



## Förnyad granskning av förslag till detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. hamn, boende och marina

### Förslag till beslut

1. Förnyade granskningshandlingar för detaljplan Stavsnäs 1:562 m.fl. hamn, boende och marina godkänns.
2. Planförslaget ställs ut på förnyad granskning.

### Beslutsnivå

Kommunstyrelsens planutskott.

### Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att ge Stavsnäs Vinterhamn möjlighet att utvecklas och byggas ut som centrumområde och replipunkt för skärgårdstrafiken. Detta behövs för nuvarande behov och för att tillgodose den framtida ökningen av hamnverksamhet och godsringering. Vidare finns målet att stödja och utveckla besöksnäringen, och skapa en levande hamn. I kommunens översiktsplan (ÖP) utpekas Stavsnäs som ett centrumområde lämplig för bebyggelseutveckling och som mellanskärgårdens viktigaste replipunkt för skärgårdstrafik och godsringering.

Norr om befintligt hamnområde föreslås Stavsnäs Vinterhamn bli utbyggt med en ny godsgård. Inom befintligt hamnområde planeras bl.a. för centrumbebyggelse som kan omfatta resecentrum, café, restaurang, handel, kontor, bensinstation och verkstad. Förslag till detaljplan möjliggör dessutom för utbyggnad av bryggor för bl.a. taxibåtar och en ny marina med tillhörande kontor m.m. I befintlig grusgrop väster om hamnområdet, där det idag finns markparkering, möjliggör planförslaget för ett parkeringsgarage. Söder om väg 222 föreslås ett bostadsområde och en strandpark. I skogsområdet norr om hamnen planeras en stugby och hotell eller vandrarhem i anslutning till Susegårda, som föreslås upprustas för att inrymma t.ex. reception, café och ett mindre Taubemuseum.

Aktuellt detaljplaneförslag har varit ute på granskning under perioden 2016-05-31 till 2016-06-23. Förslag till detaljplan har efter granskningen omarbetats bl.a. med avseende på huvudmannaskap, tidigare ytor som angivits som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap har ändrats till allmän platsmark enskilt huvudmannaskap, hotell/stugby i planområdets norra del flyttas västerut, kontorsbyggnaden tillhörande

godsgård flyttas österut, befintlig hamnbyggnad och föreslagna bostäder i planområdets södra del har fått utökade byggrätter samt mindre redaktionella ändringar. Aktuella ändringar av detaljplaneförslaget kräver förnyad granskning enligt plan och bygglagen (PBL).

Förvaltningen föreslår att detaljplaneförslag för Stavsnäs 1:562 m.fl. hamn, boende och marina nu ställs ut på förnyad granskning.

## Bakgrund

Stavsnäs Vinterhamn bedöms i Regional Utvecklingsplan för Stockholms Län (RUF) som den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. Här hanteras stora mängder gods och en ökande mängd passagerartrafik till och från skärgården. Stavsnäs Vinterhamn föreslås i kommunens gällande ÖP att t.ex. innefatta godshamn, gästhamn, bostäder, vandrarhem och handel. Området har idag en betydande roll som regional replipunkt för skärgårdstrafiken.

Kommunstyrelsen beslutade 2009-11-11 § 282 att planprogram för området Stavsnäs Vinterhamn skulle upprättas. Programarbete påbörjades för Stavsnäs Vinterhamn 2009. Programarbetet avbröts och i stället inleddes arbetet med en ny detaljplan för hamnområdet och dess närmaste omgivningar i augusti 2012. Detaljplaneområdet har delvis ändrats sedan 2012. Ålfiskarholmen har tagits bort från detaljplaneområdet och istället har planområdet utökats i väster.

Detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina har varit ute på samråd under perioden 2015-05-08 till 2015-06-14, totalt inkom 33 yttranden. Efter att detaljplanen varit ute på samråd reviderades detaljplaneförslaget enligt följande punkter:

- Brygga vid bensinstation i befintligt läge. Illustrationsplanen är reviderad.
- Förtydligande gällande att ny belysning inom hamnområdet med avseende på bländningsrisken för sjöfarten.
- För området där dagvattenmagasin planeras nordväst om Stavsnäs båtklubb ändras bestämmelsen PARK till E5.
- U-områden har reviderats.
- Delar av kajområdet vid befintlig bensinmack och framtida marina har ändrats från allmän plats med kommunalt huvudmannaskap till kvartersmark med gemensamhetsanläggning.
- Lokalgata inom bostadsområdet ändras till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.
- Yta för centrum och hamnverksamhet (CV) har ändrats i plankartan.
- Bebyggelse i södra delen av planområdet har tagits bort.
- Området kring Susegård har minskats i detaljplaneförslaget. Vägbredden vid Susegård har anpassats och strandskyddet bibehålls på ytterligare naturmarksyta mellan Susegård och hamnparkeringen.
- Landskapsbilder, med föreslagen omfattning av framtida byggnation har lagts till i planbeskrivning.
- Det har genomförts kompletterande utredningar gällande ev. muddring och erosion från kommande marina, sediment, översvänningsutredning och arkeologisk utredning. Planbeskrivningen har uppdaterats.

- Planhandlingarna har uppdaterats utifrån bl.a. risksynpunkter, strandskydd, buller och översvämningsrisk.

Efter att detaljplanen varit ute på granskning under perioden 2016-05-31 till 2016-06-23 har förslag till detaljplan reviderats enligt följande punkter:

- Detaljplaneförslaget har efter granskning omarbetats med avseende på huvudmannaskap. Ytor som tidigare angivits som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap - natur, park och gator, utom gator inom bostadsområdet i detaljplaneförslagets sydöstra del - har ändrats till allmän platsmark enskilt huvudmannaskap
- Hotell/stugby i planområdets norra del flyttas västerut utanför strandskyddat område.
- Kontorsbyggnaden tillhörande godsgård flyttas österut.
- För befintlig hamnbyggnad utökas byggrätten, s.k. prickmark kring byggnaden tas delvis bort.
- I bostadsområdet i planområdets sydvästra del ändras allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap för lokalgata till allmän platsmark enskilt huvudmannaskap.
- För bostadsområdet i planområdets sydvästra del utgår delvis gatemark och ersätts med bostadsändamål.
- Mindre redaktionella ändringar.

## Ärendebeskrivning

En behovsbedömning med en tillhörande checklista för miljöfrågor har tagits fram för planområdet. Utifrån den beslutades att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behövde upprättas då förvaltningen bedömde att detaljplaneförslaget kunde medföra betydande miljöpåverkan.

Planområdet ingår i riksintresse enligt Miljöbalken 4 kap.- kustområde och skärgård i Stockholms län. Bestämmelserna utgör dock inget hinder för utvecklingen av befintliga tätorter och det lokala näringslivet.

Utmed kustremsan i planområdet gäller strandskydd med 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet återinträder i och med att tidigare detaljplaner upphävs för att ersättas av nya.

Väg 222 har idag en begränsad kapacitet mellan Ålstäket och Stavsnäs. På sträckan mellan korsning väg 222 och Fågelbrovägen och fram till korsningen innan Djuröbron, saknas det idag gång- och cykelväg.

En stor del av det norra planområdet består av skog och strandmiljöer. Stranden söder om hamnen kantas av en övergiven trädgård med gräsmark, en del träd och igenväxande delar närmast vattnet. Närmare båtklubben i områdets södra del finns en villa med underhållen trädgård.

I Stavsnäs Vinterhamn och inom stora delar av planområdet finns en grundvattentäkt som är skyddad som vattenskyddsområde, kallat "Nedre skyddsområdet" enligt förslag till detaljplan. Vattentäkten i Stavsnäs är en reservvattentäkt, som ska kunna startas upp vid behov. Täckten är av regional betydelse.

Hantering av dagvatten får inte medföra risk för förorening av grundvattnet och förorenat utsläpp i hav. Där det är möjligt ska dagvatten infiltreras. Särskilda krav ställs på dagvattenrening från parkerings- och körytor.

Inom Stavsnäs Vinterhamn finns det idag buller från både industriverksamhet och vägbuller.

Väg 222 är klassad som sekundär transportled för farligt gods (Trafikverket, 2010). Farligt gods transporteras idag till godshamnen och bensinstationen inom Stavsnäs Vinterhamn. Vid anläggande av hotellverksamhet närmast gata inom hamnområdet där transport av farligt gods sker, krävs att takfot och fasader utförs med särskilda byggnadstekniska åtgärder.

Susegårdarna i planområdets norra del är en herrgårdsliknande byggnad som uppfördes 1905. Byggnaden är troligtvis ritad av arkitekt Ferdinand Boberg. Byggnaden har under lång tid stått utan underhåll och förfallet har gått långt. Trots det har byggnaden ett kulturhistoriskt värde och skulle genom bevarade och rekonstruerade detaljer kunna återfå sin arkitektoniska kvalitet.

Detaljplaneförslaget har varit ute på samråd under perioden 2015-05-08 till 2015-06-14 och granskning under perioden 2016-05-31 till 2016-06-23.

## Bedömning

Förvaltningen bedömer att förslag till detaljplan är i enlighet med de riktlinjer kommunens ÖP anger för utveckling och utbyggnad av Stavsnäs Vinterhamn som replipunkt för skärgårdstrafiken och som, enligt ÖP, ett utpekade centrumområde med utveckling för bostäder, verksamheter, kommunal och kommersiell service med tillgång till kollektivtrafik.

Värmdö Hamnar har nu behov av att utveckla och utöka Stavsnäs Vinterhamn, dels med hänsyn till att befintliga ytor för hamnverksamheten idag inte är tillräckliga och dels med hänsyn till att Stavsnäs Vinterhamn är mellanskärgårdens viktigaste replipunkt med en ökande mängd gods- och passagerartrafik. Det kan konstateras att det redan idag saknas tillräckliga ytor för godsringering, kajer, kollektivtrafik, parkering och ytor för passagerare vilket också är motiv till att hamnbolaget kommer att genomföra det aktuella detaljplaneförslaget.

Stavsnäs Vinterhamn omfattas idag av kvartersmark enligt nu gällande detaljplan Bp 324, vars genomförandetid löpt ut. Gällande detaljplan Bp 324 anger kvartersmark - hamnverksamhet (Th) för hela Stavsnäs hamnområdet, del av naturområde och vattenskyddsområde väster om hamnområdet. Vägar och ianspråkta bebyggelseområden i Stavsnäs har av tradition, bl.a. med hänsyn till Stavsnäs perifera läge i kommunen, enskilt huvudmannaskap respektive är detaljplanlagda som kvartersmark utan allmän platsmark eller inte planlagda alls.

Huvudsyftet med nu föreslagen detaljplan, är fortsatt hamnverksamhet och att skapa förutsättningar för en utökad gods, hamn- och passagerartrafik. Värmdö hamnar, som helägt kommunalt bolag och fastighetsägare, har sedan lång tid tillbaka som uppdrag och verksamhet att bedriva hamn- och godsverksamhet i Stavsnäs Vinterhamn.

Det kan därför konstateras att hamnbolaget har erfarenhet, teknisk kunskap och den speciella utrustningen som krävs för att bedriva gods- och hamnverksamhet. Vidare kan konstateras att hamnbolaget har ett befintligt driftskontor på plats i Stavsnäs Vinterhamn med direkt närvaro som möjliggör för t.ex. tillsyn av allmän platsmark, underhåll och städning som hänger samman med hamn-, sjö- och passagerartrafiken.

Föreslagna ändringar som avser reviderad placering av kontorsbyggnad på godsgård och flytt av hotell/vandrarhem utanför strandskyddat område motiveras av verksamhetsutövarens behov av uppsikt över kajområdet respektive att förvaltningen bedömer att det saknas ett sådant särskilt skäl som anges i Miljöbalken för att kunna medge strandskyddsdispens.

Ändringarna som avser utökad byggrätt för befintlig hamnterminal och bostadsändamål motiveras av möjligheten att förbättra genomförbarheten för hamnterminalens om- och tillbyggnadsmöjligheter respektive minskat behov av gatumark för bostadsområdet i detaljplanens södra del, vilket innebär att del av tidigare gatumark utgår och istället ersätts med bostadsändamål.

Förvaltningen bedömer att förslaget till detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina kan ställas ut för förnyad granskning.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Förslag till beslut bedöms inte medföra investerings- och driftskostnader för kommunen. Genomförandet av allmänna platsmarken med enskilt huvudmannaskap enligt detaljplaneförslaget åvilar hamnbolaget.

### **Konsekvenser för miljön**

Aktuellt detaljplaneförslag medför delvis att värdefull skogsmark tas i anspråk, men även mindre områden med värdefull öppen sandmark och havsstränder kommer att påverkas. För att kompensera inanspråktagen naturvärden sparas en stor del av annan befintlig naturmark som NATUR och PARK i förslag till detaljplan.

Grundvattentäkten inom detaljplanområdet är regional reservvattentäkt för Stockholmsregionen med gällande skyddsföreskrifter. Vid exploatering av området är det viktigt med skyddsåtgärder för att inte påverka vattentäkten. Det är därför viktigt att också hantera dagvattnet på ett säkert sätt för att inte förorena grundvattnet samtidigt som grundvattentillgången inte ska minska i området.

Enligt genomförd markundersökning finns förorenad mark inom planområdet. Innan bostäder kan anläggas intill nuvarande båtklubb ska ytterligare provtagning ske och mark saneras.

Där utbyggnad av hamnen planeras finns det undervattensmiljöer med lokala naturvärden. Ny marina anläggs utanför grundområden, men det kan där bli aktuellt med muddring vid förankringsplatser. Det är viktigt att grumling och spridning av förorenat

sediment minimeras under anläggningsarbetena genom att t.ex. skyddsskärmar används som begränsar spridningen.

Detta görs standardmässigt idag. Eventuella muddermassor kan behöva tas om hand och transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Parallellt med framtagandet av detaljplanen ansöker hamnbolaget som verksamhetsutövare om tillstånd för vattenverksamhet samt miljöfarlig verksamhet för hamnverksamhet.

Det finns idag trafikbuller och industribuller inom planområdet. Trafikbullret kommer främst från väg 222 och industribullret är hänförligt till pågående hamnverksamhet. Beräknad dygnsekvivalent ljudnivå från vägtrafik understiger 55 dB(A) både med dagens trafikmängd och framtida beräkningar vid samtliga angränsande befintliga och planerade bostäder. Riktvärdet uppfylls för samtliga bostäder. Befintliga och planerade bostäder har tillgång till minst en tyst sida där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A). Samtliga bostäder får därmed tillgång till en bullerdämpad uteplats.

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 befintliga, eftersom verksamhet inte förekommer i hamnen före 06:00, med undantag för enstaka taxibåtar. Inom fritidshusområde t.ex. 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 inte 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.

### **Konsekvenser för medborgarna**

I området används de befintliga stigarna för rekreation. Naturområdet minskar i viss omfattning enligt detaljplaneförslaget. Detaljplanen syftar dock till att bevara de viktigaste stråken för det rörliga friluftslivets behov. Konsekvenserna för områdets rekreativmöjligheter bedöms därför som måttliga och inte enbart negativa. Inom planområdet ökas och skapas nya former av rekreation, t ex genom att hamnens funktion som knutpunkt ökar allmänhetens möjligheter till att nyttja mellanskärgården. Den nya marinan medför utökade möjligheter för båtsport. Etableringen av stugbyn förbättrar tillgängligheten till stranden och villan Susegårdarna föreslås bli upprustad vilket kan erbjuda nya rekreativaktiviteter.

Strax norr om båtklubben föreslås ett nytt havsnära bostadsområde. Bebyggelsen föreslås med inspiration från en traditionell skärgårdsgestaltning i 2 till 3 våningar, i en skala som påminner om den bebyggelse som etablerades kring förra sekelskiftet. I dag finns där vinterförvaring av båtar. Enligt planförslaget kommer båtklubben att få tillgång till båtuppställning och bilparkering ovan småbåtshamn och inom fastigheterna Stavsnäs 1:908 och 1:225.

### **Konsekvenser för barn**

Stavsnäs Vinterhamn är idag en plats där kollektivtrafik och godstransporter rangeras på en begränsad yta. Detta skapar en otrygg miljö för barn där bilar, bussar och tunga fordon rör sig på delvis samma ytor.

Förslaget till detaljplan möjliggör för att separera trafikanter och trafikslag vilket förbättrar trafiksäkerheten. Bussarna får en tydlig angöring till båtarna och passagerarna kan gå ombord utan korsande fordonstrafik. Dessutom planeras en ny gång- och cykelväg att byggas ut inom planområdet. Planområdet föreslås även få två övergångsställen på sträckan mellan Hölövägen och Vinterhamnen vilket också ökar trafiksäkerheten.

I den norra delen kring Susegårda finns en strand med badmöjlighet. Skogsområdet, Kölmareskogen, fungerar som rekreationsområde för Stavsnäs barn och barn från Talldungens förskola.

Detaljplanen möjliggör för ca 120 lägenheter i flerbostadshus. Inom bostadskvarteret föreslås mindre lekplatser. I Stavsnäs Vinterhamns södra del skapas dessutom ett parkområde med lekplats. Tillskapandet av en park i närhet av framtida bostäder medför att behov av friytor för lek och rekreation bedöms tillgodosett.

## Handlingar i ärendet

Nr	Handling	Bilaggs/Bilaggs ej
1	Samrådsredogörelse	Bilägges
2	Plankarta	Bilägges
3	Illustrationsplan	Bilägges
4	Planbeskrivning	Bilägges
5	Miljökonsekvensbeskrivning	Bilägges
6	Fastighetsförteckning	Bilägges ej
7	Naturinventering och naturvärdesbedömning av landmiljöer	Bilägges ej
8	Kartering av marina naturvärden	Bilägges ej
9	Landskapsanalys	Bilägges ej
10	Trafikutredning	Bilägges ej
11	Sedimentundersökning	Bilägges ej
12	Kulturvärden Susegårda	Bilägges ej
13	Geoteknik i vattenområdet	Bilägges ej
14	Inventering av eventuella förorenade områden	Bilägges ej
15	Risk- och sårbarhetsanalys för grundvattentäkt under byggnationsfasen	Bilägges ej
16	Parkeringsutredning	Bilägges ej
17	Översiktliga miljötekniska markundersökningar	Bilägges ej
18	Garageutredning	Bilägges ej
19	Statusbesiktning av befintliga marina anläggningar	Bilägges ej
20	Körspårstudie	Bilägges ej
21	Tekniska förutsättningar avseende utbyggnad av hamnkonstruktioner	Bilägges ej
22	Arkeologisk utredning	Bilägges ej
23	Riskhänsyn vid planering av ny bebyggelse	Bilägges ej
24	Dagvattenutredning	Bilägges ej
25	Översvämningsutredning	Bilägges ej
26	Svar på frågor om sediment	Bilägges ej
27	Risk för strand och bottenerosion	Bilägges ej
28	Utredning om upphävande av strandskydd i samband med detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina	Bilägges ej



Nr	Handling	Bilaggs/Bilaggs ej
29	Bullerutredning	Bilägges ej

Camilla Broo  
Kommundirektör

Fredrik Cavallin  
Planchef





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



# VÄRMDÖ KOMMUN

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 Møjaskärgårdens 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



## VÄRMDÖ KOMMUN

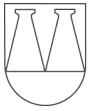
### Del A. Synpunkter samt kontorets kommentarer

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 **f2** bör förtydligas så att det framgår vilka karaktärsdrag bebyggelsen ska harmonisera med vilket också kan regleras i exploateringsavtal.
- g) Bestämmelserna **k1** och **q1** 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 (**b3**) samt omhändertagande av dagvatten (**b4**).



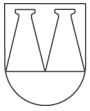
## VÄRMDÖ KOMMUN

- j) Detsamma gäller delvis bestämmelsen **m1**. 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 **m1** 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.



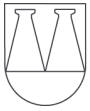
## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 Susegårdar 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 kommunal angelägenhet 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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. Trott att de planerade skydds-föreskrifterna inte är fastställda än finns vattentäktens skyddsvärde. De kommande skydds-föreskrifterna 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 skydds-föreskrifterna.
- 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

Resultatet visar att det finns halter av (tunga) 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 regleras 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*

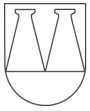


## VÄRMDÖ KOMMUN

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 Susegård (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.





## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

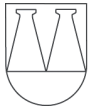
- b) Fortifikationsverket ser positivt på utbyggnaden av hamnen då den ofta används av personal och material till våra anläggningar varför den utgör en viktig utgångspunkt för vår verksamhet i skärgården.
- c) Stavsnäs 1:412 hyrs ut till Försvarsmakten som använder den för förrådsändamål. Det innebär 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

### **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)**

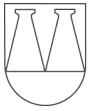
- a) Huslängan närmast Susegårdar bör skjutas ca 4-5 m åt väster, för att lämna lite större friyta runt huvudbyggnaden Susegårdar.
- b) I övrigt inga synpunkter under förutsättning att den byggnadsantikvariska undersökningen till Susegårdas upprustning efterlevs. Vid eventuella problem under restaureringen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

### **Kommentarer:**

- a) *Avståndet mellan Susegårdar och nyttillkommande 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 båtclubb.
- 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.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 förs 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



## VÄRMDÖ KOMMUN

inte vattenkvaliteten och därigenom möjligheten att nå miljö kvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormer 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 PAHer 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

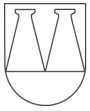
- k) **Strandskydd.** I och med att tidigare detaljplaner upphävs och ersätts med nya omfattas området av strandskydd enligt 7 kap 18 g § miljöbalken, MB. Vid prövning av att upphäva strandskyddet får som särskilda skäl endast yrkas de skäl som anges i 7 kap 18 § MB.
- l) Länsstyrelsen ser positivt på 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 vandrarhus 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 lek område för abborre och strömming. Detta brukar utgöra en bedömningsgrund vid upphävande av strandskydd. Även i den marina naturvärdesinventeringen pekades områdena ut som värdefulla och även den inventeringen bör utgöra en bedömningsgrund.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 förslagets 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 föroreningssituationen 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 drivmedelstation. 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.





## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 översvämning av bebyggelse i planbeskrivningen samt om nödvändigt även reglera detta i plankartan.
- cc) **Rådgivande synpunkter. Rödlisterade 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 fartyglämningar, 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



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 skyddszonen. 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 båtbottentvättar istället för att målas med antifoulingfärg och att båtbottentvätten har reningsfunktion, vilket förhindrar läckage av nya aktiva substanser i båtbottenfärger 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 båtbottentvätt 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*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*innebär att fler fritidsbåtar trafikerar och placeras i vattenområdet utanför Stavsnäs. 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 båtbotentvätt. 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 skyddszon 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 skyddszon. 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 skyddszonen. 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 Susegårda. 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 vandrарhem 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.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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 marinarkeologisk 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 tillståndsprocessen 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 miljöskyddsavdelningen 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 detaljplanearbetet 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 samrådskretsen 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*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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 Miljöödomstolen under juni 2016.*

*ll) Noteras.*

*mm) Noteras. Kommentarer 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.

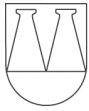
c) Belysningspunkter inom hamnområdet skall ordnas så att dessa inte bländar eller förvillar sjöfarares säkra navigering.

#### **Kommentarer:**

a) Noteras

b) Noteras

c) Noteras och förs in i planbeskrivningen.



## VÄRMDÖ KOMMUN

### 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*



## VÄRMDÖ KOMMUN

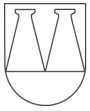
*Stavsnäs Hamn, boende och marina är de allmänna platserna, så som gator, busstorg och kaj angivna som allmän plats. Detta då de är allmänna platser som behövs för allmänna ändamål. Parkeringsplatser, centrumverksamhet, handel och kontor är kvartermark då dessa ändamål är enskilda. Detta gäller även 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.la. EU för t.ex. utbyggnad av hamn och kaj. Ekonomiska diskussioner pågår även mellan Värmdö hamnar och Värmdö kommun.*
- g) Noteras.*

### **10. Storstockholms Brandförsvar (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





## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 Stavsnäsvägen (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 uppmantra 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).*



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 Stavsnäs.
- 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 Stavsnäs 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 Stavsnäs 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.*

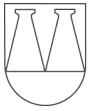


## VÄRMDÖ KOMMUN

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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

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

### **Kommentarer:**

- a) *Noteras. Efter möte med Trafikverket utökas avståndet mellan beläggningkant 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.

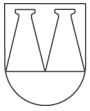


## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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) *Noters.*
- f) *Noteras.*
- g) *Noteras.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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)**

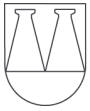
- a) Skanova har teleanläggningar mestadels i mark men även i luft på stolpar inom berört område (se bifogad karta)
- b) Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge i U-områden för de marlagda ledningarna, för att undvika olägenheter och kostnader 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 utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.
- c) Vattenfall har ej något ytterligare att erinra mot rubricerat ärende.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

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:**

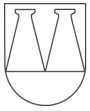
- a) *Noteras. Plankartan har nu uppdaterats. Vägarna föreslås nu vara allmänna med kommunalt huvudmannaskap.*
- b) *Noteras. Fortsatta diskussioner ska ske med Värmdö hamnar. Avtal ska tecknas innan antagande.*
- c) *Noteras. Avtal ska tecknas innan antagande.*
- d) *Noteras. Avtal ska tecknas innan 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 arrendeavtal 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.





## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 småbåtshamnen. 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 skäliga 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:**

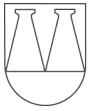
- a) *I planförslaget möjliggörs uppförande av ett parkeringsgarage vilket ger möjlighet för totalt ca 2000 parkeringsplatser. Detta kan jämföras med dagens ca 1450 parkeringsplatser inom planområdet. Parkeringsgaraget föreslås inrymma bilar, både för korttidsparkering och på långtidskontrakt och vänder 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.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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 Ingarökryssset 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 sommarcygnstrafiken 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-,*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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 Stavsnäs vinterhamn och Stockholm. Den bebyggelse som planeras för i detaljplanen bedöms inte påverka situationen på väg 222 nämnvärt. I Stavsnäs 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 Stavsnäs vinterhamn. I Stavsnäs 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) Stavsnäs Vinterhamn bedöms av Stockholms Läns Landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010, vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. Det är av största vikt för företagare och bofasta i Skärgården att Stavsnäs 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



## VÄRMDÖ KOMMUN

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 transporterna 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 lokaliseras, 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 använda 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.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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 Stavsnäs 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 Mjaskärgårdens 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 oroad.*
- 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:**



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 studspenget 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





## VÄRMDÖ KOMMUN

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?



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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)**

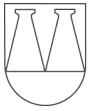
- a) **Generella synpunkter.** Samrådshandlingarna är mycket omfattande och åtgärderna kommer att innebära mycket stor förändring av området. Ålfiskarholmens närhet till planområdet innebär att planens genomförande med avseende på hamnens lokalisering och storlek har avgörande betydelse för Sakägarnas 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



## VÄRMDÖ KOMMUN

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



## VÄRMDÖ KOMMUN

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 frilivsliv till en mer tillrättalagd struktur innebär att konsekvenserna för området rekreativmöjligheter 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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, 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*

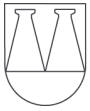


## VÄRMDÖ KOMMUN

*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*



## VÄRMDÖ KOMMUN

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 miljö kvalitetsnormer 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,



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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 föreslagna väg till Susegårdarna 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





## VÄRMDÖ KOMMUN

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 bränsleponten. 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



## VÄRMDÖ KOMMUN

säkerhetsföreskrifter måste det finnas en överblick över bränslepontonen från kassalinjen. 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- q) **Förändring av vattenskyddszoner.** Sakägarna ställer sig frågande till på vilket sätt förändring av vattenskyddszonerna 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.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 brandförsvaret 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 Stavsnäsvägen 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 Stavsnäs 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.*



## VÄRMDÖ KOMMUN

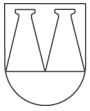
- e) Vi är oroliga för att parkeringsplatserna för dyra. Att parkera på parkeringsdäck brukar ju inte vara det billigaste och tallparkeringen räcker inte till för alla. Vilka skall prioriteras eller skall det vara samma kostnad för P-däck och ute?
- f) Att flytta godsgården norr om befintliga kajen är 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 bräddor 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- e) Väntsal 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.



## VÄRMDÖ KOMMUN

- 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 Stavsnäs 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 Stavsnäs med tanke på båtlivet som skärgårdskommunen Värmdö ska främja. Jag



## VÄRMDÖ KOMMUN

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**

Namn	Ej tillgodosedda synpunkter
Bygg och miljökontoret	<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> <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>





## VÄRMDÖ KOMMUN

	<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 nytillkommen bebyggelse kvarstår.</i></p>
Lantmäteriet	<p>Önskvärt att planområdet omfattade vattenområdet utanför samma strandlinje, med tanke på det funktionssamband som</p>



## VÄRMDÖ KOMMUN

	<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>
<p>Länsstyrelsen</p>	<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 vandrarm.</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 VI.*

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

*En utredning avseende risk för*



## VÄRMDÖ KOMMUN

	<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 översvämningsrisk.</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. 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. 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>



## VÄRMDÖ KOMMUN

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 Möjaskärgårdens företagarförening	<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>



## VÄRMDÖ KOMMUN

*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*



## VÄRMDÖ KOMMUN

	<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>
<p>Fastighetsägare Stavsnäs 1:880</p>	<p>Anser att den det inte är lämpligt att använda trädäck vid bensinmacken.</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>



## VÄRMDÖ KOMMUN

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

### **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, Stavsnäs 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 Susegårdarna 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 driffall. 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 Brandförsvår, 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 Möjaskärgårdens företagarförening, Fastighetsägare Söderby 1:26, 1:22, 1:19, 1:81, Södersunda 1:89**

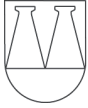
Med anledning av den föreslagna ”studsavgiften” för både Waxholmsbolaget och andra mindre privata företagare som kör taxibåt så befarar vi att kostnaderna för båt kortet kommer att höjas.

*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 sommaravgiftstrafiken 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



## **Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina**

2015-03-30

Reviderad 2016-04-21

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

Beställare: Värmdö kommun  
134 81 GUSTAVSBERG

Beställarens representant: Niklas Wårdell

Konsult: Norconsult AB  
Box 8774  
402 76 Göteborg

Uppdragsledare  
Handläggare Åsa Kolsunds. Tidigare Erik Wikström  
Annika Blix, Ksenija Orlovskaya Köll, Lina Lundström

Uppdragsnr: 102 35 37

Filnamn och sökväg: \\norconsult.no\dfs\swe\got\n-data\102\35\1023537\0-mapp\09 beskr-utredn-pm-kalkyl\mkb\mkb-stavsnäs vinterhamn 2012-10-02.doc

Kvalitetsgranskad av: Ola Sjöstedt och Åsa Kolsunds

Tryck: Norconsult AB

# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>1</b>
1.1	Uppdrag och syfte .....	1
1.2	Arbetets bedrivande .....	2
1.3	Behovsbedömning .....	3
<b>2.</b>	<b>MKB-avgränsningar .....</b>	<b>5</b>
2.1	Nivåavgränsning .....	5
2.2	Nuvarande planer.....	6
2.3	Geografisk avgränsning .....	6
2.4	Behandlade miljöfaktorer.....	7
2.5	Studerade alternativ .....	7
<b>3.</b>	<b>Översiktlig beskrivning av planområdet .....</b>	<b>11</b>
<b>4.</b>	<b>Konsekvenser av nollalternativet .....</b>	<b>14</b>
<b>5.</b>	<b>Naturmiljö .....</b>	<b>16</b>
5.1	Nuvarande naturförhållanden och naturvärden .....	16
5.2	Skyddade och skyddsvärda arter .....	17
5.3	Konsekvenser .....	21
5.4	Förslag till åtgärder .....	22
<b>6.</b>	<b>Marin natur .....</b>	<b>23</b>
6.1	Nuvarande förhållanden och naturvärden.....	23
6.2	Konsekvenser .....	26
6.3	Förslag till åtgärder .....	30
<b>7.</b>	<b>Strandskydd .....</b>	<b>32</b>
7.1	Nuvarande förhållanden.....	32
7.2	Konsekvenser .....	32
7.3	Skadeförebyggande åtgärder.....	35
<b>8.</b>	<b>Landskapsbild.....</b>	<b>36</b>
8.1	Nuvarande förhållanden och landskapsvärden.....	36
8.1.1	Hamnområdet.....	37
8.1.2	Norr om Väg 222.....	40
8.1.3	Söder om Väg 222.....	40
8.2	Konsekvenser .....	40
8.2.1	Hamnområdet.....	41
8.2.2	Norr om väg 222 .....	41
8.3	Förslag till åtgärder .....	43

w:\sve\göteborg\in-data\10235370-mapp\09 beskr-utredn-pm-kalkyl\mkb\revidering\_2016\leverans\leverans mkb stavsnäs 2016-04-28.docx

<b>9.</b>	<b>Rekreation .....</b>	<b>44</b>
9.1	Nuvarande förhållanden och rekreativvärden .....	44
9.1.1	Hamnområdet .....	44
9.1.2	Norr om väg 222 .....	45
9.1.3	Söder om väg 222 .....	45
9.2	Konsekvenser .....	46
9.3	Förslag till åtgärder .....	47
<b>10.</b>	<b>Trafik.....</b>	<b>48</b>
10.1	Nuvarande förhållanden .....	48
10.2	Konsekvenser .....	50
10.3	Förslag till åtgärder .....	51
<b>11.</b>	<b>Buller.....</b>	<b>53</b>
11.1	Trafik- och industribuller .....	53
11.1.2	Riktvärden, tillämpningsanvisningar .....	53
11.2	Nuvarande förhållanden .....	55
11.3	Konsekvenser .....	58
11.4	Förslag till åtgärder .....	62
<b>12.</b>	<b>Miljö kvalitetsnormer .....</b>	<b>63</b>
12.1	Luft.....	63
12.2	Nuvarande förhållanden .....	64
12.3	Konsekvenser .....	66
12.4	Förslag till åtgärder .....	66
<b>13.</b>	<b>Risk gällande brand och explosion .....</b>	<b>67</b>
13.1	Nuvarande förhållanden – Risknivåer inom området .....	67
13.1.1	Regelverk .....	68
13.2	Konsekvenser .....	69
13.3	Förslag till åtgärder .....	70
<b>14.</b>	<b>Mark- och vattenförhållanden .....</b>	<b>72</b>
14.1	Förutsättningar, lagar och föreskrifter .....	72
14.1.1	Vattendirektivet och ytvattenstatus .....	72
14.1.2	Markföroreningar .....	73
14.1.3	Grundvatten .....	74
14.1.4	Ytvatten och dagvatten .....	76
14.1.5	Föroreningar i sediment .....	77
14.2	Nuvarande förhållanden .....	78
14.2.1	Geologi .....	78
14.2.2	Markföroreningar .....	78
14.2.3	Grundvatten .....	80
14.2.4	Ytvatten och dagvatten .....	82
14.2.5	Föroreningar i sediment .....	82

w:\sve\göteborg\in-data\102\35\10235370-mapp\09 beskr-utredn-pm-kalkyl\mkb\revidering\_2016\leverans\leverans mkb stavsnäs 2016-04-28.docx

14.3	Konsekvenser .....	83
14.3.1	Geologi .....	83
14.3.2	Markföroreningar.....	83
14.3.3	Grundvatten .....	83
14.3.4	Yt- och dagvatten.....	85
14.3.5	Föroreningar i sediment .....	86
14.4	Förslag till åtgärder .....	86
14.4.1	Geologi .....	86
14.4.2	Markföroreningar.....	87
14.4.3	Grundvatten .....	87
14.4.4	Ytvatten och dagvatten .....	89
14.4.5	Föroreningar i sediment .....	90
<b>15</b>	<b>Miljö kvalitetsmål .....</b>	<b>91</b>
15.1	Lokala miljömål .....	93
<b>16.</b>	<b>Uppföljningsåtgärder .....</b>	<b>95</b>
	<b>Litteraturförteckning .....</b>	<b>98</b>

## Bilagor

1. Faktaruta skyddsvärda arter.
2. Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina



# Icke-teknisk sammanfattning

## Bakgrund

Stavsnäs Vinterhamn är beläget på Fågelbrolandets östra del, i anslutning till Stavsnäs By och Stavsnäs Gärde i Värmdö kommun. Stavsnäs Vinterhamn bedöms bl.a. av regionplanekontoret i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. Här hanteras stora mängder gods och en ökande mängd passagerartrafik till och från skärgården. Stavsnäs Vinterhamn föreslås i kommunens antagna översiktsplan från 2012-11-14 vara försedd med godshamn, gästhamn, bostäder, vandrarhem och handel. Området har idag en betydande roll som regional knutpunkt för skärgårdstrafiken.

Värmdö kommun utarbetar nu en detaljplan för utbyggnad och utveckling av Stavsnäs Vinterhamn.

Inom detaljplaneområdet och norr om befintligt hamnområde föreslås Stavsnäs Vinterhamn bli utbyggt med ett nytt godsområde. Inom hamnområdet planeras det bl.a. för resecentrum, marina, café, restaurang, viss handel, kontor, bensinstation och verkstad. Väster om hamnområdet, där det idag är en befintlig markparkering planeras det för att anlägga ett parkeringsgarage. Söder om väg 222 planeras det för byggnation av bostäder och nordväst om hamnområdet intill Susegårdarna planeras det för en stugby med vandrarhem. Susegårdarna föreslås även rustas upp i samband med utvecklingen av området. Planen kommer även medge en utbyggnad av bryggor för en ny marina och för taxibåtar och en småbåtshamn söder om befintligt hamnområde.

Värmdö kommun har tidigare arbetat med ett planprogram för Stavsnäs Vinterhamn. Planprogrammet sträckte sig över ett större område. Syftet var att översiktligt utreda förutsättningar och visioner för området. Planprogrammet för Stavsnäs Vinterhamn färdigställdes dock inte. Utredningarna gällande naturmiljö, marin natur och trafik är därför baserade på planprogrammets omfattning och har använts och anpassats till det aktuella detaljplaneområdet som denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behandlar.

## Naturmiljö

Planerad utbyggnad innebär att värdefull skogsmark tas i anspråk, men även mindre områden med värdefull öppen sandmark och havsstränder försvinner eller

påverkas negativt. Vissa rödlistade och/eller skyddsvärda arter inom planområdet riskerar försvinna eller reduceras inom området som exploateras, då flertalet av dessa arter är mycket känsliga för exploatering. För att kompensera förlust av naturvärden sparas stor del av naturmark och planläggs som natur och park.

## Marin natur

Undervattensmiljöer med lokala naturvärden finns där utbyggnad för hamnen planeras. Inga rödlistade marina arter hittades vid inventeringen, men blåstång påträffades. Blåstång är en så kallad nyckelart då den utgör livsmiljö för ett flertal smådjur. Föreslagen utbyggnad av hamnen och en ny marina kan komma att medföra viss muddring i området. Muddring planeras inte i några grundområden, då marinan inte ska anläggas inom grundområdet utan vinklas ut mot vattnet för att undvika muddring i grundområden. Muddring i grundområden undviks för att slippa spridning av föroreningar kopplade till sedimenten, förändring av botten typ, uppkomst av gropar och djuprännor med syrebrist och överslamning av vegetation.

## Landskapsbild

Planerad utbyggnad innebär att dagens heterogena landskap ersätts av ett mer homogent hamn- och centrumområde omgivet av ordnad bebyggelse och parkmark. Den oordnade strukturen i området kommer att bytas ut mot en mer tillrättalagd struktur.

## Rekreation

Befintliga stigar i området används flitigt för rekreation. De föreslagna åtgärderna minskar naturområdet i viss omfattning, men planen syftar till att bevara de viktigaste stråken för rörligt friluftsliv. Konsekvenserna för områdets rekreativitet är måttliga och inte enbart negativa. Utbyggnaden i området kan öka och skapa nya former av rekreation, t ex genom att hamnens funktion som knutpunkt ut i mellanskärgården stärks, möjligheterna till båtsport ökar, etableringen av stugbyn ger mervärden i form av att stranden tillgängliggörs och villan Susegård upprustas samt ökad tillgänglighet och nya rekreativitet i området.

## Trafik

Den planerade utbyggnaden av bostäder, verksamheter, turistanläggningar mm i Stavsnäs kommer att påverka trafikmängder och trafikförhållandena i övrigt på vägen. Den prognostiserade sommardygnsstrafiken år 2030 ligger nära den teoretiska kapaciteten på en tvåfältsväg och kommer sannolikt att tidvis överstiga väg 222 (Stavsnäsvägen) verkliga kapacitet med den standard vägen idag har. Om

inga åtgärder vidtas kan de framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som redan idag kan ses under sommaren komma att öka och uppträda även under vinterhalvåret.

## Buller

I dagsläget finns inga permanentboende i området, men bostäder planeras i den föreslagna detaljplanen. I hamnområdet finns idag bl.a. en bensinstation, verkstad, godsgård, restaurang, café, glassbar och vänthall. Vid normalt driftläge i hamnen beräknas den utökade verksamheten ge upphov till 1-2 dB högre ljudnivåer jämfört med dagens nivåer i området. Samtliga riktvärden enligt Akustikbyråns beräkningar uppfylls vid samtliga planerade bostadshus.

## Miljö kvalitetsnormer

Tidigare mätningar på luft i Värmdö kommun visar på att dygnsmedelvärdet för kvävedioxid och partiklar klaras med bred marginal. Trafikökningen till Stavsnäs kommer att öka avsevärt med ett genomförande av planen. Dock är avståndet till miljö kvalitetsnormerna för luft så pass stort att den förväntade trafikökningen inte bedöms påverka luftkvaliteten så att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids.

För ytvatten (Nämdöfjärden) samt för grundvattnet i området finns miljö kvalitetsnormer. Nämdöfjärden bedöms idag ha en måttlig ekologisk status. God ekologisk status för Nämdöfjärden ska uppnås till 2021. Den kemiska statusen, exklusive kvicksilver, för Nämdöfjärden är god och får inte försämrats. Den kemiska statusen för grundvattnet i området är god och får inte försämrats. Det är därför viktigt att åtgärder vidtas vid exploatering för att se till att miljö kvalitetsnormerna för ytvatten och grundvatten inte överskrids genom försämring av vattenkvalitén.

## Risker gällande brand och explosion

Stavsnäsmacken hanterar bensin och diesel för biltrafik och båtar. I en utredning gällande brand och explosion har bensinstationen, godshamnen och Väg 222 (Stavsnäsvägen) identifierats som riskobjekt i området. Vid utbyggnad av Stavsnäs Vinterhamn är det därför viktigt att beakta föreslagna åtgärder för att minimera risken för brand och explosion.

## Mark- och vattenförhållanden

Inom planområdet finns det idag en grundvattentäkt som fungerar som reservvattentäkt. Grundvattentäkten har hög prioritet som reservvattentäkt och skyddsåtgärder ska tas i särskilt beaktande vid exploatering i planområdet. Det är därför även viktigt att hantera dagvattnet utifrån dess kvalitet samtidigt som grundvattentillgången inte ska minska i området.

Genomförda markundersökningar visar på att sydvästra delen av detaljplaneområdet är delvist förorenat, troligtvis till följd av tidigare samt pågående båtverksamhet. Förutom detta finns det troligen en mindre petroleum- och PAH-förorening i södra delen av kajområdet. Konsekvenser av påvisade föroreningar är att ytterligare undersökningar kan komma att krävas för att avgränsa föroreningar samt att påvisade föroreningar kan komma att behöva omhändertas för att marken ska uppnå tillräckligt god status för den planerade markanvändningen.

w:\sve\göteborg\in-data\102\35\10235370-mapp\09 beskr-utredn-pm-kalkyl\mkb\revidering 2016\leverans\leverans mkb stavsnäs 2016-04-28.docx

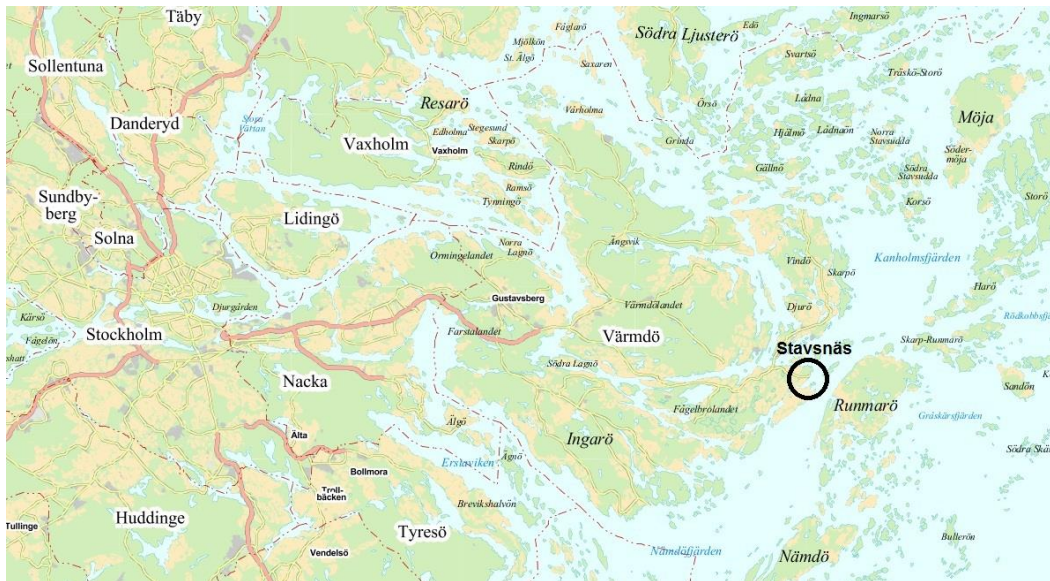
# 1. Inledning

## 1.1 Uppdrag och syfte

Norconsult AB har fått i uppdrag att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina. Syftet med föreslagen detaljplan är i första hand att Stavsnäs Vinterhamn ska ges möjlighet att utvecklas och byggas ut för att tillgodose framtida behov. Föreslaget detaljplaneområde är beläget i Stavsnäs Vinterhamn i anslutning till Stavsnäs By och Stavsnäs Gärde. Stavsnäs Vinterhamn är belägen i Värmdö kommun ca fyra mil öster om Stockholm, se **Figur 1**. I Bilaga 2 redovisas en sammanfattning av detaljplanens påverkan i föreslaget detaljplaneområde samt vilka skadeförebyggande åtgärder som föreslås, syftet med de skadeförebyggande åtgärderna samt när åtgärderna ska vidtas.

