt gods sker till Stavsnäs Vinterhamn idag och kommer även att transporteras i framtiden. Planbeskrivningen illustrerar att det finns två alternativa sträckningar för transport av farligt gods. Samhällsbyggnadskontoret förespråkar alternativ 2. Detta alternativ är lämpligare med tanke på att alternativ 1 (där transport sker idag) bedöms som mindre lämpligt med hänsyn till att det är hamnens mest publika område där flest människor kommer befinna sig. Dessutom planeras där för ett nytt resecenter vilket kommer att medföra att området kommer att bli ännu mer publikt. Oavsett alternativ finns det bebyggelse närmare än 25 meter.</i></p>
Sandhamns ekonomiska företagarförening och Skärgårdsföretagarna	<p>Vill inte se någon övrig bebyggelse som inte hör till hamnen eller dess verksamhet bland annat hotell, stugby, restauranger, butiker mm.</p> <p><i>Detaljplanen medger detta, vilket inte innebär att det byggs.</i></p> <p><i>Samhällsbyggnadsavdelningen anser att utbyggnad av bl.a. stugby/vandrarhem, restaurang, butik mm kan vara några av många åtgärder som tillsammans bidrar till en mer levande hamn under hela året.</i></p>



SIKO	<p>Vill inte se en utbyggnad av hotell- och stugbyar.</p> <p><i>Detaljplanen medger detta, vilket inte innebär att det byggs.</i></p> <p><i>Samhällsbyggnadsavdelningen anser att utbyggnad av bl.a. stugby/vandrarhem kan vara en av många åtgärder som tillsammans bidrar till en mer levande hamn under hela året.</i></p>
Skärgårdsrådet för mellanskärgårdens intresseförening och Mójaskärgårdens företagareförening	<p>Utbyggnad av hotell och stugbyar på replipunkterna saknar helt intresse för skärgårdsborna (vi välkomnar turisterna ut till skärgården, dvs. öarna) och får inte finansieras av avgifter som drabbar de som behöver använda replipunkterna, som just replipunkt.</p> <p><i>Detaljplanen medger detta, vilket inte innebär att det byggs.</i></p> <p><i>Samhällsbyggnadsavdelningen anser att utbyggnad av bl.a. stugby/vandrarhem kan vara en av många åtgärder som tillsammans bidrar till en mer levande hamn under hela året.</i></p>
Fastighetsägare 1:422	<p>Vill ha bullerplank mot tänkta bostadshus och att dessa bostadshus inte uppförs högre än två våningar.</p> <p><i>Detaljplanen medger för byggnader på 2 till 3 våningar. Då risk för buller inte förekommer finns inte behov av bullerplank mot tillkommande bostäder.</i></p>
Fastighetsägare Stavsnäs 1:87	<p>Det kommer att bli störande med en utbyggnad enligt detaljplanen. Buller, föroreningar, ökat antal båtar mm och motsätter sig planens genomförande.</p> <p><i>Detaljplanen medger ett flertal utbyggnader inom planområdet, detta innebär inte att allt kommer att byggas.</i></p> <p><i>Sakägarnas fastighet är en ö ca 400 meter från Stavsnäs vinterhamn. Den föreslagna</i></p>



*marinan ligger utanför fastighet Stavsnäs 1:87. Kontoret anser att det inte föreligger skäl att tro att utbyggnaden av Vinterhamnen skulle medföra utökad nedskräpning i så pass omfattande grad att det skulle upplevas störande för boende på ön.*

*Risk för tömning av tankar, diesel och bensinspill finns det alltid där transporter sker. Planer finns på att sanera samt övertäcka delar av vattenområdet där föroreningar finns. Den framtida marinan föreslås vara miljöcertifierad med t.ex. Blå flagg. Stavsnäs vinterhamn är idag en hamn, vilken redan idag anses vara en utav de viktigaste hamnarna i mellersta skärgården. Verksamheten anses därför redan idag vara etablerad. Hamnverksamheten och båttrafiken kommer att öka i framtiden.*