Inom detaljplanen och norr om befintligt hamnområde föreslås Stavsnäs Vinterhamn bli utbyggd med ett nytt godsområde. Inom hamnområdet planeras det bl.a. för resecentrum, marina, café, restaurang, viss handel, kontor, bensinstation och verkstad. I övrigt inrymmer detaljplanen bl.a. utbyggnad av bostäder och stugby, vilket redovisas närmare i kapitel 3.

MKB:n har utförts på uppdrag av samhällsbyggnadsavdelningen, Värmdö kommun.



**Figur 1** Översiktskarta (kartunderlag Stockholms Stad).

## 1.2 Arbetets bedrivande

MKB:n inklusive revideringar har upprättats av Annika Blix, Ksenija Orlovskaya Köll och Lina Lundström på Norconsult AB. Erik Wikström och Åsa Kolsunds har varit uppdragsledare och Ola Sjöstedt granskare. Fältbesök i planområdet gjordes i mars 2012. Stavsnäs Vinterhamn har under en längre tid utretts för olika typer av exploatering. Tidigare arbetade Värmdö kommun med ett planprogram för Stavsnäs Vinterhamn. Planprogrammet skulle ha tagit en större yta i anspråk samt större ingrepp i värdefull naturmiljö än vad föreslagen detaljplan gör. Med anledning av detta har planprogrammet reviderats till en detaljplan. Ett stort antal utredningar har tagits fram som underlag till planarbetet gällande bland annat natur, marin natur, landskapsbild och rekreativvärden, trafik, risker, buller, strandskydd, dagvatten samt grundvatten. Resultaten från dessa utredningar sammanfattas i MKB:n.

Niklas Wårdell, Björn Wallgren, Viveca Jansson, Mona Berkevall och Anna Sandahl på Värmdö kommun har deltagit i MKB-arbetet genom att lämna synpunkter på innehåll och upplägg samt genom granskningssynpunkter.

MKB:n har under 2015 varit ute på samråd. Yttranden har kommit in under samrådstiden. Kapitlet gällande strandskydd, kapitel 7 har tillkommit efter plansamrådet och strandskyddet beskrivs utförligare där. Efter samrådet har planförslaget omarbetats genom att bebyggelse i södra delen av planområdet har tagits bort, vägbredden vid Susegårdarna har anpassats, passagen vid småbåtshamnen har breddats samt att strandskyddet bibehålls på ytterligare naturmarksyta mellan Susegårdarna och hamnparkeringen. Vidare har bullerutredningen uppdaterats med nu gällande riktvärden, ytterligare utredningar gällande marin påverkan har utförts, en översvämningsutredning har tagit fram och omnämns kort i MKB:n samt att det skett mindre korrigeringar i riskutredningen och dagvattenutredningen.

### 1.3 Behovsbedömning

EG-direktivet om miljöbedömningar i planer och program har införts i svensk lagstiftning (SFS 2004:606) och föranlett ändringar i plan- och bygglagen och miljöbalken. Således finns ett krav på att planer och program skall genomgå en miljöbedömning om deras genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningens syfte är att tidigt i besluts- och planeringsprocesser belysa och bedöma miljöeffekterna. För att pröva om en miljöbedömning krävs skall först en behovsbedömning göras. Rapporten som upprättas vid en miljöbedömning benämns miljökonsekvensbeskrivning.

Samhällsbyggnadsavdelningen har i samband med planarbetet för Stavsnäs Vinterhamn gjort en behovsbedömning där kommunen bedömt att genomförandet av detaljplanen kan innebära risk för betydande miljöpåverkan (Värmdö kommun 2011a). Bedömningen gentemot detaljplanen är att planerad utbyggnad i området kan komma att medföra negativa konsekvenser för bland annat naturmiljö på land och i havet, rekreation, trafik, mark- och vattenförhållanden samt risker gällande farligt gods och brand. En utbyggnad kan samtidigt leda till positiva aspekter, så som att området blir mer tillgängligt för människor och det erbjuds mer rekreation och service. De åtgärder planen medger bedöms vara förenliga med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser (enligt 3 kap miljöbalken) genom att mark- och vattenområden kommer att användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Planområdet ligger inom riksintresse för högexploaterad kust (enligt 4 kap miljöbalken). Dock utgör inte bestämmelserna i 4

kap miljöbalken något hinder för komplettering till befintlig bebyggelse, utveckling av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet om tillbörlig hänsyn tas till det rörliga friluftslivet. Fritidsbebyggelse får komma till stånd om den tillgodoser det rörliga friluftslivet. Skyddade områden (enligt 7 kap miljöbalken) kan komma att påverkas negativt med anledning av att planområdet delvis ligger inom strandskyddat område.



## 2. MKB-avgränsningar

MKB-arbetet innebär en systematisk behandling av aktuella problemställningar och har utförts utifrån de principer och den modell som tillämpas av Norconsult AB. För att läsaren skall känna till de viktigaste förutsättningarna för MKB-arbetet behandlas nedan olika MKB-avgränsningar som gjorts i denna utredning. De miljöfaktorer som behandlas i kapitel 3-11 beskrivs under rubrikerna *Nuvarande förhållanden*, *Konsekvenser* och *Förslag till åtgärder*. Beskrivningen av ett nollalternativ finns i kapitel 4. Nedan beskrivs utgångspunkter och resonemang som gäller för MKB:n.

### 2.1 Nivåavgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen inriktar sig på de lokala fysiska miljöeffekter som detaljplanen kan ge upphov till. Frågan om öppnande av nya exploateringsområden i kommunen och dess inverkan på miljön i stort, så kallade systemeffekter, är närmast en fråga för mer övergripande studier till exempel i kommunens översiktsplan. I den kommunövergripande översiktsplanen beskrivs planområdet som ett centrumområde där Stavsnäs ska byggas ihop till ett sammanhållet samhälle och vinterhamnen ska utvecklas till en regional bas för trafiken i skärgården (Värmdö kommun 2011b).

Hamnområdet i planområdets östra del ägs till största del av Värmdö hamnar. Hamnområdet är sedan tidigare planlagt som hamnändamål och vattenområde med bryggor.

Planområdets sydvästra del som sedan tidigare är planlagd ägs till största delen av Värmdö hamnar och Värmdö kommun.

Möjligheterna är begränsade att i en miljökonsekvensbeskrivning för en detaljplan belysa och behandla för miljön viktiga övergripande frågor inom till exempel energi, vatten och avlopp (VA). Strategivalen beträffande dessa sakområden förutsätts vara behandlade i översiktsplanen eller andra överordnade dokument.

## 2.2 Nuvarande planer

Det finns två gällande planer inom det aktuella planområdet och de ses nedan i **Figur 2**. I byggnadsplan 267, som fastställdes 1967-09-25 och byggnadsplan 324, som fastställdes 1983-06-29, medges ett vatten- och reningsverk, samt område för hamnändamål. Byggnadsplanen medger även att vattenområdet får överbyggas och dessutom medges inom allmän platsmark att park och parkeringsplatser kan anläggas. Huvudsakligen inom byggnadsplanen 324 medges anläggandet av en hamnanläggning. Byggnadsplanen medger även inom vattenområdet att anlägga bryggor och i norra delen av planen finns allmän plats, där parkmark medges. Närliggande område Stavsnäs Gärde ingår till stora delar i byggnadsplan 267. Stavsnäs By ligger norr om det föreslagna detaljplaneområdet och ingår till stora delar i detaljplan 193. Intentionerna i översiktsplanen för Värmdö kommun är att bygga ihop Stavsnäs tre områden: Stavsnäs Gärde, Stavsnäs By och Stavsnäs Vinterhamn till ett mer sammanhängande område.



**Figur 2** Gällande detaljplaner (byggnadsplaner) betecknas bp i figuren. Det föreslagna detaljplaneområdets gränser visas i röd linje.

## 2.3 Geografisk avgränsning

Stavsnäs Vinterhamn ligger i anslutning till Stavsnäs samhälle i Värmdö kommun, drygt fyra mil öster om centrala Stockholm. Planområdet avgränsas av Elgars väg i nordväst och omfattar Helgarsviken och Susegård i nordost. I väster går plangränsen inom grusgrop i Kölmare skogen ner mot väg 222 i söder. Plangränsen

sträcker sig även söder om väg 222 ner mot befintlig båtklubb. Plangränsen ansluter i söder och öster ner mot havet. Väg 222 mot korsning till Öhlins väg innefattas även inom planområdet. MKB:n är beträffande fysiska ingrepp begränsad till det berörda planområdet. Hänsyn har även tagits till förhållanden i angränsande områden i den mån de varit av betydelse. Detta gäller till exempel för frågor som rör trafik, grundvatten och marin natur.

## 2.4 Behandlade miljöfaktorer

De miljöfaktorer som enligt kommunens behovsbedömning bör behandlas i MKB:n är; *Naturmiljö, Marin natur, Landskapsbild, Rekreation, Trafik, Buller, Risker gällande brand och explosion samt Mark- och vattenförhållanden.* Dessutom görs en avstämning av hur aktuellt planområde påverkar gällande miljökvalitetsnormer och miljömål. Under arbetets gång har även strandskydd tillkommit som en miljöfaktor som hanteras i MKB:n. Utöver de miljöfaktorer som behandlas i MKB:n har ytterligare utredningar utförts i samband med planarbetet. De utredningar som utförts och inte redovisas i MKB:n är:

- Parkeringsutredning
- Garageutredning
- Arkeologisk utredning
- Geoteknisk utredning i vattenområdet
- Statusbesiktning av befintliga marina anläggningar
- Kulturvården i Susegård
- Körspårstudie

I den arkeologiska utredningen som genomfördes påträffades inga arkeologiska fynd på land. Dessa utredningar bedöms inte vara betydande för MKB:n och utreds inte vidare i MKB:n.

## 2.5 Studerade alternativ

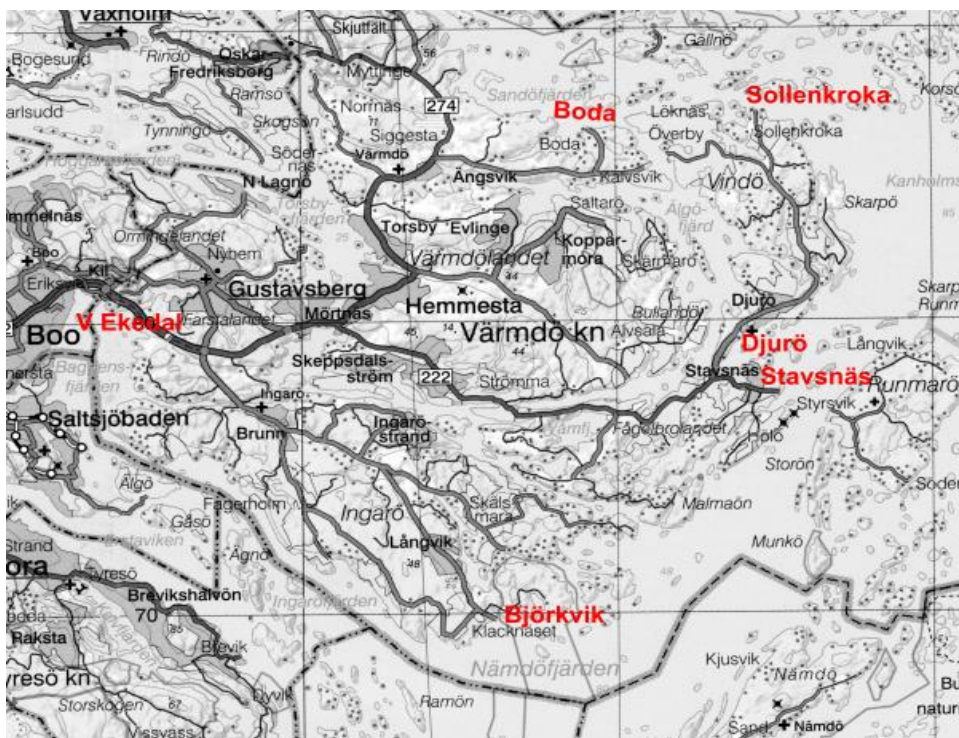
Översiktsplanen för Värmdö kommun (Värmdö kommun 2011b) lyfter fram fyra alternativa platser för utveckling av hamnverksamhet i skärgården: Björkvik, Boda, Sollenkroka och Stavsnäs. Av dessa anges Stavsnäs som den viktigaste, med stor betydelse för mellanskärgårdens gods- och passagerartrafik. Översiktsplanen rekommenderar också att Stavsnäs Vinterhamn kompletteras med bl.a. bostäder,

arbetsplatser och servicefunktioner och att där ska skapas en attraktiv gäst- och småbåtshamn.

Landstingets regionala utvecklingsplan, RUF 2010 och Länsstyrelsens regionala utvecklingsprogram för Stockholms län, RUP har också lyft fram Stavsnäs som den mest betydelsefulla replipunkten för mellanskärgården.

Under det inledande arbetet med att utveckla Stavsnäs Vinterhamn övervägdes om den ökade hamnverksamheten skulle kunna förläggas på någon annan plats.

De platser som diskuterats som alternativ till Stavsnäs redovisas nedan i **Figur 3** och beskrivs utförligare nedan.



**Figur 3** De alternativa platser som har diskuterats för en exploatering liknande den i Stavsnäs redovisas med röd text.

#### *Björkvik*

Björkviks brygga längst ut på Ingarö, där Björkviksvägen slutar vid en brygga trafikeras i dag av Waxholmsbolaget. I dagsläget finns det för få parkeringsplatser för resenärerna. I närheten ligger en av Värmdös mest besökta badplatser samt ett

större naturområde av stor regional betydelse, med bl.a. Björnö naturreservat. Även ifall kommunen skulle förvärva den idag privatägda marken, finns inte utrymme för att anlägga servicebyggnader mm. I området finns redan en småbåtshamn som inte är möjlig att bygga ut.

#### *Boda*

Boda brygga på norra Värmdölandet trafikeras av Waxholmsbolaget. Där finns det inte utrymme för någon större utbyggnad av vare sig kajer eller övriga hamnutrymmen. Området är inte lämpligt för en ny gäst- och småbåtshamn.

#### *Djurö*

På Djurö har Värmdö hamnar en hamn för bl.a. Kustbevakningen. Denna hamn bedöms kunna byggas ut för att klara av ökningen av godstrafiken i Stavsnäs, men inte för passagerartrafik. Tyngre gods från fastlandet kan dock inte fraktas till Djurö på grund av Djuröbron begränsningar. Området är inte lämpligt för ny gäst- och småbåtshamn.

#### *Sollenkroka*

Sollenkroka är en viktig replipunkt för resenärer till norra mellanskärgården. Hamnen har stor betydelse för bofasta skärgårdsbor med egen båt och för resenärer med bl.a. Waxholmsbolaget och andra bolag. Det finns kapacitet för att bygga ut parkeringsplatser, men inget utrymme för att bygga kajer och andra anläggningar för turisttrafik och godstrafik. Djuröbron håller inte för tyngre godstransporter från fastlandet. Platsen saknar utrymme för en gäst- och småbåtshamn.

#### *Västra Ekedal*

Farstavikens utlopp i Baggensfjärden, under Farstabron, nämns ibland som lämplig plats för en ny godshamn. Frågan är dock inte närmare utredd. Platsen ligger troligen inte tillräckligt långt ut i skärgården för att vara intressant för godstrafik, vilket skulle resultera i alltför långa restider. Av samma skäl är platsen inte intressant för passagerartrafik i större omfattning.

Inget av de fem alternativen till Stavsnäs bedöms kunna ta hand om den förväntade trafikökningen till mellanskärgården. Möjligheten att bygga ut Djurö hamn för lättare gods ger ingen väsentlig avlastning av Stavsnäs. Det innebär dessutom högre kostnader, både för anläggning och för drift. En fortsatt utbyggnad av Stavsnäs är det bästa alternativet med en planeringshorisont på 20-30 år.

Eftersom inget av ovan beskrivna alternativ uppfyller de kriterier som behövs för en utbyggnad kommer de inte att utredas vidare i denna MKB.

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar således endast ett lokaliseringsalternativ (Stavsnäs Vinterhamn) samt nollalternativet, d.v.s. konsekvenserna av att ingen utbyggnad kommer till stånd. Konsekvenserna av nollalternativet beskrivs i kapitel 4. Följande alternativ behandlas:

*Alt 0* Nollalternativet = ingen utbyggnad

*Alt 1* Huvudalternativet. Utveckling och utbyggnad av hamnverksamheten samt utbyggnad bostäder, verksamheter och stugby inom aktuellt planområde.

Under arbetet med detaljplanen har även olika förslag till utformning av planområdet diskuterats, bland annat antal hus, vägdragningar, parkeringsplatser, typ av verksamheter och service samt placeringen av dessa och utformning av grönytor.

### 3. Översiktlig beskrivning av planområdet

Delar av det föreslagna detaljplaneområdet är idag detaljplanelagt med två olika detaljplaner som medger hur området används idag och har beskrivits ovan i MKB:n. Stavsnäs Vinterhamn har stor betydelse som utgångspunkt för både gods- och passagerartrafik i den mellersta delen av Stockholms skärgård. Värmdö kommun planerar nu för en utveckling och utbyggnad av hamnområdet. Målet med planförslaget är att möjliggöra för en utökning och utveckling inom hamnområdet samt att knyta ihop Stavsnäs till ett mer sammanhållet samhälle. Stavsnäs Vinterhamn ska vara en levande hamn under hela året. Ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras till redan ianspråktaga områden och stora sammanhängande grönområden ska bevaras. Vid bebyggelse nära stränder ska fri passage möjliggöras och strandskydd värnas.

Hamnområdet föreslås innehålla godsområde, marina, kontor, resecentrum, bensinstation med verkstad, servicebyggnader med bland annat restaurang, butik, café, ev. turistinformation och en lokal som ska kunna fungera som en vårdmottagning för boende och besökare i skärgården. Det kan även komma att bli aktuellt med ett hotell i hamnområdet. Utbyggnaden av hamnen omfattar bland annat en ny kaj för godstrafik i vattenområdet samt en utökning av befintlig kaplan. Föreslagen utbyggnad av området presenteras i **Figur 4**.

En ny marina med plats för cirka 200 fritidsbåtar föreslås anläggas med flytbryggor söder om befintlig sjömack. Bilparkeringen söder om väg 222 i anslutning till strandpark kan komma att minskas. Syftet är att kunna fylla behovet av båtplatser för fritidsbåtar och att gemensamma anläggningar för svart- och gråvatten kan etableras tillsammans med hamnen. Det behövs båtplatser både för bofasta skärgårdsbor, fritidshusägare och båtturism. I området där flytbryggorna planeras är det rätt djupt och flytbryggorna anläggs i ett djupare område för att undvika muddring så långt det är möjligt, men utbyggnad kan komma att kräva åtgärder som viss muddring, utfyllnad, långa bryggor, eller en kombination av dessa.

Kommunen föreslår även ny bebyggelse söder om hamnområdet som ska rymma cirka 100-125 nya lägenheter. Väster om hamnområdet planeras ett

parkeringsgarage (där det idag är befintlig markparkering). Befintliga parkeringar söder och norr om väg 222 kommer till största del att bevaras. Det kommer dock att ställas en del krav på parkeringslösningar vid utformning och hur dagvatten från dem hanteras. Norr om hamnområdet föreslås även en etablering av en stugby i anslutning till Susegårdarna.

Bebyggelsemiljön och byggnaderna ska enligt Start-PM för tidigare planprogram av Stavsnäs Vinterhamn (Värmdö kommun 2009) anpassas till den marina miljön och skärgårdsmiljön i övrigt. För närmare beskrivning av utbyggnadens utformning hänvisas till detaljplanen med tillhörande planbeskrivning.

Föreslagna åtgärder som berör vattenområden (både land- och vattenområden under högsta högvattennivån) kräver anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. En separat tillståndprocess bedrivs parallellt med kommunens planeringsarbete.

Delar av planområdet ligger inom strandskyddat område. Strandskydd gäller vid hav, insjöar och vattendrag och syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och till att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Utmed kustremsan i planområdet gäller strandskyddet 100 meter från strandlinjen vid normalt vattenstånd. Ett upphävande av strandskyddet krävs för detaljplanen, vilket enligt miljöbalken kan medges ifall det finns särskilda skäl.

Fördelen med placeringen av marinan och utbyggnaden av hamnen är att mycket service redan finns tillgängligt i form av latrintömning, bensinstation, båtbottentvätt, verkstad, kollektivtrafik och parkering. Området är dessutom redan i anspråkstaget. Vattenområdet ägs av Värmdö hamnar, som är en kommunal verksamhet och gränser finns i vattnet.





**Figur 4** Föreslagen utbyggnad av Stavsnäs Vinterhamn (kartunderlag Värmdö kommun)

## 4. Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet innebär att en utbyggnad av bostäder, verksamheter eller hamnen enligt planförslaget inte blir av. Därmed kan nollalternativet innebära att nuvarande hamnverksamhet i Stavsnäs består i och med att delar av området redan idag är detaljplanlagt. Detta skulle innebära att inga ytterligare konsekvenser för miljön och risker för påverkan på Stavsnäs vattenskyddsområde uppstår.

Eftersom gods- och passagerartrafiken från skärgården till hamnen är större än kapaciteten i den nuvarande hamnen i Stavsnäs, kommer behovet av att utöka båttrafiken i och kring området att kvarstå. Hamnen upplevs redan i dagsläget som trång och inte anpassad efter dagens behov. Detta kan komma att kräva att utbyggnaden av en regional knutpunkt för trafiken i mellanskärgården skulle behöva lokaliseras vid annan plats. De lokaliseringalternativ som redovisas i avsnitt 2.4 anses dock inte vara lika lämpliga för en utbyggnad.

Sker det inte någon exploatering skulle naturvärden på land kvarstå som idag. De områden som idag anses vara igenväxta riskerar dock att utvecklas negativt, om inte skötseln förbättras. Antas inte föreslagen detaljplan kommer troligtvis inte de markföroreningar som påträffats varken undersökas vidare eller saneras under den närmaste tiden. I nollalternativet kommer även ytan av icke bebyggd eller hårdgjord mark att kvarstå på nuvarande nivå vilket medför att ytavrinningen från området kommer att vara så som den är idag, vilket innebär att det troligtvis inte kommer att bli någon ytterligare belastning på recipienten. Samtidigt kommer dagvattenåtgärder som ska leda till fördröjning och rening inte att vidtas i nollalternativet.

Hamnen kommer troligtvis inte att förses med en båtbottvätt ifall den inte byggs ut för fler båtar. Just i dagsläget är det dock inte så många båtplatser i hamnen, vilket torde betyda att de båtar som finns där idag inte medför någon större miljöpåverkan i området. Detta beror dock på hur båtarna i området tvättas och vilka färger de målats med.

Nollalternativet innebär att dagens förhållanden gällande båttrafik i huvudsak kommer att kvarstå, vilket innebär att det fortsättningsvis också kommer vara viss grumling och föroreningsbelastning på vattenmassan och sedimenten. I dagsläget är inte godstrafiken och passagerartrafiken separerad, vilket innebär större risk för kollision än när gods och passagerartrafik är separerade. Risken för kollision mellan godstrafik och passagerartrafik kommer således att kvarstå i nollalternativet.

Nollalternativet innebär dock en mindre trafikökning längs med väg 222 jämfört med om hamnen exploateras.

## 5. Naturmiljö

En naturvärdesbedömning i området har utförts av Ekologigruppen AB, (Ekologigruppen AB, 2011a). Fältarbetet gjordes under sommar och höst 2011 och utredningen gjordes som en del av underlaget för Värmdö kommuns arbete med ett planprogram för området. Aktuell detaljplan berör delar av det tidigare programområdet. I aktuell MKB har en bedömning utifrån detaljplanen och dess möjliga konsekvenser för naturmiljön gjorts. För utförligare beskrivning av naturförhållandena hänvisas till Ekologigruppens rapport.

Det tidigare planprogrammet har reviderats för att spara vissa av de naturvärden som uppmärksammades vid inventeringen. Bland annat har området kring Susegårdarna reducerats i detaljplaneförslaget gentemot planprogrammet för att bevara mer av marken med höga naturvärden samt minska påverkan på de fridlysta arterna som påträffats norr i den norra delen av planområdet.

### 5.1 Nuvarande naturförhållanden och naturvärden

Planområdet domineras av sandbarrskog som växer på isälvsavlagringar. Skogen är till viss del påverkad av tidigare gallring, men har aldrig kalavverkats, vilket gör att den hyser en del äldre träd och ett stort antal arter som är beroende av äldre skog. I övrigt finns mindre områden med skogstyper som triviallövskog, hållmarkstallskog och blandskog. I öster gränsar området mot Nämndöfjärden och delar av strandzonen hyser havsstrandängar med en naturlig strandvegetation. I anslutning till hamnen finns även mindre partier med artfattig gräsmark samt fragment av artrika vägkanter och naturlig betesmark. Nordväst om befintlig parkering finns mindre områden med öppen sandmark med en skyddsvärd insektsfauna. Totalt identifierades 14 naturtyper inom 22 olika delobjekt vid naturvärdesbedömningen av programområdet. En knapp tredjedel av planområdet utgörs dock av exploaterad mark i form av parkeringsplatser, vägar, hamnverksamhet, uppläggningsplats för båtar och tomtmark med villabebyggelse, se **Figur 5**.

Naturvärden för området återfinns i **Figur 5**. De högsta naturvärdena för planområdet som inventerats bedöms vara knutna till den äldre sandbarrskogen (1) som bedöms ha regionala naturvärden (klass 2 av 5 där 1 är högsta värde) främst

för att naturtypen är sällsynt i regionen och för förekomsten av flera rödlistade arter. I norra delen av planområdet finns det områden med höga naturvärden och består av den äldre sandbarrskogen (1). Visst naturvärde, dvs.kommunala naturvärden (klass 3) delar av havsstränderna (16, 17), hållmarkstallskogen (2) och den öppna sandmarken (13) i slutningen väster om parkeringen. Lokala naturvärden (klass 4) hyser väggkantsvegetationen (14) sydväst om parkeringen och den trädbevuxna gräsmarken i sydost (15). Övriga delar av planområdet bedöms ha ett begränsat naturvärde enligt Ekologigruppens rapport. Planområdet finns enligt naturvärdesbedömningen inte omnämnt i befintligt naturvårdsunderlag (Länsstyrelsen 1983, 2000, 2007, 2012, Skogsstyrelsen 2012, Artportalen 2012, Jordbruksverket 2012, Jonsell 2010, Almqvist 1927).

## 5.2 Skyddade och skyddsvärda arter

I området som redovisas i **Figur 5**, det ursprungliga programområdet, hittades totalt 26 skyddsvärda arter, som antingen är rödlistade, signalarter, fridlysta, skyddade enligt Artskyddsförordningen eller har högt indikatorvärde för respektive naturtyp. Begreppen skyddade arter, rödlistade arter, signalarter etc. reds ut i bilagd faktaruta (Bilaga 1).

Nio rödlistade arter påträffades vid inventeringen, varav sju är bofasta inom området som inventerats och flera av dessa inom planområdet, se *Tabell 1*. Arterna utgörs av fem svampar, en orkidé och en insekt, som alla är knutna till de äldre delarna av sandbarrskogen i planområdet. De indikerar lång skoglig kontinuitet, höga naturvärden och värdefull skog. Två av de rödlistade arterna är fåglar (silltrut, VU och berggöv, NT) som födosöker längs områdets stränder som inte häckar här.

*Tabell 1* Rödlistade arter påträffade vid inventering 2011 (källa Ekologigruppen AB, 2011)

Art	Rödliste- status	Lokal
Silltrut	VU	Fodosöker i hamnområdet
Berggöv	NT	Häcker utanför området, har setts i hamnområdet
Knärot	NT	En växtplats i sandbarrskogen, objekt 1
Tallticka	NT	Minst 4 växtplatser i sandbarrskogen, objekt 1
Talltaggsvamp	NT	En växtplats i sandbarrskogen, objekt 1
Orange taggsvamp	NT	Två växtplatser i sandbarrskogen, objekt 1 och 19

<b>Svart taggsvamp</b>	NT	Tre växtplatser i sandbarrskogen, 2 i objekt 1 och 1 i 19
<b>Svartvit taggsvamp</b>	NT	En växtplats i sandbarrskogen, objekt 1
<b>Reliktbock</b>	NT	En förekomst i grov tall nära hus, objekt 1

I områden som angränsar till planområdet finns även två arter som är fridlysta och därför upptagna i Artskyddsförordningen, orkidéerna skogsknipprot och knärot. Dispens från länsstyrelsen för fridlysta arter krävs om arternas växtplatser kan påverkas av planerad utbyggnad, vilket inte är troligt.

Majoriteten av de skyddsvärda arter som Ekologigruppen hittat är knutna till skogar och öppna sandmiljöer medan tre arter är knutna till ängs- och betesmarker. De arter som inte omnämnts tidigare listas i *Tabell 2*. De skyddsvärda arterna har påträffats inom området som visas i **Figur 5**, som är baserat på underlag till tidigare programförslag i området. Av den anledningen finns inte alla de listade arterna inom planområdet.

*Tabell 2* Övriga skyddsvärda indikatorarter enligt Ekologigruppens klassningssystem som påträffades vid inventering av programområdet som visas i *Figur 4* (Ekologigruppen AB, 2011).

<b>Indikatorarter</b>	<b>Indikatorvärde</b>	<b>Organismgrupp</b>	<b>Annan klassning</b>
<b>Backtimjan</b>	Mycket högt	Kärlväxt	Indikator Ängs- och betesmark
<b>Gaffelbräken</b>	Högt	Kärlväxt	
<b>Gråbinka</b>	Högt	Kärlväxt	
<b>Grönpyrola</b>	Högt	Kärlväxt	Signalart
<b>Kärrvial</b>	Högt	Kärlväxt	
<b>Ullört</b>	Högt	Kärlväxt	
<b>Dropptaggsvamp</b>	Mycket högt	Svamp	Signalart
<b>Skarp dropptaggsvamp</b>	Mycket högt	Svamp	Signalart
<b>Tratt-taggsvamp</b>	Högt	Svamp	
<b>Jordsnylthumla</b>	Högt	Stekel	
<b>Myrlejonsländor</b>	Högt	Sländor	
<b>Myskbock</b>	Mycket högt	Skalbagge	Signalart
<b>Stor sandstekel</b>	Högt	Stekel	
<b>Sorgvävsfluga</b>	Högt	Tvåvinge	
<b>Vårsidenbi</b>	Högt	Stekel	
<b>Större korsnäbb</b>	Högt	Fågel	
<b>Spillkråka</b>	Högt	Fågel	

Vidare finns äldre uppgifter om ytterligare sex rödlistade arter i Artportalen (2012), vilka inte återfanns vid inventeringen. Lämpliga livsmiljöer saknas för fyra av arterna, medan det finns lämpliga växtplatser för arterna brandnäva och ryl (starkt hotad) varför det inte kan uteslutas att dessa finns kvar. I övrigt finns inga fynd av skyddade och skyddsvärda arter dokumenterade i aktuellt område (Skogsstyrelsen, 2012) (ArtDatabanken, 2012) (Gärdefors, 2010).



**Figur 5** Naturtyper, värdefulla naturmiljöer, rödlistade och fridlysta arter. Delobjekt utan färgläggning utgörs av områden med låga naturvärden (**Ekologigruppen AB, 2011a**). Inventeringen enligt Figur 4 är grundad på tidigare programförslag. Aktuell detaljplan tar inte lika stort område i anspråk.



### 5.3 Konsekvenser

Den föreslagna utbyggnaden av Stavsnäs Vinterhamn innebär att en del av ett område med mycket höga naturvärde som är regionalt värdefullt antingen kan komma att påverkas negativt både vid en utvidgning av hamnen samt vid uppförande av stugby med tillhörande väg. Föreslagen nybyggnation av stugby med vandrarhem och tillhörande väg norr om sandslutningen innebär ingrepp i en sandbarrskog (1) med mycket höga naturvärden (regionala värden). Fragmentering ska undvikas genom att begränsa exploateringen till kanten av naturmarken för att naturmarken även fortsättningsvis ska vara sammanhängande trots att arealen skog minskar. Fragmentering ska undvikas så långt det är möjligt för att undvika negativ påverkan för spridningsmöjligheter och livsmiljöerna för skyddsvärda arter i de kvarvarande delområdena. Detta för att minimera risken för att vissa rödlistade och/eller skyddsvärda arter inom området försvinner eller reduceras, då många av dessa arter är mycket känsliga för exploatering. För att säkerställa att ytterligare mark inte tas i anspråk kommer stora delar av marken i den norra delen och den västra delen planläggas som naturmark. Marklov kommer krävas för trädfällning i de områden som planläggs som naturmark, detta för att kunna bevara de naturvärdena som är knutna till de gamla träden i området.

Planerade byggnationer inom befintligt hamnområde bedöms inte påverka några utpekade naturvärden, då området redan är i anspråktaget av hamnverksamhet och parkering. Däremot kommer planerad utbyggnad av parkeringsdäck på befintlig parkeringsyta sannolikt medföra att sandslutningen (13) i väster och norr samt den artrika väggkantsvegetationen (14) i söder påverkas kraftigt negativt eller försvinner. Utbyggnaden i denna del medför därmed förlust av såväl kommunala och lokala naturvärden.

Planerad utbyggnad av hamnens nordöstra del innebär ingrepp i havsstrandäng (16) med höga naturvärden. Här finns mindre partier av öppen sandmark och artrik gräsmark som är värdefulla strukturer för arterna som lever här. Den norra delen av strandområdet (16) kommer dock att planläggas som naturmark för att stranden ska bibehållas. Vid utbyggnad av marina för privatägda båtar söder om hamnen ska påverkan på havsstrandängen (17) begränsas. Bryggfästet ska anläggas i ett redan hårdgjort område och stranden ska planläggas som parkmark.

## 5.4 Förslag till åtgärder

- Anpassa den planerade utbyggnaden så långt som möjligt så att delområden med begränsat naturvärde i planområdet utnyttjas i första hand för att minimera påverkan på naturmiljön.
- Områden med högt naturvärde bör om möjligt helt undantas från exploatering och planläggas som naturmark. Det gäller i första hand sandbarrskogen i planområdets norra till nordvästra delar.
- I övriga områden bör gamla tallar (äldre än 110 år och med brösthöjdsdiameter över 15 cm) sparas i möjligaste mån.
- Äldre tallar (minst en diameter på 40 cm) som måste avverkas bör placeras ut i intilliggande områden med höga naturvärden för att delvis tillgodose områdets brist på grov död ved. Avverkade tallar bör placeras i både soliga och skuggiga lägen, för att gynna såväl vedlevande insekter som vedlevande svampar. En rimlig mängd död ved som kan placeras ut är ca 5-10 m<sup>3</sup> per hektar. Vilka träd som ska lämnas kvar bör preciseras i en skötselplan för att ge mest naturvårdsnytta utan att hindra områdets friluftsliv.
- En skötselplan för kvarvarande naturområden bör tas fram inom ramen för planarbetet.
- Försiktig gallring av sandbarrskogen bör ske för att skapa mindre luckor och en lätt störning av markvegetationen i sandbarrskogsmiljöer för att gynna de arter som är knutna dit.
- Öppna sandmarker bör om möjligt bevaras och bibehållas genom aktiv skötsel och även viktiga värdväxter för solitära bin, till exempel sälj och åkervädd, bör bevaras inom planområdet.
- Havsstrandängarna bör om möjligt bevaras och en naturvårdsinriktad skötsel kan öka deras naturvärden.
- Eventuellt kan en flytt av vissa skyddsvärda arter som lever i sandmiljöer, gräsmarker och vägkanter genomföras vid en exploatering som konsekvensmildrande åtgärd.
- Skydda den tall där reliktboken har påträffats.
- Marklov kommer att krävas för trädfällning inom de områden som planläggs som naturmark.

## 6. Marin natur

En kartering av marina naturvärden har gjorts av Ekologigruppen AB tillsammans med Naturvatten i Roslagen AB under 2011. Inventeringen omfattade endast de strandnära bottenarna och inte angränsande djupare bottenar. Fältinventeringen gjordes den 31 augusti 2011. Resultaten från utredningen sammanfattas i detta kapitel och en bedömning av detaljplanens konsekvenser för den marina miljön görs. För utförligare beskrivning av de marina naturförhållandena hänvisas till rapporten (Ekologigruppen AB och Naturvatten i Roslagen AB, 2011). SSPA har gjort en utredning gällande risk för strand- och bottenerosion i marinan i Stavsnäs orsakade av propellerinducerade vattenhastigheter (SSPA, 2016). För utförligare information gällande strand- och bottenerosion hänvisas därför till den utredningen.

Det utreds ifall hamnen i Stavsnäs Vinterhamn ska skaffa den internationella miljömärkningen Blå Flagg. Blå Flagg gäller för fritidsbåtshamnar och i Sverige erhöll 12 svenska hamnar Blå Flagg under 2015. Genom Blå Flagg visar anläggningarna för sina gäster och sin omgivning att de uppfyller högt ställda krav när det gäller vattenkvalitet, miljö, säkerhet och service. Farliga ämnen får inte släppas ut på land, i vattnet eller i avloppet i en hamn med Blå Flagg. I praktiken skulle därför båtar med båtbottnfärg kunna förbjudas i hamnområdet.

### 6.1 Nuvarande förhållanden och naturvärden

Planområdets strandnära vatten delades vid karteringen upp i åtta olika delområden, motsvarande åtta naturtyper, se *Tabell 3*. Tre delområden bedömdes hysa kommunala naturvärden och fyra delområden bedömdes ha lokala naturvärden. Delområdet i hamnen bedömdes sakna särskilda naturvärden, se **Figur 6**.

*Tabell 3* Marina naturvärden och påverkansgrad vid Stavsnäs Vinterhamn (källa Naturvatten i Roslagen AB 2011).

Område	Naturvärde	Påverkan	Kommentar
1	Kommunalt	Låg	Klippstrand med blåstångsbälte
2	Lokalt	Måttlig	Mosaikartat sandigt bottenområde
3	Lokalt	Måttlig	Klippstrand med blåstångsbälte

4	Lokalt	Hög	Mosaikartat sandigt bottenområde
5	Begränsat	Mkt hög	Asfalterad kaj och sjömack
6	Kommunalt	Måttlig	Grunt sandområde
7	Kommunalt	Måttlig	Grunt sandområde
8	Lokalt	Måttlig	Gryнна

Av de kommunalt värdefulla områdena utgörs två av grunda sandbottnar bevuxna med främst olika natearter och kransalger med påväxt av fintrådiga alger (delområde 6 & 7). Dessa är lämpliga miljöer för plattfisk, sik, stubb och möjligen simpa. Bottnarna tillhör en ovanlig naturtyp i regionen. De bedöms även vara måttligt påverkade av befintliga bryggor och angränsande sjömack och hamn. Delområdena ingår också i ett större grundområde som utgör en viktig övervintringsplats för sjöfågel, vilket också bedöms ha kommunalt naturvärde (streckat område). Detta främst på grund av den rika förekomsten av vigg, gräsand, knölsvan och knipa, men även förekomsten av skyddsvärda arter som havsörn, salskrak och bergand bidrar till värdet. Som häckningslokal har området endast lokala värden.

Delområde 1 ligger utanför planområdet, men i och med exploatering så kan det komma att tillgängliggöras och eventuellt påverkas av mänsklig aktivitet. Området består av en brant, vågexponerad berghäll med bitvis friska och fina blåstångbälten och en del fintrådiga grön- och brunalger och bedöms hysa kommunala naturvärden. Berghällen bedöms vara obetydligt påverkad av mänsklig aktivitet. Tångbältet utgör en lämplig miljö för tånglake, simpa, kräftdjur, snäckor och insektslarver och de djupare grus- och stenbottnarna är ett potentiellt lek område för gös.

Områden av lokalt naturvärde utgörs av två sandbottnar (delområde 2 & 4) med mosaikartad växtlighet av bland annat kransalger, blåstång, sudare och fintrådiga alger samt kärlväxter som olika natearter och hårsärv. Bottnarna har inslag av sten och grus närmast land för att sedan övergå i ren sand- eller grusbotten och på större djup övergå i lerbotten. De hyser lämpliga miljöer för tånglake, simpa, kräftdjur, snäckor och insektslarver. Områdena har även potential som lek- och uppväxtområden för abborre, sik och gös. Delområde 4 har en hög påverkansgrad genom nedskräpning, utfyllnad och angränsande hamn, delområde 2 är måttligt påverkat.

De övriga två områdena med lokala naturvärden utgörs av en brant berghäll med blåstång och fintrådiga alger som övergår i grus- och stenbotten (delområde 3) samt en grynnan av sten, grus och block med blåstång, borstnate och fintrådiga alger (delområde 8). Delområde 8 utgör ett potentiellt lek område för gös och ett bra födosöksområde för fisk. Båda delområdena är måttligt påverkade av angränsande hamnverksamhet.

Delområde 5 utgörs av befintlig hamn med asfalterad kaj, sjömack och gästbryggor med begränsade naturvärden. Djupet utanför kajen är cirka 4,5 meter och området mellan kajen och sjömacken har en blockig grusbotten, glest bevuxen med blåstång och fintrådiga alger. Området saknar värden för fisk på grund av begränsad vegetation och avsaknad av lämpliga lekbottnar. Området är tydligt påverkat av utfyllnader och hamnverksamheten.

Inga rödlistade marina arter hittades vid inventeringen, men blåstång är en så kallad nyckelart då den utgör livsmiljö för ett flertal smådjur. Dock påträffades en piggvar på de grunda sandbottnarna, vilken är regionalt ovanlig och skyddsvärd. Sju rödlistade fågelarter har noterats i grundområdet.

De djupare belägna bottenarna, t ex öster och norr om hamnen har inte inventerats, och därmed finns inga uppgifter om hur dessa ser ut eller vilka naturvärden som eventuellt finns här.



**Figur 6** Avgränsade delområden vid kartering av marina naturvärden. Blå färg (nr 1, 6, 7) anger kommunalt naturvärde och grön färg (nr 2, 3, 4, 8) lokalt naturvärde. Område som bedömdes sakna särskilda naturvärden markeras med rött (nr 5). Streckad linje visar område av särskilt värde för övervintrande sjöfågel (Ekologigruppen AB och Naturvatten i Roslagen AB, 2011).

## 6.2 Konsekvenser

En utökning av kajplanen såväl norr som söder om befintlig kaj samt utbyggnad av kaj och bryggor kan innebära utfyllnader och spontning i såväl havet som i

befintliga strandmiljöer. Detta skulle innebära en förlust av befintlig bottenfauna och flora främst i områden med begränsade naturvärden, men i viss mån även i anslutande bottenområden med kommunala och lokala värden (delområde 4 och 6).

Bryggorna och utbyggnad av kaj kan i viss mån påverka omgivande bottenmiljöer (delområde 1-3) negativt. Vid själva anläggningsarbetena för ovan nämnda anläggningar uppstår dessutom temporär grumling som tillfälligt kan påverka omgivande bottenmiljöer negativt. Hur stor omfattningen blir beror på vilka skydd och metoder som används vid utökningen i och kring hamnen.

Vid en utbyggnad av marinan kommer det att bli fler fritidsbåtar i området och utanför delområde 6 och 7, vilket kan leda till att propellrarnas rörelser kan virvla upp en del sediment. Risken att mindre båtar vid den inre bryggan genererar strand- eller bottenerosion bedöms vara liten. Om större båtar placeras vid den inre bryggan uppstår risk för erosion, men på grund av risk för grundstötning är det även olämpligt för de större båtarna att placeras vid den inre bryggan (SSPA, 2016).

Muddring vid anläggandet av en ny marina ska så långt som möjligt undvikas, men kommer att behöva ske vid godshamnen (delområde 4), södra kajen (delområde 5) samt i området utanför bensinmackspontonen (delområde 5). Muddring vid godshamnen (delområde 4) behövs främst för att området ska bli tillräckligt djupt för att kunna ta emot de fartyg som kommer att trafikera hamnen. Delområde 4 är ett område med sandstrand och grusig botten som relativt snabbt blir ett djupare område. Att det blir djupare relativt fort är en av anledningarna till att hamnen föreslås utvidgas åt det hållet. Vid södra kajen och bensinpontonen har föroreningshalter konstaterats. Det är främst PAH:er i nivåer som är högre än Naturvårdsverkets klass 5 och TBT vars halt är högre än den norska tillståndsklassen enligt sedimentundersökningen som utförts av Tyréns. De halterna av PAH:er och TBT innebär att åtgärder behöver vidtas (Tyréns, 2016).

Någon muddring i övriga delområden ska inte ske eftersom fysiskt ianspråktagande av bottenmiljöer som muddring innebär kan komma att orsaka en rad negativa effekter i biologiskt sett viktiga och produktiva grundområden (delområde 6 & 7, i viss mån 2). Sammantaget skulle detta kunna leda till en utarmad biologisk mångfald både gällande naturtyper och för arter som är knutna till dessa naturtyper.

Utbyggnaden av marinan inom det streckade området bedöms kunna försämra områdets värde som övervintringsplats för sjöfågel.

Länsstyrelsens GIS-skikt (Länsstyrelsens WebbGIS, 2016) för gös, gädda och aborre (BALANCE) har använts som komplement till bedömningarna i ”Kartering av marina naturvärden 2011” och som del i bedömningen av påverkan på strandskyddet. Vid den marina inventeringen har bottenotyp och vegetation karterats. Områdets värden för fisk bedömdes utifrån förekommande biotoper och dess kvalitet.

En båtbottevätt planeras att anläggas på land, i närheten av bensinmacken och marinan, enligt Värmdö kommun. Underhåll och reparationer kan därför ske på en plats där det finns anvisningar och teknisk möjlighet till att ta hand om de eventuella föroreningar som uppstår. En utbyggnad av marinan innebär att det kommer att bli mer båtar och båttrafik i området. Det mycket giftiga ämnet tributyltenn (TBT) som trots förbud mot användning i båtottenfärger, uppträder i mycket höga halter i Stockholmsområdets hamnar, och tycks ha fortsatt spridning i havsmiljön. TBT har varit förbjudet sedan 1989 för båtar som är under 25 meter långa. Det är därför osannolikt att tillkommande båtar skulle bidra med detekterbara TBT-halter. Länsstyrelsen i Västra Götaland har gjort en undersökning gällande TBT i småbåtshamnar och har kommit fram till; ”Det finns starka indikationer på att ett tillskott av TBT sker kontinuerligt, dock inte i form av nyanvändning av TBT-baserade båtottenfärger, utan mer sannolikt på grund av spridning av gammal färg vid upptag, avspolning och underhåll av båtar”. En båtbottevätt kan därför reducera denna spridning (Tyréns, 2016).

Båt- och fartygstrafiken kan också orsaka skador genom de sug- och svallrörelser som skapas, och genom direkta propellerskador på vegetation. Effekter av båttrafik i grundområden omfattar förändringar i undervattenvegetationens artrikedom, täckningsgrad och djuputbredning och fisksamhällets artsammansättning. Fysiska störningar som kan uppkomma till följd av fartygstrafiken är pulser av kraftfulla bottenströmmar som eroderar bottnarna och kan medföra att vare sig vattenvegetation, botten djur eller fiskom får möjlighet att etablera sig och utvecklas.

Påverkan på de brant sluttande och naturligt vågexponerade berghällarna (delområde 1 & 3) bedöms som relativt liten då dessa är mindre känsliga för sug-



och svallrörelser från sjötrafiken. Detta förutsätter dock att de inte påverkas av fysiska ingrepp. Påverkan på grundområden från planerad marina bedöms som begränsad om storlek på båtar anpassas till vattendjup.

Påverkan på de djupare bottenarna av föreslagna utbyggnader i vattnet kan inte bedömas utifrån genomförd botteninventering utan kräver kompletterande marinbiologisk undersökning.

Vidare kommer sannolikt planerad utbyggnad av bostäder och verksamheter i anslutning till hamnverksamheten innebära en stor ökning av hårdgjorda ytor, vilket medför en ökad dagvattenavrinning och därmed även en större förorenings- och närtsaltsavrinning ner till vattnet, om dagvattnet inte tas om hand. Detta kan bidra till att skapa övergödning av närliggande grundområden i planområdets sydöstra och nordöstra del. Grundområdena är redan idag påverkade av dagvatten från befintlig hamnverksamhet, men denna påverkan bedöms öka markant om inte dagvattenhanteringen görs på ett miljöanpassat sätt. Idag finns det ingen rening av dagvatten i området. Vid en utbyggnad kommer dagvattnet att tas om hand och åtgärder kommer att vidtas för att minska avrinningen till Nämndöfjärden. Förslag på hur dagvatten ska hanteras i området för att minska avrinning till Nämndöfjärden utreds och redovisas i kapitel 14, Mark- och vattenförhållanden.

Den värdefulla övervintrande andfågelfaunan kan betraktas som generellt känslig för störning av båttrafik som trafikerar området södra del. Detta gäller främst fritidsbåttrafik under vinterhalvåret. Skärgårdstrafikens verksamhet trafikerar inte de södra delarna och Waxholmsbåtarna är delvis en förutsättning för att vattnen hålls isfria under vinterhalvåret. Känslighet för denna verksamhet bedöms vara måttlig och en viss ökning av trafiken torde inte påverka fågelfaunan nämnvärt. Däremot är övervintrande sjöfåglar känsliga för byggande av bryggor och det finns risk för att de lätt kan skrämmas av mänskliga aktiviteter. Därmed kommer planerade båtplatser i områdets södra del negativt påverka områdets roll som övervintringsområde (Ekologigruppen AB och Naturvatten i Roslagen AB, 2011).

Under den isfria delen av året är det främst småbåtstrafiken som utgör störningskälla för fågellivet. Då området redan idag är kraftigt stört och häckfågelfauna inte hyser några skyddsvärda arter som påverkas av båttrafik förväntas inte känsligheten vara stor för eventuell ökning av småbåtstrafiken.

Sammantaget kan planerad utbyggnad av en ny marina med båtplatser innebära måttliga till stora konsekvenser för den marina miljön i planområdets södra del, medan konsekvenserna av hamnutbyggnaden norr om denna bedöms bli mer måttliga. Bedömningen grundar sig på att utbyggnad av kajer och anläggande av en ny marina, kan medföra en betydande ökning av båttrafiken. Dessutom tas nya områden i anspråk för anläggningar, samt att fler människor kommer att vistas och nyttja området. Det är dock svårt att förutse hur en ökad mängd båttrafik påverkar den marina delen av området.

### 6.3 Förslag till åtgärder

- Bottenmiljöernas känslighet för påverkan varierar beroende på naturtyp. Det är främst de grunda och känsliga mjukbottenarna som bör skyddas mot påverkan från muddring/ utfyllnad samt direkt och indirekt påverkan från båt- och fartygstrafik. För att undvika påverkan på de grunda och känsliga mjukbottenarna kommer det inte att bli tillåtet att anlägga bryggor i grundområdena förutom för landfästet och för förankring av bryggan för marinan.
- Muddring i områdena förutom område 4 och 5 bör inte tillåtas.
- Vid en utbyggnad av hamnverksamheten och marina med bryggor bör omfattande miljöåtgärder göras för att minimera utsläpp av båtbottnfärger, oljespill, med mera. De ytor och verksamheter inom hamnen som hanterar miljöfarliga ämnen, men även marinans båttvätt och uppställningsytan för båtar bör förses med oljeavskiljare. Vid behov bör ytterligare åtgärder genomföras. Detta bör studeras vidare i fortsatt tillståndsprocess för vattenverksamhet.
- Planerad utbyggnad av såväl bostäder och verksamheter kräver en dagvattenhantering som minimerar påverkan på havet från dagvatten. En dagvattenutredning som redovisar möjligheter till lokalt omhändertagande av dagvatten är framtagen.
- För att förebygga förorenings-spridning av PAH:er och TBT vid södra kajen, i delområde 5 i samband med muddring kommer åtgärder att vidtas. Förslagsvis kan övertäckning av ca 1000 m<sup>2</sup> sediment ske alternativt att de förorenade sedimenten tas upp och omhändertas.

- I dagsläget finns det ett vattenområde i närheten av godskajen vid strandkanten där sedimenten föreslås övertäckas. Området som behöver övertäckas uppskattas vara 2150 m<sup>2</sup>.
- Muddring och tippning av massor ska ske med bästa tillgängliga teknik för att minska belastningen och skador på miljön.
- För att minimera påverkan och spridning i samband med muddring kan exempelvis en sluten gripskopa användas. Vidare går det exempelvis att använda sig av länsar som sluter tätt mellan yta och botten för att minska spridning av fast material till recipienten, avvattna sediment samt kontroll och omhändertagande av dränerat vatten. Ytterligare ett exempel är att utföra turbiditetsprovtagning innanför och utanför läns under pågående arbete i eller nära vatten.
- Större båtar och/eller båtar med stora motorer rekommenderas att placeras vid bryggplatser längre ut med hänsyn till erosionsrisker och det begränsade vattendjupet.

## 7. Strandskydd

Värmdö kommun har tagit fram en utredning gällande upphävande av strandskydd i samband med detaljplanearbetet för Stavsnäs Vinterhamn (Värmdö kommun, 2016). För ytterligare information om strandskydd hänvisas därför till den utredningen.

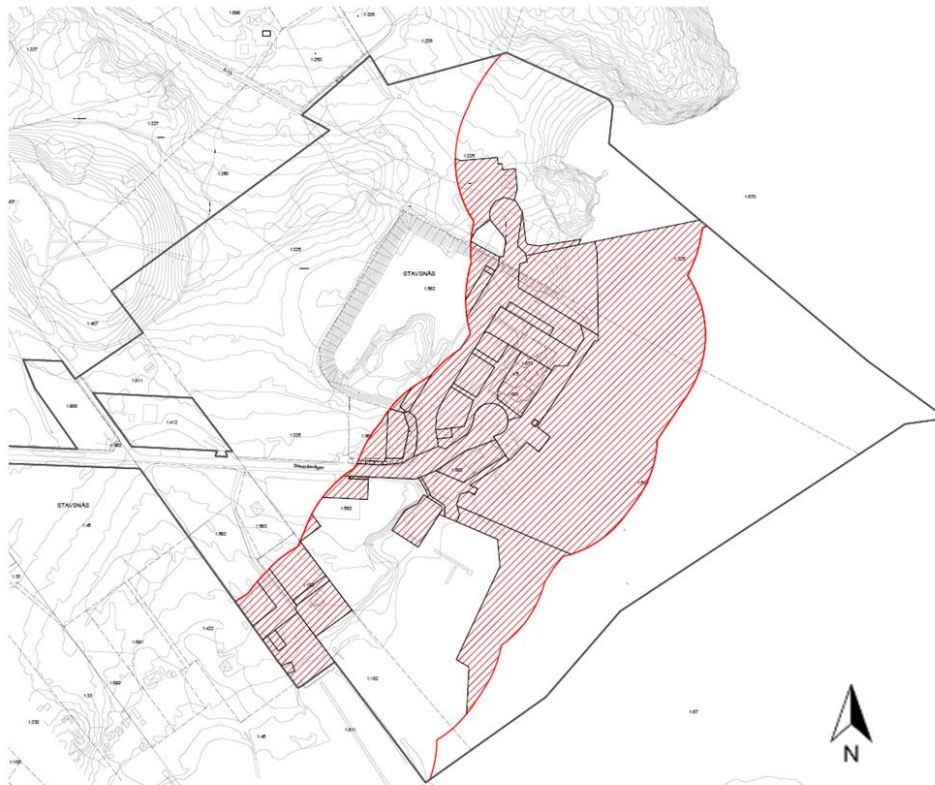
### 7.1 Nuvarande förhållanden

I nuvarande planer som gäller för området är större delen av vattenområdet planerat som hamnområde respektive småbåtshamn. Landområdena är planerade för hamnverksamhet och vattenverk. Nuvarande planer i området redovisades i avsnitt 2.2. För de områden som inte är planlagda gäller strandskyddet. Det finns dock äldre byggnader, parkeringsytor och småbåtsbrygga i de områdena som idag inte är planlagda och omfattas av strandskydd.

### 7.2 Konsekvenser

Ifall föreslagen detaljplan vinner laga kraft kommer befintliga detaljplaner för området att upphävas. I samband med att en befintlig detaljplan upphävs kommer strandskyddet att återinträda för området, enligt miljöbalken 7 kap § 18 g. I **Figur 7** nedan visas föreslagen detaljplan tillsammans med skrafferad yta över områden där strandskyddet avses att upphävas. Strandskyddet kan därefter upphävas ifall särskilda skäl enligt 7 kap miljöbalken finns.

Värmdö kommun föreslår att strandskyddet upphävs, enligt miljöbalken 7 kap § 18c § inom stora delar av planen, dock främst där området redan är ianspråktaget. I andra delar av området krävs ett upphävande för att pågående verksamhet ska kunna tillgodose ökade och framtida behov som replipunkt i skärgården. Skälen för upphävande variera inom de olika delarna av planområdet och beskrivs utförligare i Värmdö kommuns utredning gällande strandskydd.



**Figur 7** Föreslagen detaljplan tillsammans med skrafferad yta över områden där strandskyddet avses att upphävas.

Naturen, den marina miljön och de rekreativa värdena har inventerats i samband med planarbetet och går att läsa om i övriga kapitel i MKB:n. Områdets mest värdefulla naturtyp, som berörs av ett upphävande av strandskydd, utgörs av den äldre skog som finns i områdets centrala del (område 1 i **Figur 5** i avsnitt 5.2 ovan). Höga värden finns också knutna till havsstrandsvegetation i område 16 och 17 i **Figur 5** i avsnitt 5.2 samt den öppna sandmarken, som är utmärkt som område 13 i samma figur i avsnitt 5.2.

I de vattenområden (område 6 och 7 i **Figur 6** under avsnitt 6.1), som bedöms hysa höga ekologiska värden som lek- och uppväxtmiljöer för fisk och är måttligt påverkade, kommer strandskyddet att ligga kvar. Område 4 och 5 i **Figur 6** under avsnitt 6.1 i den marina delen bedöms ha en hög grad av påverkan och delområde 5 präglas helt av hamnverksamheten.

För de områden som planläggs som park finns natur med begränsade till visst värde. Det område som benämns som område 17 i **Figur 5** i avsnitt 5.2 är naturvärdet högt och därför bibehålls strandskyddet inom det området. Området kan dock komma att påverkas något av planerad marina vid anöringsplats för brygga. Förutsättningarna för växt- och djurliv bedöms dock inte påverkas negativt.

Passagen utmed stranden kommer att förbättras vid planens genomförande genom att områden som idag är privata blir allmänt tillgängliga genom att de planläggs som park. Parkområdet söder om hamnen kommer att tillgängliggöra det strandområdet för fler människor. Samma strandområde kommer även att göras attraktivare och mindre gångstråk ska anläggas. Norr om den framtida godshamnen planläggs ett mindre område som parkområde. I detta område kommer planen att medge vissa markarbeten för att mildra effekten av den nivåskillnad som kommer att uppstå mellan den nya godshamnen och parkområdet. Utan denna anpassning finns det risk att gränsen mellan natur och hamnområde kan komma att upplevas som en rekreativ barriär.

För de områden där strandskyddet upphävs i vattnet är den mänskliga påverkansgraden stor och naturvärdena obefintliga eller begränsade. Vintertid finns det dock sjöfågel inom öppna vattenområden i sydöstra delen av planområdet, men genom båttrafik i hamnen kommer vattnet att hållas öppet utanför marinan även fortsättningsvis, vilket är positivt för sjöfåglar som stannar kvar under vintertid.

För marinan föreslås en brygganläggning på ca 1900 m<sup>2</sup> med tre och fyra meters. Brygganläggningen kommer att ge plats för ca 200 båtar. Utöver brygganläggningen föreslås en båtbotentvätt som planeras att anläggas på land. Intill framtida godsgård föreslås en brygganläggning med fem meters bredd (inklusive del för cafe, på- och avstigningsplats för resenärer till taxibåtar) på ca 1350 m<sup>2</sup>. Ny godsgård föreslås anläggas på ca 4200 m<sup>2</sup>. Framför bensinstationen föreslås att kajen med ett nytt trädäck byggs på ca 600 m<sup>2</sup>. Inom delar av området där ny marina, ny brygga vid bensinstationen, ny kaj framför bensinstationen och godsgård föreslås är vattendjupet på vissa delar under 3 m. I den kommande ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kommer detta att beskrivas mer ingående.

### 7.3 Skadeförebyggande åtgärder

Några delar av naturmarken kommer att tas i anspråk för att utöka hamnområdet. För att kompensera för detta och även långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land inom planen kommer stora delar av planområdet att planläggas som natur- och parkmark med kommunalt huvudmannaskap.

För att säkerställa goda livsvillkor för djur och växter i vattnet bibehålls strandskyddet i de områden som är viktiga för föryngring av fisk och där det finns viktiga naturvärden.

För att kompensera det område på ca 0,2 ha med höga och mycket höga naturvärden där strandskydd planeras att upphävas planläggs ett område om ca 6 ha som naturmark. Området som planläggs som natur har till största del mycket högt och högt naturvärde. Syftet med att planlägga området som natur är att bibehålla goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

För att väga upp för den naturmark som tas i anspråk för utökningen av hamnen och vägområde till stugor vid Susegårdar planläggs angränsande skogsområde som naturmark. Området är inte planlagt idag, men genom att det planläggs som natur kvarstår skogsområdet kring hamnen. Detta samt att övriga, icke ianspråktaga stränder i området bibehåller strandskydd och planeras som natur- och parkmark bidrar det till att långsiktigt bevara livsvillkoren för djur- och växtliv inom planområdet.

## 8. Landskapsbild

En landskapsanalys över Stavsnäs Vinterhamn har gjorts av Ekologigruppen AB (2011) för det ursprungliga programområdet. Resultaten från utredningen sammanfattas i detta kapitel och en bedömning av planområdets konsekvenser för landskapsbildens görs. För utförligare beskrivning av landskapsbildens hänvisas till rapporten.

### 8.1 Nuvarande förhållanden och landskapsvärden

Planområdet domineras av barrskog men hamnområdet, Stavsnäs Vinterhamn är själva kärnan i området till vilken man kommer via väg 222 (Stavsnäsvägen). Vägen kantas i väster av sandtallskog medan det närmare hamnen ligger ett flertal parkeringsplatser avsedda för öbor och sommargäster. I öster avgränsas området, förutom av hamnområdets kaj, av havsstränder och klippor ned mot Nämndöfjärden. Planområdet är delvis kuperat med en del branta sandslänter. Området delas vidare i kapitlet upp i tre delområden: hamnområdet och områdena norr och söder om väg 222 (Stavsnäsvägen), se **Figur 8** och **Figur 10**.





**Figur 8** Röd färg markerar de olika delområdena; hamnområdet, norr och söder om väg 222 (Stavnäsvägen).

### 8.1.1 Hamnområdet

Redan i dag utgör Stavsnäs Vinterhamn ett påverkat område bestående av asfalterade ytor för parkeringar och verksamheter, vilket skapar en karaktär för platsen. Verksamheterna ligger utspridda över området i röda en- och tvåplanshus. I väster kantas hamnens parkering av branta, sandiga sluttningar och ovanför detta kommer en skogssiluett som är orörd. Se vy sett från havet i **Figur 9**.



**Figur 9** Vy över Stavsån Vinterhamn.



Figur 10 Landskapsbild och rekreationsvärden i planområdet.

### 8.1.2 Norr om Väg 222

Norr om väg 222 (Stavsnäsvägen) domineras landskapet nästan helt av tallskog, förutom närmast väg 222 (Stavsnäsvägen) där det finns ett område med parkeringsplatser. I väst gränsar planområdet mot skog och ett gammalt sandtag. I norra kanten av planområdet går Elgarsvägen, en grusväg som leder vidare till Hällantorps och tomterna längst ut på Helgarsberget. I östra delen av området, strax norr om hamnområdet, finns Susegård, en äldre herrgårdsliknande villa med kulturhistoriska värden. I öster möter området havet. Här finns en sandstrand, klippor och några bryggor som skapar vattenkontakt mot Nämndöfjärden. Sett från havet domineras området av skogen men man kan också skymta Susegård en bit upp från stranden.

Området består till stor del av sandtallskog med inslag av hällmarkstallskog, blandskog och lövskog. Skogen har ett välutvecklat stigsystem och även några grusvägar. I skogen finns även ett stort inslag av äldre, karaktärsfulla träd som höjer upplevelsen av skogskänsla. Skogen är tät, vilket gör det svårt att orientera sig och skaffa sig en överblick. I området finns två platser med vida utblickar över Nämndöfjärden och öarna intill, i skogsbrynet vid hamnparkeringen och på den lilla udden strax norr om hamnområdet, se Fel! Hittar inte referenskölla..

### 8.1.3 Söder om Väg 222

Området söder om väg 222 (Stavsnäsvägen) är mer präglad av mänsklig påverkan än området norr om väg 222 (Stavsnäsvägen) och ger inte samma upplevelse av skog och natur. Området domineras av parkeringar och den för allmänheten stängda båtklubben. Området har en ordnad karaktär där de olika delarna inte har något tydligt samband eller struktur.

Från havet syns området som en påverkad strandlinje med båtbyggor, badstrand, uppställningsplats för båtar, grässlätt med enstaka träd samt ett par privata hus. Bakom strandlinjen syns en skogssiluett.

## 8.2 Konsekvenser

Planerad utbyggnad innebär att dagens heterogena landskap ersätts av ett mer homogent hamn-och centrumområde omgivet av ordnad bebyggelse och parkmark.

Den ordnade strukturen i området kommer att bytas ut mot en mer tillrättalagd struktur.

### **8.2.1 Hamnområdet**

Dagens småskaliga hamn med verksamheter fördelade på flertalet mindre en- och tvåvåningshus kommer att ersättas av en mer sammanhängande centrumbebyggelse. Området kommer att byta karaktär och upplevas mer välordnat och urbant. Här kommer att anläggas en mindre torgyta och vägen genom området kommer att kantas av sammanhängande bebyggelse och trädrader.

Hamnområdet kommer att utökas både norrut med en godshamn och österut i vattnet med en flytbrygga för taxibåtar. Hamnen kommer därför att ta större del av stranden och vattnet i anspråk än idag.

### **8.2.2 Norr om väg 222**

Skogsområdet som ligger direkt norr om hamnen där det kulturhistoriskt värdefulla Susegårda ligger kommer att utvecklas till en stugby med möjlighet till semesterboende eller vandrarhem. Susegårda som idag är en enskilt placerad byggnad omgiven av skog kommer att inordnas och bli en del av stugbyn. Huset byggs om till offentlig byggnad i form av vandrarhem, café och eventuellt ett mindre Taubemuseum. Det kommer att ge huset en helt annan karaktär och plats i landskapet. Delar av dess kulturhistoriska värden kan komma att gå förlorade i och med att dess sammanhang förändras, men Susegårda kommer även fortsättningsvis att vara den dominerande byggnaden.

Den största delen av området norr om väg 222 (Stavsnäsvägen) kommer dock inte att exploateras vilket gör att områdets skogskaraktär kommer att bevaras. Det som däremot kommer att förändras är områdets kontakt med havet. Den utblick som idag finns väster om hamnen kommer att påverkas av parkeringsgarage och ny bebyggelse i hamnområdet. Det är viktigt att göra en noggrann avvägning av husens placering och höjd för att så långt som möjligt behålla kontakten med vattnet.

Även väg 222 (Stavsnäsvägen) kommer att få en förändrad karaktär. De parkeringar som idag omgärdar vägen är grusparkeringar insprängda i tallvegetationen som ger vägen och infarten till hamnen en viss karaktär. För att

bevara eller utveckla karaktären till något positivt är det viktigt att utformningen av parkeringarna är genomtänkt.

### **8.2.3 Söder om väg 222**

Även söder om Stavsnäsområdet kommer delar av landskapet att få en mer strukturerad och ordnad karaktär. Det som idag är ett område med parkeringar insprängda i tallskogen, en båtklubb med uppställningsplatser och en strandlinje med enstaka bryggor och byggnader kommer att bli ett ordnat område med park, bostadsbebyggelse och storskalig marina. Strukturen i området kommer att bli tydlig, väg 222 (Stavsnäsvägen) blir trädkantad och gatorna i bostadsområdet raka och tydliga.

Parken med nya gångvägar kommer att göra platsen mer tillgänglig. Områden med tallar inom parkmarken är värdefulla att spara vid exploateringen av området.

### **8.2.4 Landskapsbilden från havet**

Landskapsbilden sett från havet kommer genom förslaget att förändras. Idag syns området från havet som tre delområden med skogsområdet och Susegårdarna i norr, hamnen i mitten och den påverkade strandlinjen med enstaka bryggor och hus samt båtklubben i söder. Sett från havet kommer landskapsbilden att förändras och domineras av den nya marinan och flytbryggor. Bostadsbebyggelsen ligger indragen från vattenlinjen och är delvis dold av befintlig natur.

Skogen norr om väg 222 kommer att krympas med ca 15 %, dels genom utökning av hamnområdet och genom byggnation av stugbyn. Den lilla sandstrand som idag finns direkt norr om hamnen kommer att ersättas av en godshamn. Den skogsklädda udden samt sandstranden i norr kommer dock att bevaras.

Hamnområdet i sin tur kommer att gå från dagens småskaliga ostrukturerade karaktär till en mer ordnad centrumkaraktär. Huruvida man även i fortsättningen kommer att se skogen bakom bebyggelsen är beroende på vilken höjd på bebyggelsen det blir. Hamnområdet kommer också att utökas både åt norr och åt söder. Hamnen kommer också att byggas ut i havet genom anläggandet av en större flytbrygga för taxibåtar.

Det södra delområdet kommer, sett ifrån havet, att domineras av den nya marinan med flera rader flytbryggor parallellt med kustlinjen. Den naturliga strandlinjen kommer att till stor del vara skyddad av den nya marinan.

Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms bli måttlig då ett mindre hamnområde och skogsmark ersätts av ett centrumområde, utbyggnad av hamnen samt en ny marina.

### 8.3 Förslag till åtgärder

- Utformningen av stugbyn kommer att vara avgörande för hur Susegårdarna kommer att uppfattas i framtiden. Det är viktigt att både placeringen av hus och infrastruktur i området samt gestaltning av hus och omgivning görs på ett sådant sätt att det samspelar med den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden.
- Höjd, placering och utformning av den nya bebyggelsen i hamnområdet kommer att ha påverkan på skogsområdet väster om området. Det är viktigt att göra en noggrann avvägning för att så långt som möjligt behålla skogskänslan och kontakten med vattnet.
- Utformningen av marinan bör ske på ett sådant sätt att strandområdet söder om hamnen upplevs som offentlig och inte privat.
- Utformningen av parkeringsplatserna längs med Stavsnäsvägen bör vara genomarbetad. Inslag av den tallvegetation som blandas med parkeringarna idag bör bevaras för att bevara områdets karaktär. Vill man uppnå en mer strukturerad och ordnad karaktär kan stora inslag av trädplanteringar planeras in.
- Mötet mellan den nya godshamnen i hamnens norra del och skogsområdet norr om denna bör studeras noggrant. Det är viktigt att så stor del som möjligt av stranden fortfarande upplevs som tillgänglig.

## 9. Rekreation

En bedömning av rekreationsvärdena över Stavsnäs Vinterhamn har gjorts av Ekologigruppen (Ekologigruppen AB, 2011a) under 2011 för det ursprungliga programområdet. Resultaten från utredningen sammanfattas i detta kapitel och en bedömning av detaljplanens konsekvenser för rekreationsmöjligheterna görs. Utöver denna utredning har även Tyréns tagit fram ett PM gällande kulturvärden; Susegård, Stavsnäs och Värmdö (Tyréns, 2012). För utförligare beskrivning hänvisas därför också till den rapporten.

### 9.1 Nuvarande förhållanden och rekreationsvärden

Planområdet är lättillgängligt med god kollektivtrafik från Stockholm och goda parkeringsmöjligheter vid hamnen. Vidare löper en gång- och cykelväg längs med väg 222 (Stavsnäsvägen) ned till Stavsnäs Vinterhamn. Från korsningen med Stavsnäsvägen/Storskogsvägen finns det ett välutvecklat stignät. Från hamnen utgår sedan en stor del av båtförbindelserna ut i mellanskärgården. Planområdet hyser idag goda rekreationsmöjligheter med omfattande stignät, utblickar, trollstig, badstrand, båtklubb och färjetrafik med mera. Planområdet delas här upp i beskrivningar av hamnen och områdena norr och söder om väg 222 (Stavsnäsvägen).

Området ingår i Riksintresse högexploaterad kust (4 kapitlet 4§ Miljöbalken). Detta innebär att områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljö. Exploatering får endast komma till stånd om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar natur- och kulturvärdena.

#### 9.1.1 Hamnområdet

Stavsnäs Vinterhamn utgör en målpunkt för rekreation i form av båtliv men även för vidare transport ut i mellanskärgården. Hamnen har ett aktivt båtliv, med både större passagerar- och godsbatar samt småbåtar. Hamnområdet är en viktig knutpunkt för båtförbindelser till mellanskärgården, både sommar- och vintertid. Här finns ett stort serviceutbud med bland annat Waxholmsbolagets biljettkontor, Stavsnäs Båttaxi, bensinmack, båtverkstad, kiosk, gatukök, presentshop, toaletter



och sophantering. Sommartid hyser hamnen ett folkliv och erbjuder många platser att sitta i solen och titta ut över havet och på folklivet.

### **9.1.2 Norr om väg 222**

Planområdet har höga värden så som rekreationsskog, särskilt i den norra delen finns goda rekreativmöjligheter med ett välutvecklat nät av stigar och grusvägar som är välanvänt för promenader av främst närboende. Skogsområdet är stort och erbjuder en viss avskildhet och ett stort inslag av äldre karaktärsfulla träd förhöjer områdets skogskänsla. Skogsområdets östra del erbjuder även flera fina utsiktspunkter med vyer ut över havet och omgivande öar. Det finns en del inhägnad tomtmark med mera närmast väg 222 (Stavsnäsvägen) direkt väster om hamnen, vilket fungerar som en barriär som minskar möjligheten att nå skogsområdet. Skogen bjuder på upptäckarglädje och nyfikenhet och är lämplig för naturpedagogik. Trollstigen, som ligger väster om planområdet har blivit en kommunalt värdefull målpunkt i området, till vilken både barn och vuxna från hela Värmdö kommun kommer. Vintertid används grustagets östra del, som ligger inom planområdet och används som pulkabacke av de närboende. Skidspår har anordnats i skogsområdet vissa år. Under sommar och höst erbjuder området även goda möjligheter till bär- och svamplockning.

I planområdets nordöstra del ligger den kulturhistoriskt värdefulla villan Susegård. Den herrgårdslika villan uppfördes 1905 och är ritad av arkitekten Ferdinand Boberg, en av sin tids främsta svenska arkitekter som bland annat ritade prins Eugens utställningshall på Waldemarsudde. I dag är Susegård övergiven och förfallen, men öster om villan finns en mindre vik med sandstrand, klippor, badmöjligheter och en brygga. Här finns även utsiktspplatser över havet och god vattenkontakt.

### **9.1.3 Söder om väg 222**

I sydost är gränsen otydlig mellan allmänt tillgänglig naturmark och villatomterna som sträcker sig ända ned mot vattnet, varför det finns en mental barriär för att vistas i området. Intill havet i öster ligger Stavsnäs Båtklubb med bryggor samt inhägnade parkeringar och uppläggningsytor som blockerar möjligheten att ta sig ner till vattnet. Samtidigt medför båtklubben att området har ett stort utbud av båtsport. Mellan båtklubben och hamnen finns en mindre strand med badmöjligheter.

## 9.2 Konsekvenser

Utbyggnaden innebär att rekreativsmöjligheterna i den norra delen av planområdet minskas då delar av skogsområdet norr om väg 222 tas i anspråk för stugby och vandrarhem med en tillfartsväg. En av områdets stränder tas även i anspråk för hamn och marina. Samtidigt kommer tillgängligheten i den södra delen av området att öka genom att det planläggs för park. Vidare kommer slitaget på kvarvarande skogsområde öka genom att befolkningen i närområdet ökar markant. Samtidigt är det positivt att fler människor nyttjar området för rekreation.

Hamnutbyggnaden innebär att tillgängligheten till mellanskärgården och de rekreativsmöjligheter som finns här ökar. Även ett utökat serviceutbud etc gynnar detta. Vidare medför en ny marina med 200 båtplatser för fritidsbåtar att möjligheterna till båtsport i området ökar markant. Det finns risk för att marinan ökar känslan av privatisering av stranden i planområdets sydöstra del. Genom att vid utformningen skapa möjlighet för allmänheten att röra sig längs med vattnet minskar denna känsla. Delar av strandzonen norr om hamnen kommer att försvinna vid utbyggnaden av godshamnen medan kvarvarande delar av stranden kan påverkas negativt av upplevelsen av en storskalig hamn i nära anslutning.

Den tillfartsväg som tillkommer i området kan komma att öka tillgängligheten ut mot skogen. Gång- och cykelstråk där boende och allmänhet har möjlighet att röra sig mellan skogsområdet och hamnen kommer att anläggas. Även planerad stugby i nordost medför att delar av skogsområdet tas i anspråk och skapar en barriär mellan kvarvarande skog och havet samt den mindre vik med sandstrand och klippor som ligger här. Stugbyn med tillfartsväg innebär samtidigt att tillgängligheten till området för såväl tillresta som närboende ökar. Om det finns gång-, cykel- och kollektivtrafik lättillgängligt i ett område och om området har trygga, attraktiva och lättillgängliga stråk som leder ut till naturen kommer troligtvis fler att använda sig av stråken för att på så vis nå natur och platser för rekreation. Därmed har detta positiva effekter för det rörliga friluftslivet. Vidare kan närboende gynnas om villan Susegårdar ”rustas upp”, stranden görs tillgänglig och andra rekreativsaktiviteter och service erbjuds till allmänheten inom ramen för stugbyn.

Konsekvenserna för områdets rekreativsmöjligheter är måttliga till stora och vissa även positiva. Delar av skogsområdet och en havsstrand försvinner, vilket negativt påverkar rekreation i form av promenader, bär- och svampplockning och i viss mån även bad. Samtidigt kan utbyggnaden öka och skapa nya former av rekreation, t ex genom att hamnens funktion som knutpunkt ut i mellanskärgården stärks, möjligheterna till båtsport ökar, det anläggs en strandpark vid marinan som gör stranden mer tillgänglig för allmänheten, etableringen av stugbyn ger mervärden i form av upprustning av strand och villan Susegård samt ökad tillgänglighet och nya rekreativaktiviteter.

### 9.3 Förslag till åtgärder

- För att minska barriäreffekten av väg 222 (Stavsnäsvägens) och tillkommande bebyggelse kring denna är det viktigt att det skapas passager som gör att det är lätt att ta sig ut till naturmarken. Möjligheten att skapa passager genom idag inhägnade områden norr om Stavsnäsvägen bör undersökas.
- Planerad utbyggnad i områdets sydöstra del bör utformas så det finns möjlighet för allmänheten att röra sig längs med vattnet, t ex bör kajer kring marinan utformas som ”gångstråk” som om möjligt kan fortsätta via strandzonen kring båtklubben vidare söderut. Detta i så fall under förutsättningen att ingen natur påverkas negativt av åtgärden.
- Vid utbyggnaden av hamnområdet bör rekreativsmöjligheterna beaktas. Det är viktigt att skapa lättillgängliga och tydliga stråk så man enkelt kan förflytta sig i hamnen och vidare skogsområdet norr om planområdet.
- Vid utbyggnad av stugby bör tillgängligheten för allmänheten beaktas för att inte området ska kännas privat. Ökad tillgänglighet till strand och nya rekreativaktiviteter bör vara för alla och inte bara för boende i stugbyn. Passager genom stugbyområdet vidare ut i skogsområdet bör också skapas.
- I samband med utbyggnaden bör man arbeta med att så långt som möjligt få bort privatiserade inhägnade områden med avvisande skyltar där detta inte är motiverat.

## 10. Trafik

En trafikutredning har gjorts av Trivector Traffic AB för väg 222, sträckan mellan Ålstäket och Stavsnäs Vinterhamn (Trivector Traffic AB, 2011). Utredningen gjordes 2011 och baserades på det programförslag som Värmdö kommun arbetade med, vilket innebär att man i trafikutredningen har räknat på större mängder trafik till, från och i området än vad som kommer finnas nu enligt aktuell detaljplan. Programförslag är som sagt inte längre aktuellt och underlaget har anpassats mot det nya planförslaget i detta kapitel. Texten till detta kapitel är till stora delar hämtad från Trivectors rapport. För utförligare beskrivning av trafikförhållandena på vägen, framtida trafikmängder och föreslagna förbättringsåtgärder hänvisas till rapporten.

### 10.1 Nuvarande förhållanden

För att ta sig till Stavsnäs Vinterhamn med bil från Stockholm följer man länsväg 222. Den östligaste delen av väg 222 är den 16 km långa väg 222 (Stavsnäsvägen), som sträcker sig från cirkulationsplatsen vid Ålstäket via Strömna till Stavsnäs Vinterhamn – se **Figur 11**.



**Figur 11** Utrett avsnitt av väg 222, från Ålstäket till Stavsnäs Vinterhamn

För dem som bor i eller besöker Stavsnäs med utanförliggande öar är framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 222 (den enda tillfartsvägen) av stor betydelse. Den

planerade utbyggnaden av bostäder, verksamheter, turistanläggningar mm i Stavsnäs kommer i sin tur att påverka trafikmängder och trafikförhållandena i övrigt på vägen.

Väg 222 (Stavsnäsvägen) är en cirka 6 m bred tvåfilig väg utan särskilda utrymmen för gång- och cykeltrafiken. Vägen är skyltad 70 km/h, respektive på avsnitten genom Strömma och Stavsnäs 50 km/h. Under vissa tider och på vissa avsnitt, då trafikmängderna närmar sig vägens kapacitet, kan framkomligheten vara nedsatt.

Som tumregel anges den teoretiska kapaciteten för en tvåfältsväg till 18 000 fordon per dygn. I realiteten påverkas dock kapaciteten avsevärt av den fysiska utformningen och även av hur trafiken är fördelad över dygnet. Idag ligger trafikmängden på vägens högst trafikerade delsträcka, mellan Ålstäket och Strömma, på 13 000 - 14 000 fordon per dygn under sommaren och på cirka 8 000 fordon per dygn under vintern (Trivector Traffic AB , 2011).

Bristerna i vägens geometriska standard och den stora mängden korsningar och utfarter medför en sänkning av kapacitet för väg 222 (Stavsnäsvägen) jämfört med det angivna tumregelsvärdet. Ovan redovisad nuvarande trafikmängd under sommaren bedöms därmed ligga nära vägens faktiska kapacitet, vilket förklarar de framkomlighetsproblem som förekommer. Under övriga delar av året däremot, har vägen en kapacitet som är fullt tillräcklig i dagsläget.

**Faktorer, som enligt rapporten sänker kapaciteten längs väg 222, är:**

- Ett stort antal vägkorsningar, ca 50 st.
- Skydd sikt.
- Dålig belysning längs delar av vägen.
- Broöppning i Strömma under perioden 1 maj till 15 oktober.
- Avsaknad av gång- och cykelbana längs stora delar av vägen (arbete har påbörjats för separat gång- och cykelbana mellan Ålstäket och Strömma).

**De främsta bristerna vad gäller trafiksäkerheten längs väg 222 är:**

- Vägen är smal.
- Vägrenarna är smala, ofta saknas de helt.
- Ett stort antal korsningar.
- Ett stort antal in- och utfarter.
- Hastighetsöverträdelser på sträckor skyltade med 50 km/h.

- Berg och skrymmande växtlighet finns i direkt anslutning av vägen.

Då Stavsnäs Vinterhamn är den knutpunkt varifrån en stor del av skärgårdens trafik utgår, både vad gäller besökare och permanent skärgårdsboende, är tillgången till parkering inom planområdet av stor vikt. Det finns idag ca 1450 bilplatser för besöksparkering, handikappsplatser och förhyrda platser i området.

I och med detta har Trivector också gjort en parkeringsutredning (Trivector, 2012). För utförligare information gällande parkeringar än den som redovisas i MKB:n hänvisas därför till parkeringsutredningen. Sweco har även utfört en förstudie gällande utformning av parkeringshus i planområdet (Sweco, 2014). För utförligare information gällande utformning av parkeringshus inom området hänvisas därför till den förstudien.

## 10.2 Konsekvenser

Till följd av *dels* bebyggelseutvecklingen i Värmdö kommun, med ny bostadsbebyggelse och därmed ökad befolkning samt tillkommande verksamheter, *dels* förväntade öknings av skärgårdstrafiken, beräknas trafiken på väg 222 (Stavsnäsvägen) komma att öka avsevärt – se *Tabell 4*. I tabellen redovisas trafikmängder både på den mest trafikerade sträckan längst i väster och på avsnittet genom västra delen av Stavsnäs (det avsnitt där trafikmängdsförändringarna blir som störst, procentuellt sett). Trafikmängder anges, avrundade till jämna 500-tal, såväl för ett genomsnittsdyn under året (ÅDT), som för ett genomsnittligt dygn under sommaren (SDT).

*Tabell 4* Nuvarande och prognostiserade trafikmängder på väg 222

År, period	Sträckan Ålstäket - Stavsnäs	Västra Stavsnäs (väst Hölövägen)
År 2009, ÅDT	7 500 fordon/dygn	2 000 fordon/dygn
År 2009, SDT	13 000 fordon/dygn	3 500 fordon/dygn
År 2020, ÅDT	9 000 fordon/dygn	3 000 fordon/dygn
År 2020, SDT	15 000 fordon/dygn	5 500 fordon/dygn
År 2030, ÅDT	11 000 fordon/dygn	3 500 fordon/dygn
År 2030, SDT	16 500 fordon/dygn	6 000 fordon/dygn

Den prognostiserade sommardygnsstrafiken år 2030 ligger nära den teoretiska kapaciteten på en tvåfilsväg och kommer sannolikt att tidvis överstiga den verkliga kapaciteten på väg 222 (Stavsnäsvägen) med den standard vägen nu har. Om inga åtgärder vidtas kan de framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som redan idag kan ses under sommaren komma att öka och uppträda även under vinterhalvåret. De i rapporten föreslagna åtgärderna är därför angelägna.

Analyserna av trafikbuller vid ny bebyggelse i Stavsnäs har utgått från den för år 2030 prognostiserade sommardygnsstrafiken.

Då planeringen av Stavsnäs Vinterhamn befinner sig i ett tidigt skede är det svårt att säkert bedöma det framtida parkeringsbehovet för området. Med hittills skisserad utbyggnad kan områdets samlade behov av parkering beräknas till omkring 1 800 - 1 900 bilplatser. Parkeringsbehovet påverkas avsevärt av flera faktorer: graden av samnyttjande mellan handel och olika verksamheter, om bostadslägenheter har reserverade eller gemensamma parkeringsplatser, kommunens ansträngningar att sänka biltrafikandelen m.m. Det ovan angivna parkeringsbehovet har utifrån gällande parkeringsnormer i Värmdö kommun beräknats var för sig för kategorierna bostäder, verksamheter vid torget, hamnverksamhet och småbåtshamn, dvs utan förutsatt samnyttjande. När planeringen av området kommit längre bör parkeringsbehovet ses över på nytt.

### 10.3 Förslag till åtgärder

Nedan följer en sammanfattning av de åtgärdsförslag Trivector kommit fram till.

- Fortsatta studier bör utgå från fyrstegsprincipen, vilket innebär att man först tittar på ”mjukare” åtgärder som kan påverka resmönster och effektivisera nyttjandet av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.
- Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.
- Begränsade ombyggnadsåtgärder.
- Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.
- Komplettering med åtgärder för hållbart resande. Ett genomförande av framkomlighetsförbättrande åtgärder bör kompletteras med beteendepåverkande åtgärder, i syfte såväl att trygga gällande hastigheter och säker-

ställa en trafiksäker miljö, som att marknadsföra resandalternativ till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

- Förbättringar för kollektivtrafiken gentemot biltrafiken har potential att minska belastningen på vägen.
- Körfält för vänstersvägande föreslås vid korsningarna med Grävlingstigen, Forellstigen och Herrviksvägen. Vid Tavastbodavägen föreslås att sly röjs från innerkurvan och att busshållplatsen flyttas så att den hamnar väster om Tavastbodavägen. För att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet vid korsningen med Malmavägen är vänstersvägfält, sänkt hastighet och ändrad vägsträckning tänkbara lösningar.
- I Strömman föreslås att en eller ett par korsningar med väg 222 stängs av och att anslutningarna istället förs samman till en korsning. Vidare utreds möjligheterna att minska antalet broöppningar under sommarhalvåret från två gånger per timme till en gång per timme. Genom Strömman rekommenderas den skyltade hastigheten sänkas till 40 km/h.
- Cirkulationsplatser föreslås på väg 222 (Stavsnäsvägen) i korsningarna med väg 222 (Stavsnäsvägen) och Sollenkrokavägen, Allëvägen och Storskogsvägen, i syfte att sänka hastigheterna i området.
- Ett sammanhängande gång- och cykelnät föreslås byggas ut längs hela vägen 222 från Ålstäket till Stavsnäs.



# 11. Buller

## 11.1 Trafik- och industribuller

Akustikbyrån har gjort en bullerutredning avseende vägtrafikbuller och industribuller. Följande kapitel baseras på deras rapport (Akustikbyrån, 2016).

### 11.1.2 Riktvärden, tillämpningsanvisningar

#### Riksdagsbeslutet

Riksdagen antog 1997, vid beslut om Infrastrukturinriktning för framtida transporter (Prop. 1996/97:53), följande riktvärden för trafikbuller vid bostäder. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av *bostadsbebyggelse* eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

• Ekvivalentnivå inomhus	30 dBA
• Maximalnivå inomhus nattetid	45 dBA
• Ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)	55 dBA
• Maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad	70 dBA

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

#### Stockholms läns vägledning vid planering av bostäder

Länsstyrelsen i Stockholms län redovisar i rapport (2007) riktvärden för nybyggda bostäder. Då det i centrala lägen kan vara svårt, om inte omöjligt, att uppfylla regeringspropositionens riktvärden ger länsstyrelsen här två avstegsfall med kompensationsåtgärder för bullerutsatta lägen. Riktvärdena redovisas i *Tabell 5*.

Med avstegsfallen kan en bullerutsatt fasad kompenseras med en tystare sida. Det förutsätter en god lägenhetsplanering där samtliga lägenheter uppfyller kravet på mindre bullrig sida alternativt de nationella riktvärdena.

Tabell 5 Riktvärden och avstegsfall enligt rapport 2007:23 Trafikbuller i bostadsplanering

<b>Kvalitetsmål</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn inomhus</li> <li>• 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid</li> <li>• 55 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn utomhus vid fasad, balkong, uteplats och rekreationsytor i tätbebyggelse (avser frifältsvärde)</li> <li>• 70 dBA maximal ljudnivå utomhus vid fasad, balkong och uteplats (avser frifältsvärde)</li> </ul>
<b>Avstegsfall A</b>
Från riktvärden och kvalitetsmål får göras avsteg utomhus från 70 dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dBA ekvivalentnivå och högst 70 dBA maximalnivå.
<b>Avstegsfall B</b>
Utöver avstegen i fall A sänks kravet på ljudnivån utomhus på den mindre bullriga sidan och kravet på tyst uteplats kan frångås. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till en mindre bullrig sida om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för minst hälften av boningsrummen.

### Stavsnäs Vinterhamns verksamhet/Utomhusriktvärde för externt industribuller

För externt industribuller gäller nedanstående tabeller enligt Naturvårdsverkets rapport 6538 daterad april 2015. Den samlade avgivna ljudnivån från samtliga egna källor skall bedömas enligt *Tabell 6* och *Tabell 7* nedan. Med ekvivalent ljudnivå avses en tidsperiod om minst 1 timme, även om den ljudalstrande händelsen sker undre kortare tid än så.