*Vad gäller buller har en bullerutredning gjorts.*

*Vad gäller buller har en bullerutredning gjorts. Beräkningarna för industribuller visar att riktvärde för ekvivalent ljudnivå från hamnverksamhet uppfylls under dagtid, kvällar och helger vid fasad på befintliga och planerade bostäder för samtliga driftfall. Även nattetid beräknas ekvivalent riktvärde uppfyllas för både tillkommande bebyggelse och befintlig, eftersom verksamhet ej förekommer i hamnen före 06:00, med undantag för enstaka taxibåtar. Inom fastighet Stavsnäs 1:87 uppfylls riktvärde vid fasader under dagtid samt under kvällar och helger. Även nattetid (22:00-06:00) uppfylls riktvärde eftersom hamnverksamhet ej förekommer mellan dessa tider. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga planerade och befintliga bostadsfasader. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga fasader*



	<p><i>inom fastighet Stavsnäs 1:87.</i></p> <p><i>Det enskilda intresset är att sakägaren framför att olägenheter kommer att drabba denne vid hamnens uppförande. Vid prövning enligt Plan- och bygglagen (2010:900) ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen, enligt 2 kap. 1 § varför kommunen vill lyfta det allmänna intresset att utöka den redan pågående verksamheten. Det allmänna intresset av att utveckla verksamheten ligger i att Stavsnäs vinterhamn anses vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård, enligt Stockholms Läns Landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010. Det är därför av största vikt för alla företagare och bofasta i Skärgården att Stavsnäs Vinterhamn fungerar som en säker och trygg replipunkt för skärgårdens försörjning. I Värmdö kommuns översiktsplan (antagen 2011-12-14) pekas Stavsnäs Vinterhamn på sida 126 ut som centrumområde för att målet är att Stavsnäs ska byggas ihop till ett sammanhållet samhälle, att Stavsnäs vinterhamn ska utvecklas till en regional replipunkt, att området ska förtätas med bostäder och service m.m. Området har redan idag en betydande roll som regional replipunkt för skärgårdstrafiken.</i></p>
Fastighetsägare Stavsnäs 1:880	<p>Anser att den det inte är lämpligt att använda trädäck vid bensenmacken.</p> <p>Parkeringsgaraget och brygga för båttaxi bedöms enligt sakägarna som icke genomförbara.</p> <p><i>Efter samtal med Stor Stockholms Brandförsvär fungerar det. Bryggan kan vara impregnerad och brandklassad.</i></p> <p><i>Samhällsbyggnadsavdelningen anser att det</i></p>



	<p>är genomförbart att anlägga både parkeringsgarage och brygga för bl.a. taxibåtar.</p>
Fastighetsägare Södersunda 1:89	<p>Vill ha en plats att lägga till båt och en reserverad enskild parkeringsplats.</p> <p><i>Det kommer att skapas flera parkeringsplatser. Detaljplanen kan inte styra parkeringsplats. Det är markägaren, Värmdö hamnar som har rådighet över marken.</i></p>
Fastighetsägare Södersunda 1:15 mfl	<p>Anser att Stavnäs Vinterhamn inte behöver en stor marina.</p> <p>Vill hellre ha fler parkeringsplatser på mark än att bygga villor.</p> <p><i>Synpunkt kring parkeringsgaraget och marina delas inte av Samhällsbyggandsavdelningen.</i></p>

## **Del C. Samlad beskrivning av frågor av allmänintresse samt kontorets kommentarer**

Nedan redovisas frågor som tagits upp i flera yttranden samt sådana frågor som kan antas vara av stort allmänt intresse.

### **Bygg- och miljökontoret, Länsstyrelsen, Runmarö Intresseförening, Stavnäs 1:87**

Önskar att strandskyddet bibehålls inom vissa delar av planområdet.