Tabell 6 Riktvärden för områden där detaljplan eller bygglov påbörjats före 2/1 2015

<b>Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dB(A)</b>				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge FAST
	Dag kl 06-18	Kväll kl 18-22 samt lördag, söndag och helgdag kl 06-22	Natt kl 22-06	Momentana ljud nattetid kl 22-06
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler	50	45	40	55

Tabell 7 Riktvärden för områden där detaljplan eller bygglov påbörjats efter 2/1 2015

<b>Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dB(A)</b>				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge FAST
	Dag kl 06-18	Kväll kl 18-22 samt lördag, söndag och helgdag kl 06-22	Natt kl 22-06	Momentana ljudnattetid kl 22-06
Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer. *)	50	45	45	55
Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.	60	55	50	55
Ljuddämpad sida	45	45	40	55

\*) För buller från värmepumpar, kylaggregat, ventilation och liknande yttre installationer gäller värdena för ljuddämpad sida.

Hela skärgården inklusive Stavsnäs Vinterhamn är klassat som riksintresse för kust och skärgård, enligt miljöbalken. Utöver det finns det även områden som är klassade som riksintresse för rörligt friluftsliv enligt miljöbalken. Närmaste området som är klassat som riksintesse för rörligt friluftsliv finns sydöst om Stavsnäs Vinterhamn på Kärringsö och delar av Runmarö. Stavsnäs Vinterhamn och närliggande öar som Ålfiskarholmen och Hölö innefattas inte av område för rörligt friluftsliv. Bebyggelsen på Ålfiskarholmen och Hölö är inte detaljplanelagd. Bostäder i Stavsnäs Vinterhamn och i närliggande områden har därför bedömts enligt rad 1 i *Tabell 6*.

## 11.2 Nuvarande förhållanden

Stavsnäs Vinterhamns område trafikeras av såväl väg- som sjötransporter. Sjötransporterna bestod år 2010 av 3800 passagerarfartyg med totalt 350 000 passagerare. Flera olika bolag trafikerar Stavsnäs med passagerarfartyg. Hamnen trafikeras även av flera busslinjer.

Stavsnäs Vinterhamn och området som omger kajen planeras för att byggas ut och anlägga ett separat godsområde norr om nuvarande hamn. Övriga delar av hamnen kommer att innefatta resecentrum, marina, café, restaurang, viss handel och kontor. Hamnverksamheten sker under dagtid (06:00-18:00) och kvällstid (18:00-22:00). Ingen hamnverksamhet pågår nattetid (22:00-06:00). Dock kan ett mindre antal

fartygsrörelser med taxifartyg och fritidsbåtar förekomma nattetid. Godshanteringen startar under dagens första timme (06:00) och därefter kommer verksamheten successivt

Riktvärden för externt industribuller saknas för kontor, kommersiell verksamhet, stugby och vandrarhem, så dessa kommer inte att behandlas ytterligare i MKB:n.

Utöver fartygen finns i hamnen idag även bullerkällor i form av två truckar som hanterar gods till och från fartygen och lastbilstrafik som transporterar gods till och från hamnen. Det händer att fartygen använder backsiren. Användandet av backsiren är inte något som hamnen kan styra över. Backsirenerna skiljer sig kraftigt åt i ljudnivå mellan olika fartyg och de används mer frekvent vid dålig sikt och i högtrafik. Värmdö hamnar uppskattar att backsiren används cirka fem gånger per år i Stavsnäs Vinterhamn.

Antalet anlöp av godsfartyg per år uppgår till 500 stycken, med mest intensiv tid på dygnet runt kl 06:00-09:00. Huvuddelen av trafiken med godsfartyg sker under sommarmånaderna.

Den prognostiserade mängden fartygstrafik för år 2030 är inte fastställd. En årlig ökning med 2% skulle enligt uppgifter lämnade i bullerutredningen medföra 6000 passagerarfartyg respektive 625 godsfartyg. För år 2020 är siffrorna 4920 respektive 625. Godstrafiken antas inte öka efter 2015, då syftet med hamnens utbyggnad är att de idag är för trångt för den ökande passagerartrafiken samt att godshanteringen ska separeras från övrig trafik.

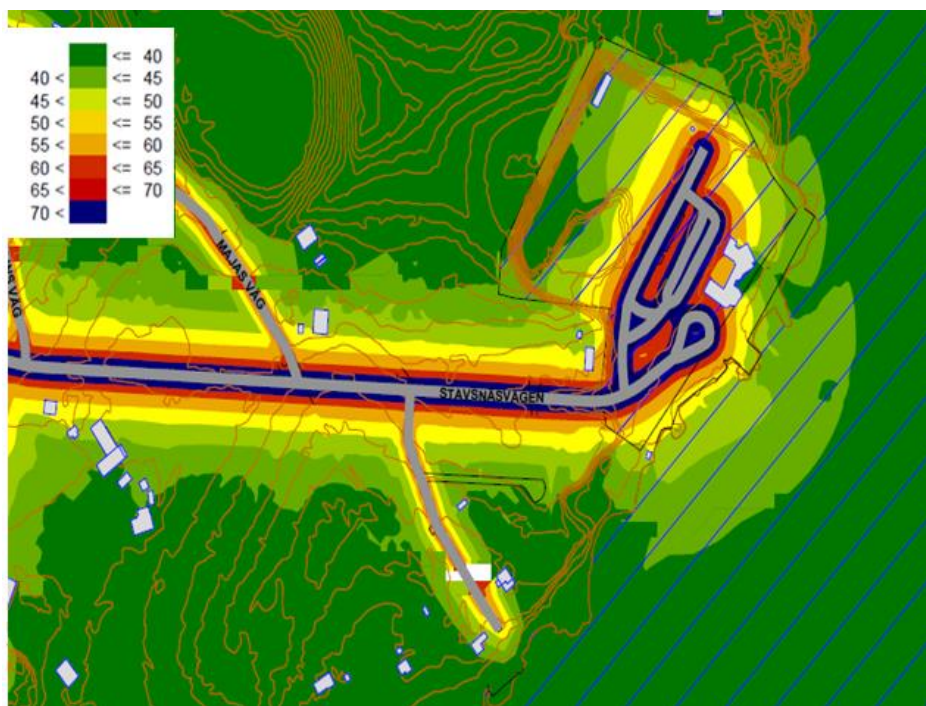
Busstrafik förekommer idag i området och det planeras för fortsatt busstrafik i området. Busshållplats och vändzon för bussar kommer dock att flyttas till den nordöstra delen av hamnområdet. Biltrafik finns idag i hamnområdet och kommer fortsättningsvis också att förekomma. Den största delen av den framtida biltrafiken i området är trafik till och från parkeringen i hamnområdet. Biltrafik kommer dock inte att vara tillåtet i det tilltänkta godsområdet.

Söder om Stavsnäs Vinterhamn planeras en ny marina. Akustikbyrån har för att kunna avgöra hur bullerbidraget från småbåtshamnen kan komma att påverka bullernivåerna gjort en referensmätning på Bullandö marina.

Inga bostäder finns idag inom planområdet. I hamnområdet finns idag en bensinstation och en väntehall. Ekvivalenta ljudnivåer för vägtrafik med dagens trafikmängder (2009) och för ljudkällor i hamnen visas i **Figur 12**. Maximala ljudnivåer för vägtrafik med dagens trafikmängder redovisas i **Figur 13**.



**Figur 12.** Ekvivalenta ljudnivåer i markplanet (2 m ovan mark) – vägtrafik, ljudnivåer enligt dagens trafikmängd (Akustikbyrån, 2016).



**Figur 13.** Maximala ljudnivåer (2 m ovan mark) – hamnen, alla ljudkällor, dagens trafikmängder. Röd linje motsvarar riktvärde nattetid (Akustikbyrån, 2016).

### 11.3 Konsekvenser

Bullerberäkningar har gjorts på dygnsekvivalent och maximal ljudnivå under ett dygn för år 2020 och 2030 och redovisas nedan. Beräkningarna baseras på prognostiserade trafikmängder för 2020 och 2030.

#### Vägtrafik

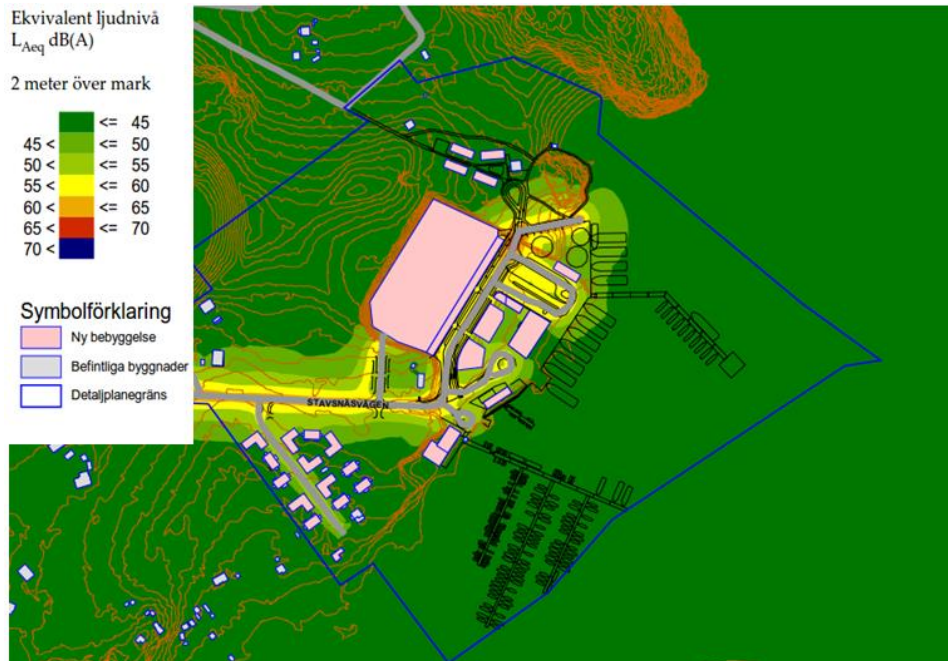
##### Nuläge, dygnsekvivalent ljudnivå

Beräknad dygnsekvivalent ljudnivå från vägtrafik uppfyller i nuläget (2009) riktvärde om högst 55 dB(A) vid samtliga fritidsbostäder och permanentbostäder i området.

##### 2020/2030 års trafikmängd, dygnsekvivalent ljudnivå

För prognostiserade trafikmängder för 2020 och 2030 uppgår den dygnsekvivalenta ljudnivån på planerade bostäder till 50-55 dB(A) för mest utsatt fasad och väl under 50 dB (A) för övriga fasader. Därmed uppfylls riktvärde enligt

infrastrukturpropositionen för samtliga planerade bostäder. För ekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik för år 2030 se **Figur 14**.



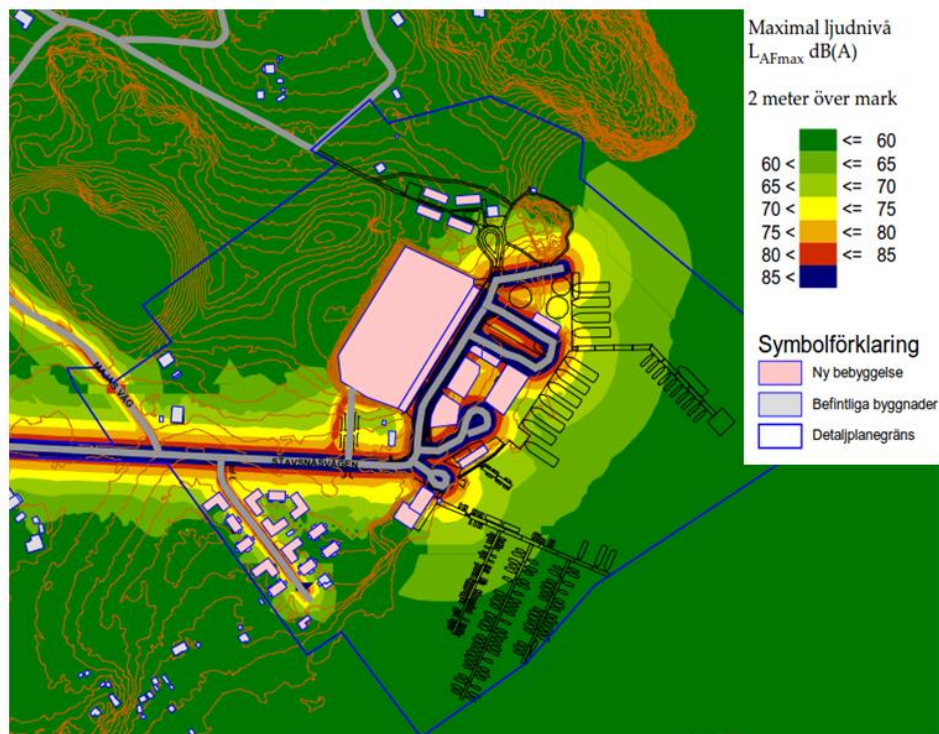
**Figur 14** Ekvivalenta ljudnivåer i markplanet (2 m ovan mark) – vägtrafik, 2030 (Akustikbyrån, 2016).

#### Nuläge, maximala ljudnivåer

I nuläget (2009) uppgår de maximala ljudnivåerna till 75-80 dB(A) närmast väg 222 (Stavsnäsvägen) och under 70 dB(A) för övriga delar av området. Det är bussar och tunga fordon som är källan till de maximala ljudnivåerna.

#### 2020/2030 års trafikmängd, maximala ljudnivåer

Beräknad maximal ljudnivå vid fasad på planerade bostäder uppgår till 65-75 dB(A) för fasader mot väg och under 70 dB(A) för övriga sidor. Samtliga planerade huskroppar har tillgång till minst en sida med ljudnivåer väl under 70 dB(A). Därmed går det att få till uteplatser med bullernivåer under 70 dB (A). För maximala ljudnivåer för trafik år 2030 se **Figur 15**.



**Figur 15** Maximala ljudnivåer i markplan (2 m ovan mark) – vägtrafik. År 2030  
(Akustikbyrån, 2016)

### Industribuller från hamnområdet

#### Ekvivalent ljudnivå

Riktvärde om högsta ljudnivå från industribuller uppfylls i nuläget (2009) vid fasad på samtliga bostäder inom området för dygnets alla timmar.

#### Nuläge, extremt driftläge

Riktvärde om högsta ljudnivå från industribuller uppfylls vid fasad p samtliga bostäder inom permanentområdet vid dygnets alla timmar.

Inom fritidshusområdet, exempelvis Ålfiskarholmen, uppfylls riktvärde vid fasad under dagtid samt under kvällar och helger. Även nattetid (22:00-06:00) uppfylls riktvärde eftersom hamnverksamheten ej förekommer mellan dessa tider.

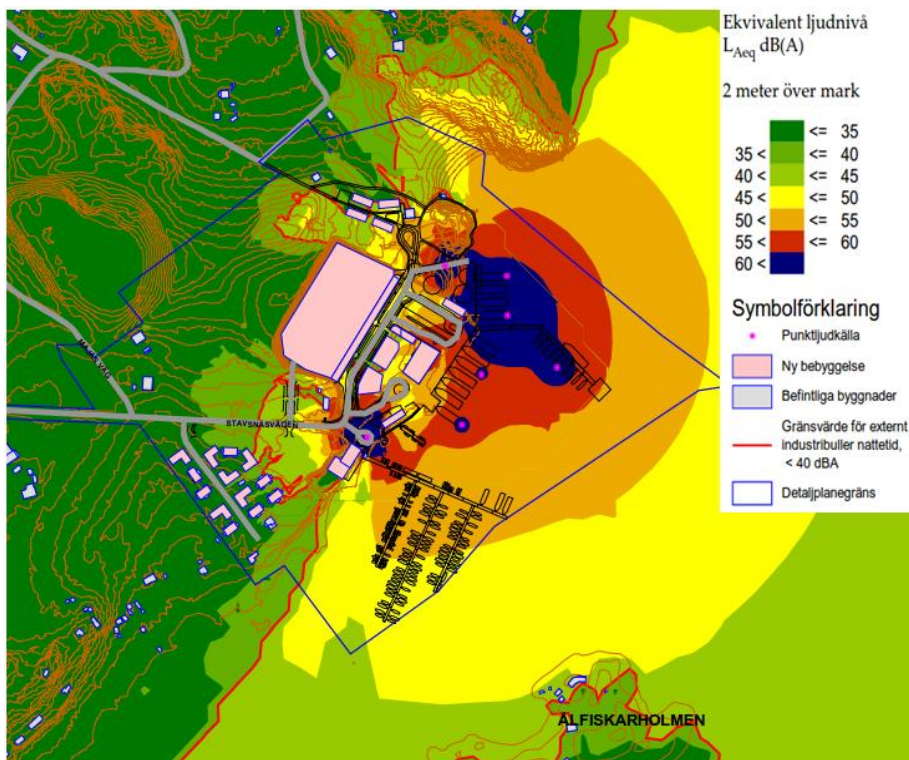


### 2020/2030, Normalt driftläge

Den utökade verksamheten vid normalt driftläge i hamnen beräknas ge upphov till 1-2 dB högre ljudnivåer gentemot nuläget i området. Ökningen beror främst på att det kommer att förekomma fler ljudkällor, men även att källorna kommer att vara utspridda över ett större område än tidigare. För industribuller för år 2020 och 2030 för normalt driftläge se **Figur 16**.

Vid fasad på planerade huskroppar uppfylls riktvärde om högsta ekvivalenta ljudnivå från hamnverksamhet för dagtid samt kvällar och helger. Riktvärde för nattetid uppfylls för samtliga fasader eftersom den mest bullrande verksamheten ej förekommer nattetid.

För bostäder på Ålfiskarholmen beräknas ljudnivån uppgå till 40-45 dB(A). Därmed uppfylls riktvärde för dagtid, kvällar och helger. Även nattetid uppfylls riktvärdet eftersom det ej förekommer någon hamnverksamhet mellan 22:00 och 06:00.



**Figur 16** Industribuller för år 2020 och 2030 för normalt driftläge (två truckar, två passagerarfartyg, två godsartyg och en taxibåt) (Akustikbyrå, 2016)

### **2020/2030, Extremt driftläge**

För det beräknade extrema driftläget för 2020/2030 kan ytterligare 1-2 dB högre ljudnivåer förväntas. Ökningen beror på att antalet ljudkällor är fler.

För det extrema driftläget uppfylls riktvärde om högsta ekvivalenta ljudnivå vid fasad på planerade bostäder under dagtid, kvällstid och under helger. Även nattetid beräknas riktvärdena uppfyllas, eftersom extremfallet inte förekommer före klockan 06:00.

För befintliga bostäder uppfylls riktvärde för dagtid. Under kvällar och helger överskrids riktvärde vid fasad på Ålfiskarholmen med 1-2 dB. Enligt uppgift från Värmdö kommun kommer det extrema driftfallet inte att förekomma under kvällar och helger, vilket innebär att riktvärdet ändå uppfylls. Nattetid beräknas riktvärdet uppfyllas i och med att det inte förekommer någon hamnverksamhet mellan 22:00-06:00.

### **Maximal ljudnivå**

Riktvärde om högsta maximala ljudnivå nattetid beräknas uppfyllas vid samtliga angränsande bostadsfasader för samtliga driftfall, både vid planerade nya bostäder samt för befintliga bostäder.

### **Ljudnivåer från småbåtshamn**

Uppmätt ljudnivå från Bullandö marina, som använts som referens, 5 meter från passerande fartyg var 48 dB(A) ekvivalent ljudnivå under 60 minuter och en typisk maximal ljudnivå under samma period var 60 dB(A), vilket är 10-20 dB(A) lägre än de ljudkällor som förekommer i Stavsnäs Vinterhamn. Därmed bedöms riktvärde om högsta ekvivalenta samt maximala ljudnivåer vara uppfyllt vid närmast angränsande bostäder.

## **11.4 Förslag till åtgärder**

Samtliga riktvärden enligt beräkningar utförda av Akustikbyrån uppfylls för de planerade bostadshusen. Bullermätningar bör utföras i samband med att området har exploaterats för att säkerställa att riktvärdena följs. Utöver den åtgärden anges inga ytterligare åtgärder som förslag med anledning av att riktvärdena klaras.

## 12. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken 1999. Avsikten med dem är att förebygga eller åtgärda miljöproblem, uppnå miljökvalitetsmålen och att genomföra EG-direktiv. Det finns idag normer för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Miljökvalitetsnormer gällande vattenförekomster behandlas i kapitlet för Mark- och vattenförhållanden, kapitel 14.

Miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller gäller för alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar där invånarantalet är över 100 000 invånare i kommunen. Därutöver omfattar miljökvalitetsnormerna omgivningsbuller från större vägar, järnvägar och flygplatser. Då invånarantalet i Värmdö kommun inte överstiger 100 000 invånare samt att åtgärderna inte omfattar större väg, järnväg eller flygplats behandlas inte miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller ytterligare i denna MKB. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft beskrivs nedan. Även för mindre och medelstora kommuner (under 100 000 invånare) ska strävan vara att begränsa buller. Detta styrs bland annat av de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken och reglerna om egenkontroll, tillsyn och provning.

### 12.1 Luft

Trafiken och andra utsläppskällor ger upphov till luftföroreningar som vid höga halter är skadliga för människors hälsa. Luftföroreningar kan innefatta många olika ämnen, men vad avser trafikens utsläpp har följande ämnen störst betydelse: kvävedioxid ( $\text{NO}_2$ ), kolväten, inandningsbara partiklar ( $\text{PM}_{10}$ ) samt bensen. Utsläppen av koldioxid ( $\text{CO}_2$ ) ger upphov till globala miljöproblem i form av växthuseffekt och vägtrafik som står för ett betydande bidrag. Utsläpp sker även av svaveldioxid, kolmonoxid med mera.

Förordning om miljökvalitetsnormer (MKN) finns framtagen för utomhusluft, den omfattar kvävedioxid, svaveldioxid, bly, partiklar, kolmonoxid, bensen och ozon. I Sverige överskrider miljökvalitetsnormerna i vissa områden för kvävedioxid,

partiklar och bensen, men sällan eller aldrig för övriga ämnen. En sammanställning av gränsvärdena för de tre kritiska ämnena återges i

Tabell 8. De redovisade halterna skall underskridas från och med 2005 för partiklar, från och med 2006 för kvävedioxid och från och med 2010 för bensen.

Tabell 8 Gränsvärden för miljö kvalitetsnormer.

Ämne	Medelvärde	Halt ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Kvävedioxid	Årsmedelvärde	40
	Dygnsmedelvärde (98percentil*)	60
	Timmedelvärde (98-percentil*)	90
Partiklar	Årsmedelvärde	40
	Dygnsmedelvärde (90-percentil*)	50
Bensen	Årsmedelvärde	5

*\*Percentiler är ett begrepp som används inom statistiken. Om t ex 98-percentilen av timmedelvärdet av en viss luftförorening högst får vara 90, så betyder det att timmedelvärdet av föroreningshalten skall vara lägre än 90 under 98 procent av årets timmar. Under två procent av årets timmar (dvs. 175 timmar) får då föroreningshalten vara högre än 90. Motsvarande gäller för 90-percentilen.*

För att höga luftföroreningshalter skall uppstå, dvs halter i samma storleksordning som miljö kvalitetsnormerna, krävs emellertid också att den s k bakgrundshalten är hög.

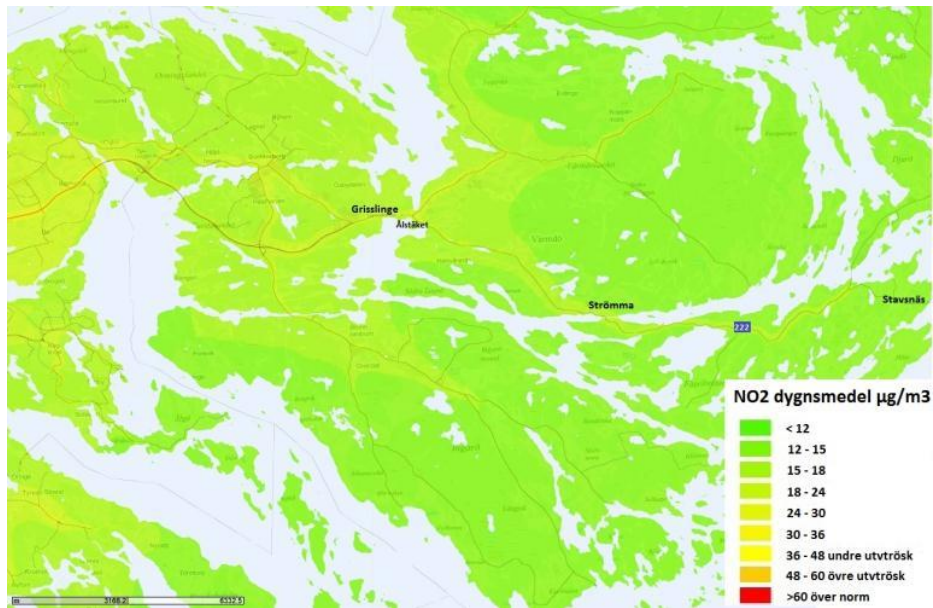
Stockholm och Uppsala Läns Luftvårdsförbund har som mål att samordna regionens miljöövervakning av luft. Halten av luftföroreningar mäts kontinuerligt vid ett antal stationer inom Luftvårdsförbundets verksamhetsområde. Mätningar sker på platser som väljs ut för att vara representativa för den allmänna luftkvaliteten eller för att ge information om situationen på särskilt utsatta ställen. Som komplement till mätningarna beräknas halter med hjälp av spridningsmodeller.

En norm anses vara överträdd om minst ett av normvärdena överskrids. För kvävedioxid är normen för dygn svårast att klara.

## 12.2 Nuvarande förhållanden

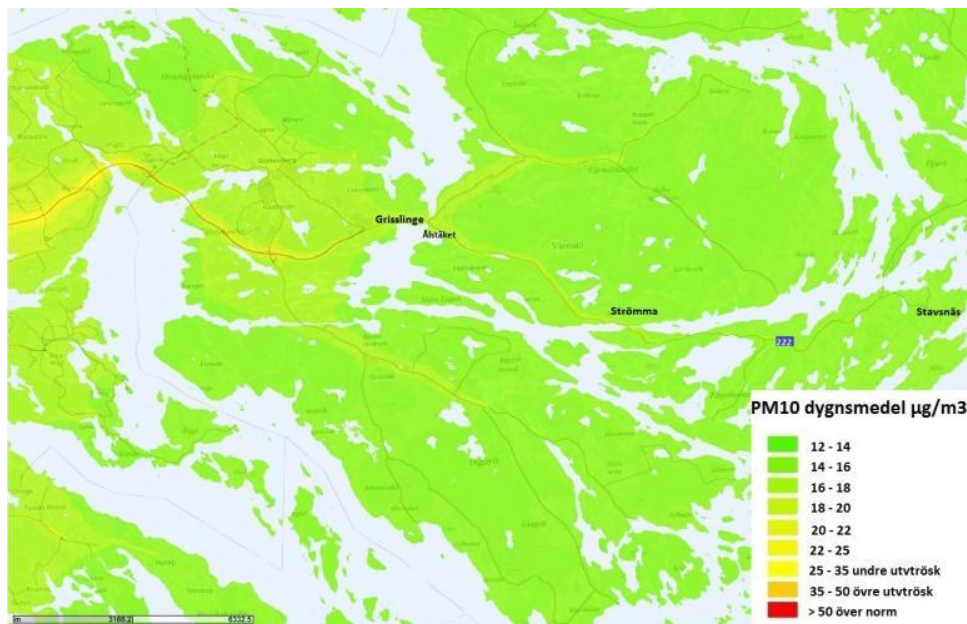
Inga bostäder finns idag inom planområdet. Verksamheter i området är kopplade till bensinstation och hamn.

Stockholm och Uppsala Läns Luftvårdsförbund gjorde en kartläggning 2010 baserad på mätningar och beräkningar (LVF, Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, 2011). Resultatet av beräknade dygnsmedelvärden för kvävedioxid och partikelhalter redovisas i **Figur 17** och **Figur 18**. Halten av kvävedioxid gäller två meter över mark eller gatunivå.



**Figur 17** Dygnsmedelvärden Kvävedioxid, NO<sub>2</sub> (LVF, Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, 2011)

Mätningar/beräkningar visar dygnsmedelvärde på högst 24 µg/m<sup>3</sup> för hela Värmdö kommun. Miljökvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid, dygnsmedelvärde (60 µg/m<sup>3</sup>) klaras alltså med bred marginal. Mätningar av luftföroreningshalter visar regelmässigt att kvävedioxidhalterna (i vissa fall tillsammans med partikelhalterna) är de som ligger närmast att överskrida motsvarande miljökvalitetsnormer. Utifrån dels dessa erfarenheter och dels att relativt låga kvävedioxidhalter uppmätts inom hela Värmdö kan slutsatsen dras att miljökvalitetsnormerna för övriga ämnen klaras med stor marginal.



**Figur 18** Dygnsmedelvärden för partiklar med en diameter mindre än 10 µm, PM10 (LVF, Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, 2011)

### 12.3 Konsekvenser

Trafikökningen till Stavsnäs kommer att öka avsevärt med ett genomförande av planen. Dock är avståndet till miljö kvalitetsnormerna så pass stort att den förväntade trafikökningen inte bedöms påverka luftkvaliteten så att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids. Bedömningen grundas på det faktum att dagens trafikflöde i höjd med Grisslinge på väg 222 är kraftigare trafikerad idag än den prognostiserade mängden i Stavsnäs både år 2020 och 2030, utan att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids (Trafikverket, 2011) (LVF, Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, 2011).

### 12.4 Förslag till åtgärder

Då avståndet till miljö kvalitetsnormerna, trots den ökade trafikmängden, kommer att vara stort så anges inga förslag på åtgärder gällande luft.

## 13. Risk gällande brand och explosion

Tyréns har gjort en riskbedömning som redovisas i en rapport gällande riskhänsyn vid planering av ny bebyggelse i Stavsnäs Vinterhamn (Tyréns, 2016). Detta kapitel baseras på de identifierade riskobjekt och bedömningar som Tyréns gjort.

### 13.1 Nuvarande förhållanden – Risknivåer inom området

Identifierade olycksrisker som kan få påverkan på området:

- Bensinstation/sjömack
- Godsgård/godshamn
- Väg 222 (Stavsnäsvägen)

Utöver dessa riskobjekt finns en skyddsvärd grundvattentäkt i Stavsnäs Vinterhamn som inte behandlas i Tyréns rapporter. En översiktlig riskbedömning för grundvattnet (Norconsult AB, 2013) är framtagen och generella skyddsåtgärder anges i kapitlet Mark- och vattenförhållanden.

#### **Bensinstation**

Stavsnäsmacken hanterar bensin och diesel för biltrafik och båtar. Gasol på flaska finns och förvaras i containrar i anslutning till byggnaden. Macken hanterar även andra brandfarliga vätskor på mindre behållare, typ spolarvätska och oljor. Högsäsong för macken har angetts vara maj – september, lågsäsong oktober – april.

#### **Passagerarhamnen och godshantering**

Färjeterminalen används idag för både person- och godstrafik. Farligt gods (främst gasol, styckgoods för sjömackar, oljefat samt klor i saltform) hanteras i hamnen och en dieselcistern finns uppställd inom hamnområdet. Under högsäsong hanteras transporter med farligt gods cirka tre till fyra gånger i veckan och under lågsäsong cirka två gånger per vecka.

**Väg 222**

Väg 222 (Stavsnäsvägen) är sekundär transportled för farligt gods, avsedd för transporter med mål inom området, det vill säga bensinstationen och färjeterminalen. En sammanställning av transporter med farligt gods gjord 2010 anger att antalet transporter med bensin/diesel sker 9-10 gånger/vecka och gasol 2 gånger/vecka under högsäsong. Under lågsäsong är siffrorna 3-4 gånger/vecka för bensin/diesel och noll för gasol. Transporterna förväntas fördubblas från år 2010 till 2020.

En person som vistas inom 30 meter från väg 222 (Stavsnäsvägen) utsätts idag för en risk som anses tolerabel enligt Tyréns beräkningar.

**13.1.1 Regelverk**

Länsstyrelsen i Stockholm anger riktvärden för skyddsavstånd i rapporten *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer* (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2000). Risksituationer och olägenheter för människor och miljö ska alltid analyseras och bedömas inom 100 meter från bensinstation med medelstor försäljningsvolym. Kortfattat innebär rekommendationerna följande:

**Vägar med transporter av farligt gods**

- 25 meter byggnadsfri zon bör lämnas närmast transportled.
- Tät kontorsbebyggelse närmare än 40 meter från vägkant bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamheter närmare än 75 meter från vägkant bör undvikas.

**Bensinstationer**

- I nyplaneringsfallet bör alltid ambitionen vara att hålla ett avstånd på 100 meter från en bensinstation till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus.
- Tät kontorsbebyggelse närmare än 25 meter från en bensinstation bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter närmare än 50 meter från en bensinstation bör undvikas.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderar följande skyddsavstånd mellan platser där människor vanligen vistas och objekt och utrustning för hantering av brandfarliga vätskor (Räddningsverket, 2008):



- Lossningsplats för fordon 25 meter
- Pejlförskruvning 6 meter
- Mätarskåp (pump) 18 meter
- Avluftningsrörs mynning till cistern 12 meter

För **lagring av gas** anges följande skyddsavstånd till olika verksamheter (Tyréns, 2016), se *Tabell 9*.

*Tabell 9* Avstånd mellan gasflasklager och olika verksamheter

Sammanlagd volym på lagret	Byggnader i allmänhet (meter)	Stor brandbelastning t.ex. däckupplag, bensinstation (meter)	Svårutrymda lokaler t.ex. samlingslokaler, skolor, sjukhus (meter)
60 – 1 000 liter	3 <sup>3</sup>	25 <sup>3</sup>	100
1 000 – 4 000 liter	6 <sup>2</sup>	25 <sup>2</sup>	100
4 000 liter >	25 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	100

<sup>2</sup> Med avskiljning i lägst brandteknisk klass EI60 får avståndet minska till hälften

<sup>3</sup> Med avskiljning i lägst brandteknisk klass EI60 behövs inget minsta avstånd

Skyddsavstånden avser endast hantering, ej transporter.

## 13.2 Konsekvenser

Den största risken i området är transporter av farligt gods och hantering av brandfarliga vätskor. Vätskor som strömmar ut i samband med en olycka bildar vätskepölar på marken. Om vätskan antänds bildas en pölbrand, som kan skada människor i omgivningen och som kan antända byggnader i närheten av branden. Vanliga konsekvensavstånd är att en pölbrand kan få påverkan inom 25-30 meter från väggkant, men så långt avstånd som upp till 50 meter är möjligt om pölen kan rinna bort från vägen (Tyréns, 2016).

Planerad bebyggelse intill bensinstationen ligger på ett avstånd av cirka 50 meter, vilket uppfyller länsstyrelsens riktlinjer för planering intill bensinstation (Tyréns, 2016)

Om gasflaskor går sönder kan gasen som läcker ut bilda ett gasmoln. Gasmolnet kan antändas direkt och bilda en jetflamma eller driva iväg med vinden. Om molnet antänds uppstår en brand eller explosion. En brand intill trycksatta behållare kan hetta upp flaskan och få den att brista explosionsartat. Konsekvensavstånd för en jetflamma och explosion är troligen inom 40-60 meter. En trycksatt behållare som exploderar kan få påverkan på flera hundra meter. Vid en räddningsinsats då en gasflaska är brandutsatt är ett initialt riskområde omkring 300 meter.

Uppläggningsen av fritidsbåtar i området kan innebära risker i och med viss lagring av brandfarliga vätskor (bensin och diesel) och brandfarlig gas (gasol).

### 13.3 Förslag till åtgärder

Följande rekommendationer är en sammanfattning av Tyréns föreslagna åtgärder vid en utbyggnad av Stavsnäs Vinterhamn.

#### Väg 222

De scenarier som påverkar risknivån längs med väg 222 (Stavsnäsvägen) och Hamnvägen är enligt Tyréns främst pölbrand. Åtgärder som kan vidtas för pölbrand är att säkerställa att människor inte uppehåller sig i närheten av vägen under längre perioder, samt att åtgärder vidtas för att förhindra att en eventuell brand kan sprida sig in i verksamheterna. Det bör även säkerställas att byggnader längs med väg 222 (Stavsnäsvägen) har tillgång till utrymningsvägar som vetter bort från vägen samt att friskluftsintag placeras bort från riskkällan. För skyddsavstånd för Stavsnäs Vinterhamn och väg 222 (Stavsnäsvägen), se **Figur 19**.

Avkörningsskydd längs väg 222 (Stavsnäsvägen) kan förhindra att fordon tar sig in i bebyggelse och lutning användas för att styra eventuellt spill. Ett skyddsavstånd på minst 30 meter bör gälla mellan bebyggelse och väg 222. Alternativt kan icke brännbara fasader användas för byggnader närmare vägen än 30 meter i kombination med brandklassade fönster.

#### Bensinmack

Tillräckliga skyddsavstånd mellan lager för gasolflaskor inom bensinstationsområdet ska upprätthållas, alternativt ska brandavskiljning säkerställas.

### Passagerarhamn och godshamn

Begränsa transporterna av farligt gods till och från godshamnen till de tider på dygnet då Waxholmsbåtarna varken avgår eller ankommer. Detta är en effektiv åtgärd, men kan vara svår att hantera direkt på plankartan. Om det inte går att hantera på plankartan ska den hanteras och regleras på annat sätt. Detta anses vara en mycket effektiv åtgärd då det i så fall inte skulle förekomma några transporter av farligt gods när det vistas mycket människor i området.

### Hotell

Hotellverksamhet i området får inte bedrivas i byggnader med fasader som vetter direkt mot vägen där farligt gods transporteras (Hamnvägen eller vägen längs med kajen) om dessa inte utförs i brandteknisk klass El 60 alternativt med ett skyddsavstånd minst 25 meter till vägen.



**Figur 19** Skyddsavstånd för Stavsnäs Vinterhamn och väg 222 (Stavsnäsvägen) med hänsyn till risk för brand och explosion. Röd zon markerar bebyggelsefritt område. Gul zon markerar lämpligt område för verksamheter. Grön zon markerar områden lämpliga för bostäder (Tyréns, 2012 a).

## 14. Mark- och vattenförhållanden

I denna del har relevanta resultat från tidigare utredningar gällande grundvatten (SGU, 1998) (Värmdö kommun 2011a) samt sedimentundersökning (Tyréns, 2012 b) och riskutredning för befintlig grundvattentäkt (Norconsult AB, 2013) samt dagvattenutredning från WRS (WRS, 2016) använts för att beskriva områdets mark- och vattenförhållanden samt gällande miljö kvalitetsnormer för grund- och ytvatten. En översiktlig översvämning utredning har tagits fram av Sweco (Sweco, 2016). Översvämning utredningen har tagits fram för att bedöma ifall den föreslagna grundläggningsnivån kan vara rimlig. Sweco har gjort bedömningen att en grundläggningsnivå på + 2,0 m är rimlig för området med hänsyn till översvämning risken, förutsatt att översvämningsskydd som skyddar mot vattenstånd på + 2,7 m kan anläggas. Översvämning risken hanteras inte ytterligare i MKB:n, utan för mer information gällande översvämning hänvisas till översvämning utredningen.

### 14.1 Förutsättningar, lagar och föreskrifter

#### 14.1.1 Vattendirektivet och ytvattenstatus

##### ***Vattendirektivet och ytvattenstatus***

Vattendirektivet är en ramlag för all vattenplanering och vattenvård inom EU. Enligt direktivet är huvudregeln att EU-länderna senast 2015 ska ha uppnått målet god vattenstatus för grund-, yt- och kustvatten. God vattenstatus innebär att påverkan av mänsklig aktivitet är liten och begränsad. Direktivets syfte är att:

- Skydda yt- och grundvatten för att förhindra ytterligare försämringar av kvaliteten samt förbättra kvaliteten. Skyddet omfattar även landekosystem och våtmarker som är direkt beroende av akvatiska ekosystem.
- Gynna en hållbar vattenanvändning genom att långsiktigt skydda de tillgängliga vattenresurserna.
- Arbeta för att mildra effekterna av översvämning och torka.

I Sverige finns sedan december 2009 miljö kvalitetsnormer för alla yt- och grundvattenförekomster. Normerna är ett rättsligt verktyg och ställer krav på

vattnets kvalitet (status) vid en viss tidpunkt, till exempel "god status 2021". För varje ytvattenförekomst (sjöar, vattendrag, kust och vatten i övergångszon) finns en miljökvalitetsnorm för den ekologiska statusen och en miljökvalitetsnorm för den kemiska statusen. Den del som benämns ekologisk status baseras på biologiska, fysikalisk-kemiska och hydromorfologiska faktorer. Denna delstatus kan klassificeras som *hög*, *god*, *måttlig*, *otillfredsställande* eller *dålig*. Den andra delen benämns kemisk status och baseras främst på förekomst av de 33 prioriterade miljöfarliga ämnen som pekats ut i EU-kommissionens beslut 2455/2001/EG. Denna del klassificeras som antingen *god* eller *ej god*. Vatten som inte har godtagbar status ska åtgärdas och åtgärdsprogram och förvaltningsplaner skall tas fram.

Grundvattenstatus bedöms efter en del som benämns kvantitativ status och en del som benämns kemisk status. Klassificeringen baserar sig på Sveriges geologiska undersöknings föreskrifter om miljökvalitetsnormer och statusklassificering för grundvatten (SGU-FS 2013:2). Kvantitativ status innebär att uttagen av grundvatten inte får vara större än nybildningen av grundvatten eller så stora att flödesriktningen ändras så att saltvatten eller andra föroreningar kan tränga in och ner i grundvattnet. Denna delstatus kan klassas som god eller otillfredsställande. Den andra delen benämns som kemisk status och grundar sig på de ämnen som är angivna i föreskriften, SGU-FS 2013:2 och bedöms som god eller otillfredsställande.

Information om samtliga vattenförekomsterna har hämtats ur Vatteninformationssystem för Sverige (Länsstyrelsen, 2012).

### 14.1.2 Markföroreningar

Ett områdes markanvändning motsvarar de aktiviteter som antas förekomma inom aktuellt område och därmed vilka grupper som exponeras och i vilken omfattning exponeringen förväntas ske. Markanvändningen påverkar även de krav som kan ställas på skydd av markmiljön inom området.

Naturvårdsverkets generella riktvärden anger föroreningshalter i mark, under vilka risken för negativa effekter på människor, miljö och naturresurser normalt är acceptabel (Naturvårdsverket, 2009). I riktvärdesmodellen används två olika typer

av markanvändning för beräkning av Naturvårdsverkets generella riktvärden och de redovisas nedan i *Tabell 10*.

*Tabell 10* Riktvärden förörenad mark

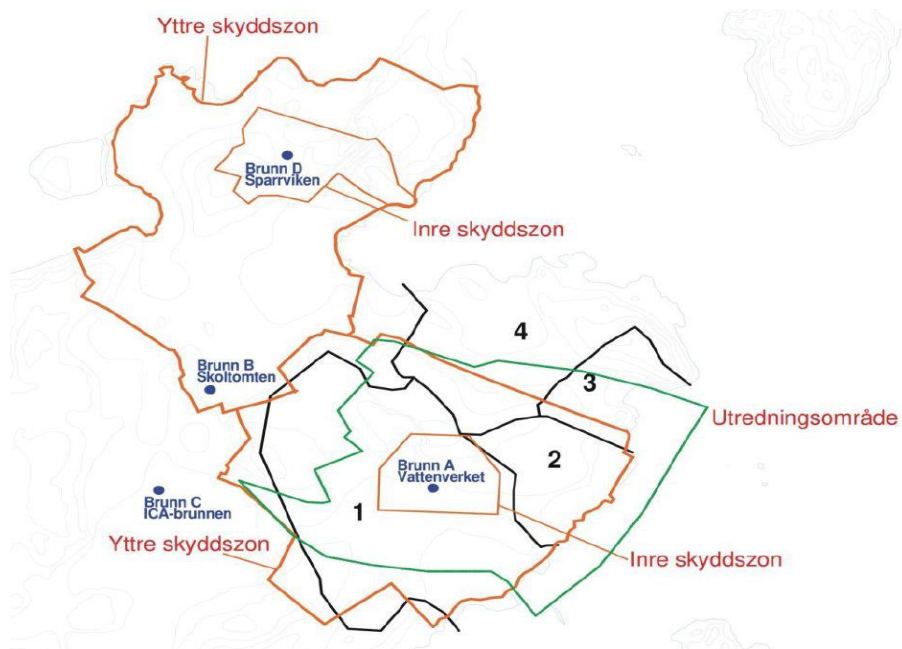
Känslig Markanvändning (KM)	Mindre Känslig Markanvändning (MKM)
Markkvaliteten begränsar inte valet av markanvändning. Alla grupper av människor kan vistas permanent inom området under en livstid. De flesta markekosystem samt grundvatten och ytvatten skyddas. KM gäller generellt för bostadsmark.	Markkvaliteten begränsar valet av markanvändning till t ex kontor, vägar eller industrier. Exponerade grupper antas vara personer som vistas inom området under sin yrkesverksamma tid. Barn och äldre antas vistas tillfälligt inom området. Markkvaliteten ger förutsättningar för markfunktioner som är av betydelse vid MKM. Grundvatten (på ett avstånd om 200 meter) och ytvatten skyddas.

### 14.1.3 Grundvatten

Grundvattentäkten i Stavsnäs är klassad som en vattenförekomst och benämns Stavsnäs norra (SE657787) och omfattas därför av miljökvalitetsnormerna. De miljökvalitetsnormer som är satta för grundvattnet är att det ska bibehålla god kvantitativ och kemisk status till 22 december 2015 och nuvarande statusen får inte försämrats.

Det finns fyra brunnar för uttag av grundvatten i området. I dagsläget finns två vattenskyddsområden för två av brunnarna, nedre skyddsområdet för brunn A och övre skyddsområdet för brunn D. Nedre skyddsområdet, där brunn A och vattenverket är lokaliserat berörs av föreslagen exploatering av Stavsnäs Vinterhamn. Det nedre vattenskyddsområdet är förutom det direkta brunnsområdet uppdelat i en inre och yttre skyddszon. De allmänna föreskrifterna från år 1981 beskriver vad som skall iakttas inom respektive zon. Inom brunnsområdet får endast vattenverksamhet bedrivas. Inom skyddsområdet får även andra verksamheter bedrivas, men i så fall kan tillstånd eller dispens behövas och skyddsåtgärder behöver i så fall vidtas för att inte riskera att grundvattnet förorenas.

Det finns idag vattendom för samtliga uttagsbrunnar (Brunn A, brunn B, brunn C och brunn D) i området. Samtliga brunnar och vattenskyddsområde visas i **Figur 20**.



**Figur 20** Kommunens fyra grundvattenbrunnar (Brunn A-D) och två befintliga vattenskyddsområden: Nedre skyddsområdet för Brunn A och Övre skyddsområdet för Brunn D (Sparrviken). Dessutom visas utredningsområdet med fyra delområden (1-4). Som framgår finns befintliga skyddsområden för två uttagsbrunnar: Brunn A (Vattenverket) och Brunn D (Sparrviken).

Länsstyrelsen i Stockholms län har bedömt att vattentäkten i Stavsnäs har hög prioritet för vattenförsörjning och skyddsåtgärder. Att Stavsnäs bedömts ha hög prioritet gällande skyddsåtgärder ska tas i särskilt beaktande vid exploateringen av Vinterhamnen, jämfört med andra vattentäkter inom Stockholms län (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2009).

EU-direktivet om skydd för grundvatten mot förorening och försämring (2006/118/EG) säger att allt grundvatten måste skyddas och att det är särskilt viktigt för grundvatten som ingår i dricksvattenförsörjning.

Arbete pågår med att skapa ett förnyat och utvidgat vattenskyddsområde med föreskrifter, som omfattar tillrinningsområdet för aktuella uttagsbrunnar. I så fall kommer dagens vattenskyddsområden att utgå. Blir det ett nytt skyddsområde kommer det skyddsområdet vara uppdelat i vattentäktsson, primär, sekundär och tertiär skyddszon. Det nya områdets utbredning kommer att vara mer anpassat till markens hydrologiska förhållanden. Nya föreskrifter kommer vara bättre anpassade till dagens samhällssituation, ny lagstiftning samt behovet av skyddsklassning.

Det är viktigt att det eventuellt nya vattenskyddsområdet med tillhörande skyddsföreskrifter noggrant beaktas vid eventuell framtida byggnation kring Stavsnäs Vinterhamn.

#### 14.1.4 Ytvatten och dagvatten

Nämdöfjärden (SE591200-183600) är klassad som vattenförekomst enligt VISS och omfattas av miljökvalitetsnormer som har fastställts av Vattenmyndigheten. De miljökvalitetsnormer som är satta för Nämdöfjärden är att den ska nå god ekologisk status till år 2021 och att den kemiska statusen ska vara god år 2015. Nämdöfjärden har idag, liksom resten av Stockholms skärgård, problem med övergödning och uppnår idag måttlig ekologisk status.

Värmdö kommun har en dagvattenpolicy. Dagvattenpolicyn antogs i mars 2012 och innebär att kommunen ska arbeta för att:

- Dagvatten tas om hand så nära källan som möjligt
- Grundvattenbalansen bibehålls.
- Övergödning och förorening av grundvatten, insjöar och vattendrag minimeras.
- Dagvatten och spillvatten separeras.
- Se till att skador på fastigheter och andra anläggningar inte uppkommer.
- Ny bebyggelse planeras så att även framtida, högre flöden kan hanteras utan risker.
- Bebyggelsemiljön berikas och vattenprocessen synliggörs.
- Snöupplag lokaliserar till lämpliga platser så att förorenat smältvatten inte släpps ut i sjön.

Vid exploatering av ett område i Värmdö kommun ska dagvatten hanteras enligt följande prioriteringsordning:



**1. Hårdgjorda ytor**

Minska dagvattenhanteringen genom att minimera andelen hårdgjorda ytor.

**2. Källsortera**

Källsortera dagvatten, så att inte ”rent” dagvatten förs till en yta där det förorenas, eller blandas med sådant dagvatten som redan är förorenat.

**3. LOD**

Dagvatten från hårdgjorda ytor bör tas om hand så nära källan som möjligt. Detta sker företrädevis genom olika metoder för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD).

**4. Öppen avledning**

Det vatten som inte kan infiltrera nära källan, bör om möjligt avledas i öppna avrinningsstråk. I dessa utjämnas det avrinnande flödet under vattnets transport, samtidigt som en viss avskiljning av förorening sker.

**5. Samlad fördröjning eller rening**

Om det avrinnande dagvattnet inte kan tas om hand inom det område där det genereras kan fördröjning-/reningsanläggningar anläggas längre ned i systemet. Öppna anläggningar är att föredra eftersom de både har en renande och fördröjande funktion, samtidigt som det ger ett positivt inslag i boendemiljön.

**6. Till recipient**

Om det är uppenbart att dagvattnet inte är förorenat eller att det inte blir några hydrauliska problem p.g.a. höga dagvattenflöden kan det ledas direkt till recipient eller markområde via dagvattenledning eller dike.

### **14.1.5 Föroreningar i sediment**

Tyréns har under 2012 utfört en sedimentprovtagning i Stavsnäs Vinterhamn (Tyréns, 2012 b). För kust- och havssediment har en statistisk tillståndsklassning av organiska miljögifter (Naturvårdsverket, 1999) använts som jämförelsevärden för alla ämnen förutom tributyltenn (TBT).

För tributyltenn (TBT) finns idag inga svenska nationella riktlinjer eller gränsvärden varken för sediment, vatten eller jord. Som jämförelsevärde för TBT har norsk tillståndsklassning använts tillsammans med irländska riktvärden.

## 14.2 Nuvarande förhållanden

### 14.2.1 Geologi

SGU har tidigare beskrivit geologin i området:

Jordarterna i området domineras av en isälvsavlagring vilken kan följas som ett stråk av sand och grus från Hölö via Stavsnäs till Djurö. Avlagringen har ställvis stora mäktigheter. Ungefär 30 meters jorddjup har påvisats vid borrhningar, även grustäktsverksamhet har bedrivits i delar av området. Uppstickande bergpartier och framgrävt berg i grustäkterna visar att höga berglägen är vanligt förekommande.

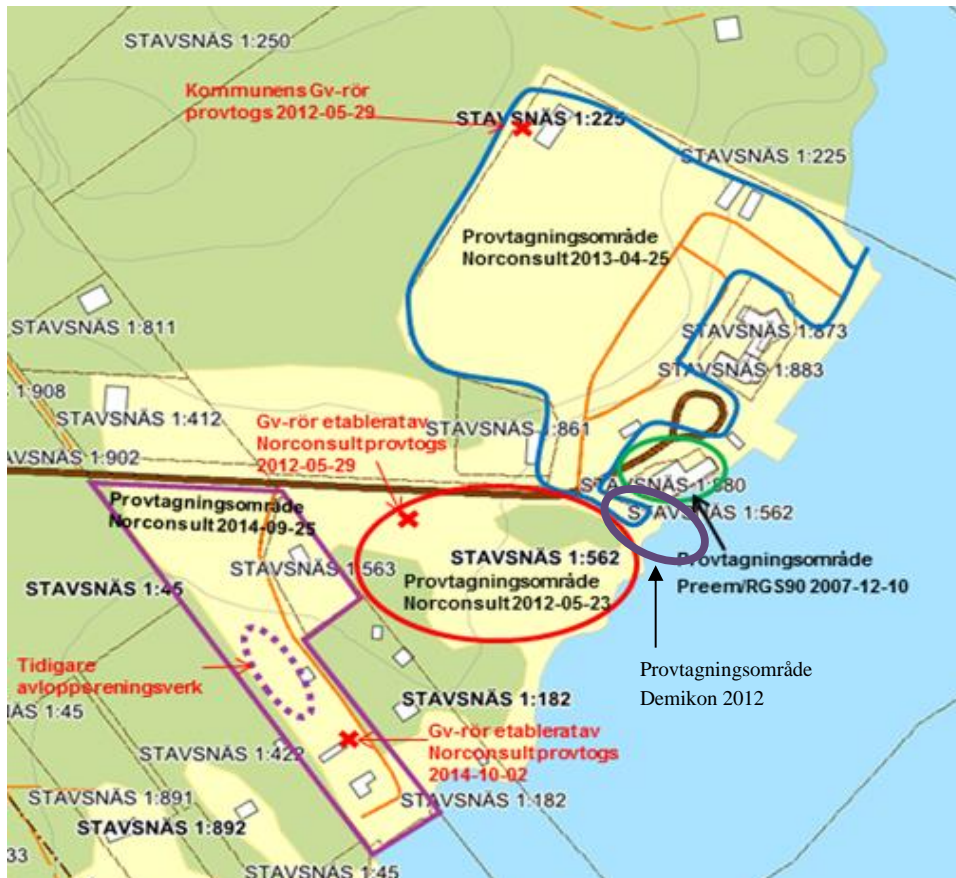
Det primära isälvs materialet, som har en grov materialsammansättning, omges och överlagras av finare utsvallad sand. I övrigt utgörs jordarterna i området huvudsakligen av morän och kalt berg samt lera i de lägre partierna. Mellan Östersjöviken och Stavsnäsfladen i Stavsnäs kan den primära isälvsavlagringen sannolikt påträffas under täckande svallsand och lera, se **Figur 22**.

Områden med primärt isälvs material i markytan är viktiga grundvattenbildningsområden, vilka är sårbara gentemot föroreningar. Berg fungerar som fasta delare av grundvatten och bergsklacken i hamnen utgör en fast delare mellan söt- och saltvatten.

De planerade bostäderna ligger i ett område med eventuell högrisk för radon.

### 14.2.2 Markföroreningar

Ett antal miljötekniska markundersökningar har genomförts inom planområdet. Dessa har genomförts mellan åren 2007-2014 och områden som har undersökts kan ses i **Figur 21** (Demikon, 2012) (Norconsult AB, 2014). Undersökningarna har omfattat jordprovtagning samt grundvattenprovtagning.



**Figur 21** Områden inom aktuellt detaljplaneområde där miljötekniska markundersökningar har genomförts är markerade med blått, grönt, orange, rött och lila.

Resultaten från de miljötekniska markundersökningarna visar på följande:

- Jorden från ett område i södra delen av kajområdet vid Stavsån Vinterhamn innehåller halter av (tung) petroleumkolväten och PAH som överskrider riktvärdena för KM (inom orange/blått område) i **Figur 21**.
- En troligen mindre dieselförorening har påvisats i gruset direkt under dieselpumpen vid bryggan (inom grönt område på karta) i **Figur 21**.
- På Stavsån båtklubb är grundvattenprovet som är taget i anslutning till ”masthuset” kraftigt påverkat av tennorganiska föreningar. Förhöjda halter av tennorganiska föreningar har även påträffats i jorden i närheten av klubbhuset, halterna är 13 gånger högre än riktvärdet för MKM. Även PCB finns i halter högre än 4 gånger riktvärdet för KM i denna provpunkt. Höga

halter PCB och tennorganiska föreningar bedöms komma från båtverksamheten på platsen (inom lila område) i **Figur 21**.

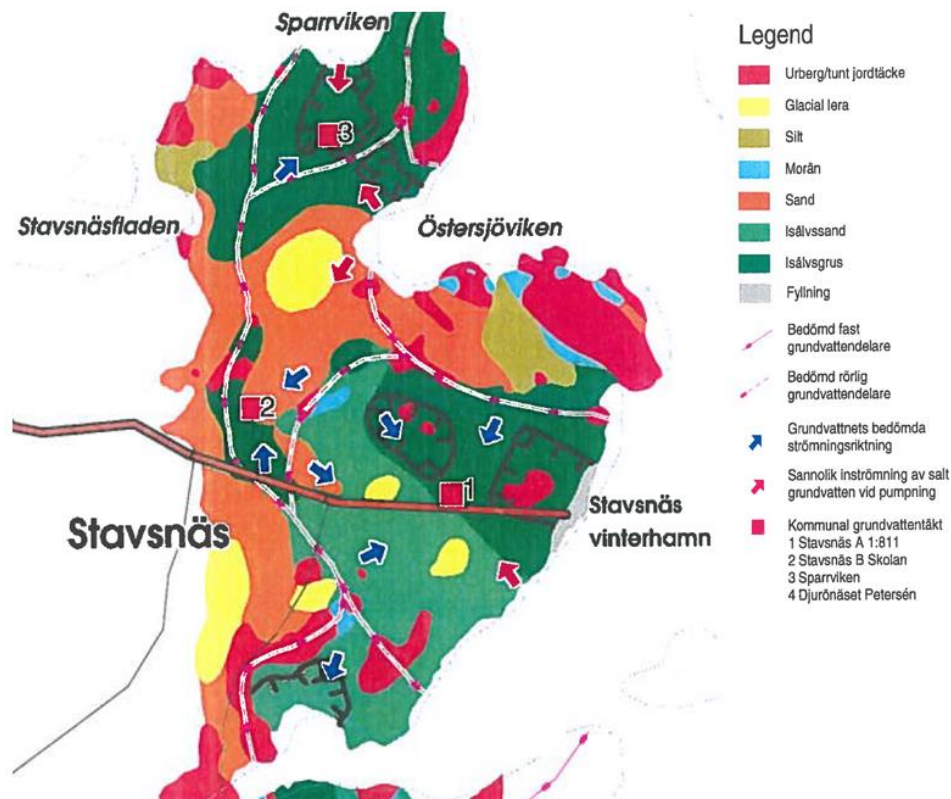
### 14.2.3 Grundvatten

Grundvattentäkten fungerar från och med november 2014 som en reservvattentäkt efter att Stavsnäs och Djurö anslöts till Stockholm vatten via en sjöledning. En reservvattentäkt ska snabbt kunna tas i drift vid ett eventuellt avbrott i vattenleveransen från Stockholm vatten och reservvattentäkten ska skyddas på samma sätt som en vanlig grundvattentäkt. Vattenkvaliten i grundvattnet anses vara god, men vattnet är dock hårt. Grundvattentäkten har god kemisk status och god kvantitativ status, enligt VISS. Denna status får inte försämrats.

I vattenskyddsområdet finns det nu totalt fyra brunnar som fungerar som uttagsbrunnar av vatten från reservvattentäkten. Tidigare har brunn A, B och D använts av Värmdö kommun för dricksvattenuttag. Brunn E är belägen på Djurönäset. Ytterligare en brunn har uppförts i Stavsnäs, brunn C och har varit i drift sedan 2012. Idag finns miljödomar för samtliga vattenbrunnar. A-brunnen vid Stavsnäs vattenverk är den brunn vars grundvattenbildningsområde till allra största del ligger inom planområdet.

Spillvatten pumpas till ett reningsverk på Djurö och ifall en exploatering sker i området planeras det att spillvattnet från området går till samma reningsverk.

Det analyserade grundvattnet på parkeringen söder om väg 222 (Stavsnäsvägen) visar på att det finns förhöjda halter klorid vid parkeringsplatsen (470 mg/L). Orsaker till förhöjda halter av klorid kan vara saltvatteninträngning vilket kan orsakas av ett för högt grundvattenuttag. Salt kan även ha trängt ned ovanifrån vid eventuell vägsaltning under vintern eller om området använts som snöupplag under vintern. Den högre konduktiviteten beror troligtvis på de höga kloridhalterna.



Figur 22 Jordarter och grundvattenriktning i området, (SGU, 1998).

Grundvattenbildningen har undersökts av SGU vid två tidigare tillfällen och sammanfattades senast i Teknisk beskrivning och ingick i miljödomsönsökan för Stavsnäs (Tyréns, 2010). Grundvattenmagasinen skiljs åt med både fasta och rörliga grundvattendelare. Grundvattenbildningen för respektive brunn har beräknats för ett normalår (250 mm/år) och för ett torrår (125 mm/år) och sammanfattas nedan i Tabell 11. För grundvattnets flödesriktning se Fel! Hittar inte eferensälla.23.

Delområde	Normalår [m <sup>3</sup> /dygn]	Torrår [m <sup>3</sup> /dygn]
A	192	96
B	104	52
C	146	73
D	66	33
E	85	43

Grundvattenbildningen för ett normalår (räknat på siffror från år 2007) är knappt 70 procent större än färskvattenuttaget. För ett torrår är grundvattenbildningen däremot nästan 20 procent mindre än färskvattenbehovet. Både grundvattenbildning och färkvattenåtgång är medelvärden för ett helt år (Norconsult AB, 2013). Vattentäkten i Stavsnäs fungerar som reservvattentäkt från och med hösten 2014 efter att Stavsnäs och Djurö anslöts till Stockholm vatten, vilket innebär att det normalt inte sker några uttag från reservvattentäkten längre. Reservvattentäkten ska snabbt kunna tas i drift vid ett eventuellt avbrott i vattenleveransen från Stockholm vatten.

#### 14.2.4 Ytvatten och dagvatten

Idag är den ekologiska statusen för Nämdöfjärden klassad som måttlig och måste därför förbättras innan 2021. Miljö kvalitetsnormen för den kemiska statusen är att den ska vara god för Nämdöfjärden år 2015. Den kemiska statusen för Nämdöfjärden är redan god, med undantag för kvicksilver och får inte försämrans. Räknas kvicksilver med i den kemiska statusen uppnår Nämdöfjärden inte god kemisk status och kvicksilverhalten ska helst minska till år 2015. (Länsstyrelsen, Vatteninformationssystem Sverige, 2015).

Det mesta av dagvattnet i utredningsområdet infiltrerar i den genomsläppliga marken. Från vissa hårdgjorda ytor inom området, exempelvis vägar och vissa parkeringar, leds dagvattnet bort via rörledningar och på några ställen i öppna diken. I utredningsområdet finns det fyra dagvattennät. Dessa ligger i hamnområdet längs med väg 222 och ett av dagvattennätet korsar väg 222 i närheten av befintligt vattenverk. Endast en mindre del av vägdagvattnet avleds till dagvattenledningsnätet i utredningsområdet. Övrigt vägdagvatten infiltrerar via diken och lågpunkter.

#### 14.2.5 Föroreningar i sediment

En undersökning av sedimentens föroreningsgrad gjordes under 2012 av Tyréns. För utförligare beskrivning av provtagningen hänvisas till rapporten om sedimentundersökning (Tyréns, 2012 b).

Föreningar av polyaromatiska kolväten (PAH) och tennorganiska föreningar har påträffats i sediment i delområdena 5 och 6 (Tyréns, 2012 b). Dessa härrör sannolikt från hamnverksamheten.

I delområdena 5 och 6 i **Figur 6** har höga halter PAH:er och tennorganiska föreningar påträffats.

## 14.3 Konsekvenser

### 14.3.1 Geologi

Markens skredkänslighet i det berörda området har översiktligt bedömts utifrån uppgifter i **Figur 22**. Marken har utifrån detta ej bedömts vara skredkänslig, förutsatt att släntlutningarna begränsas till lutning 1:2 eller flackare. Jordarter och bergarter har tidigare beskrivits i området av SGU (Norconsult AB, 2015). Förslag till utredningar anges i förslag till åtgärder.

### 14.3.2 Markföreningar

Genomförda markundersökningar visar på att sydvästra delen av detaljplaneområdet är delvis förorenat, troligtvis till följd av tidigare samt pågående båtverksamhet. Förutom detta finns det troligen en mindre petroleum- och PAH-förening i södra delen av kajområdet. Konsekvenser av påvisade föreningar är att ytterligare undersökningar kan komma att krävas för att avgränsa föroreningar samt att påvisade föroreningar kan komma att behöva omhändertas för att marken ska uppnå tillräckligt god status för den planerade markanvändningen.

### 14.3.3 Grundvatten

Grundvattentäkten är mycket sårbar för föroreningar som skulle kunna infiltrera från markytan genom genomsläppligt material, sand och grus. Speciellt hög risk för förorening bedöms föreligga längs en sträcka av väg 222 strax söder om vattenverket vid brunn A. Här sker transporter av farligt gods till hamnen och till den bensinstation som finns där (WRS, 2016). Släckvatten från en brand skulle kunna förorena grundvattnet i området.

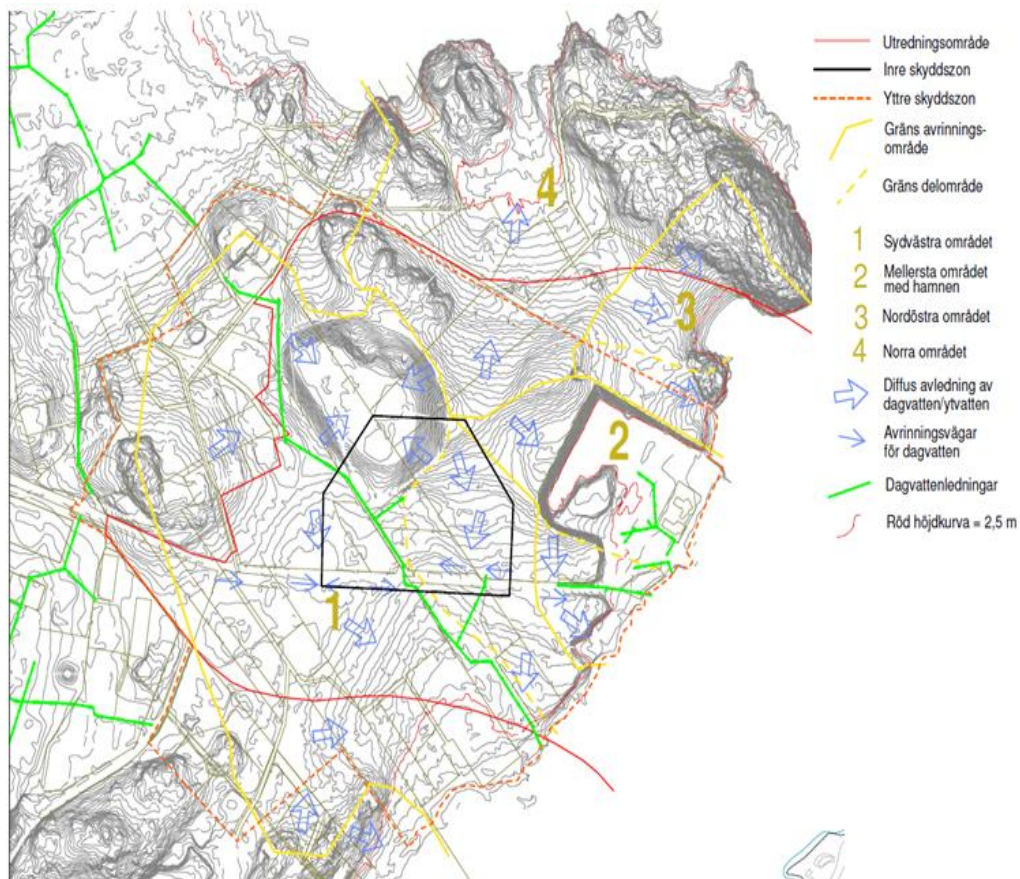
Risk för grundvattenförorening ökar under byggskedet i samband med olika anläggningsarbeten.

En ofrånkomlig nackdel i samband med en ökad exploateringsgrad i området är att grundvattenbildningen i området kan komma att minska. De befintliga parkeringarna längs med väg 222 som ska finnas kvar kommer att hårdgöras, vilket innebär att grundvattenbildningen minskar till Brunn A. Dagvatten från det framtida parkeringsgaraget tak kommer att ledas till vattenskyddsområdet, vilket innebär att det dagvattnet kommer att bidra till grundvattenbildningen för brunn A. Merparten av hamnområdet ingår däremot inte i tillrinningsområdet till Brunn A. Exploatering inom hamnområdet påverkar således inte grundvattenbildningen till kommunens vattentäkt.

En olycka som medför ett läckage från en tankbil kommer sannolikt förorena grundvattnet om olyckan sker på en känslig plats. Den ökade belastningen av vägen i och med exploateringen av området kommer öka sannolikheten att en olycka inträffar inom vattenskyddsområdet, vilket bör beaktas.

Det dagvatten som bildas i och med den ökade andelen hårdgjorda ytor ska så långt det är möjligt omhändertas och infiltreras lokalt (enligt LOD) så att grundvattenbildningen inte minskas i området. Dagvatten som kan vara förorenat får dock inte infiltreras ifall det bedöms kunna försämra grundvattenkvalitén.





Figur 23 Flödesriktning för grundvatten, (WRS, 2016).

#### 14.3.4 Yt- och dagvatten

Dagvatten kan ofta vara förorenat med metaller, PAH:er, bilavgaser, olja och drivmedel. Större delen av marken i området är idag isälvsmaterial med hög genomsläpplighet. Därför kan det antas att ytavrinningen generellt är begränsad i området. Förtätning och utvidgning av Stavsnäs Vinterhamn innebär att vissa områden som idag är naturmark kommer att omvandlas helt eller delvis till hårdgjorda ytor. Detta medför att både avrinningen och föroreningsbelastningen från området till ytvattenrecipienten, Nämndöfjärden riskerar att öka. Urbanisering medför också att risken för tillförsel av metaller, olja och andra naturfrämmande ämnen ökar. Byggmaterial på byggnader kan komma att påverka dagvattnets karaktär, så det är viktigt att välja lämpliga byggmaterial i området. Nämndöfjärdens

ekologiska och kemiska status får som tidigare nämnts inte bli sämre. Det är därför viktigt att Nämndöfjärden inte påverkas negativt av en exploatering i området.

För Stavsås Vinterhamn finns ett dilemma rörande hanteringen av dagvatten. Det är viktigt att grundvattnet inte riskerar att förorenas genom infiltration av förorenat grundvatten samtidigt som bortledning av dagvatten minskar grundvattenbildningen och därmed färskvattenkapaciteten i området.

Konsekvenserna på områdets yt- och dagvattenförhållanden har utretts närmare i dagvattenutredningen från WRS, 2015. Utredningen beskriver dagvattensituationen idag, kommande närings- och föroreningsmängder i dagvattnet, hur dagvattnet ska hanteras och tas om hand under byggfasen samt efter färdigställandet. Det är viktigt att dagvattenutredningen beaktas vid framtida exploatering av området. En exploatering i området skulle innebära en minskning av näringsämnen och andra föroreningar i dagvattnet ifall föreslagna åtgärder vidtas. Dagvattenutredningen behandlar även aspekten hårdgjorda ytor kontra grundvattenbildning.

### **14.3.5 Föroreningar i sediment**

Vid muddring och arbeten i vattenområden kan de påträffade föroreningar i sediment komma att spridas ifall försiktighet inte vidtas.

## **14.4 Förslag till åtgärder**

### **14.4.1 Geologi**

- Geotekniska undersökningar kan komma att krävas för att beskriva områdets geotekniska förhållanden och ge förslag på eventuella åtgärder som krävs vid utbyggnad.
- Jordens egenskaper bl.a. dess fasthet och friktionsvinkel ska undersökas i områden med isälvsmaterial för projektering av grundläggning och schakter.
- Ifall byggnation inom området med lera ska genomföras ska lerans mäktighet och dess sättnings och stabilitetsegenskaper undersökas för projektering av grundläggning och höjdsättning i området.
- Grundvattenrör bör installeras så att grundvattenytans trycknivå kan mätas.

- Samtliga bostäder som byggs i området bör vara radonsäkra hus. Med denna åtgärd anses radon vara av ringa betydelse. (Värmdö kommun, 2015).

#### 14.4.2 Markföroreningar

- För yttre byggnads- och anläggningsytor ska genomgående material användas som har liten benägenhet att släppa ifrån sig föroreningar. Särskilt ska omålade förzinkade ytor och koppar undvikas.
- Ifall arbete sker i område där marken är förorenad ska en anmälan om efterbehandling lämnas in till kommunens miljökontor i god tid innan arbeten påbörjas.
- Ytterligare utredningar behövs, dvs avgränsning av påvisade föroreningar samt möjligen ytterligare undersökningar behöver göras innan byggnation påbörjas.
- I områden med konstaterad petroleum/PAH-förorening bör föroreningen avgränsas och vid behov omhändertas inför eller under planerad byggnation.
- Det bedöms att Stafsnäs båtklubb behöver undersökas ytterligare för att avgränsa föroreningen med PCB och tennorganiska ämnen. Området kommer troligen behöva åtgärdas innan exploatering. Det är heller inte uteslutet att förhöjda metall- och petroleumhalter kan återfinnas inom inte undersökta delar av båtklubbsområdet, även detta till följd av pågående verksamhet.
- Ifall ytterligare områden där uppställning av båtar har förekommit kommer att exploateras bör dessa undersökas innan exploatering.
- Vid eventuellt muddringsarbete krävs det att muddring och spridning av föroreningar minimeras. Producerade massor kräver också avvattning och omhändertagande av godkänd mottagningsanläggning.

#### 14.4.3 Grundvatten

- Sprängning och markarbeten etc. bör minimeras för att minska påverkan på områdets vattenresurser.
- Områdets grundvatten bör skyddas från saltvatteninträngning och salt ovanifrån.

- Värmdö kommun har tagit fram bestämmelser för entreprenader inom vattenskyddsområden. Denna tar bland annat upp hur drivmedel ska hanteras samt var uppställningsytor för entreprenadfordon kan placeras och hur dessa ska vara utformade så att risken för förorening av grundvattnet minimeras i samband med byggnationen inom vattenskyddsområden. En allmän rekommendation är att en hårdgjord, tät och invallad uppställningsplats anordnas utanför vattenskyddsområdet för uppställning av maskiner och lagringstanker, påfyllning av bränsle/olja samt utförande av service. Byggdagvatten bör samlas upp och renas. Vid användning av hydraulolja och annan olja skall miljövänliga alternativ användas.
- Inom inre och yttre skyddszonen ska schaktning maximalt tillåtas ner till 3 m respektive 1 m över högsta naturliga grundvattenstånd. Grundvattennivåer i området och sannolikt högsta nivåer bör tas fram som underlag för projekteringen. Detta innebär troligtvis att fler grundvattenrör behöver sättas ut inom exploateringsområdet. Rören måste sättas ut i god tid innan en byggnation så att bra underlag finns att tillgå när schaktningen påbörjas.
- Helst bör byggnation längs väg 222 (Stavsnäsvägen) närmast A-brunnen och då särskilt inom dess primära skyddszon helt undvikas, då alla former av verksamheter medföra en ökad föroreningsrisk. I annat fall bör verksamheterna anpassas och skyddsåtgärder vidtas så att risken för grundvattenförorening blir så liten som möjligt. Vägkorsningar innebär en ökad risk för olyckor. Då väg 222 (Stavsnäsvägen) även trafikeras av farligt gods är det extra viktigt att infrastrukturen planeras så att risken för trafikolyckor är minimal där grundvattentäkten är som mest känslig för olyckor.
- Längs väg 222 kommer det att bli mer trafik och även transporter med farligt gods vilket kan öka risken för grundvattenförorening. Därför bör det anläggas täta svackdiken inom vattenskyddsområdet. Med täta svackdiken minimeras risken för grundvattenförorening.
- Flytta tillfartsvägen till bensinstationen längre bort från vattenskyddsområdet.
- Eventuella skyddsåtgärder som minskar risken för olyckor samt konsekvenserna för grundvattnet ifall en olycka inträffar bör utredas vidare i fortsatt planering.
- Ifall släckvatten uppkommer måste det hanteras så att det inte förorenar grundvattnet.

- Hårdgöra samtliga parkeringar i området, för att minska risken av spridning av föroreningar till grundvattnet.
- En uppsamlings och reningsanläggning för dagvatten från väg 222 (söder om befintligt båtupplag). Genom uppsamlingsmagasin skyddas grundvattentäkten för eventuella läckage ner i täkten.

#### 14.4.4 Ytvatten och dagvatten

I dagvattenutredningen har WRS redovisat följande förslag till åtgärder för dagvatten:

- Parkeringshuset anläggs som torrgarage utan avlopp.
- En uppsamlings och reningsanläggning för dagvatten från väg 222 (söder om befintligt båtupplag).
- Uppsamlande och täta svackdiken längs med vägarna i området.
- Parkeringsplatser som ligger inom vattenskyddsområdets inre skyddszon och preliminär primär skyddszon ska hårdgöras och dagvattnet ska samlas upp och ledas ut ur inre skyddszon.
- Dagvatten som klassas som rent (t.ex. från taktytor) bör infiltrera inom vattentäktens tillrinningsområde för att undvika minskning av grundvattenbildning i området.
- Avleda allt takvatten från parkeringshuset mot skogsmark i väster.
- Dagvatten som samlas upp i ledningar i den östra delen av utredningsområdet bör ledas till uppsamlingsmagasin i hamnen där en sedimentation och avskiljning av föroreningsämnen kan ske innan vattnet når recipienten.
- Val av byggnadernas ytmaterial bör uppmärksammas i ett tidigt skede då detta påverkar dagvattnets karaktär.
- Snö från hamnområdet ska lagras på lämplig plats.
- Snö som inte är smutsig eller förorenad ska tas om hand lokalt och infiltreras.
- Allt dagvatten i den föreslagna primära zonen för grundvattentäkten bör ledas ut till sekundär skyddszon.
- Föreskrifter för entreprenör ska upprättas och följas. Det kan även komma att bli aktuellt med exploateringsavtal.
- Skärmbassänger föreslås att anläggas i Nämdöfjärden dit det ska gå att avleda dagvatten. Innan dagvatten får avledas till skärmbassängerna ska det genomgå rening på land, t.ex. genom oljeavskiljning.

#### 14.4.5 Föroreningar i sediment

I rapporten från undersökning av sedimenten i Stavsnäs Vinterhamn har Tyréns redovisat följande förslag till åtgärder för dagvatten:

- Tyréns rekommenderar efter sedimentprovtagning 2012, att ifall arbeten sker söder och norr om den befintliga piren/sjömacken så bör djupa prover analyseras för att få reda på utbredningen av TBT i området.
- Eventuellt muddringsarbete kräver att grumling och spridning av föroreningar minimeras. Producerade massor kräver också avvattning och omhändertagande av godkänd mottagningsanläggning.
- Uppgrumling och spridning av förorenat sediment ska minimeras under entreprenaden.
- Ifall det sker muddring inom området där det finns förorenade sediment kommer sediment att behöva omhändertas i samband med entreprenad, vilket innebär att massor tas upp på land och avvattnas. Därefter ska sedimentet transporteras till en av myndigheten godkänd mottagningsanläggning. Vattnet från sedimenten kan behöva omhändertas och renas.
- Förslagsvis kan till exempel en siltgardin övervägas vid arbeten där uppgrumling av sediment kan förekomma.

## 15 Miljökvalitetsmål

Planområdet har relaterats till de nationella miljökvalitetsmål som riksdagen beslutat skall utgöra utgångspunkt för samhällets miljöarbete se *Tabell 12*. De miljökvalitetsmål som utifrån planens och MKB:ns innehåll bedöms vara relevanta att bedöma är: 1. Begränsad klimatpåverkan, 2. Frisk luft, 4. Giffri miljö, 7. Ingen övergödning 9. Grundvatten av god kvalitet, 10. Hav i balans samt levande kust och skärgård, 12. Levande skogar, 15. God bebyggd miljö och 16. Ett rikt växt- och djurliv.

Hur detaljplanen bedöms påverka relevanta miljökvalitetsmål redovisas i *Tabell 13*.

*Tabell 12* De nationella miljömålen

Nationella miljökvalitetsmål	
1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giffri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

Tabell 13 Detaljplanens påverkan på miljömålen

Nr	Miljö kvalitetsmål	Planens miljöpåverkan	Detaljplanens inverkan på miljö kvalitetsmålen
1	Begränsad klimatpåverkan	Liten	Ett nytt bostadsområde ger en lokal ökning av trafik och uppvärmning av bostäder. I det aktuella läget uppskattas att miljö kvalitetsnormerna för luft kan klaras med marginal även efter en utbyggnad.
2	Frisk luft	Liten	Miljö kvalitetsnormerna (MKN) för luft kommer att klaras med marginal även efter en utbyggnad i planområdet. Risken för att MKN för partiklar överskrids bedöms som liten. Uppvärmningen av bostadshusen i området förutsätts lösas på ett från miljösynpunkt acceptabelt sätt.
4	Gifrfri miljö	Måttlig	Miljö tekniska markundersökningar har genomförts inom planområdet. Kompletterande markundersökningar kan komma att behövas. Ifall vidare undersökning av förorenad mark fortsätter och ifall förorenad mark saneras i samband med exploatering är exploateringen positiv för området. Övertäcks eller omhändertags de förorenade sediment är det positivt för området. Införs Blå Flagg för hamnen kan det möjligtvis begränsa att ytterligare gifter sprids från hamnen, vilket är positivt.
7	Ingen övergödning	Kan bli stor, om det inte hanteras på rätt sätt.	Nämdöfjärden är redan påverkad av övergödning. Det är viktigt att övergödningen inte förvärras ytterligare i och med exploatering i anslutning till Nämdöfjärden. Den dagvattenhantering som ska tillämpas ifall området exploateras kommer att leda till att dagvattnet fördröjs och renas gentemot hur det hanteras idag.
9	Grundvatten av god kvalitet	Kan bli stor om det inte hanteras på rätt sätt.	De omfattande markarbeten som krävs för planerad utbyggnad kan innebära förändringar av grundvattenförhållanden och hydrologi. Grävningssarbeten och sprängningar medför att grundvattnet inom höjdområdena kommer att avsänkas till nivåer något under den nya markytan. Åtgärder som reglerar detta förutsätts tas fram i den fortsatta planeringen.
10	Hav i balans samt levande kust och skärgård	Kan bli stor om det inte hanteras på rätt sätt	Utbyggnaden medför en ökad dagvattenmängd och föroreningsbelastning från området, vilket dock kan lösas genom en kombination av lokalt omhändertagande av dagvattnet och traditionella ledningssystem. Det är viktigt att den ekologiska statusen för Nämdöfjärden inte försämras. Därför är det viktigt att dagvattnet från området hanteras på bästa möjliga sätt. Vidtas åtgärder för dagvattnet kan det komma att bli en förbättring för Nämdöfjärden gentemot hanteringen av dagvatten idag.
12	Levande skogar	Måttlig	Utbyggnaden innebär ingrepp i planområdets naturmiljö som delvis utgörs av skogsmark. Ingrepp i form av markarbeten, avverkning etc, medför att delar av skogsområdet vid övergången till hamn försvinner och ersätts av utbyggnaden. Utbyggnaden påverkar skogsområden med mycket höga naturvärden. Däremot kommer naturområden inom planområdet att planläggas som natur och park där ingen exploatering ska ske, för att naturmark ska bevaras inom området.
15	God bebyggd miljö	Liten	Vid exploatering se till att generella krav och riktlinjer följs för att främja en god bebyggd miljö. De bostäder som byggs kommer att



			erbjuda närhet till kollektivtrafik, närhet till natur och rekreation och bedöms inte utsättas för buller. Sammantaget bedöms det bli en god boendemiljö för de boende i området.
16	Ett rikt växt- och djurliv	Måttlig	Planområdet gränsar till värdefulla naturområden med ett rikt växt- och djurliv. Fragmentering ska undvikas i området. Vissa ytor i kanten av det sammanhållna skogsområdet kommer dock att försvinna.

## 15.1 Lokala miljömål

Värmdö kommun har 10 stycken lokala miljömål som kommunen ska arbeta för att implementera så långt det är möjligt vid exploatering. De 10 miljömålen och påverkan som planens genomförande kan leda till redovisas nedan i *Tabell 14*.

Tabell 14 Detaljplanens påverkan på Värmdö kommuns lokala miljömål.

Nr	Lokala miljökvalitetsmål	Detaljplanens inverkan på de lokala miljökvalitetsmålen
1	Hushålla med grundvatten	För att se till att grundvattennivån inte minskar samt att det inte sker någon spridning av föroreningar är det av yttersta vikt att Värmdö kommun hanterar dagvattnet enligt vad som föreslagits i dagvattenuitredningen för att kunna bibehålla god vattenkvalitet i området. Omhändertags dagvattnet kommer det att bli en förbättring i området och för grundvattnet i och med att det inte sker något omhändertagande av dagvattnet idag.
2	Kretsloppsanpassa avloppslösningar	Det kommer inte vara aktuellt med några lokala kretsloppslösningar i planområdet. Däremot kan det bli aktuellt med gemensamma anläggningar för svart och gråvatten i hamnen för båtar. Avloppsvatten från Stavsnäs Vinterhamn kommer att gå till befintlig reningsanläggning på Djurö. Hur kretsloppsanpassad reningen i reningsverket på Djurö är framgår inte i detaljplanen.
3	Bygg ut miljöanpassade trafiklösningar	Taxibåtar ut till skärgården finns redan idag. En möjlighet skulle kunna vara att göra det mer ekonomiskt fördelaktigt att välja taxibåtar istället för sin egen båt ut i skärgården. Då skulle det kunna finnas en möjlighet till att minska båttrafiken i skärgården och användandet av fossila bränslen. Kollektivtrafiken till och från området behöver utökas för att minska användningen av bil i till och från Stavsnäs Vinterhamn.
4	Underlätta en miljöanpassad livsstil	Turtätheten för kollektivtrafiken till och från området skulle kunna utökas för att underlätta en miljöanpassad livsstil. Bilpooler för samåkning skulle också kunna vara ett alternativ för området och de boende. Bra uppkoppling för bredband bör finnas i samtliga bostäder. Detta skulle möjliggöras arbete hemifrån, som leder till mindre resande med bil eller kollektivtrafik.
5	Bevara och utveckla naturen	Exploatering i området medför att naturmark kommer att tas i anspråk. Den kvarvarande naturen kan komma att utvecklas och tillgängliggöras för fler människor.
6	Kratsloppsanpassa avfallshanteringen	Avfallshanteringen kommer att kretsloppsanpassas vid exploatering. En utbyggnad skulle troligen medföra att det kommer till med resurser för att ta hand om avfall i Stavsnäs Vinterhamn och det avfall som kommer från skärgården.
7	Hushålla med energi	Se till att de generella krav som finns gällande energi följs vid exploatering.
8	Utveckla kommunens miljöarbete	
9	Samverka med företag och organisationer	Exploatering enligt föreslagen detaljplan skulle innebära en ökning av samverkan mellan företag och organisationer i området.
10	Främja en god bebyggd miljö	Vid exploatering se till att generella krav och riktlinjer följs för att främja en god bebyggd miljö.

## 16. Uppföljningsåtgärder

Enligt 6 kap 11 § miljöbalken ska en redogörelse ges för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. Den miljöpåverkan som uppstår bedöms främst vara påverkan på Naturmiljö, Marin natur, Landskapsbild, Rekreation, Trafik, Buller, Risker gällande brand och explosion samt Mark- och vattenförhållanden. Kontroll och uppföljning bör ske för att kontrollera att arbetena utförs på ett så miljömässigt och ekologiskt anpassat sätt som möjligt.

- Ett miljökontrollprogram bör tas fram för att ha kontroll såväl under arbetets gång som efter arbetenas färdigställande av t.ex. hantering av byggdagvatten, dagvatten, grundvattennivåer och grundvattenpåverkan. Justeringar ska kunna ske vid behov. Detta för att säkerställa att det inte blir svårare att nå miljömålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* och miljömålet *Ingen lövergödning* samt att den marina naturen inte påverkas negativt. För att miljö kvalitetsnormerna ska kunna uppfyllas för Nämndöfjärden och grundvattnet är det också viktigt att det inte sker någon försämring av dessa.
- Föreslagna dagvattenåtgärder bör följas upp efter en exploatering för att säkerställa att avsedd rening och fördröjning uppnås. Uppnås inte avsedd rening och fördröjning behöver det utredas vidare vilka åtgärder som ska vidtas för att det ska uppnås. Detta för att säkerställa att det inte blir svårare att nå miljömålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* och miljömålet *Ingen lövergödning* samt att den marina naturen inte påverkas negativt. För att miljö kvalitetsnormerna ska kunna uppfyllas för Nämndöfjärden är det också viktigt att det inte sker någon försämring av Nämndöfjärden.
- För att klara de riktvärden som finns för buller och klara miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* bör det utföras uppföljande mätningar av bullernivåer och trafikmängder. Ifall riktvärdena för buller överskrids bör ytterligare åtgärder utredas.
- Efter exploatering bör det kontrolleras att rekommenderade skyddsavstånd för farligt gods får avsedd effekt. Detta för att säkerställa att riskerna inom området hålls på en väldigt låg nivå. Uppnås inte avsedd effekt gällande skyddsavstånden bör det utredas vidare vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera riskerna med farligt gods.

- Skötselplan för naturområdena inom detaljplaneområdet bör tas fram. Detta för att säkerställa att konsekvenserna för naturmiljön minimeras samt främja miljömålen *Levande skogar* och *Ett rikt växt- och djurliv*.