*Kommentar: Inom delar där Samhällsbyggnadsavdelningen anser att strandskyddet ska upphävas har beskrivits i strandskyddsutredningen och planbeskrivningen. Dessa handlingar har uppdaterats. Ytan för upphävande, har minskats ner. T.ex. inom bostadsområdet har kvartersområdet minskats och området vid Susegårda har reducerats genom att delar av kvartersmark ändrats till NATUR samt att gatuytan har reducerats och anpassats till att säkerställa framkomligheten för räddningsfordon till planerat vandrarhem.*

### **Bygg- och miljökontoret, Länsstyrelsen**

Ifrågasätter förslag på exploatering inom framtida preliminära primärt vattenskyddsområde. Exploatering leder även till att avrinning minskar till vattentäkten.





## VÄRMDÖ KOMMUN

*Kommentar: Samhällsbyggnadsavdelningens uppfattning är att marken idag inte är jungfrulig. Marken används för uppställning av bl.a. bilar. Det finns även grusade vägar och ett flertal byggnader inom den preliminära vattenskydds-zonen. Stora delar saknar skyddsåtgärder och avrinning vid olycka leds vattnet idag direkt ner till vattentäkten. Med ny detaljplan säkras vattentäkten mot olycksrisker från bilar/lastbilar. Stora delar av skogsmark inom vattentäkten planläggs som NATUR, varvid dessa säkras mot exploatering och säkras då vattenförekomsten och att det inte sker något inläckage av orent vatten till täkten.*

### **Bygg- och miljökontoret, Trafikverket, Fastighetsägare Stavsnäs 1:422, Fastighetsägare Stavsnäs 1:87**

Utbyggnad enligt detaljplanen kan medföra ökat trafik- och industribuller.

*Kommentar: Stavsnäs vinterhamn är idag en hamn, vilken redan idag anses vara en utav de viktigaste hamnarna i mellersta skärgården. Verksamheten anses därför redan idag vara etablerad. Hamnverksamheten och båttrafiken kommer att öka i framtiden.*

*Vad gäller buller har en bullerutredning gjorts. Beräkningarna för industribuller visar att riktvärde för ekvivalent ljudnivå från hamnverksamhet uppfylls under dagtid, kvällar och helger vid fasad på befintliga och planerade bostäder för samtliga driftfall. Även nattetid beräknas ekvivalent riktvärde uppfyllas för både tillkommande bebyggelse och befintlig, eftersom verksamhet ej förekommer i hamnen före 06:00, med undantag för enstaka taxibåtar. Inom fastighet Stavsnäs 1:87 uppfylls riktvärde vid fasader under dagtid samt under kvällar och helger. Även nattetid (22:00-06:00) uppfylls riktvärde eftersom hamnverksamhet ej förekommer mellan dessa tider. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga planerade och befintliga bostadsfasader. Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärdet vid samtliga fasader inom fastighet Stavsnäs 1:87.*

### **Bygg- och miljökontoret, Länsstyrelsen, Stavsnäs 1:87**

Det är viktigt att föroreningar beaktas på land och inom vattenområdet. Inom delar av planområdet bör föroreningar avgränsas, schaktas upp och tas omhand inför eller under planerad byggnation. Det finns risk för muddring inom vattenområdet.

*Kommentar: Vid utbyggnad då byggnadernas exakta placering är fastlagd ska dock en mer ingående undersökning angående markförorening vidtas inom delar av planområdet. Planer finns på att sanera samt övertäcka delar av vattenområdet där föroreningar finns. Påverkan vid muddring ska hanteras genom att eventuell muddring utförs på ett sådant sätt att spridning av föroreningar inte sker. Tillvägagångssätt och försiktighetsåtgärder kommer regleras. Den framtida marinan föreslås vara miljöcertifierad med t.ex. Blå flagg. Planbeskrivningen har uppdaterats på denna punkt.*

### **Länsstyrelsen, Storstockholms Brandförsvär, Trafikverket, Stavsnäs 1:87**

Bebyggelse bör inte ligga närmre än 25 meter från väg där farligt gods transporteras.

*Kommentar: Transport av farligt gods sker till Stavsnäs Vinterhamn idag och kommer även att transporteras i framtiden. Planbeskrivningen illustrerar att det finns två alternativa sträckningar för transport av farligt gods. Samhällsbyggnadsavdelningen förespråkar*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*alternativ 2. Detta alternativ är lämpligare med tanke på att alternativ 1 (där transport sker idag) bedöms som mindre lämpligt med hänsyn till att det är hamnens mest publika område där flest människor kommer befinna sig. Dessutom planeras där för ett nytt resecenter vilket kommer att medföra att området kommer att bli ännu mer publikt. Oavsett alternativ finns det bebyggelse närmare än 25 meter.*

### **Runmarö Intresseförening, Fastighetsägare Stavsnäs 1:87, Fastighetsägare Stavsnäs 1:880, Fastighetsägare Söderby 1:26, 1:22, 1:19, 1:81, Fastighetsägare Södersunda 1:89, Runmarö garageförening**

Hur kommer kommunen tillgodose behovet av bilparkering, båtplatser under byggtiden och efter att planen antagits?

*Kommentar: I planförslaget möjliggörs uppförande av ett parkeringsgarage vilket ger möjlighet för totalt ca 2000 parkeringsplatser. Detta kan jämföras med dagens ca 1450 parkeringsplatser inom planområdet. Parkeringsgaraget föreslås inrymma bilar, både för korttidsparkering och på långtidskontrakt och vänder sig därmed både till bl.a. verksamma, besökare och skärgårdsbor, behovet fram till 2030 bedöms därmed tillgodosett. Det första våningsplanet på garaget föreslås ska inrymmas båtar under höst/vinter. Hur parkeringsbehovet skall tillgodoses under byggnationstiden är inte en fråga som är lämplig att regleras i en detaljplan. Det är genomförandefråga. Byggnationen bör ske etappvis under perioder då det är mindre trafik så att parkeringsbehovet kan tillgodoses under byggnationstiden. Enskilda båtplatser möjliggörs för vid marinan i planområdets södra del, i större omfattning än vad som finns idag. Vad gäller vem som platserna hyrs ut till är inget som kan regleras i en detaljplan, detta är upp till enskild verksamhetsutövare.*

### **Runmarö Intresseförening, SIKO, Skärgårdsrådet för mellanskärgårdens intresseförening och Mójaskärgårdens företagarförening, Fastighetsägare Söderby 1:26, 1:22, 1:19, 1:81, Södersunda 1:89**

Med anledning av den föreslagna ”studsavgiften” för både Waxholmsbolaget och andra mindre privata företagare som kör taxibåt så befarar vi att kostnaderna för båt kortet kommer att höjas.

*Kommentar: Frågan om förslaget till studsavgift ägs av Värmdö hamnar och det är ingen planfråga.*

### **Runmarö Intresseförening, Ressel Rederi AB, Sandhamns ekonomiska företagarförening & Skärgårdsföretagarna, Fastighetsägare Söderby 1:26, 1:22, 1:19, 1:81, Fastighetsägare Södersunda 1:89**

Ifrågasätter höjning av kajen.

*Kommentar: Det kommer inte att vara samma höjd på hela kajen, utan den föreslås att anläggas på olika nivåer för att fungera för all båttrafik.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

### **Fastighetsägare Södersunda 1:15 mfl, Fastighetsägare Söderby 1:26, 1:22, 1:19, 1:81, Runmarö Intresseförening, Trafikverket**

Väg 222 är hårt belastad och underdimensionerad.

*Kommentar: Kontoret instämmer i att väg 222 är hårt belastad och för dialog med Trafikverket kring frågan. I Planbeskrivningen går att läsa ”Trafiken förväntas öka på väg 222 och inom hamnområdet om utbyggnad sker enligt planförslaget. Den prognostiserade sommardygnsstrafiken år 2030 ligger nära den teoretiska kapaciteten på en tvåfilsväg och kommer sannolikt att tidvis överstiga väg 222 verkliga kapacitet med den standard vägen nu har.*

### SAMHÄLLSBYGGNADSAVDELNINGEN

Henrik Lundberg  
Samhällsutvecklingschef

Niklas Wårdell  
Projektledare