Norconsult AB

Åsa Kolsunds  
asa.kolsunds@norconsult.com

Lina Lundström  
lina.lundstrom@norconsult.com

## Litteraturförteckning

- Akustikbyrån. (2016). *Bullerutredning, Stavsnäs vinterhamn*. Stockholm.
- ArtDatabanken. (2012). Hämtat från [www.slu.se/sv/centrumbildningar-och-projekt/artdatabanken/](http://www.slu.se/sv/centrumbildningar-och-projekt/artdatabanken/)
- Artportalen. (2012). *Artportalen*. Hämtat från [www.artportalen.se](http://www.artportalen.se)
- Demikon. (2012). Översiktlig miljöteknisk markundersökning vid Preems bensinstation i Stavsnäs, vinterhamn. Oktober 2012.
- Ekologigruppen AB och Naturvatten i Roslagen AB. (2011). *Kartering av marina naturvärden 2011. Rapport 2011:13*.
- Ekologigruppen AB. (2011a). Ekologigruppen. 2011a: Stavsnäs vinterhamn, Naturinventering och landskapsanalys av landmiljöer. Ekologigruppen AB 2012-12-22.
- Ekologigruppen AB. (2011a). Ekologigruppen. 2011a: Stavsnäs vinterhamn, Naturinventering och naturvärdesbedömning av landmiljöer. Ekologigruppen AB 2011-11-17.
- Gärdefors, U. (2010). *Gärdefors. U (ed) 2010: Rödlistade arter i Sverige 2010. Artdatabanken, SLU, Uppsala*.
- LVF, Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund. (2011). Kartläggning av kvävedioxid- och partikelhalter (PM10) i Stockholms och Uppsala län samt Gävle kommun och Sandviken kommun. LVF 2011:19.
- Länsstyrelsen. (2012). *Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från <http://www.viss.lansstyrelsen.se/>
- Länsstyrelsen. (2015). *Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från <http://www.viss.lansstyrelsen.se/>
- Länsstyrelsen i Stockholms län . (2000). *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer. Rapport 2000:1* .
- Länsstyrelsen i Stockholms län, K. o. (2009). *Dricksvattenförekomster i Stockholms län – Prioriteringar för ett långsiktigt skydd*.
- Länsstyrelsen, S. I. (1983). Länsstyrelsen 1983: Naturvårdsprogram för Stockholms län.
- Länsstyrelsen, S. I. (2000). *Länsstyrelsen 2000: Naturkatalog för Stockholms län. opubl. 2000*.
- Länsstyrelsens WebbGIS. (2016). Hämtat från <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planeringsunderlag/>

- Naturvårdsverket . (1999). *Organiska miljögifter i sediment, rapport 4914*.
- Naturvårdsverket . (2009). *Riktvärden för förorenad mark*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverket. (2009). *Riktvärden för förorenad mark (Rapport 5976)*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Norconsult AB. (2013). Norconsult AB. 2012. Översiktlig riskbedömning grundvatten Stavsås vinterhamn. 2012-05-28. Uppdrag 102 35 37.
- Norconsult AB. (2013). *Risikanalyt för grundvattentäkt under byggnationsfasen, Stavsås vinterhamn*.
- Norconsult AB. (2014). Stavsås vinterhamn, Värmdö kommun. Översiktliga miljötekniska markundersökningar. 2014-11-21. Uppdrag 103 28 56.
- Räddningsverket. (2008). *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer - Handbok*.
- SGU. (1998). *VBB Anläggning Stavsås*.
- SGU. (1998). *VBB Anläggning Stavsås, grundvattenutredning Stavsås vinterhamn. Dnr 08-780/98*.
- Skogsstyrelsen. (2012). *Skogens pärlor*. Hämtat från <http://www.svo.se/skogensparlor> SP
- SSPA. (2016). *Risk för strand- och bottenerosion i planerad marina i Stavsås orsakad av propellerinducerade vattenhastigheter*.
- Sweco. (2014). *Utformning av parkeringshus i Stavsås Vinterhamn*.
- Sweco. (2016). *PM Översiktlig Översvämningsutredning Stavsås Vinterhamn*.
- Trafikverket . (2011). Förstudie Cykel i Ostsektorn. Uppdrag 101518. 2011-05-23.
- Trivector. (2012). *Parkeringsutredning - Stavsås Vinterhamn*.
- Trivector Traffic AB . (2011). *Trafikutredning väg 222 Ålstäket - Stavsås vinterhamn. Rapport 2011:47*.
- Tyréns. (2012). *PM angående kulturvärden; Susegårda, Stavsås, Värmdö*.
- Tyréns . (2010). Vattendomsansökan Teknisk beskrivning. Konzept, version 0.7. Uppdrag 221368.
- Tyréns . (2012 a). Stavsås vinterhamn 1:562, del av, mfl. Övergripande riskutredning. Utkast 10 februari 2012.
- Tyréns. (2012 b). *Stavsås vinterhamn, Sedimentundersökning. Rapport. 6 mars 2012. Uppdrag 231477*.
- Tyréns. (2012). *PM angående kulturvärden; Susegårda, Stavsås, Värmdö*.
- Tyréns. (2016). Stavsås 1:562, mfl hamn, boende och marina. Riskhänsyn vid planering och ny bebyggelse. Stockholm.
- Tyréns. (2016). *Stavsås vinterhamn svar på frågor om sediment*.

- WRS. (2016). Dagvattenutredning som underlag för pågående detaljplanearbete för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina.
- Värmdö kommun . (2011a). *Behovsbedömning av miljöbedömning Stavsnäs vinterhamn*. Stockholm : Värmdö kommun .
- Värmdö kommun 2009, S.-P. (u.d.). *Värmdö kommun. 2009: Start-PM för detaljplanering av Stavsnäs vinterhamn, etapp 1 Stavsnäs 1:562, del av, mfl. Dnr 08STN/0215*. Stockholm.
- Värmdö kommun 2011a. (u.d.). *Värmdö kommun. 2011a: Behovsbedömning av miljöbedömning Stavsnäs vinterhamn. Stavsnäs 1:562, del av, m fl, Stavsnäs, Värmdö kommun. Dnr 08STN/0215*. Stockholm.
- Värmdö kommun 2011b. (u.d.). *Värmdö kommun. 2011b: Översiktsplan för Värmdö kommun 2010-2030. Utställningshandling*. Stockholm: Värmdö kommun.
- Värmdö kommun. (2015). Kartunderlag från Värmdö kommun.
- Värmdö kommun. (2016). *Utredning om upphävande av strandskydd i samband med detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. hamn, boende och marina, Stavsnäs*.





## FAKTARUTA

### Skyddade arter



Artskyddsförordningen omfattar bestämmelser för skyddade djur- och växtarter. Enligt förordningen är det bl a förbjudet att döda eller störa vissa djurarter som finns förtecknade i förordningens bilaga samt att skada eller förstöra dessa djurs fortplantningsområden eller viloplats. För att vidta åtgärder som kan skada dessa arter och deras livshabitat krävs dispens från länsstyrelsen. Förordningen omfattar bl a samtliga arter som finns upptagna i EU:s fågeldirektiv och habitatdirektiv, men för alla arter gäller inte samma starka skydd. För vissa arter som omfattas av EU:s habitatdirektiv finns även ett krav att speciella bevarandeområden (dvs Natura 2000-områden) skall utses. Utöver dessa finns även några arter som inte omnämns i de nämnda direktivens bilagor.

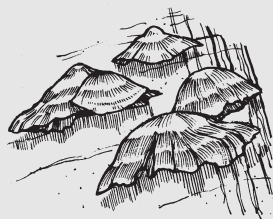
### Rödlistade arter



ArtDatabanken, som är en för Sveriges lantbruksuniversitet och Naturvårdsverket gemensam enhet, har via olika flora- och faunavårdskommittéer angivit vilka svenska växt- och djurarter som bör klassas som hotade eller missgynnade (Gärdenfors 2005). Dessa arter kallas gemensamt för rödlistade arter. Arterna anges i sex kategorier och följer det system som Internationella Naturvårdsunionen (IUCN) presenterat för global rödlistning:

- RE. Försvunnen (Regionally Extinct)
- CR. Akut hotad (Critically Endangered)
- EN. Starkt hotad (Endangered)
- VU. Sårbar (Vulnerable)
- NT. Nära hotad (Near Threatened)
- DD. Kunskapsbrist (Data Deficient)

### Signalart



En art vars förekomst signalerar att miljön där den påträffats kan ha höga naturvärden kallas ibland signalart. En lista av signalarter har sammanställts av Skogsstyrelsen (Skogsstyrelsen 1994 & 2000), och dessa används som stöd vid inventering av nyckelbiotoper, dvs skogsmiljöer med höga naturvärden. Signalarterna omfattar kärlväxter, lavar, mossor och svampar eftersom dessa grupper lämpar sig bäst för inventering av nyckelbiotoper. De krav som en signalart skall uppfylla är enligt Skogsstyrelsen:

- Någorlunda vanlig med en jämn utbredning så att arten ofta finns där naturvärdet är högt.
- Starkt knuten till skogsbiotoper med höga naturvärden. Arten påträffas sällan där naturvärdet är lågt.
- Lätt att upptäcka i fält.
- Kan identifieras i fält. Saknar närstående förväxlingsbara arter.

### Indikatorart

En indikatorart är en art som indikerar en speciell förekomst eller kvalitet i en miljö, vilket i sig inte behöver vara förknippat med höga naturvärden. De indikatorarter som tas upp i denna rapport är dock alla sådana som indikerar naturvärden. Dessa typer av indikatorarter har alltså i princip samma betydelse som begreppet signalart. Eftersom vi har valt att använda samma begrepp som uppges i källmaterialen används båda begreppen i rapporten (se vidare Hallingbäck 1995 & 1996, Hallingbäck & Aronsson 1998 och Naturvårdsverket 1997).

## Bilaga 2

# Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina

En sammanfattning av detaljplanens påverkan i föreslaget detaljplaneområde samt vilka skadeförebyggande åtgärder som föreslås, syftet med de skadeförebyggande åtgärderna samt när åtgärderna ska vidtas redovisas kort i tabellen nedan.

## Bilaga 2

Miljöaspekter	Påverkan	Skadeförebyggande åtgärder	Syfte med åtgärd	När åtgärderna ska genomföras
<b>Naturmiljö</b>	Naturvärden som är regionalt, kommunalt och lokalt värdefulla kommer att tas i anspråk vid en exploatering, bland annat ingrepp i sandbarrskog. Förekomsten av vissa rödlistade och/eller skyddsvärda arter riskerar att försvinna eller reduceras i samband med att spridningsmöjligheterna påverkas negativt. Hamnområdet påverkas inte, då det redan är ianspråktaget.	Områden med höga naturvärden bör helst undantas helt från exploatering ifall det är möjligt. Anpassa den planerade utbyggnaden så långt som möjligt så att delområden med begränsat naturvärde i planområdet utnyttjas i första hand för att minimera påverkan på naturmiljön. Vid exploatering bör man spara gamla tallar (äldre än 110 år). För området bör en skötselplan tas fram för kvarvarande naturområden. Ifall sandbarrskogen tas i anspråk bör gallringen ske försiktigt av den. Eventuellt flytta vissa skyddsvärda arter som lever i sandmiljöer, gräsmarker och vägkanter. Så långt det är möjligt bör öppna sandmarker bevaras. Den tall där reliktboken har påträffats bör skyddas.	Syftet med de skadeförebyggande åtgärderna är att minimera påverkan på värdefull naturmiljö och skyddsvärda arter.	Exploateringen i områden med höga naturvärden ses över under detaljplanarbetet. I samband med detaljprojekteringen, då mer detaljerade studier görs, bör utredas hur bebyggelsen kan placeras för att spara äldre tallar. Skötselplan tas fram i samband med planarbetet.
<b>Marin natur</b>	En utbyggnad av kaj, hamn och bryggor skulle kunna innebära förlust av flora och bottenfauna främst i områden med begränsade värden, men det finns även risk att närliggande områden med kommunala och lokala naturvärden påverkas negativt,. Därför kommer utbyggnaden att anpassas mot de värden som finns i området. Endast mindre båtar ska tillåtas vid de grundare områdena kring marinan för att minska risken för strand-och bottenerosion.	Muddring i grundområden bör inte tillåtas. Bryggorna anläggs utanför grundområden för att undvika muddring och påverkan från båtarna. Dagvatten ska hanteras på ett sätt som gör att det inte påverkar Nämndöfjärden negativt.	Syftet med åtgärderna är att undvika grumling så långt det är möjligt. Detta för att skydda de områden som bedöms ha lokala naturvärden samt undvika spridning av föroreningar i sediment.	Marinans placering regleras i detaljplanarbetet. I samband med anläggningsarbetena ska muddring så långt det är möjligt undvikas. En plan för hur muddring ska undvikas bör upprättas innan arbetet påbörjas. Åtgärder enligt dagvattenutredningen vidtas vid exploatering.

## Bilaga 2

<b>Strandskydd</b>	En exploatering i området kommer att kräva att strandskyddet upphävs i delar området.	Planlägga stora delar av området som park och natur för att minska påverkan på växt- och djurlivet. Detta gör även att fler människor får tillgång till strandnära områden och rekreation.	Syftet med åtgärderna är att inte skada vatten och strandnära växt- och djurliv samt att tillgängliggöra strandnära områden för fler människor.	Markanvändningen bestäms i samband med detaljplanearbetet och fastställs när planen vinner laga kraft.
<b>Landskapsbild</b>	Landskapsbilden kommer i samband med en exploatering att förändras. Själva hamnområdet är dock redan ianspråktaget	Gestaltning och placering av hus och byggnader ska utföras så att det samspelar med de kulturhistoriska värdefulla byggnaderna i området.	Syftet med åtgärderna är att skapa ett område som smälter in i den befintliga kultur- och naturmiljön. Detta för att minska påverkan på kultur- och naturmiljön i samband med en exploatering. I samband med en exploatering finns det även möjlighet att gestalta och anpassa hamnområdet så att det upplevs attraktivt och gästvänligt.	Placering av hus och byggnader studeras under planarbetet. I samband med detaljprojekteringen bör mer noggranna studier göras.
<b>Rekreation</b>	Sammantaget bedöms föreslagen detaljplan göra området mer tillgängligt och attraktivt för fler personer, då bl.a. delar av området planläggs som park. Utbyggnaden kan leda till att nya former av rekreation skapas t.ex. genom att hamnens funktion som knutpunkt i skärgården förstärks, möjligheterna till båtsport ökar, det anläggs en strandpark vid marinan som gör stranden mer tillgänglig för allmänheten, etableringen av stugbyn ger mervärde i form av utrustning av strand och villan Susegård samt ökad tillgänglighet och nya rekreativmöjligheter. En mindre del av naturmarken försvinner där hamnen utökas, men samtidigt ökar tillgängligheten till den naturmarken i samband med en utbyggnad.	För att minska barriäreffekten av väg 222 (Stavsnäsvägens) och tillkommande bebyggelse kring denna är det viktigt att det skapas passager som gör att det är lätt att ta sig ut till naturmarken. Planerad utbyggnad i områdets sydöstra del bör utformas så det finns möjlighet för allmänheten att röra sig längs med vattnet, t ex bör kajer kring marinan utformas som "gångstråk" som om möjligt kan fortsätta via strandzonen kring båtklubben vidare söderut. Vid utbyggnad av stugby bör tillgängligheten för allmänheten beaktas för att området inte ska kännas privat. Detta i så fall under förutsättningen att ingen natur påverkas negativt av åtgärden. I samband med utbyggnaden bör man arbeta med att så långt som möjligt få bort privatiserade inhägnade områden med avvisande skyltar där detta inte är motiverat.	Syftet med åtgärderna är att göra området mer attraktivt och tillgängligt för fler människor, att fler människor lättare ska få tillgång till området. Samtidigt kan en exploatering av området komma att öka belastningen på området och det är därför bra att försöka styra användningen av områdena, att de områdena med mindre skyddsvärda arter och naturområden används i första hand. Detta går att försöka styra med stignät och gångvägar.	Studeras under planarbetet och genomförs vid detaljprojekteringen av området.

## Bilaga 2

<b>Trafik</b>	Till följd av dels bebyggelseutvecklingen i Värmdö kommun, med ny bostadsbebyggelse och därmed ökad befolkning samt tillkommande verksamheter, dels förväntade ökning av skärgårdstrafiken, beräknas trafiken på väg 222 (Stavsnäsvägen) komma att öka avsevärt.	Man bör titta på åtgärder som kan påverka resemonstret samt effektivisera nyttjandet av befintlig infrastruktur. Möjligheterna att förflytta sig till fots eller med cykel bör förbättras. Vidare finns det flera förbättringsåtgärder så som minska antalet korsningar längs väg 222, anlägga cirkulationsplats, sänka hastigheten etc. längs väg 222.	Syftet med åtgärderna och fortsatta utredningar är att så långt det är möjligt undvika ytterligare belastning på Stavsnäsvägen, väg 222, då denna i dagsläget redan är hårt belastad. Förbättringar för kollektivtrafiken kan minska belastningen på vägen.	Fortsatta studier bör utföras och förbättringsåtgärder göras i samband med exploateringen av området.
<b>Buller</b>	Ingen bor permanent i området idag. I hamnområdet finns idag en bensinstation och en vänthall. Den utökade verksamheten vid normalt driftläge i hamnen beräknas ge upphov till 1-2 dB högre ljudnivåer gentemot nuläget i området. Samtliga riktvärden gällande buller uppfylls enligt Akustikbyråns beräkningar vid samtliga planerade bostadshus.	Utföra bullerberäkningar när området exploaterats.	Bullerutredningen har utförts för att säkerställa att riktvärdena för buller klaras. En mätning skulle kunna säkerställa att riktvärdena för buller klaras. Skulle riktvärdena inte klaras finns det möjlighet att se över kompletterande åtgärder av enklare karaktär.	I samband med exploatering eller efter exploatering bör det utföras en bullermätning.
<b>Risker</b>	Den största risken i området är transporter av farligt gods och hantering av brandfarliga vätskor. Vätskor som strömmar ut i samband med en olycka bildar vätskepölar på marken. Om vätskan antänds bildas en pölbrand, som kan skada människor i omgivningen och som kan antända byggnader i närheten av branden. På bensinstationen hanteras gasflaskor. Om gasflaskor går sönder kan gasen som läcker ut bilda ett gasmoln. Gasmolnet kan antändas direkt och bilda en jetflamma eller driva iväg med vinden. Om	Längs med väg 222 är det främst pölbrand som bedöms kunna inträffa. Att se till att människor inte vistas stadigvarande vid vägen är ett bra sätt för att minska eventuell personskada i samband med eventuell pölbrand. Byggnader som placeras mot vägar där transport av farligt gods sker ska ha tillgång till utrymningsvägar som vetter bort från vägarna samt friskluftintag placerade bort från vägar och riskällor. Skyddsavstånd mellan bebyggelse och väg på minst 25 meter bör gälla. Icke brännbara fasader och	Syftet med åtgärderna är att förekomma eventuella olyckor. Skulle en olycka trots vidtagna åtgärder ändå inträffa ska så få människor som möjligt påverkas och påverkan ska vara så liten som möjligt.	Hänsyn till föreslagna skyddsavstånd enligt riskrapport tas i samband med planläggningen av området.  Möjligheter att anpassa transporter av farligt gods studeras i samband med planarbetet och ev åtgärder genomförs inför exploatering.

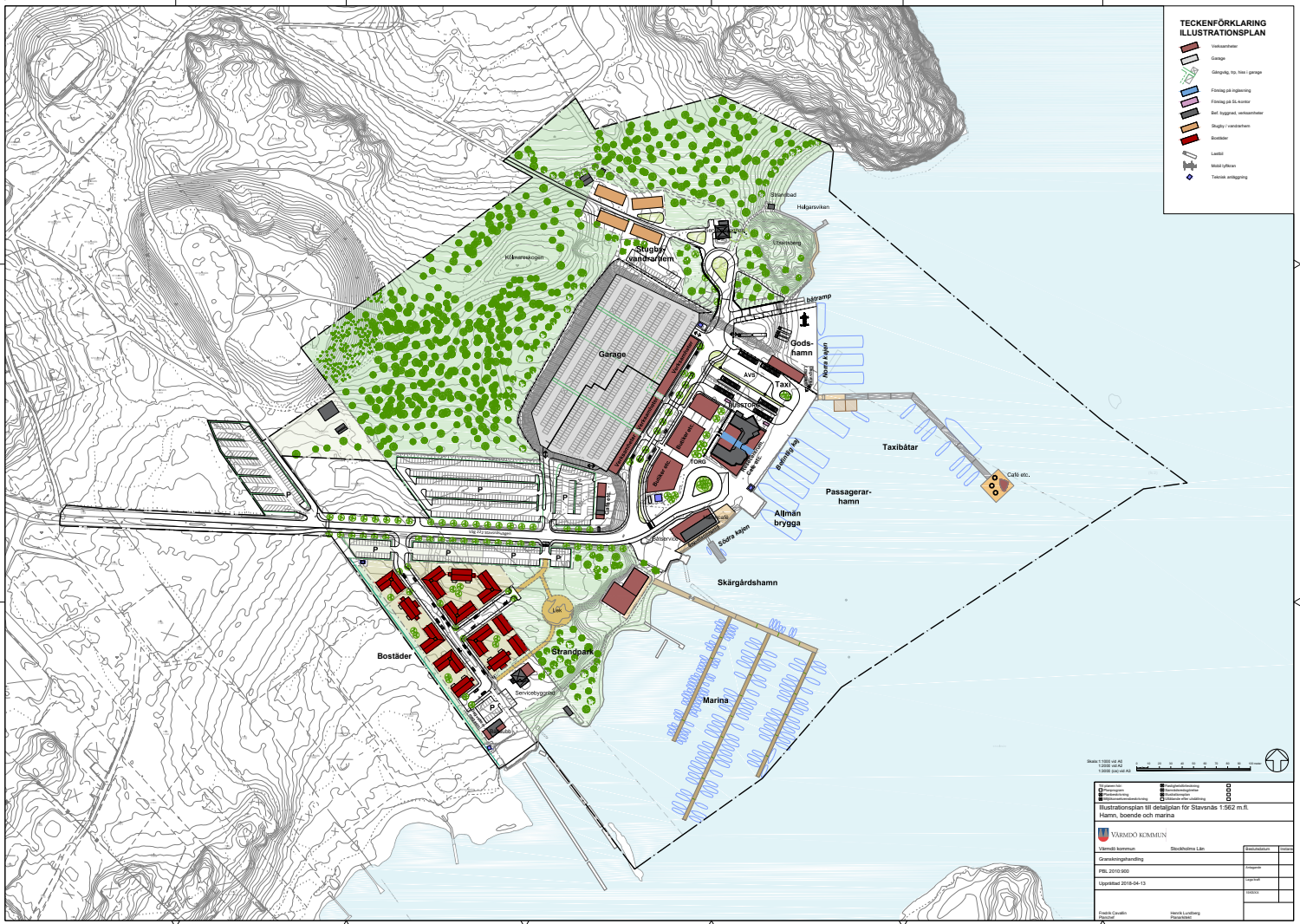
## Bilaga 2

	molnet antänds uppstår en brand eller explosion.	säkerhetsklassade fönster är ytterligare åtgärder som går att tillämpa. Avkörningsskydd är också ett alternativ till att undvika att fordon orsakar skador på byggnader ifall de kör av vägen. Vidare ska tillräckliga skyddsavstånd hållas till bensinmacken. Begränsa farligt gods transporter till de tider då passagerarfärjorna inte avgår eller ankommer. .		
--	--	--	--	--

## Bilaga 2

<p><b>Mark och vatten</b></p>	<p>Markföreningar har påträffats i viss del av området i samband med miljöteknisk markundersökning. Konsekvenser av påvisade föreningar är att ytterligare undersökningar kan komma att krävas för att avgränsa föreningarna. Sanering av föreningarna kan även komma att bli aktuellt i samband med en exploatering. Risken för förorening av den grundvattentäkt som finns i området ökar i samband med en exploatering. Grundvattenbildningen kan även komma att minska i området ifall en exploatering sker. Mängden dagvatten kan komma att öka i samband med en exploatering. Nämndöfjärdens ekologiska och kemiska status får inte försämrats.</p>	<p>Använda sig av material som inte släpper ifrån sig några föroreningar. Områdena med konstaterade föroreningar bör utredas vidare alternativt saneras i samband med exploatering. Minimera sprängning och markarbeten i samband med entreprenad för att minska påverkan på grundvattnet. Grundvattnet bör skyddas från saltvatteninträngning ovanifrån. Följ Värmdö kommuns bestämmelser för entreprenader inom vattenskyddsområden. Begränsa schaktning i grundvattentäktens skydds-zoner. I möjligaste mån försöka undvika byggnation vid A-brunnen för vattentäkten. Anlägga täta svackdiken längs väg 222, med renande effekt där dagvattnet leds vidare till dammar. Placera tillfartsvägen till bensinstationen så långt bort från vattenskyddsområdet som möjligt. Hårdgöra parkeringar och inte ha avlopp i parkeringshuset. Inte tillåta infiltration av dagvattnet i den inre skydds-zonen. Dagvatten som är klassat som rent bör tillåtas att infiltreras. Använda sig av uppsamlingsmagasin för dagvattnet i hamnen. Förvara snö på lämplig plats. Låta snö infiltrera ifall det är lämpligt.</p>	<p>Syftet med de skadeförebyggande åtgärderna är att se till att det inte sker någon spridning av gamla eller nya föroreningar från området, att yt- eller grundvatten inte påverkas negativt av saltvatteninträngning eller eventuella föroreningar.</p>	<p>Inom delar av planaområdet kommer det innan exploatering att krävas ytterligare provtagningar och omhändertagande av förorenad mark.</p>
-------------------------------	---	---	---	---





**TECKENFÖRKLARING**  
**ILLUSTRATIONSPLAN**

- Ve/vägar
- Garage
- Gångväg, trottoir, gång
- Färdig och planerad
- Planerad och icke färdig
- Bef. träd, vegetation
- Skulptur / landskaps
- Skulptur
- Lätt
- Mjuk yttan
- Tjock växtlighet

Skala 1:5000 och 40  
1:1000 (Stavsnäs)

Bostäder  
 Garage  
 Marina  
 Strandpark  
 Skulptur  
 Vegetation  
 Väg  
 Vatten

Illustrationsplan till detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.f. Hamn, boende och marina

**VÄRMDÖ KOMMUN**  
Stadskontoret, Län

Projektnummer	2018-04-16-A0
Projektnamn	Stavsnäs 1:562 m.f. Hamn, boende och marina
Projektförlopp	2018-04-16-A0
Projektskiss	2018-04-16-A0
Projektskiss	2018-04-16-A0
Projektskiss	2018-04-16-A0





DETALJPLAN FÖR  
**STAVSNÄS 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina**  
VÄRMDÖ KOMMUN

**PLANBESKRIVNING**

Granskningshandling

PBL (2010:900)

Dnr: 15KS/0009

Datum: 2018-04-16

Samhällsbyggnadsavdelningen



VÄRMDÖ KOMMUN

# INNEHÅLL

<b>INLEDNING</b> .....	<b>3</b>
PLANHANDLINGAR .....	3
PLANERINGSUNDERLAG .....	3
PLANPROCESSEN .....	3
BAKGRUND .....	4
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG .....	5
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN .....	5
PLANDATA .....	6
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</b> .....	<b>8</b>
ÖVERSIKTLIGA PLANER .....	8
BEHOVSBEDÖMNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN .....	8
KOMMUNALA PROGRAM OCH PLANERINGSUNDERLAG .....	9
GÄLLANDE BYGGNADSPÅN .....	9
RIKSINTRESSEN .....	10
STRANDSKYDD OCH VATTENVERKSAMHET .....	10
TRAFIK .....	11
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR</b> .....	<b>12</b>
NATUR, VEGETATION OCH DJURLIV .....	12
MARIN MILJÖ .....	14
LANDSKAP OCH REKREATIVA STRUKTURER .....	15
STRANDSKYDD .....	17
GEOLOGI .....	20
GRUNDEVATTEN, VATTENTÄKT .....	21
MILJÖFÖRHÅLLANDEN .....	25
STÖRNINGAR .....	28
RISK OCH SÄKERHET .....	30
SOCIALA FRÅGOR .....	32
OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE .....	34
BYGGNADSKULTUR .....	34
REKREATION OCH PARKOMRÅDEN .....	36
VATTENOMRÅDEN .....	38
BEBYGGELSEOMRÅDEN .....	39
GATOR OCH TRAFIK .....	44
TEKNISK FÖRSÖRJNING .....	47
<b>GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>51</b>
ORGANISATORISKA FRÅGOR .....	51
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER .....	54
EKONOMISKA FRÅGOR .....	61
<b>KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>63</b>
<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN</b> .....	<b>67</b>

# INLEDNING

## PLANHANDLINGAR

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationsplan
- Planbeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning

## PLANERINGSUNDERLAG

- Naturinventering och naturvärdesbedömning av landmiljöer, Ekologigruppen AB 2011
- Kartering av marina naturvärden, Ekologigruppen AB 2011
- Landskapsanalys, Ekologigruppen AB 2011
- Trafikutredning, Trivector Traffic 2012
- Sedimentundersökning, Tyréns 2012
- Kulturvärden Susegårda, Tyréns 2012
- Geoteknik i vattenområdet, Tyréns 2012
- Inventering av eventuella förorenade områden, Norconsult 2012
- Miljöteknisk markundersökning Stavsnäs vinterhamn, Norconsult 2012
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning Stavsnäs vinterhamn, Norconsult 2013
- Risk- och sårbarhetsanalys för grundvattentäkt under byggnationsfasen, Tyréns 2013
- Parkeringsutredning, Trivector Traffic 2013
- Översiktliga miljötekniska markundersökningar Stavsnäs vinterhamn, Norconsult 2014
- Garageutredning, SWECO 2014
- Statusbesiktning av befintliga marina anläggningar, Bjerking 2014
- Körspårstudie, Marktema 2015
- Tekniska förutsättningar avseende utbyggnad av hamnkonstruktioner, Tyréns 2014
- Arkeologisk utredning, Almunga AB 2015
- Riskhänsyn vid planering av ny bebyggelse, Tyréns 2016
- Dagvattenutredning, WRS, 2016
- Översvämningsutredning, SWECO, 2016
- Svar på frågor om sediment, Tyréns, 2016
- Risk för strand och bottenerosion, SSPA, 2016
- Utredning om upphävande av strandskydd i samband med detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina, Värmdö kommun 2018
- Bullerutredning, Akustikbyrå 2016
- Fördjupad miljöteknisk markundersökning Stavsnäs vinterhamn, Norconsult 2017

## PLANPROCESSEN

För denna plan tillämpas Plan- och bygglagen (2010:900). En detaljplan ger en samlad bild av den avsedda mark- och vattenanvändningen och hur miljön avses förändras eller bevaras. En detaljplan redovisas som ett avgränsat område på en karta med bestämmelser. Till detaljplanekartan hör en planbeskrivning som förklarar syftet och innehållet i planen samt vad som behöver göras för att planen ska kunna genomföras.

Den samlade bedömningen av markens och vattnets användning som görs i en detaljplan ger också ramar för prövning av olika framtida lov, till exempel bygglov, rivningslov och marklov. Detaljplanens bestämmelser ligger även till grund för tillstånd enligt miljöbalken och prövning enligt till exempel fastighetsbildningslagen, anläggningslagen och ledningsrättslagen. I och med att ett område har detaljplan finns såväl fastställda byggrätter som ett skydd mot oönskade förändringar. Härigenom går lovprövning både snabbare och enklare. Det blir även mindre risk för grannrättsliga tvister.



Figur 1. Planprocessen.

Arbetet befinner sig nu i ett så kallat granskningskede. Efter samrådet har kommunen tagit ställning till de inkomna synpunkterna och eventuella förslag till revideringar i en samrådsredogörelse och uppdaterat planhandlingarna. Förslag till detaljplan har varit på granskning under perioden 2016-05-31 till 2016-06-23. Aktuellt detaljplaneförslag har förutom mindre redaktionella ändringar omarbetats med avseende på huvudmannaskap, hotell/stugby har flyttats västerut, kontorsbyggnad tillhörande godsgård har flyttats österut, för befintlig hamnbyggnad utökas byggrätten, för förslaget bostadsområde i planområdets sydvästra del utgår del av gatumark och ersätts med bostadsändamål. Sammantaget innebär ändringarna krav på förnyad granskning som bedöms genomföras första kvartalet 2019.

## BAKGRUND

Stavsnäs Vinterhamn bedöms bl.a. av regionplanekontoret i RUFSS (regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. Här hanteras stora mängder gods och en ökande mängd passagerartrafik till och från skärgården. Stavsnäs Vinterhamn föreslås i kommunens antagna översiktsplan från 2011-12-14 t.ex. innefatta godshamn, gästhamn, bostäder, vandrarhem och handel. Området har idag en betydande roll som regional replipunkt (hamn som är av stor vikt för kontakten mellan skärgård och fastland) för skärgårdstrafiken. Detaljplanearbete för Stavsnäs Vinterhamn påbörjades under augusti 2012.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG



Figur 2. Utsnitt ur illustrationsplanen.

Syftet med planen är i första hand att Stavsnäs Vinterhamn ska ges möjlighet att utvecklas och byggas ut för att tillgodose framtida behov enligt figur 2 ovan. Det finns dessutom ett mål med projektet (vilket är i enlighet med kommunens översiktsplan) att Stavsnäs Vinterhamn ska vara en levande hamn under hela året. I nuläget sker största delen av verksamheten inom hamnen under sommarmånaderna.

Norr om befintligt hamnområde föreslås Stavsnäs Vinterhamn bli utbyggt med ett nytt godsområde. Inom hamnområdet planeras det bl.a. för resecentrum, bryggor, marina, café, restaurang, handel, kontor. Bensinstationen och verkstaden som finns i dag ska finnas kvar och utvecklas. Nordväst om hamnområdet möjliggör planen för ett parkeringsgarage (där det idag är en befintlig markparkering). Söder och norr om väg 222 möjliggörs det för fortsatt parkering. Söder om väg 222 föreslås ett mindre bostadsområde och norr om hamnområdet intill Susegård (herrgårdsliknande byggnad från 1905 som har ett kulturhistoriskt värde) planeras en stugby/vandrarhem. Planen möjliggör dessutom för ett parkeringsområde sydväst om hamnen.

## FÖRENLIKT MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN

Miljöbalkens (MB) kapitel 3 och 4 innehåller grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden samt särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden. Enligt 2 kap. 2 § PBL ska dessa följas vid planläggning. Kapitel 5 i MB anger att regeringen får meddela föreskrifter för miljö kvalitetsnormer om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och att kommunerna ska ansvara för att de följs.

De åtgärder planen medger bedöms vara förenliga med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna enligt 3 kap. MB genom att mark- och vattenområden kommer användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. I planarbetet görs avvägningar med hänsyn till natur- och kulturvärden och friluftslivet och genom planläggning av naturområden skyddas stora delar av området från åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. För ytterligare information se vidare under rubrik *strandskydd*.

Bestämmelserna i 4 kap. MB utgör inte hinder för kompletteringar till befintlig bebyggelse, utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet om tillbörlig hänsyn tas till det rörliga friluftslivet. Planen bedöms vara förenlig med bestämmelserna i detta kapitel.

Planen tar den hänsyn som krävs för att klara miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap. MB och åtgärder som krävs för att normerna inte ska överskridas. För ytterligare information se vidare under stycken om miljö kvalitetsnormer under rubrik *Miljöförhållanden*. Sammanfattningsvis anses planförslaget vara förenligt med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken.

## PLANDATA

### Läge och avgränsning

Detaljplaneområdet är beläget i Stavsnäs Vinterhamn i anslutning till Stavsnäs by och Stavsnäs gårde, se *figur 3*.



Figur 3. Planområdets avgränsning redovisas med röd linje

### Areal och markägoförhållanden

Planområdets areal är ca 30 ha, varav ca 12 ha är vattenområde. Inom planområdet finns 14 fastigheter av varierande storlek och två marksamfälligheter. Den största fastigheten är på ca 14 ha. Värmdö Hamnar Aktiebolag, som är kommunägt, är ägare till Stavsnäs 1:182, 1:225, 1:562, 1:563, 1:883 och 1:908.

Värmdö Hamnar Aktiebolag är dessutom delägare i marksamfällighet Stavsnäs S:5. Fastigheterna Höl 1:33, Stavsnäs 1:45, 1:407, 1:861, 1:873, 1:880, 1:902 är i privat ägo. Fastigheten Stavsnäs 1:811 är kommunägd. Värmdö kommun är också delägare i marksamfällighet Höl S:5 som också ingår i planområdet. Fastigheten Stavsnäs 1:412 planläggs inte, då ingen förändring kommer att ske inom denna fastighet. Fastigheten kommer fortsatt att ha tillgång till in- och utfart. Stavsnäs 1:412 ägs av Fortifikationsverket.



### Allmän plats och kvartersmark

Vid prövningen av frågor enligt plan- och bygglagen i en detaljplan, ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Planläggningen ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

Av detaljplaneförslaget ska det framgå om ett visst område utgör:

- Allmän plats, område för allmänt nyttjande och som är allmänt tillgängligt. , t.ex. gator, torg och parker.
- Kvartersmark, dvs. områden för enskilt nyttjande och bebyggande
- Vattenområde, t.ex. hamnar och badplatser.

Dessutom ska detaljplanen ange:

- Huvudmannaskap för allmänna platser - kommunalt, delat eller enskilt.
- Användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för.
- Användningen av kvartersmark och vattenområden.

# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## ÖVERSIKTLIGA PLANER

Stavsnäs Vinterhamn bedöms av Stockholms Läns Landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010, vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. I RUFS 2010 pekas Stavsnäs ut som övrig regional stadsbygd. Området har idag en betydande roll som regional replipunkt för skärgårdstrafiken. Här hanteras stora mängder gods och en ökande mängd passagerartrafik till och från skärgården.

Stavsnäs är ett av fem centrumområden utpekade i kommunens antagna översiktsplan från 2011-12-14. Stavsnäs Vinterhamn bör enligt översiktsplanen utvecklas till en effektiv hamn för varor, gods, passagerare. Vidare föreslås en utbyggd gästhamn, bostäder, hotell/vandrarhem samt hamnanknuten service av olika slag. Ny bebyggelse ska främst lokaliseras till kommunens centrumområden där det redan finns väl utvecklad kollektivtrafik och samhällsservice. Bebyggelsen ska utformas med omsorg och ha god kvalitet. Den ska innehålla bostäder för medborgare i olika åldrar och med olika sociala förhållanden, samt inrymma ett varierat utbud av arbetsplatser, service, kultur, platser för lek och rekreation med närhet till grönområden. Ny bebyggelse ska i första hand lokaliseras till redan ianspråktagna områden och stora sammanhängande grönområden ska bevaras. Vid bebyggelse nära stränder ska fri passage möjliggöras och strandskydd värnas. Bebyggelse ska placeras där skred och översvämningar inte förekommer. Intentionerna i översiktsplanen är att bygga ihop Stavsnäs tre områden: Stavsnäs Gärde, Stavsnäs By och Stavsnäs Vinterhamn.

I Värmdö kommuns gång- och cykelplan 2014-2030 redovisas en gång- och cykelväg längs med väg 222 från Ålstäket till Stavsnäs Vinterhamn. Många av de utpekade etapperna är färdigställda men det återstår ett par viktiga stråk. Kommunen arbetar med den saknade länken mellan Strömma och den nybyggda gång- och cykelvägen mot Fågelbro. Från Fågelbro till Djuröbron saknas det planering för gång- och cykelväg. Att bygga ut gång- och cykelväg längs hela sträckan skulle avsevärt öka trafiksäkerheten längs väg 222.

## BEHOVSBEDÖMNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

En behovsbedömning med en tillhörande checklista för miljöfrågor har tagits fram för aktuellt planområde. En behovsbedömning upprättas för att avgöra om planens genomförande kan leda till betydande miljöpåverkan eller inte. Om bedömningen är att genomförandet kan innebära betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) göras.

I behovsbedömningen har berörda miljö- och kulturaspekter inom och runt om planområdet bedömts. Planens genomförande har bedömts kunna leda till betydande miljöpåverkan. Därför har en miljöbedömning med tillhörande MKB (2015-03-30) gjorts enligt 6 kap. MB.

Behovsbedömningen angav följande avgränsningar för vad som skulle inkluderas i MKB:

- Naturinventering och naturvärdesbedömning  
inkl. natur och rekreation samt allemansrättslig tillgänglighet
- Marin naturinventering och naturvärdesbedömning
- Rekreation
- Landskapsbild
- Trafik
- Riskutredning, farligt gods
- Utredning rörande skydd av vattentäkt
- Buller
- Dagvatten
- Markföroreningar
- Skred/rasriskutredning
- Radon

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats (2016-04-21) med avsnitt om strandskydd och dessutom beskrivit några tillkommande faktorer som t.ex. arkeologi, översvämning och erosion. En sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen finns under rubriken *Konsekvenser av planens genomförande*. Med hänsyn till att detaljplanen har omarbetats med avseende på huvudmannaskap och strandskydd kommer miljökonsekvensbeskrivningen aktualiseras innan detaljplanen antas.

## KOMMUNALA PROGRAM OCH PLANERINGSUNDERLAG

Kommunstyrelsen beslutade 2009-11-11 § 282 att planprogram för området Stavsnäs Vinterhamn skulle upprättas. Programarbete påbörjades för Stavsnäs Vinterhamn 2009. Programarbetet avbröts och i stället inleddes arbetet med en ny detaljplan för hamnområdet och dess närmaste omgivning 2012.

## GÄLLANDE BYGGNADSPLAN



Figur 4. Gällande byggnadsplaner, som betecknas bp. Planområdesgränsen visas som röd linje.

Det finns två gällande planer inom det aktuella planområdet (*se figur 4*), byggnadsplanerna bp 267, fastställd 1967-09-25, och bp 324, fastställd 1983-06-29. I byggnadsplanen 267 medges ett vatten- och reningsverk, samt område för hamnändamål. Byggnadsplanen medger även att vattenområdet får överbyggas och dessutom medges inom allmän platsmark att park och parkeringsplatser kan anläggas. Huvudsaklig markanvändning inom byggnadsplanen 324 medges anläggandet av hamnanläggning inom kvartermark. Byggnadsplanen medger även inom vattenområdet anläggande av bryggor och i norra delen av planen finns allmän plats, park.

## RIKSINTRESSEN



Figur 5. Registrering av fornlämningar

Planområdet ingår i riksintresset Kustområdena och skärgården i Stockholms län vilket är klassat som riksintresse för turismen och friluftslivet samt högexploaterad kust enligt 4 kap. miljöbalken. Bestämmelserna utgör dock inget hinder för utvecklingen av befintliga tätorter och det lokala näringslivet. Detaljplanen bedöms inte medföra någon påtaglig skada för riksintresset.

Öster om planområdet går en farled av riksintresse. Farleden används av trafiken till och från hamnen och kommer även fortsättningsvis att vara till nytta för hamnen.

Inga kända fasta fornlämningar finns inom landområdet. I vattnet finns två registrerade möjliga lämningar utanför hamnen, se R1 och R2, (figur 5). Se vidare objekt 12000000113195 och 12000000113196 på Riksantikvarieämbetets hemsida, [www.fmis.raa.se](http://www.fmis.raa.se). Ingen marinarkeologisk utredning krävs eftersom den framtida marinans omfattning har reducerats. Det har dock genomförts en arkeologisk utredning på land. Inget arkeologiskt fynd påträffades enligt arkeologisk utredning från Almunga AB.

## STRANDSKYDD OCH VATTENVERKSAMHET

Strandskydd gäller vid hav, insjöar och vattendrag och syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och till att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Inom planområdet gäller strandskydd med 100 meter från strandlinjen vid normalt vattenstånd. Strandskyddet återinträder i och med att tidigare planer upphävs för att ersättas av nya, enligt lag (1998:811) om införande av miljöbalken 10 a §. I befintliga byggnadsplaner gäller strandskydd i vatten och inom allmän plats. Inom Stavsnäs Vinterhamn har det givits tillstånd till fem vattenverksamheter mellan åren 1962 till 2009, se figur nedan. Det finns ett gällande tillstånd fram till 2019 om vattenverksamhet för utbyggnad av pir inom Stavsnäs Vinterhamn. Tillståndet beslutades 1999 och förlängdes 2009. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för utbyggnad enligt nytt planförslag i vattenområdet lämnades i under september 2016 och har godkänts av Mark och miljödomstolen 2018-04-09 och slutgiltigt beslut förväntas under april månad.



Figur 6. Tillstånd för vattenverksamheter mellan åren 1962 till 2009

## TRAFIK

Väg 222 har idag en begränsad kapacitet och låg standard mellan Ålstäket och Stavsnäs. Den är under större delen av sträckan relativt smal och krokig. Vägens bredd, avsaknad av vägrenar eller andra sidoutrymmen och dessutom under vissa sträckor skymd sikt, leder till att trafikanter kan utsättas för trafikfarliga situationer. Det är dessutom en förhöjd risk för cyklister och fotgängare som saknar både gång- och cykelbana mellan korsning väg 222 och Fågelbrovägen och fram till korsning väg 222 och Djuröbrovägen.

Idag finns gång och cykelväg fram till korsningen väg 222 och Fågelbrovägen. Färdig gång och cykelväg finns även mellan Djuröbron och Stavsnäs Vinterhamn. På sträckan mellan korsning väg 222 och Fågelbrovägen och fram till korsning väg 222 och Djuröbrovägen saknas det dock idag en gång- och cykelväg. Trafikverket har gjort en förstudie 2011 på gång- och cykelväg för hela sträckan mellan Ålstäket och Stavsnäs. Trafikverket har dessutom gjort en åtgärdsvalsstudie för väg 222 under 2012. Det saknas dock i dagsläget planer på en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelväg fram till korsning väg 222 och Djuröbrovägen.

# FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR

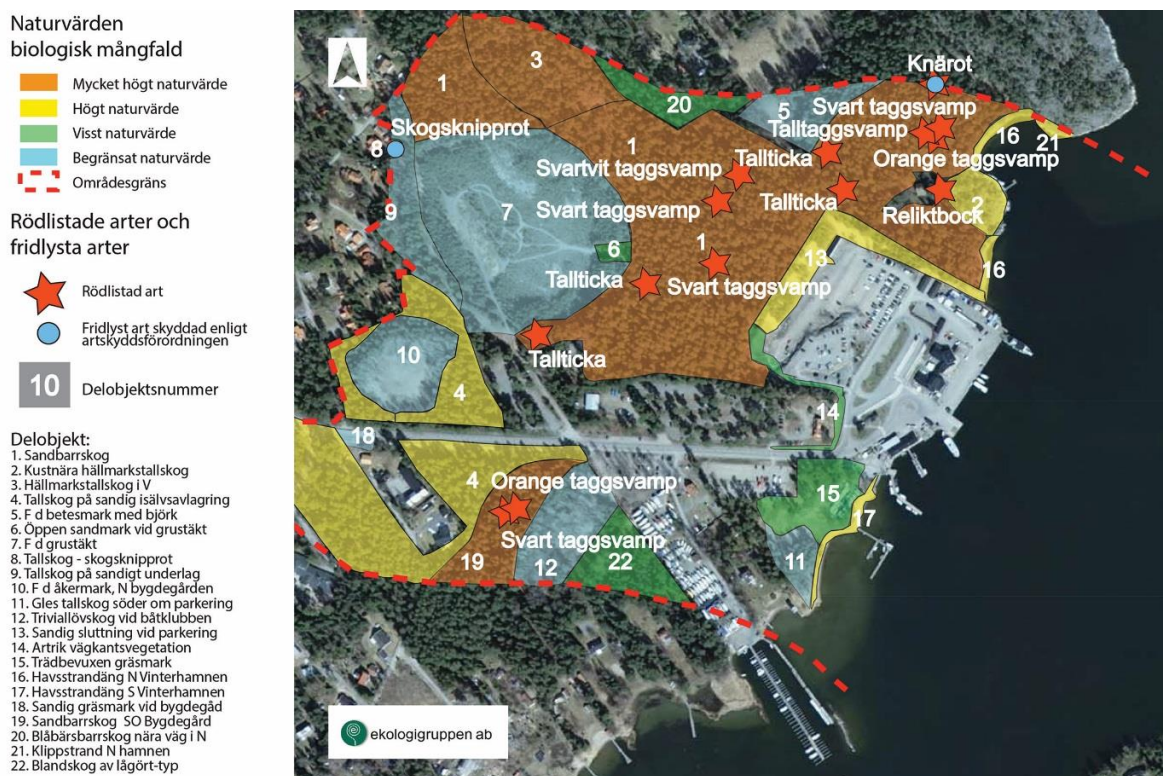
## NATUR, VEGETATION OCH DJURLIV

### Förutsättningar

I samband med det ursprungliga programområdet genomfördes en naturinventering av Ekologigruppen AB (2011). *Figur 7* nedan kommer från denna inventering och biotoperna är i denna karta numrerade delobjekt 1-22.

Enligt rapporten är den dominerande naturtypen i planområdet sandtallskog. Sandtallskogen upptar större delen av den norra och nordvästra delen av planområdet (*delobjekt 1 i figur 7*). Norr om hamnen finns ett område med hållmarkstallskog med mycket gammal skog (*delobjekt 2 i figur 7*). I området finns även små fragment av artrika välgkanter (*delobjekt 14 i figur 7*). I anslutning till parkeringsplatsen vid hamnen finns små områden med öppen sandmark (*delobjekt 13 i figur 7*). Dessa sandområden hyser en skyddsvärd och särpräglad insektsfauna.

I söder finns mindre områden som utgörs av tomtmark vid villabebyggelse. Den glesa tallskogen här (*delområde 11 i figur 7*) har begränsat naturvärde och den trädbevuxna gräsmarken (*delområde 15 i figur 7*) har ett visst naturvärde tack vare de gamla träden. Östra delen av området utgörs av en strandzon som vetter ut mot Nämdöfjärden. De centrala delarna av strandzonen utgörs av hamnområde, men söder och norr om detta finns även naturlig, oexploaterad havsstrandsvegetation (*delområde 16 och 17 i figur 7*). På stränderna finns en rad olika naturtyper som sandstränder, havsklippor, havssträndängar, stenstrand samt driftvallsvegetation.



*Figur 7. Naturtyper och -värden inklusive skyddsvärda arter (rödlistade- och fridlysta arter) i inventeringsområdet (Ekologigruppen 2011)*

De högsta naturvärdena i planområdet bedöms vara knutna till de äldre sandbarrskogarna, de höga naturvärdena är knutna till strandzonen och de sandiga sluttningarna vid hamnparkeringen. Naturvärdena har klassats som höga till mycket höga. I hela inventeringsområdet har 25 skyddsvärda arter påträffats.

Med skyddsvärda arter avses sådana som är rödlistade, fridlysta eller har högt eller mycket högt indikatorvärde för respektive naturtyp. Nio rödlistade arter har påträffats i inventeringsområdet. Rödlis- tade arter är sådana som finns med på Sveriges rödlista över hotade arter. Även flera signalarter (arter som indikerar skogar med höga naturvärden) har påträffats i inventeringsområdet. Majoriteten av de skyddsvärda arterna är knutna till de äldre delarna av sandbarrskogarna. Några av dessa arter finns inom planområdet. Två av de rödlistade arterna utgörs av fågelarter som födosöker i hamnområdet (silltrut och berguv). En fridlyst art finns inom planområdet. Fridlysta arter är skyddade genom EU:s art och habitatdirektiv och införlivade i svensk lag bland annat genom Artskyddsförordningen. De fridlysta arterna är listade i Bilaga 1 och 2 till denna förordning. En art kan vara både fridlyst och röd- listad.

Delobjekt med högt eller mycket högt naturvärde inom planområdet är: 1. Sandbarrskog, 2. Hällmark- stallskog, 13. Sandig sluttning vid parkeringsplats, 16. Havsstrandäng norra Vinterhamnen och 17. Havsstrandäng södra Vinterhamnen.

### Förändringar

Sammanfattningsvis innebär planen att:

- Hamnen kommer att utökas genom att ta i anspråk naturmark med höga naturvärden (delområde 1, 13 och 16).
- Vandrarhem kommer att kunna uppföras på naturmark med höga naturvärden (delområde 1).
- Sandig sluttning med höga naturvärden kommer att påverkas av exploatering (delområde 13).
- Skog med höga naturvärden som i dag inte är planlagd kommer att planläggas som NATUR (del- område 1 och 2).
- Strandområden med höga naturvärden kommer planläggas som NATUR och PARK (delområde 16 och 17).

Vid en utökning av hamnområdet norrut kommer en havsstrandäng, sandbarrskog och del av öppen sandmiljö att exploateras. Genom att ta med och planlägga angränsande skogsmark, som idag inte är planlagd, som allmän plats, NATUR, bibehålls ett sammanhållet skogsområde kring det utökade hamnområdet.

De rödlistade arterna i sandbarrskogen är samtliga mycket känsliga för exploatering av sandbarrskogs- miljöerna. Inga fridlysta arter har hittats inom det område som planläggs för vandrarhem, parkering och vägområde, men sandbarrskogen är en del av det område som har höga naturvärden och talticka har identifierats på en tall som kommer beröras vid uppförande av vandrarhem. Vid en exploatering försvinner de naturvärden som finns på ytan idag, men resten av omgivande sandtallskog bevaras och definieras som NATUR.

Vid uppförandet av ett parkeringshus kommer sandmiljöerna vid hamnparkeringen att påverkas. I dessa områden har inte några rödlistade eller fridlysta arter hittats, men det finns en skyddsvärd och särpräglad insektsfauna. Enligt naturinventeringen bedöms de arter som lever i sandmiljöer och väg- kanter kunna flyttas och nyskapas vid exploatering eller leva vidare i området, om artanpassade conse- kvensmildrande åtgärder vidtas och lämpliga miljöer nyskapas. De öppna sandmarkernas värden kan bibehållas och till och med öka om öppna sandmiljöer bibehålls genom aktiv skötsel, samt att viktiga värdväxter för solitära bin (säl, åkervädd, m.fl.) bibehålls och gynnas inom planområdet. Även vär- den knutna till artrika vägkanter som angränsar till parkeringsområdet har förutsättningar att bibehållas och till och med öka genom väl planerad skötsel. Eventuellt kan flytt av skyddsvärda arter behöva ge- nomföras som konsekvensmildrande åtgärd.

Enligt naturinventeringen bibehålls havsstrandängarnas värden om stranden förblir opåverkad av ex- ploatering och behåller sin naturlighet. Den södra delen av område 16 (*figur 7*) kommer att exploateras så det är viktigt att bibehålla stranden i norra delen av område 16 samt i område 17. Av denna anled- ning kommer strandområdet söder om hamnen att planläggas som allmän plats, PARK och område 16 som NATUR. Värdena kan gynnas om skötsel i form av slåtter återupptas på havsstrandängspartierna. Silltrut och berguv som födosöker i hamnområdet bedöms inte vara känsliga för exploatering av områ- det eftersom de inte häckar och lever inom planområdet.

För vidare information om naturmiljön se rapport ”Naturinventering och naturvärdesbedömning av landmiljöer” och miljökonsekvensbeskrivningen.

## MARIN MILJÖ

### Förutsättningar

I samband med det ursprungliga programområdet genomfördes en inventering av de marina miljöerna av Ekologigruppen AB och Roslagsvatten (2011). *Figur 8* nedan kommer från denna inventering och inventeringsområdena är numrerade 1-7, där område 1 ligger utanför planområdet. Områdena är färgmarkerade enligt Blå – kommunalt/högt naturvärden, Grön – lokalt/visst naturvärde och Röd - saknar naturvärden. Det streckade området är av intresse för sjöfågel vintertid.

Inventeringsområdet delades in i sju delområden (område 1 ligger utanför planområdet) motsvarande åtta biotoper varav två, område 6 och 7, bedömdes hysa naturvärden av kommunal betydelse. Dessa områden utgörs av grunda sandbottnar som sannolikt fungerar som lek- och uppväxtområden för plattfisk och möjligen också havslekande sik. Dessa bottenar utgör även en regionalt sett ovanlig naturtyp vilket stärker bedömningen. De två delområdena ingår också i ett delområde som bedöms vara av kommunalt värde för övervintrande sjöfågel. Det är främst den rika förekomsten av vigg, gräsand, knölsvan och knipa som utgör grunden till värdebedömningen, men förekomst av skyddsvärda arter som havsörn, salskrak och bergand bidrar också till värdet. Område 2, 3, 4 och 8 bedömdes ha lokalt naturvärde.

Inga rödlistade arter noterades vid inventeringen, men ett fynd av den regionalt sett mindre vanliga och skyddsvärda piggvaren gjordes på de grunda sandbottenarna.



*Figur 8. Delområden enligt Marininventering (2011). Rödmarkerade områden saknar naturvärden, blå har kommunalt naturvärden och gröna har lokalt naturvärde. Streckat område är av intresse för sjöfågel vintertid.*



### Förändringar

Vid en utbyggnad och utökad verksamhet enligt detaljplanen vid Stavsnäs Vinterhamn är det främst de grunda och känsliga mjukbottarna i område 6 och 7 (*figur 8*) som bör skyddas mot påverkan från muddring och utfyllnad samt direkt och indirekt påverkan från båt- och fartygstrafik. Omfattning av muddring beskrivs under miljöförhållanden. Enligt utredning för strand och bottenerosion är det är liten risk att mindre båtar vid den inre bryggan genererar strand- eller bottenerosion. Om de större båtarna placeras vid inre bryggan uppstår risk för erosion. Detta är också olämpligt p.g.a. det då är stor risk för grundstötning. I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet beskrivs detta mer ingående. Föreslagna marina placeras därmed utanför område 6 och 7, inom WV-området i plankartan.

Övervintrande fåglar är störningskänsliga och om bryggor anläggs i området som brukar ha öppet vatten vintertid kan andel öppet vatten påverkas vilket kan påverka sjöfågeln till viss del. Samtidigt håller båttrafiken vattnet öppet vintertid så att sjöfågel kan nyttja vattnet.

De brant sluttande och naturligt vågexponerade hållbottarna kan förväntas vara mindre känsliga för sug- och svallrörelser från sjötrafiken, och är i mycket mindre utsträckning än de grunda bottenarna, hotade av långvarig överslammning till följd av eventuella muddringar. Område 4 (*figur 8*) som har lokalt naturvärde kommer att påverkas mycket av en utbyggnad av hamnen. De naturvärden som finns i detta område är dock begränsade vilket innebär att påverkan på djur och växtlivet inte bedöms bli så omfattande. Inom område 5 (*figur 8*) finns enligt den inventering som gjorts inga naturvärden.

För vidare information om den marina miljön se rapport "*Kartering av marina naturvärden*", "*Risk för strand och bottenerosion*" och *miljökonsekvensbeskrivningen*.

## **LANDSKAP OCH REKREATIVA STRUKTURER**

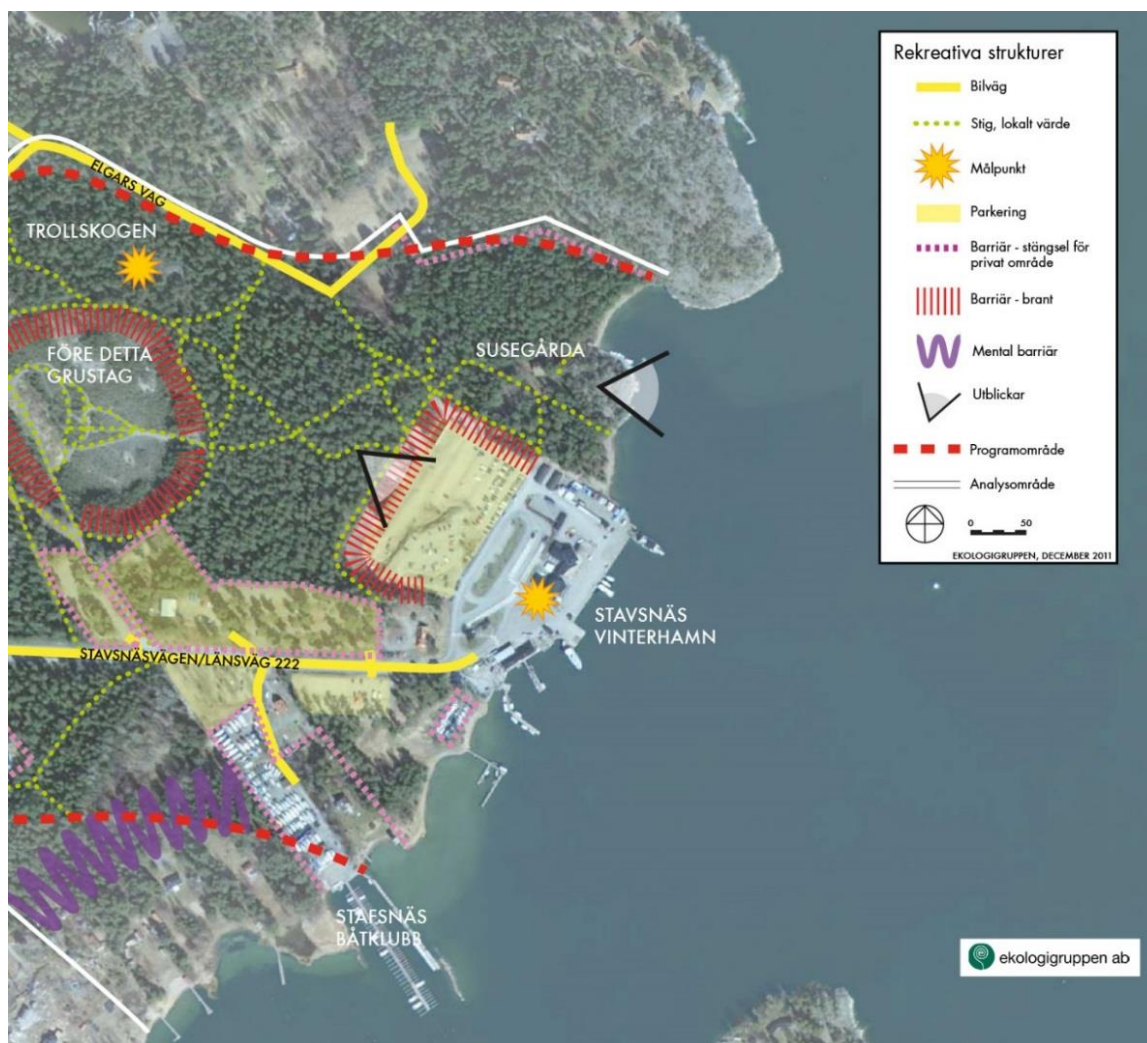
### Förutsättningar

I samband med det ursprungliga programområdet genomfördes landskapsanalys av Ekologigruppen AB (2011). I *figur 9* nedan visas ett urklipp från denna med bland annat utblickar, stigar och barriärer.

Planområdet består till stora delar av tallskog på sandig mark och många branta sandslänter. Inom planområdet kan utskiljas tre delområden; hamnen, området norr om väg 222 och området söder om vägen. Hamnen och dess strandlinje är ett mänskligt påverkat område som består av stora ytor för parkeringar och verksamheter. I väster kantas hamnen av branta, sandiga sluttningar och ovanför dem finns en orörd skogssiluett. Branten utgör en barriär i landskapet, *se figur 9* nedan.

Området norr om väg 222 domineras av tallskog. Här finns även parkeringsytor längs vägen. I naturmarken finns ett stort antal stigar som tillsammans bildar ett välutvecklat stigsystem. Stigarna i området bedöms ha ett rekreativt värde för gående, även om vissa är mer svårframkomliga. I öster ligger Susegårdarna, en herrgårdsliknande byggnad med kulturhistoriska värden. Från Stavsnäs by kan man också nå hamnområdet och Susegårdarna till fots via Elgars väg. Inom området finns två platser med vida utblickar över Nämndöfjärden.

Området söder om väg 222 är mer präglad av mänsklig påverkan och ger inte samma naturupplevelse. Här finns parkeringar, natur och båtupplag utan tydligt samband eller struktur. Området har en oordnad karaktär. Även här finns branta sandslänter och stängsel som är barriärer i landskapet. Från havet syns en delvis påverkad strandlinje med en skogssiluett i bakgrunden.



Figur 9. Befintliga rekreativa värdena inom planområdet

### Förändringar

Planförslaget medför en förändrad landskapsbild. Förslag till detaljplan möjliggör ett mer sammanhållet och enhetligt hamn- och centrumområde med en ordnad bebyggelse och parkmark. Tidigare oordnade områden blir bebyggda, planerade och strukturerade. 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.

Hamnområdet byter karaktär och kommer att upplevas mer välordnat och urbant. Hamnområdet kommer även att utökas i yta och hamnens hårda kajkant förlängs i planförslaget. Intrycket av hamnen ändras då det kommer att bli mer omfattande med större byggnadsvolymer. Figur 10 nedan illustrerar ett förslag på framtida byggnation inom hamnområdet.



Figur 10. Illustration med möjlig, framtida hamnbebyggelse

Större delen av området norr om väg 222 och norr om hamnen kommer att bevaras. Rekreativa värden i naturområdet kommer fortsatt att finnas. Den visuella kontakten med havet försämrars genom ett nytt parkeringsgarage och ny bebyggelse i hamnområdet. Skogsområdet kring Susegårdarna i nordost kommer att förändras i och med att hotell/vandrarhem/stugby utvecklas. Susegårdarna får en förändrad plats i landskapet men kommer fortsatt att vara den dominerande byggnaden. Längs strandlinjen kan tillgängligheten till vattenkanten förbättras då marken blir allmän plats. En gångstig planeras längs vattnet och löper söderut från kajområdet. Norr om själva hamnområdet planeras två bryggor sammanbindas till en strandpromenad som sträcker sig fram till strandbadet i norr.

Längs vägen (väg 222) in mot hamnområdet föreslås trädplanteringar som tydliggör entrén till området. Vid båda sidor av allén ligger parkeringsytor. Parkeringarna kommer att asfalteras för att kunna avleda förorenat dagvatten. Då ytan hårdgörs behöver flera befintliga tallar tas ned. För att bibehålla landskapsbilden bör möjliga träd sparas samt nyplantering ske där det är lämpligt, gärna i form av grupper av träd.

Området söder om väg 222 planeras med ny bebyggelse och parkmark. Träd och skog kommer att råda över bebyggelsen som blir två till tre våningar. Parken med nya gångvägar gör platsen mer tillgänglig. Områden med tallar inom parkmarken är värdefulla att spara vid exploateringen av området. Sett från havet kommer landskapsbilden att förändras och domineras av den nya marinan och flytbryggor. Bostadsbebyggelsen ligger indragen från vattenlinjen och är delvis dold av befintlig natur.

För vidare information om landskap och rekreativa strukturer se rapport "Landskapsanalys" och miljökonsekvensbeskrivningen.

## STRANDSKYDD

Strandskyddet avses upphävas inom delar av planområdet för att pågående och framtida verksamhet ska kunna tillgodose ökade och framtida behov som replipunkt i skärgården. I samband med planarbetet har därför möjligheten att upphäva strandskydd i delar av planområdet utretts. I handlingen "Utredning om upphävande av strandskydd i samband med detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina, Stavsnäs" redovisas påverkan på strandskyddets syften, skäl för upphävande och förvalt-

ningen bedömning om påverkan av ett upphävande. Nedan följer en sammanfattning av den bedömning som gjort.

### Förutsättningar

#### *Strandskyddet idag*

I dagsläget gäller strandskydd i delar av området. I byggnadsplan (bp) 267 och 324 är större delen av vattenområdet planerat som hamnområde respektive småbåtshamn och strandskyddet är upphävt inom kvartersmark. Utanför planerna ligger strandskyddet kvar, men det finns äldre byggnader, parkeringsytor och en småbåtsbrygga inom strandskyddat område. Enligt 7 kap. 18g § MB återinträder strandskyddet automatiskt när en befintlig plan upphävs eller ersätts. Enligt 4 kap. 17 § PBL får kommunen upphäva strandskydd i en detaljplan enligt 7 kap. miljöbalken för ett område, om det finns särskilda skäl enligt 7 kap. 18c § MB för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

#### *Djur- och växtliv*

Naturen och den marina miljön i området har inventerats i samband med planläggningen och är av skiftande karaktär. Resultatet från inventeringarna presenteras i *Naturinventering och naturvärdesbedömning av landmiljöer 2011* och *Kartering av marina naturvärden 2011*. Landområdets mest värdefulla naturtyp utgörs av den gamla skogen som finns på isälvsavlagringarna i områdets centrala och norra delar. En del av detta område ligger inom strandskyddsområde. Höga värden finns också knutna till havsstrandsvegetation utmed delar av strandremsan samt i den öppna sandmarken norr om den stora hamnparkeringen. Inga rödlistade arter har återfunnits i områdena som berörs av upphävande av strandskydd, men vissa signal- och indikatorarter har påträffats. Vid den marina inventeringen har botentyp och vegetation karterats och det är främst inom grundområdena och områdena söder och norr om hamnområdet som de högre värdena finns. Inom hamnområdet är värdena i undervattenmiljön låga/obefintliga och påverkansgraden av mänsklig aktivitet är hög.

#### *Allemansrättslig tillgång och fri passage*

De rekreativa värdena och hinder som finns idag och avhåller allmänheten från att röra sig fritt i strandområdet har kartlagts i *Landskapsanalys Stavsnäs vinterhamn 2011*. Enligt Landskapsanalysen finns en del barriärer i form av stängsel och privatiserade områden. Dessa är främst kopplade till området söder om hamnen och slänter vid den stora parkeringsytan vid hamnen. I naturområdet och vid stranden norr om hamnen kan människor röra sig fritt, men terrängen är en aning kuperad vilket avhåller en del från att kunna ta sig fram i området.

### Förändringar

#### *Påverkan på och hänsyn till strandskyddets syften*

Genom planbestämmelser skapas bättre förutsättningar för utveckling av grönstrukturen utmed strandlinjen söder om hamnområdet. Genom att planlägga skogsmark som allmän plats NATUR och nuvarande obebyggda tomter som PARK bedöms värden och tillgänglighet tydliggöras och gynnas. Dessa områden är till största del inte planlagda idag. Planläggningen bedöms förstärka och tydliggöra strandskyddet och grönstrukturen som omger bebyggelse och hamnområde. För träd större än 20 cm i diameter 1,3 m ovan mark krävs enligt planbestämmelserna även marklov.

Norr om hamnen skapas förutsättningar att förbättra tillgängligheten till stranden genom att planen möjliggör för Susegårdarna att bli en besökspunkt med övernattningsmöjligheter och en gång och cykelväg planeras dit. Även genom hamnområdet kommer infrastrukturen för gående och cyklister att förbättras. Stranden norr om Susegårdarna och kringliggande natur bedöms på så sätt tillgängliggöras och kunna upptäckas och nyttjas av fler människor. Områden söder om hamnen planläggs som allmän plats PARK. Den allemansrättsliga tillgängligheten till strandområdet i planområdet bedöms på så vis kunna bli tydligare vid genomförande av detaljplanen.

Några delar av naturmarken kommer att tas i anspråk för att utöka hamnområdet och en mindre naturmarkyta tas i anspråk för anläggning av väg till Susegårdarna. Utöver detta är det främst på mark som redan är ianspråktagen strandskyddet kommer upphävas. För att väga upp för detta planläggs angränsande skogsmark som allmän plats NATUR både inom och utom strandskyddsområde. Området är inte planlagt idag, men genom planläggning bibehålls ett sammanhållet skogsområde kring hamnen.

Detta samt att övriga, icke ianspråktagna stränder i området bibehåller strandskydd och planeras som NATUR och PARK bidrar till att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet inom planområdet.

De områden där strandskydd upphävs i vatten är den mänskliga påverkningsgraden stor och naturvärdena obefintliga eller begränsade. Vintertid finns det dock sjöfågel inom öppna vattenområden i sydöstra delen av planområdet, men genom båttrafik i hamnen kommer vattnet att hållas öppet utanför marinan även fortsättningsvis och flytbryggor kommer med största sannolikhet tas in under vinterhalvåret vilket innebär att förutsättningarna för sjöfågel inte påverkas under den tiden. Påverkan på grundområdet från planerad marina bedöms som begränsad om storlek på båtar anpassas till vattendjup. Omfattning av muddring beskrivs under miljöförhållanden. För att säkerställa goda livsvillkor för djur och växter i vattnet bibehålls strandskyddet i de områden som är viktiga för förnygring av fisk och där utredningen visat på höga naturvärden.

De anläggningar och de åtgärder som medges i planen bedöms därmed inte väsentligt förändra djur och växters livsvillkor och bedöms inte heller hindra det rörliga friluftslivet eftersom stora naturområden planläggs som allmänplats NATUR och PARK.

För de områden där strandskyddet kvarstår krävs strandskyddsdispens. För trädfällning inom strandskyddat område krävs dispens om flera träd ska tas ner eller andra åtgärder utföras som kan påverka strandskyddets syften.

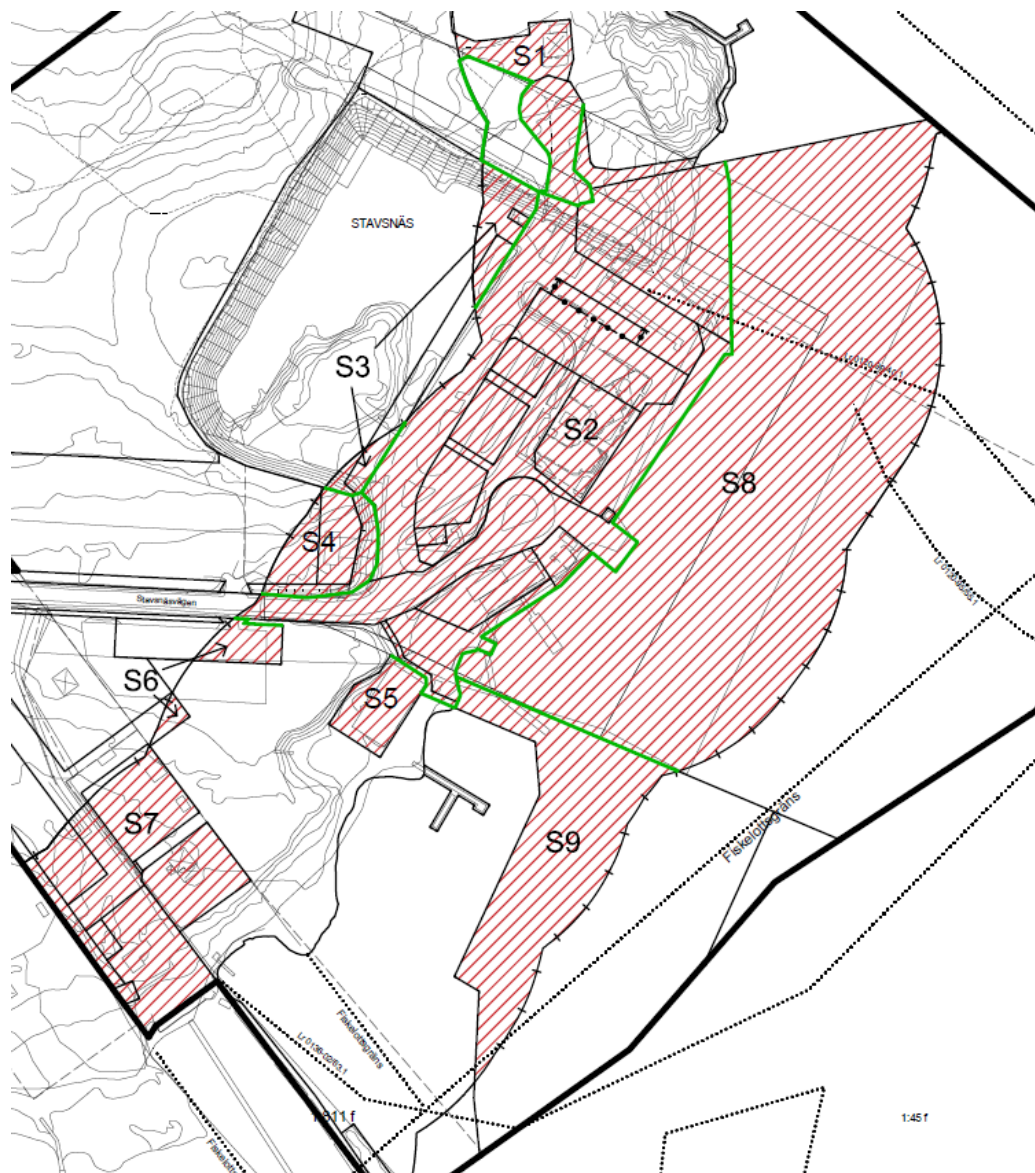
#### *Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet och avvägande av intresse*

Enligt 4 kap 17 § plan- och bygglagen får kommunen upphäva strandskyddet genom en bestämmelse i en detaljplan, om det finns *särskilda skäl* (Miljöbalken 7 kap 18c§) och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset

Skälen för upphävande varierar inom de olika delarna av planområdet och oberoende av tidigare markanvändning inom området har kommunen tagit ett helhetsgrepp i planen för att skapa förutsättningar för en levande hamn som är attraktiv och funktionell som godshamn, för turister, för skärgårdsboende och för Stavsnäs invånare. De avvägningar som gjorts har gjorts utifrån enskilda och allmänna intressen för att gynna näringsliv, friluftsliv och djur- och växtliv. De skäl i 7 kap 18c§ miljöbalken som åberopas för upphävande varierar mellan delområden och är:

- Inom hamnområdet och bebyggda ytor att platserna har tagits i anspråk på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syften.
- I mindre delar som ligger en bit från strandkanten att de är väl avskilda från området närmast strandlinjen av vägar, verksamheter och bebyggelse.
- I det område där ny handel ska anläggas att området behöver ianspråktagas för att utvidga pågående verksamhet och utvidgningen inte går att genomföras utanför området utan måste ske i anslutning till befintlig hamn.
- För vägområdet mot Susegårdar att ytan behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området genom att tex räddningsfordon måste kunna komma till Susegårdar och planerat vandrarhem. I dagsläget finns ingen väg till detta område.

Utöver detta bedömer Plan- och exploateringsavdelningen att det är ett angeläget allmänt intresse att ta det berörda naturområdet i anspråk på det sätt som avses med planen för att i framtiden kunna tillgodose ökande behov som replipunkt i skärgården för transporter av gods och persontrafik.



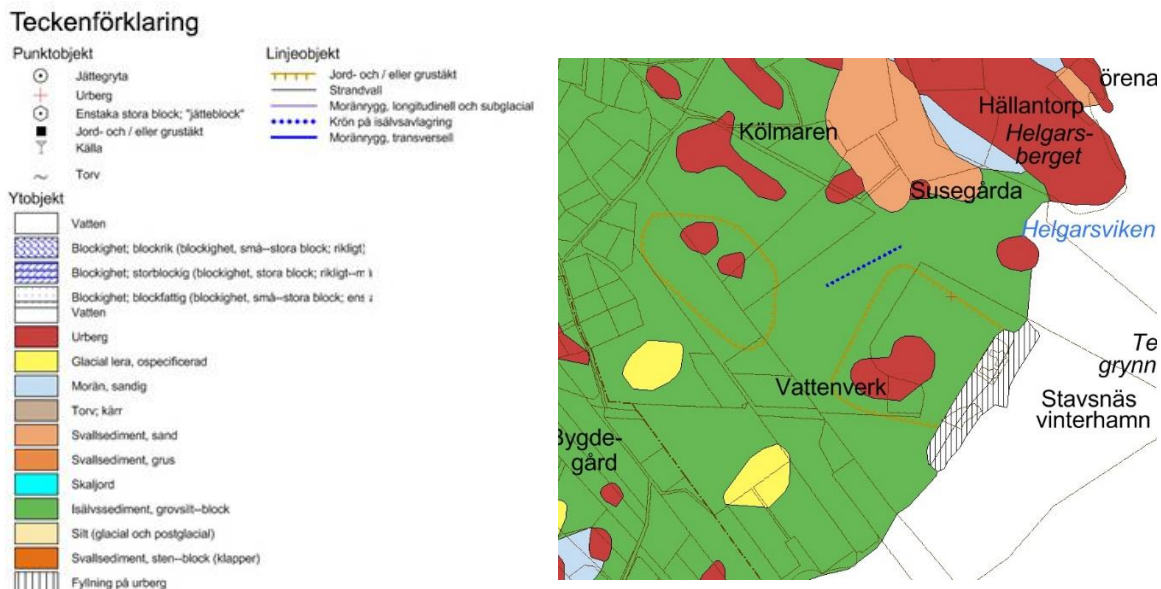
Figur 11. Karta över område där strandskyddet upphävs i plan. Gröna linjer avgränsar område S1-S9 från varandra och de särskilda skälen för upphävande är specificerade i tabell 2 i "Utredning om upphävande av strandskydd i samband med detaljplan för Stavsnäs 1:562 m.fl. Hamn, boende och marina, Stavsnäs"

## GEOLOGI

### Förutsättningar

Områdets geologi domineras av en stor isälvsavlagring. Avlagringen har formen av deltaavlagring och är sannolikt en del av den stora sanddeposition som sträcker sig vidare österut mot Sandhamn. Denna sandavlagring är den del av den mellansvenska israndzonen. Mindre partier med hållmarker finns i områdets norra del. Berggrunden utgörs av sura bergarter som gnejs och granit.

Det har inom planområdet endast genomförts geotekniska utredningar inom vattenområdet. Den geotekniska undersökningen visade att massorna består av sand som mot djupet blir grusig. Provtagningar vid den befintliga kajen påvisade skikt av siltig sand och sand med siltskikt. Vid större djup, ökar andelen grus i sanden och det övergår därefter till grus eller sandigt grus. Enligt genomförda sonderingar har sanden varierande fasthet från mycket låg till medelhög. Vid den norra kajen där planer finns att anlägga en ny godsgård påträffades bergytan på mellan ca 8 till 18,5 meter under vattenytan. Figur 12 nedan illustrerar den information som idag finns gällande jordarter och bergarter inom planområdet. Kartunderlaget är hämtat från kommunens kartsystem.



Figur 12. Översikt jordarter och bergarter inom Stavsnäs Vinterhamn

### Förändringar

Isälvsavlagringen kommer att påverkas i viss utsträckning, men eftersom området är känsligt ur vattenskyddssynpunkt kommer den största påverkan att begränsas till hamnområdet. Den bergsklack som finns inom parkeringen vid hamnen kommer att bibehållas för att inte riskera saltvatteninträngning till grundvattentäkten.

Geoteknisk undersökning inom landområdet ska genomföras i ett senare skede i samband med projektering. För vidare information om geologi se rapport "Geoteknik i vattenområdet", "Dagvattenutredning" och miljökonsekvensbeskrivningen.

## GRUNDVATTEN, VATTENTÄKT

### Förutsättningar

I Stavsnäs Vinterhamn och inom stora delar av planområdet finns en grundvattentäkt som är skyddad med vattenskyddsområde, kallat "Nedre skyddsområdet". Fram till november 2014 försörjde täkten boende i Stavsnäs och Djurö med dricksvatten, nu finns en sjöledning från Värmdölandet med dricksvatten. Täkten i Stavsnäs är reservvattentäkt, Stavsnäs vattenverk kan startas upp vid behov. Täkten är även regionalt av stor vikt.

Gällande skyddsområde och skyddsföreskrifter för vattenskyddsområde som berör Stavsnäs Vinterhamn beslutades 1976-02-03 av länsstyrelsen. Enligt nuvarande skyddsföreskrifter får inte grundvattent (högsta grundvattentytan) understiga 1 meter från markytan inom inre skyddszon och 3 meter inom yttre skyddszon. Grundvattennivån är uppmätt i provbrunn på ytterkant av nuvarande parkering i grusgrop öster om hamnområdet. Grundvattnets medelnivå ligger här på ca 2,5 meter under markytan. Grundvattentytan har dessutom uppmätts till 2,6 meter under markytan på parkeringsplats söder om väg 222 (väster om hamnen).

Figur 13 nedan illustrerar nuvarande vattenskyddszoner inom nedre skyddsområdet i Stavsnäs som berör Stavsnäs Vinterhamn.



Figur 13. Gällande vattenskyddszoner (inre och yttre) som berör Stavsnäs Vinterhamn. Planområdesgränsen visas som röd heldragen linje.

Den största risken för förorening av grundvattentäkten både i dag och i framtiden bedöms vara olycksrisken på väg 222 avseende transporter av farligt gods samt risken för utsläpp av bensin och diesel vid trafikolyckor med fordon. Eftersom det idag finns parkeringar både inom inre och yttre vattenskyddszon som inte är hårdgjorda finns det en stor olycksrisk från parkerade bilar samt ankommande och avgående biltrafik.

#### Förändringar

Revidering av två äldre vattenskyddsområden pågår i Stavsnäs, ett nytt vattenskyddsområde föreslås ersätta de två befintliga (inre och yttre vattenskyddsområdena). Det nya områdets avgränsning och skyddsföreskrifter uppdateras och anpassas till aktuell lagstiftning och råd.

Föreslaget är en indelning i fyra vattenskyddszoner (vattentäktsson, primär, sekundär och tertiär vattenskyddszon). Om förslaget antas av kommunen och länsstyrelsen ersätts de nuvarande skyddszonerna (figur 13). Beslut på det nya vattenskyddsområdet och föreskrifter har tagits i tekniska nämnden i Värmdö Kommun under 2015. Det ska därefter tas beslut både i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige innan en ansökan kan skickas till Länsstyrelsen. Skyddsföreskrifterna kommer att likna de som gäller för den kommunala grundvattentäkten vid Brunn på Ingarö. Det nya vattenskyddsområdet har en större utbredning än de befintliga och innehåller en vattenskyddszon av lägre rang än vad som tidigare funnits, tertiär vattenskyddszon.

I övrigt ska entreprenörer vid arbete inom kommunala vattenskyddsområden följa kommunens bestämmelser för entreprenadarbeten inom skyddsområde för grundvattentäkt. Det krävs en dispensansökan till länsstyrelsen om det blir aktuellt med anläggning av byggnader under det lägsta avstånd till grundvattennivån som anges i skyddsföreskrifterna inom gällande vattenskyddszoner. Omålad koppar och zink utvändigt på nya byggnader kommer inte att tillåtas inom framtida primär och sekundär vattenskyddszon eller för byggnader som avleder dagvatten inom primär och sekundär vattenskyddszon i planområdet.

För att skydda grundvattnet föreslås det inom planområdet att vägar och parkeringsplatser inom vattenskyddsområdet ska hårdgöras. Dagvattnet från vägar och parkeringsplatser föreslås därefter ledas bort från primär och sekundär vattenskyddszon via ledningar eller täta diken till magasin eller skärmbassäng för uppsamling och rening. I planen möjliggörs för ett magasin vid nuvarande båtklubb och för två skärmbassänger i hamnområdet. Innan dagvattnet leds till skärmbassängerna ska dagvattnet även renas på land, t.ex. genom oljeavskiljare. Hur släckvatten ska hanteras finns beskrivet längre ner i planbeskrivningen under Släckvatten.

För vidare information om grundvattnet se rapport "Risk- och sårbarhetsanalys för grundvattentäkt under byggnationsfasen", "Dagvattenutredning" och miljökonsekvensbeskrivningen



## HYDROLOGI OCH DAGVATTEN

### Förutsättningar

Det är i första hand recipientens eller den mottagande markens känslighet som avgör hur dagvattenhanteringen kan utformas. Dagvatten från hårdgjorda ytor bör tas om hand så nära källan som möjligt. Hantering av dagvatten ska inte medföra risk för förorening av grundvattnet. Där det är möjligt kan rent dagvatten infiltreras. Särskilda krav ställs för dagvattnet från parkerings- och körytor.

Dagvattenpolicyn inom Värmdö kommun anger riktlinjer för hur dagvattenhanteringen bör ske.

Planområdet är relativt flackt. Lågpartierna finns i hamnområdet och vid båtklubben. Idag sker en stor del av infiltreringen av ytvatten till genomsläpplig mark. Avledning av dagvatten från vägar och vissa parkeringsytor inom t.ex. hamnområdet sker via ledningar och öppna diken. Idag avleds dagvatten från hamnområdet och delar av väg 222 till utsläppspunkt i Nämndöfjärden. Dagvatten från parkeringsytor söder- och norr om väg 222 infiltreras i mark och dagvatten från väg 222 avleds ner mot befintlig båtclubb till utsläppspunkt i Nämndöfjärden. Delar av dagvattnet som avleds från väg 222 infiltreras sannolikt idag i stor utsträckning i vägdiket eller i lågpunkter där diket mynnar. Planområdet berörs inte av markavvattningsföretag.

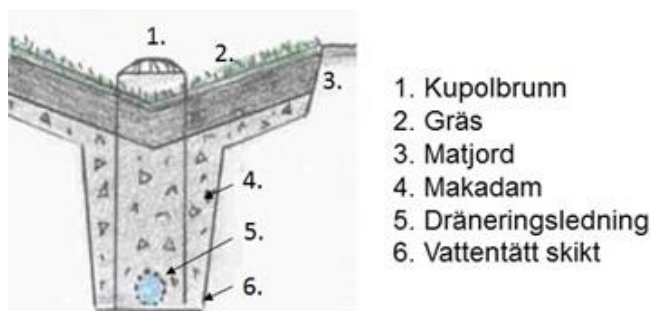
Delar av hamnområdet är grundlagt efter länsstyrelsens rekommendationer för ny bebyggelse och för samhällsfunktioner av betydande vikt. Enligt rekommendationerna bör ny bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt inte placeras lägre än +2,7 meter (enligt höjdsystem RH2000). Enligt översvämningstudering är föreslagna grundläggningsnivå på +2,0 meter rimlig med hänsyn till översvämningensrisken, förutsatt att översvämningsskydd som skyddar mot vattenstånd på +2,7 meter på sikt kan anläggas. Föreslagna bostäder ska dock anläggas ovan +2,7m.

Stora delar av planområdet ligger idag inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten fastighet, se figur 17.

### Förändringar

Planområdet hanteras med utgångspunkt från dagvattenutredningen. Förorenat dagvatten från parkeringsytor, väg 222 och övriga vägar hindras från att infiltrera till grundvattnet genom att hårdgöra parkeringsytor och vägytor och täta diken samt genom uppsamling av dagvatten i magasin ovan eller under mark där olja och andra föroreningar inte tillåts att infiltreras i mark utan istället avskiljas. Någon form av oljeavskiljande rening ska ske innan dagvatten avleds till kommunens ledningsnät eller recipient. Exempelvis kan oljeavskiljning ske genom täta makadamdiken (svackdiken) eller via oljeavskiljare.

Svackdike innebär tätt gräsbeklätt makadamdike. För att samla upp dagvatten, lutar marken in mot dessa diken. Dikena förses med dräneringsledning i botten som avleder överskottsvatten som inte avdunstar eller tas upp av mark och vegetation. En vattentät duk omger diket för att förhindra transport av föroreningar till omgivande mark och vidare till grundvattnet. Nedströms varje dike anläggs en kumpulbrunn för att omhänderta dagvatten vid ihållande regn. *Figur 14* nedan illustrerar en princip över ett svackdike.



*Figur 14. Exempel på en dagvattenlösning med svackdike.*

Detaljplanen möjliggör anläggande av två skärmbassänger för dagvattenrening under framtida kaj i hamnområdet och ett dagvattenmagasin i närhet av pumpstation vid nuvarande båtklubb. Magasinet kan fungera både för sedimentation av partikelbundna föroreningar och för oljeavskiljning. Innan dagvattnet leds till skärmbassängerna ska dagvattnet även renas på land, t.ex. genom oljeavskiljare. *Figur 15 och 16* nedan visar avrinningsstråk samt föreslagna platser för magasin och reningsåtgärder innan dagvattnet leds vidare ut till Nämdöfjärden.



Figur 15. Förslag på framtida dagvattenhantering inom hamnområdet.



Figur 16. Förslag på framtida dagvattenhantering inom bostadsområdet.

Dagvattnet inom kvartersmark ska vara rent innan vattnet leds vidare till antingen det kommunala ledningsnätet eller till det enskilda dagvattenledningsnätet. Detta kan ske med hjälp av svackdiken eller oljeavskiljare. På allmän platsmark föreslås i utredningen att dagvatten från t.ex. parkering, torg, uppställningsytor samt lokalgator avleds via ledningar till magasin som planeras att anläggas under framtida kaj i hamnområdet och på parkmark vid nuvarande båtklubb.

Om utbyggnad sker enligt planförslaget med bl.a. nya bostäder, samt hårdgjorda ytor blir en konsekvens att infiltrationsytorna minskar vilket kan leda till en minskad grundvattenbildning. Enligt planförslaget möjliggörs att dagvatten från takyta på framtida parkeringsgarage (om det anläggs i maximal höjd) kan ledas ut till vattenskyddsområdet för infiltration. Om inte alla våningsplan anläggs på garaget föreslås att dagvattnet leds ner till dagvattenmagasin under framtida godsgränd. Dagvattnet ska renas innan det leds ner till magasinet.

Dagvatten från takytor ska inte infiltrera i mark inom framtida primär vattenskyddszone. Avledning av takvatten ska istället ske via utkastare till sekundär vattenskyddszone där vattnet kan infiltreras. Vid infiltration av takvatten i omättad zone inom sekundär vattenskyddszone är det viktigt att det finns ett mullrikt jordlager på minst 0,3 meter. Inom planområdet på kvartersmark som kan komma att ligga inom sekundär vattenskyddszone eller tertiär vattenskyddszone ska omhändertagande av dagvatten från tak där det är möjligt, ske via LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten).

Inom framtida primär vattenskyddszone föreslås att inte upplag av snö från ytor utanför skyddszone eller från trafikerade ytor inom zonen får förekomma. Inom framtida sekundär vattenskyddszone föreslås att inte upplag av snö från ytor utanför skyddszone får förekomma. Normal snöröjning föreslås

få förekomma inom primär vattenskyddszon och inom sekundär vattenskyddszon.

Figur 17 nedan illustrerar gällande verksamhetsområdet för vatten och spillvatten och planområdets avgränsning. Verksamhetsområde för dagvatten fastighet finns inom grönmarkerad yta. Verksamhetsområdet för vatten och spillvatten föreslås att utökas till hela planområdet. Verksamhetsområde för dagvatten föreslås förläggas i den sydvästra delen av detaljplaneområde, hamnområdet och stugbyn föreslås få enskilt huvudmannaskap för dagvatten.



I ett senare skede i samband med projektering bör respektive huvudman för dagvatten ta fram en mer detaljerad dagvattenutredning och en geoteknisk undersökning att genomföras. För vidare information om hydrologi- och dagvatten se rapport "Risk- och sårbarhetsanalys för grundvattentäkt under byggnationsfasen", "Dagvattenutredning", "Översvämningsutredning" och miljökonsekvensbeskrivningen.

Figur 17 till vänster visar gällande Kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten som berör Stavsnäs Vinterhamn. Röd linje illustrerar planområdets avgränsning.

## MILJÖFÖRHÅLLANDEN

### Miljö kvalitetsnormer

Enligt 2 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900) ska miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft- och vattenkvalitet samt omgivningsbuller iakttas vid planering och planläggning i enlighet med 5 kap. i miljöbalken. Buller, luftkvalité och vattenkvalité behandlas under styckena Ytvatten, Grundvatten, Buller och utomhusluft nedan.

### Ytvatten

#### Förutsättningar

Invid planområdet ligger ytvattenförekomsten Nämndöfjärden. Nämndöfjärden hade 2009 måttlig ekologisk status. God status ska vara uppnådd 2021. Vattenkvalitén får inte försämrats. Vad gäller kemisk ytvattenstatus exklusive kvicksilver uppnås god status. Kvicksilver medräknat uppnår ej god kemisk status. Kvicksilverhalten bör inte öka under 2015, och statusen får inte försämrats. Miljöproblem som förekommer i området är, enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige), övergödning, miljögifter och förekomst av främmande arter. Vad gäller förekomsten av främmande arter är underlaget för osäkert för att dra några slutsatser om påverkan på ekologisk status. De källor som har betydande påverkan är diffusa källor från urban markanvändning, jordbruk och enskilda avlopp. Enligt VISS finns en risk att varken god ekologisk eller god kemisk status (inklusive kvicksilver) uppnås till 2015 respektive 2021.

#### Förändringar

För att Nämndöfjärdens ekologiska status ska förbättras från måttlig till god innan 2021 behöver enligt VISS åtgärder som förbättrar vattenkvalitén sättas in. Förslag på möjliga åtgärder är våtmark för näringsretention och åtgärder avseende enskilda avlopp. Eftersom det finns begränsat med enskilda avlopp inom planområdet bedöms en övergång till kommunalt avlopp, leda till en lägre inverkan på vattenkvalitén.

Vad gäller tillförsel av näringsämnen och föroreningar från dagvatten bedöms dessa minska till recipient genom de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen och genom lokal rening inom fastighet innan det släpps till kommunens ledningsnät och därefter till recipient.

Om bottarna behöver muddras för att möjliggöra utbyggnad av hamnen finns risk att skadliga ämnen från bottensediment frigörs, vilket under en kortare period kan påverka främst den kemiska ytvattenstatusen, men eventuellt även den ekologiska statusen. Hänsyn och försiktighetsåtgärder till förekommande föroreningar bör tas vid ingrepp. Det är viktigt att grumling och spridning av förorenat sediment minimeras under anläggningsarbetena genom att man använder skyddsskärmar som begränsar spridningen. Detta görs standardmässigt idag. Eventuella muddermassor kan behöva tas om hand och transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Parallellt med framtagandet av detaljplanen har verksamhetsutövaren (Värmdö hamnar AB) ansökt om tillstånd för vattenverksamhet samt miljöfarlig verksamhet för hamnverksamhet. I dessa utredningar tas åtgärdsförslag fram för att minimera risk för försämring av kemisk och ekologisk ytvattenstatus och för att minimera risk för påverkan på ekologi och tillgänglighet.

## **Grundvatten**

### Förutsättningar

Stora delar av planområdet ligger inom ett vattenskyddsområde. Grundvattentäkten försåg tidigare delar av Stavsnäs med dricksvatten. Kemiska och kvantitativa statusen är god. Statusen får inte försämrans.

### Förändringar

Så länge vattenskyddsföreskrifterna följs bedöms det inte finnas risk att miljö kvalitetsnormerna överskrids och enligt VISS föreligger ingen risk för att god status inte ska bibehållas.

## **Buller**

### Förutsättningar

Huvudinstrumentet för att följa miljö kvalitetsnormer är åtgärdsprogram. Eftersom Värmdö kommun har färre än 100 000 invånare behöver inget åtgärdsprogram för buller tas fram. Normen för luft följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa från omgivningsbuller.

I mindre och medelstora kommuner (under 100 000 invånare) ska strävan vara att begränsa buller. Detta styrs bland annat av de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken och reglerna om egenkontroll, tillsyn och prövning.

### Förändringar

Om en detaljplan avser en eller flera bostadsbyggnader ska planbeskrivningen, om det inte kan anses obehövt med hänsyn till bullersituationen, innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadens fasad och vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden (Kap. 4 § 33a PBL), se *vidare under stycke om buller under rubrik om störningar*.

## **Utomhusluft**

### Förutsättningar

Enligt data från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund exponeras inga personer i Värmdö kommun för partikelhalter (PM<sub>10</sub>) över 35 mikrogram/m<sup>3</sup> och enligt luftföroreningskartorna över länet ligger Stavsnäs långt under riktvärdena för MKN. Gränsvärdet enligt MKN är 50 mikrogram/m<sup>3</sup>. Vid mätningar av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund i Gävle hamn och Nynäshamns hamn 2012-2013 låg halterna för SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NO, NO<sub>2</sub> och sot långt under miljö kvalitetsnormernas gränsvärden, så det är troligt att Stavsnäs Vinterhamn, som kan bli liknande i storlek, har och kommer få värden liknande dem i dessa mätningar.

### Förändringar

En viss ökning av avgaser från fordons- och båttrafik kommer att förekomma vid en expansion av hamnområdet, men eftersom nivåerna bedöms vara långt under gränsvärdena i dagsläget, bedöms denna ökning inte medföra att MKN för luft överskrids.

## Förorenad mark

### Förutsättningar

Inom detaljplaneområdet har det genomförts en historisk inventering (Norconsult AB, 2012), där syftet var att identifiera potentiella förorenade områden och att identifiera tidigare och pågående verksameters miljöpåverkan. Utöver den historiska inventeringen har totalt sex miljötekniska markundersökningar utförts på området.

Under 2007 och 2012 genomfördes markundersökning för bensinstationen (Stavsnäs 1:880), med anledning att bensinstationen som tidigare bedrevs av Preem skulle övergå till Stavsnäsmacken ABs regi. Vid bensinstationen påträffades föreningshalter av dieselföreningar över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) och SPBI's riktvärden för stationer i drift, i anslutning till dieselpumpen vid bryggan. Under 2012 genomfördes saneringsåtgärder för området.

Under 2012, 2013 och 2014 genomfördes markundersökningarna för planområdet. Enligt markundersökningarna påvisar de att marken i närheten av bensinstationen (utanför fastigheten 1:880) har föreningshalter av petroleumkolväten och PAH som överskrider känslig markanvändning (KM), men ej över mindre känslig markanvändning (MKN). Enligt markundersökningarna visade även provtagningen vid nuvarande Stafsnäs båtklubben, att det finns förhöjda halter av tennorganiska föreningar i mark, där värdet var 13 gånger över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM). Även PCB noterades i förhöjda halter i denna provpunkt över riktvärdet för känslig markanvändning (KM). Föreningarna bedöms komma från tidigare användning av båtbottnfärg.

I syfte att avgränsa tidigare påvisade föreningar vid båtuppläggningsplatsen (Stavsnäs 1:562), genomfördes en fördjupad markundersökning för området. Enligt den fördjupade markundersökningen från 2017 påträffades inga föreningar i nivåer över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) i området där det planeras för bostäder. Baserat på erhållna resultat förefaller spridningen av tidigare påvisade föreningar av TBT och PCB vara avgränsad till området kring klubbhuset för Stavsnäs båtklubb i södra delen av undersökningsområdet. Enligt planförslaget ska det vara småbåtshamn på detta område.

Det har även genomförts sedimentprovtagning vid befintlig kaj och i området där godsgård planeras. Söder om befintlig kaj och bensinstation innehöll sedimenten i något av proverna hög halt av PAH. Det finns även höga halter av metaller och TBT (tributyltennhydrid). Öster om befintlig kaj innehöll sedimenten hög halt av PAH och TBT. Dessa halter är inte anmärkningsvärda med tanke på att det är ett hamnområde.

Provtagning har dessutom genomförts i området där godsgården finns idag. Enligt analys fanns det inga höga föreningshalter inom detta område.

### Förändringar

Inom planområdet, vid Stafsnäs båtklubbs klubbhus, finns det för höga halter av PAH, tennorganiska föreningar som överstiger mindre känslig markanvändning. Vid eventuell nybyggnation bör saneringsåtgärder genomföras. Detaljplanen kommer därmed att reglera marken vid klubbhuset med bestämmelsen [a<sub>1</sub>] - *Bygglov får inte ges förrän marken har åtgärdats till en nivå för mindre känslig markanvändning*, enligt PBL 4 kap 14 § 1.

Inom vattenområdet där det finns för höga halter av PAH och tennorganiska föreningar kommer det krävas åtgärder före exploatering. Det är viktigt att beakta vid utbyggnad av kaj och bryggor samt eventuell utfyllnad, att det kan ske uppgrumling och spridning av förorenat sediment. Om muddring blir aktuellt måste även dessa massor tas om hand. Enligt Tyréns utredning "Svar på frågor om sediment" kan det bli aktuellt med viss muddring för bl.a. ny godshamn, ombyggnad av kaj vid bensinstation och utanför bensinmackspontonen. Tyréns föreslår att ca 430m<sup>3</sup> massor bör muddras. Viss del av sedimenten föreslås att övertäckas. I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet beskrivs detta mer ingående. Det finns flertal åtgärder för att minimera spridning av sediment bl.a. slutna gripskopa för muddring, tätslutande länsar mellan yta och botten för att minska spridning av fast material. En båtbottentvätt 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

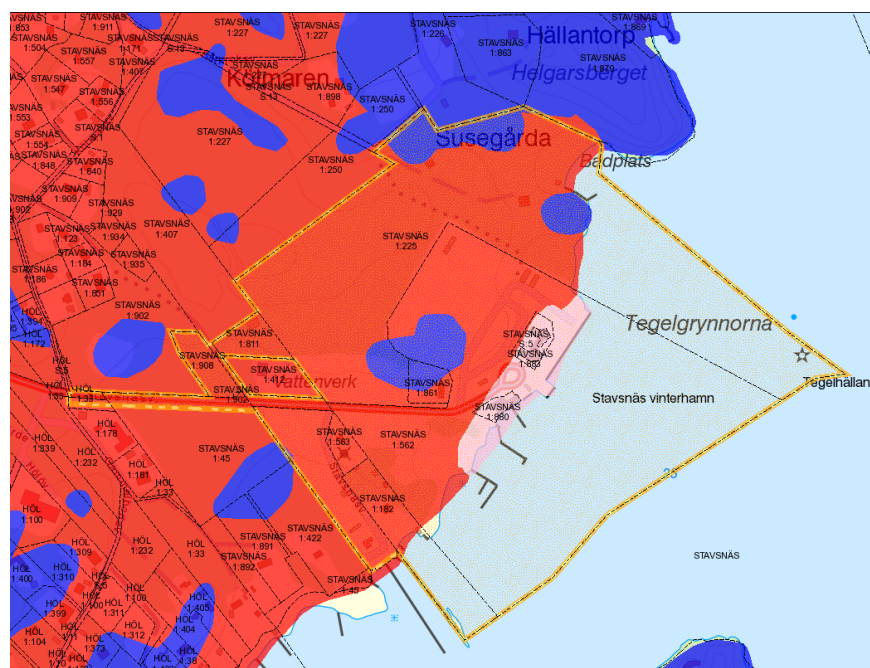
omhand föroreningar. Det finns spolplattor med avancerad rening som t.ex. kan användas. En utvidgning av marinan innebär att fler fritidsbåtar trafikerar och placeras i vattenområdet utanför Stavnäs. TBT från gammal färg kan läcka ut från båtarna. Med tanke på att TBT varit förbjudet sedan 1989 på fartyg 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. I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kommer detta att beskrivas mer ingående. Det finns en fast grundvattendelare i nordost-sydvästlig riktning mellan kommunens grundvattentäkt (vid Brunn A, se miljökonsekvensbeskrivningen) och Nämdöfjärden. Merparten av hamnområdet ligger utanför tillrinningsområdet till grundvattentäkt. Eventuella föroreningar från hamnområdet kan således inte påverka kommunens vattentäkt.

För vidare information om förorenad mark *se rapport " Inventering av eventuella förorenade områden", "Svar på frågor om sediment" och "Miljötekniska markundersökningar 2012,2013, 2014,2013" samt miljökonsekvensbeskrivningen.*

## Radon

### Förutsättningar

Enligt en översiktlig bedömning ligger planområdet i huvudsak inom eventuell högrisk samt i mindre utsträckning inom normalrisk och ej bedömd radonrisk.



Figur 18. Karta över markradon, där planområdet är markerad med gul linje. Rödfärg betyder eventuellt högrisk, blå färg betyder är normalrisk och ljusrosa betyder ej bedömd radonrisk.

### Förändringar

Kompletterande grund- och radonundersökningar kan komma att erfordras. Inom område där byggnation sker där det finns radonrisk bör byggnad utformas på så sätt att grunden säkras mot radon såvida radonundersökningen inte visar på annat.

## STÖRNINGAR

### Pumpstation

#### Förutsättningar

Inom planområdet finns det i dag tre pumpstationer. Pumpstationerna markeras ut i plankartan som E<sub>4</sub>. Pumpstationerna kan avge lukt och ett skyddsavstånd till bostäder på ca 50 meter beaktas.

## Förändringar

Pumpstationerna planeras att vara kvar på nuvarande plats. Nya bostäder vid pumpstation ovan befintlig båtklubb placeras ca 50 meter eller mer från nuvarande pumpstation. Vid behov kan luktreducering och skorsten vara aktuellt. Intill nuvarande pumpstation i hamnområdet planeras det för verksamheter i form av handel och kontor (HK). Pumpstationen kan eventuellt föranleda störningar till närliggande verksamhet. Vid behov kan luktreducering och skorsten vara aktuellt.

## **Buller**

### Förutsättningar

Inom Stavsnäs Vinterhamn finns det idag buller från både industri och väg. Stavsnäs Vinterhamn trafikerar i huvudsak av passagerarfärjor, taxibåtar, godsartyg samt mindre privata fartyg. På land sköts godshanteringen av truckar. Idag sker största delen av trafiken från väg 222 till- och från hamnområdet. Hamnverksamheten sker under dagtid (06:00-18:00) och kvällstid (18:00-22:00). Ingen hamnverksamhet pågår nattetid (22:00-06:00). Dock kan ett mindre antal fartygsrörelser med taxifartyg och fritidsbåtar förekomma nattetid. Hantering av gods startar under dagperiodens första timme (06:00) och därefter kommer resten av verksamheten successivt igång.

### Förändringar

En bullerutredning genomfördes av Akustikbyrån under mars 2016. Bullerutredningen bedömer buller utifrån beräknade dygnsekvivalenta och maximala ljudnivåer mot Boverkets byggregler för trafikbuller, Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 samt Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller enligt rapport 6538, daterad april 2015. I bullerutredningen beräknas även ett extremfall som ett komplement till normalfallet. Enligt utredning bedöms det extrema driftläget kunna inträffa ett fåtal gånger per år på vardagsmorgon mellan 06:00 och 09:00 och aldrig under kvällstid eller helger.

### *Trafikbuller*

Enligt bullerutredningen understiger beräknad dygnsekvivalent ljudnivå från vägtrafik 55 dB(A) både med dagens trafikmängd och framtida vid samtliga angränsande befintliga och planerade bostäder. Riktvärdet enligt Infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53) uppfylls för samtliga bostäder. Befintliga och planerade bostäder har tillgång till minst en sida där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A). Samtliga bostäder får därmed tillgång till en bullerdämpad uteplats.

### *Industribuller*

Industribuller är ändrat för ekvivalent ljudnivå för industribuller nattetid vid bostäder samt att 5-10 dB högre ljudnivåer från industrier kan accepteras för nybyggda bostäder under förutsättning att tillgång till ljuddämpad sida finns. För externt industribuller gäller nedanstående tabeller enligt Naturvårdsverkets rapport 6538 daterad april 2015. Den samlade avgivna ljudnivån från samtliga egna källor skall bedömas enligt nedanstående tabeller. Den samlade avgivna ljudnivån från samtliga egna källor föreslås att bedömas enligt tabell 2 nedan. Med ekvivalent ljudnivå avses en tidsperiod om minst 1 timme, även om den ljudalstrande händelsen sker under kortare tid än så. Skillnad i tabell 2 mot tabell 1 är att riktvärdet till 45 dB(A) är ändrat för ekvivalent ljudnivå för industribuller nattetid vid bostäder.

Vid utökning och ombyggnation av verksamheten inom Stavsnäs Vinterhamn beräknas ljudnivån öka med som mest 1-2 dB för det normala driftläget 2020/2030 jämfört med nuläget. För det beräknade extrema driftläget för 2020/2030 kan ytterligare 1-2 dB högre ljudnivåer förväntas.

Tabell 1. Riktvärden för områden där detaljplan eller bygglov påbörjats före 2/1 2015

Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dB(A)				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge FAST
	Dag kl 06-18	Kväll kl 18-22 samt lördag, söndag och helgdag kl 06-22	Natt kl 22-06	Momentana ljud nattetid kl 22-06
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler	50	45	40	55

Tabell 2. Riktvärden för områden där detaljplan eller bygglov påbörjats efter 2/1 2015

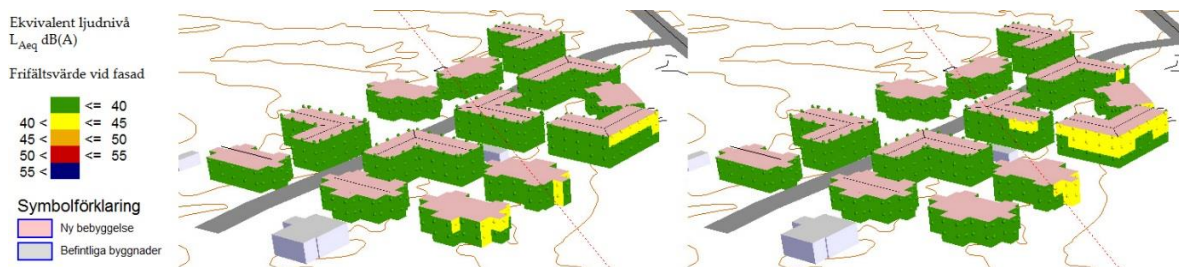
Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dB(A)				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge FAST
	Dag kl 06-18	Kväll kl 18-22 samt lördag, söndag och helgdag kl 06-22	Natt kl 22-06	Momentana ljud nattetid kl 22-06
Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer. *)	50	45	45	55
Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.	60	55	50	55
Ljuddämpad sida	45	45	40	55

\*) För buller från värmepumpar, kylaggregat, ventilation och liknande yttre installationer gäller värdena för ljuddämpad sida. §

Beräkningarna 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.

Riktvärde för kvällstid/helger (högst 45 dBA) beräknas uppfyllas för tillkommande bostadsbebyggelse och befintlig för det normala driftfallet. För det extrema driftfallet beräknas riktvärde uppfyllas för tillkommande bebyggelse, men överskridas med 1-2 dB för bostadshus på Ålfiskarholmen. Detta är dock endast aktuellt om det extrema driftfallet skulle förekomma kvällstid och/eller helgtid, vilket inte är fallet i nuläget.

Beräknad maximal ljudnivå uppfyller riktvärde vid samtliga planerade och befintliga bostadsfasader. Figur 19 nedan illustrerar beräkning för industribuller ekvivalent ljudnivå för 2020/2030 normalt driftfall och vid extremt driftfall ekvivalent ljudnivå frifältsvärde vid fasad. Gul färg anger beräknade bullernivåer upp till 45 dB(A).



Figur 19. Industribuller 2020/2030 normalt driftfall och extremt driftfall ekvivalent ljudnivå, frifältsvärde vid fasad

För vidare information om buller se rapport "Bullerutredning" och miljökonsekvensbeskrivningen.

## RISK OCH SÄKERHET

### Förutsättningar

Väg 222 är klassad som rekommenderad sekundär transportled för farligt gods (Trafikverket, 2010). Farligt gods transporteras idag till godshamn och bensinstation inom Stavsnäs Vinterhamn. En uppskattning av antalet transporter av farligt gods för 2030 har utförts och beräknas öka ca tre gånger mot idag. Antalet transporter av farligt gods antas öka proportionellt med tidigare ökning, vilket troligen är en överskattning.

Godset förvaras inom godsgården och gasflaskor förvaras i gascontainrar inom godsgården. Från



godsgården levereras därefter gods vidare ut till skärgården. I vissa fall hämtas godset direkt från båtarna utan mellanlagring i godsgården. Bensinstationen i Stavsnäs Vinterhamn hanterar bensin och diesel för biltrafik och båtar. Dessutom hanteras gasol samt mindre förpackningar med brandfarlig vätska så som spolarvätska och oljor inom bensinstationen. Det finns ingen försäljning av fordonsgas i nuläget. I fritidsbåtshamnen hanteras en mindre mängd gasol och det sker dessutom här bränsleförvaring i bränsletankar. Vid privata transporter av farligt gods anses mängderna så pass små att de ej påverkar resultatet på individ- och samhällsrisken.

### Förändringar

De identifierade olycksriskerna som kan påverka planområdet är vid transporter av farligt gods som framförs på väg 222 till bensinstationen/sjömacken och godsgården. Dessutom är riskerna identifierade vid hantering av farligt gods som förekommer på bensinstation/sjömacken och godsgården. Till största delen består transporterna av farligt gods av bensin och diesel. Det förekommer även transporter av gasoluber.

Vid anläggning av hotell (eller annan verksamhet där människor vistas sovande under nattetid) närmast gata inom hamnområdet där transport av farligt gods sker ska takfot och fasader utföras i brandteknisk klass EI60 och fönster och glas ska utformas i brandteknisk klass EW30. För byggnader belägna inom 25 meter från gata där transport av farligt gods sker ska det finnas tillgång till utrymning i fasad och friskluftsintag som vetter från gata. Det är lämpligt att inga transporter av farligt gods sker under tidpunkter då passagerarbåtar ankommer och/eller avgår. Det bör även vara byggnadsfritt 30 meter från väg 222. Vid bebyggelse närmare än 30 meter från väg 222 bör det vidtas åtgärder. Nedan illustreras och beskrivs två alternativa vägar för farligt gods. Alternativ 1 beskriver transportväg där farligt gods sker idag. Alternativ 2 beskriver det alternativ som vi anser är mest lämpligt i framtiden.

Det kommer att finnas utrymme för ca 5 lastbilar samtidigt inom godsgården. Tillfällig angöring kan ske på uppställningsplats utanför godsgård. Mellanlagring kan ske i godsgård innan lastning sker till godsbåtar för att skapa utrymme för nyanlända lastbilar. Blå linje (alternativ 2) bedöms som lämpligast för transport av gods, farligt gods.



Figur 20. Trafik för farligt gods. Alternativ 1 beskriver hur trafiken går i dagsläget (markeras med kraftig röd linje). Alternativ 2 (markeras med kraftig blå linje). Alternativ 2 bedöms som lämpligast då det sammanfaller med åtgärdsförslagen vid ny bebyggelse och dessutom inte leds vid kaj.

### Alternativ 1 – Röd linje

Idag transporteras farligt gods utmed kaj (se illustration markerad med kraftig röd linje.) Den nya detaljplanen medger att bryggan kan byggas ut och det är även den plats där det i dagsläget sker person och godstrafik som är mest frekvent. Dessutom planeras ett resecentrum där resande till skärgårdsöarna kommer att uppehålla sig i väntan på färjorna. Alternativet bedöms som mindre lämpligt med hänsyn till att det är hamnens mest publika område där flest människor kommer att befinna sig.

### Alternativ 2 – Blå linje

Syftet med detaljplanen är i första hand att Stavsnäs Vinterhamn ska ges möjlighet att utvecklas och byggas ut för att tillgodose framtida behov av person- såväl som godstransporter. Ambitionen är att Stavsnäs Vinterhamn ska bli en levande hamn året runt och därmed är behovet av verksamheter ett viktigt inslag för att kunna ”aktivera” platsen. Stavsnäs Vinterhamn bedöms av Stockholms Läns Landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010, vara den viktigaste hamnen för mellersta delen av Stockholms skärgård. I RUF 2010 pekas Stavsnäs ut som övrig regional stadsbygd. Området har idag en betydande roll som regional replipunkt för skärgårdstrafiken. Alternativ 2 följer de åtgärdsförslag som anges i riskbedömningen *Riskhänsyn vid planering av ny bebyggelse*. I enlighet med rapporten bedöms åtgärderna som lämpliga (se stycke ovan om förändringar) då farligt gods kan ledas bort från kajen där flest människor rör sig idag och som även bedöms öka i samband med att hamnen byggs ut. Skyltar avses att sättas upp med information var transport av farligt gods ska ske och mellan vilka tider. I övrigt sker transport av farligt gods relativt sällan idag och kommer även att göra det i framtiden.

Detaljplanen möjliggör för en ny fritidsbåtshamn (marina) sydöst om nuvarande bensinstation. Inom den föreslagna fritidsbåtshamnen kommer det att finnas ca 200 båtplatser och latrintömning. En båtbottnvätt föreslås 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. Det finns dock risk att miljöfarliga ämnen kommer att spridas då båtfärg kan innehålla olika typer av föroreningar. Det är en verksamhet förknippad med risker som ska beaktas. I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet beskrivs detta mer ingående.

För vidare information om risker se rapport *”Riskhänsyn vid planering av ny bebyggelse”*, *”Svar på frågor om sediment”* och *miljökonsekvensbeskrivningen*.

## **Släckvatten**

### Förutsättningar

Idag finns det ingen ordnad hantering av släckvatten. Om en brand skulle uppstå från fordon eller byggnad, leds släckvattnet direkt ut till omgivande mark, även om den är inom vattenskyddsområdet.

### Förändringar

Det är av stor vikt att släckvatten inte tränger ner i mark inom den inre- och yttre skyddszonen och inom framtida primär vattenskyddszon. Länsstyrelsen rekommenderar att brandkåren inte använder PFAS-baserade skumsläckmedel inom primär- och sekundär vattenskyddszon. Inom den framtida primära vattenskyddszonen föreslås att utkastare från tak leder bort takvatten till den sekundära vattenskyddszonen. Gator och övriga hårdgjorda ytor ska kopplas på dagvattennätet och på så sätt leds även detta eventuella släckvatten bort. En helhetslösning för släckvattnet bör att utarbetas i samband med en kompletterande VA-utredning/projektering. En helhetslösning för släckvatten kommer att diskuteras vidare med Stor Stockholms Brand Försvar. Vid brand har räddningstjänsten en längre insatstid än 20 minuter.

## **SOCIALA FRÅGOR**

I kommunens ansvar för ”en god bebyggd miljö” (enligt Värmdö kommuns miljömål) ingår att det finns lokaler för att bedriva kultur- och fritidsaktiviteter. Förutsättningar för folkhälsa förbättras med satsningar på friluftsliv. Genom planering och avtal kan friluftslivet utvecklas utan behov av restriktioner.

## Offentliga rum

### Förutsättningar

Attraktiva centrum, trivsamma bostadsområden, vackra parker och tätortsnära naturområden är viktiga delar av vårt offentliga rum. Den estetiska omsorgen i den offentliga miljön är i högsta grad identitets-skapande. Det är viktigt att skapa generationsöverskridande aktivitetsplatser, t.ex. boulebanoer, utomhusschack, grillplatser och platser för bad och fiske. Målet är att få miljön intressant, med fysiska möjligheter för både sport och kultur utomhus.

### Förändringar

Idag saknar Stavsnäs Vinterhamn många av de viktiga sociala funktionerna som önskas av en miljö för att göra den hållbart och attraktiv. Vinterhamnen är en genomfart där passagerare kommer med buss eller bil och stiger om till båt för vidare transport ut i skärgården. Idag finns ett par lokaler där det bedrivs sporadiska verksamheter mest under sommarmånaderna. Syftet med förslag till detaljplan är också att skapa en plats som lever året runt där människor kan mötas och umgås. Det planeras ett resecentrum och ett torg med café, restaurang och lokaler för handel. I den norra delen av planområdet vid Susegårdarna planeras en stugby och eventuellt ett mindre museum. Där finns också en bastu och strand för badmöjlighet. I den södra delen skapas en marina samt en park med lekplats. I vinterhamnen finns behov av en vårdmottagning för boende i området samt för skärgårdsbefolkningen. Ett nytt bostadsområde anläggs sydväst om marinan vilket ger liv och rörelse till hamnområdet.

## Tillgänglighet

### Förutsättningar

Planområdet är idag relativt flackt. Naturmarken som idag finns sydväst om hamnområdet är idag delvis svårtillgänglig. Det finns dessutom en barriär i form av ett staket mellan naturmarken och fastighet Stavsnäs 1:182. Det finns en gång- och cykelväg längs väg 222.

### Förändringar

Det finns idag ett staket inom fastighet Stavsnäs 1:182 som föreslås rivas för att göra området mer tillgängligt. Detaljplanen möjliggör för anläggning av ny gång- och cykelväg till Susegårdarna. Detaljplanen möjliggör även för en utbyggnad av en strandpromenad längs den branta klippstranden i närhet av Susegårdarna. Tillgängligheten kan därmed komma att öka inom planområdet.

## Barnperspektivet

### Förutsättningar

Inom verksamheter för barn och unga har kommunen som mål att ge: en god uppväxt tillsammans med närstående, jämlika och hälsosamma förhållanden, möjlighet till omsorg och utbildning i sin närmiljö, kunskaper och framtidstro, möjligheter att utveckla intressen, en trygg och säker miljö, möjlighet att påverka sin egen situation samt ge möjligheter till inflytande över samhällets utveckling.

Inom Stavsnäs finns det idag en förskola, Talldungens förskola. Närmaste grundskola ligger ca 4 km norr om planområdet i Björkås på Djurö. Barnen åker till skolan i Björkås med skolbuss. Grundskolan kan även nås via nyanlagd gång- och cykelväg. Det finns idag stora naturområden som barnen kan nyttja. Utöver naturområdena finns det idag inga platser för lek eller aktiviteter för barn inom Stavsnäs Vinterhamn.

### Förändringar

Stavsnäs Vinterhamn är idag en rörig plats där kollektivtrafik och gods samsas på en begränsad yta. Det saknas tydliga skiljelinjer mellan verksamheterna. Detta skapar en otrygg miljö för barn där bilar, bussar och tunga fordon rör sig på ytor där också barn och vuxna passerar mellan bussar och färjor. Detaljplanen möjliggör för att styra upp dessa rörelser och dessutom blir miljön tryggare för barn och unga. Bussarna får en tydlig angöring till båtarna och passagen däremellan är fri från tunga fordon. Dessutom föreslås en ny gång- och cykelväg att byggas ut inom planområdet. Planområdet föreslås även få två övergångsställen på sträckan mellan Hölövågen och Vinterhamnen vilket också skulle öka tillgängligheten.

I den norra delen kring Susegårda finns en strand för badmöjlighet. Skogsområdet, Kölmareaskogen, fungerar som rekreationsområde för Stavsnäs barn och barn från Talldungens förskola.

Detaljplanen möjliggör för ca 120 lägenheter i flerbostadshus. Inom bostadskvarteret möjliggörs för lekplatser. I Stavsnäs Vinterhamns södra del tillskapas dessutom allmän platsmark park med enskilt huvudmannaskap som de nya flerbostadshusen kan nyttja med friytor för lek och rekreation.

## OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

### Förutsättningar

I Stavsnäs gårde finns det en livsmedelsaffär, fritidsgård och en förskola, Talldungens förskola. Närmaste grundskola ligger ca 4 km norr om planområdet i Björkås på Djurö. I Stavsnäs by finns det ett bageri med restaurang. I Stavsnäs Vinterhamn finns det bl.a. en bensinstation för drivmedel till både bil och båt, verkstad, kiosk, väntsal för pendlare, utlåning av böcker och en mindre restaurang. Dessutom finns här den centrala busstationen inom Stavsnäs och från hamnen avgår skärgårdsbåtarna.

### Förändringar

Förslag till detaljplan, vid Susegårda föreslås hotell/vandrarhem/stugby och i Susegårda finns det förslag på att anlägga ett mindre Taubemuseum. 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 (V<sub>2</sub>) vid marinan. Sydväst om hamnområdet på Stavsnäs 1:182 möjliggör detaljplanen för en träffpunkt som kan innefatta restaurang eller servicehus i anslutning till parken. Inom fastigheten Stavsnäs 1:861 möjliggör detaljplanen för utökad verksamhet med handel och kontor (HK).

## BYGGNADSKULTUR

Inom Stavsnäs Vinterhamn finns ett antal byggnader som har ett kulturhistoriskt värde. Nedan beskrivs Susegårda, belägen på norra delen av fastigheten Stavsnäs 1:225, en byggnad inom Stavsnäs 1:861 och en byggnad inom Stavsnäs 1:182.

### Susegårda inom Stavsnäs 1:225



Figur 21 Susegårda, Byggnaden har stått utan underhåll under lång tid

### Förutsättningar

Susegårda är en herrgårdsliknande byggnad som uppfördes 1905. Byggnaden är troligen ritad av arkitekt Ferdinand Boberg. Susegårdas byggmästare, Nils Johan Bengtsson arbetade samtidigt med uppbyggnaden av prins Eugens Waldemarsudde på Djurgården 1903-05, ritad av Ferdinand Boberg, varför det antas att Susegårda också ritades av Ferdinand Boberg. Byggmästare Bengtsson ska även ha använt rivningsmaterial från det gamla Waldemarsudde till Susegårda. Tidens celebriteter som Carl Larsson, Evert Taube och Albert Engström ska ha umgåtts på Susegårda. Evert Taubes Sjösala ligger inte heller långt borta.

Byggnaden har under lång tid stått utan underhåll och förfallet har gått långt, *se figur 21* ovan. Trots det har byggnaden ett kulturhistoriskt värde och skulle genom bevarade och rekonstruerade detaljer kunna återfå sin arkitektoniska kvalitet. Som en karaktäristisk villa från tidigt 1900-tal som troligen har ritats av Ferdinand Boberg har byggnaden ett högt bebyggelsehistoriskt värde. Som mötesplats för tidens celebriteter har den även ett visst personhistoriskt värde. Byggnadens placering och skala har ett miljöskapande värde som i ett renoverat skick blir en värdefull tillgång i den planerade bebyggelsen.

### Förändringar

Förslag till detaljplan, på plankartan anges q1 för Susegårdar, vilket innebär att byggnaden inte får rivras (se plankarta). För vidare information om byggnadskultur *se rapport "Kulturvärden Susegårdar" och miljökonsekvensbeskrivningen.*

### **Byggnad inom Stavsnäs 1:861**



Figur 22. Västra fasaden av byggnad inom Stavsnäs 1:861.

### Förutsättningar

Byggnaden inom Stavsnäs 1:861 är uppförd 1936, troligen som fritidshus. Byggnaden har byggts om och till i omgångar, tillbyggnad har gjorts på den södra gaveln, senast omkring 2005 (figur 22). Fönster är utbytta och ny pardörr har tagits upp på östra långsidan. En stor takkupa har tagits upp i det östra takfallet. Byggnadens ursprungliga karaktär finns bäst bevarad på den västra långsidan, i form av en liten lunettformad takkupa, ursprunglig skorsten samt entrédörren. Cementgrunden med inmurade gråstenar är ursprunglig från byggnadstiden och troligen även det enkupiga lerteglet.

Byggnaden har till stor del förlorat sin karaktär från byggnadstiden och har därför ett litet eller ett visst kulturhistoriskt värde. Byggnaden finns inte i något övrigt kulturhistoriskt samband, vilket också påverkar det kulturhistoriska värdet.

### Förändringar

Byggnaden inom Stavsnäs 1:861 ges möjlighet till utbyggnad vid respektive gavel för handel och kontor(HK) enligt plankarta. För vidare information om byggnadskultur *se miljökonsekvensbeskrivningen.*

### **Byggnad inom Stavsnäs 1:182**



Figur 23. Huvudbyggnad inom Stavsnäs 1:182.

### Förutsättningar

Villan inom fastigheten Stavsnäs 1:182 (figur 23) är i jugendstil och uppförd 1923. Karaktäristiskt är det brutna, svängda taket med valmade gavelspetsar. Byggnaden är om- och tillbyggd, bl.a. mot sjösidan. Fönstren är nya, men ursprungligen kan dessa ha varit av typisk jugendkaraktär med små rutor i fönstrets övre del och stora i den nedre. Även ursprungligt takmaterial har bytts ut. På tomten finns två komplementbyggnader varav den ena är från samma tid som huvudbyggnaden, också med valmat tak samt ett bostadshus/fritidshus, sannolikt byggd på 1940-talet.

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde genom att byggnadens volym, skala och takform till stor del är bevarad. Tomten med uppväxta träd samt komplementbyggnad i samma stil som huvudbyggnaden bidrar även till det kulturhistoriska värdet. Inom fastigheten finns även ett mindre fritidshus och ett uthus.

### Förändringar

Huvudbyggnad inom Stavsnäs 1:182 ("Gula villan") ges möjlighet till utbyggnad som servicehus/re-

staurang för parkanläggningen (N) enligt plankarta. För vidare information om byggnadskultur se miljökonsekvensbeskrivningen.

## REKREATION OCH PARKOMRÅDEN

### Förutsättningar

Det finns idag ett större skogsområde, Kölmarenskogen, som fungerar som rekreationsområde inom Stavsnäs. Ett mindre naturområde finns idag sydväst om hamnområdet. Naturmarken är idag delvis svårtillgänglig. Inom planområdet saknas lekplats. *Figur 24* illustrerar omnämnda natur och parkområden.

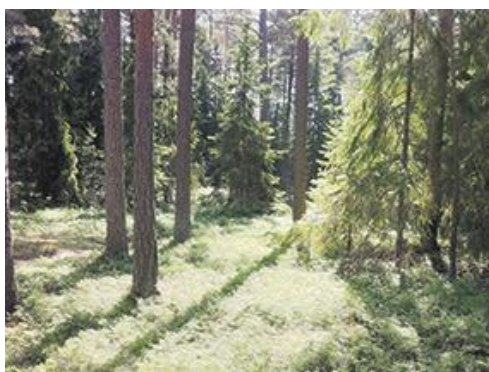


Figur 24. Omnämnda natur och parkområden

### Förändringar

#### Rekreativ natur

Naturområden i väst och norr ska förbli orörda. Endast kring Susegårda tillåts anläggandet av gångvägar. I plankartan anges naturområde med användningsbestämmelse NATUR och naturområde där gångväg kan anläggas som NATUR1, båda som allmän platsmark, enskilt huvudmannaskap.



Figur 25. Naturområde inom planområdet.



Figur 26. Naturområde inom planområdet.

#### Strandpromenad

Vid Helgarsviken möjliggörs för en utbyggnad av bryggsystemet så att en strandpromenad till hamnen kan skapas. För denna åtgärd krävs det strandskyddsdispens. Marknivåerna närmast godshamnen och den nya angringen till Susegårda behöver anpassas och nya gångvägar föreslås anläggas för att binda samman strandpromenaden med övriga vägar. I plankartan anges anlagd park med användningsbestämmelse PARK som allmän platsmark, enskilt huvudmannaskap. För vidare information se *text under rubrik vattenområden och strandpromenad*.



Figur 27. Illustrationsförslag över strandpark.

### Strandpark vid Fredellska tomten

Området består av två nivåer, en lägre nära vattnet och ovanför en brant slänt finns en större planare yta. Här föreslås en strandpark (figur 27). Husgrunden efter Fredellska villan (som revs 2002/2003) ligger på den övre nivån och inarbetas i en lekpark i nära anslutning till det föreslagna bostadsområdet strax väster därom. Längs stranden anläggs en gångstig fram till restaurangbyggnaden i söder. I nära anslutning till sandstranden föreslås att det anläggs sittgrupper. Ett par trappor eller stigar anläggs för att binda samman den övre och nedre nivån i parken. I plankartan anges anlagd park med användningsbestämmelse PARK som allmän plats, enskilt huvudmannaskap.



Figur 28. Vy över grönområde söder om hamnen



Figur 29. Strand intill "Gula villan"

### Gula villan

"Gula villan" inom fastighet Stavsnäs 1:182, föreslås som en träffpunkt i den kringliggande parken. I plankartan anges det som servicehus för parkanläggning och restaurang med användningsbestämmelse N. För vidare information se text under rubrik bebyggelseområden och "Gula villan".

## VATTENOMRÅDEN

### Förutsättningar

Inom hamnområdet finns det idag tillstånd för vattenverksamhet. I samband med planläggning av området sker en ny ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Enligt miljöbalken är utgångspunkten för vattenverksamheter att det krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen. *Figur 30* illustrerar omnämnda vattenområden.



*Figur 30. Omnämnda vattenområden.*

### Förändringar

#### *Strandpromenad*

Vid Helgarsviken möjliggörs för utbyggnad av bryggssystemet så att en strandpromenad till hamnen kan skapas. I plankartan anges att bryggor får anläggas med användningsbestämmelse WV1. För vidare information se *text under rubrik naturområden och parkområden och strandpromenad*.





Figur 31. Illustrationsförslag över hamnområdet

### Hamnen

Vid själva hamnen föreslås ett vattenområde där brygga kan anläggas. Vid bryggans slut ska en mindre kiosk kunna lokaliseras. Inom hamnens vattenområde ska båtservice kunna anläggas. En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för utbyggnad i vattenområdet lämnades in under september månad 2016. I plankartan anges att vattenområde och teknisk anläggning, bryggor, rekreation och uteservering får anläggas med användningsbestämmelse WE. Se illustrationsförslag över hamnområdet i figur 31.

### Marinan

Inom marinaområdet ska bryggor kunna anläggas och båtklubbens befintliga bryggor ska kunna vara kvar. I övrigt föreslås öppna vattenområden. En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för utbyggnad i vattenområdet lämnades in under september månad 2016 och fick beslut i april/maj 2018. I plankartan anges småbåtshamn och att bryggor får anläggas med användningsbestämmelse WV.

## BEBYGGELSEOMRÅDEN

### Förutsättningar

Inom planområdet finns det ett flertal byggnader, såsom äldre fritidshus, servicebyggnader och byggnader för verksamheter. Husens utformning och gestaltning varierar vad avser volym, storlek och byggnadsmaterial. Det finns idag inga byggnader avsedda för permanentboende inom planområdet.

## Förändringar



Figur 32. Omnämnda bebyggelseområden.

### Susegård

Byggnaden föreslås att bevaras med bestämmelse q<sub>1</sub> (se plankartan) och kan tjäna som vandrarhem och kontor eller träffpunkt för det vandrarhem eller de gäststugor som föreslås. Susegård skulle också kunna inrymma ett mindre Taubemuseum.

Den föreslagna nya bebyggelsen lokaliseras i anslutning till Susegård, för att lämna mesta möjliga naturmark opåverkad. Den nya bebyggelsen skall till sina volymer, byggnadshöjd och detaljutföranden underordna sig Susegård. I plankartan anges vandrarhem, hotell och kultur med användningsbestämmelse R.

### Godshamn

Norr om dagens hamnområde föreslås en ny godshamn. Godshamnens funktion är mycket viktig för Stavsnäs vinterhamn, Värmdö Hamnar och för skärgården. Stora delar av allt gods som transporteras från Stavsnäs Vinterhamn till skärgården sker via godshamnen. Godshamnen planeras att utökas och flyttas norr om nuvarande godshamn. I plankartan anges godshamnen som hamnverksamhet med användningsbestämmelse V. Godshamnen kommer därmed bli betydligt större och bli avskilt från övrig hamnverksamhet. Hänsyn skall tas till ett omfattande ledningssystem som skall vara inspekterbart. Vidare ska här inrymmas ett dagvattenmagasin som också skall vara inspekterbart (genom öppningsbara luckor).

Medelvattenstånd vid Stavsnäs Vinterhamn är idag +0,11 meter i höjdsystem RH2000. För att förbättra tillgängligheten för godstrafik föreslås att ny kajkant för godsgården anläggs på nivå +1,57 meter enligt höjdsystem RH2000. Högre kajhöjd än +1,57 meter är inte lämpligt då det ger sämre tillgänglighet till och från båtarna. En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för utbyggnad i vattenområdet lämnades in under september månad 2016 med beslut i april/maj 2018.



Figur 33. Illustrationsförslag över hamnområdet

### Kajområde

Kajområdet inom dagens hamnområde, ska upplåtas för passagerartrafik. Längs en ny brygga föreslås att taxibåtar lokaliserar, som får en påstigningsbrygga i nära anslutning till den befintliga kajen. Passagerare på väg till och från båtarna, utgör det dominerande inslaget, men varutransporter kommer att förekomma till båtarna och till angränsande verksamheter, som båtverkstad och den föreslagna marinan. Trafikverkets allmänna brygga finns inom området. För att förbättra tillgängligheten för bl.a. passagerarbåtarna och godstrafiken föreslås att ny kajkant (Norra kajen) för godsgård och delar av ny kaj anläggs på +1,57 enligt höjdsystem RH2000. För att ge bättre tillgänglighet för taxibåtar och övrig båttrafik föreslås att ca 1/3 del av ny kaj närmast ny godsgård mot den allmänna bryggan anläggs på lägre nivå. Se illustrationsförslag över kajområdet i figur 33.

En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för utbyggnad i vattenområdet lämnades in under september 2016 med beslut i april/maj 2018. Ansökan beskriver mer utförligt om utformning och höjdsättning av framtida kaj och godsgård. I plankartan anges kajområde, huvudsakligen gångtrafik, angöring till angränsande kaj med användningsbestämmelse KAJ som allmän plats, enskilt huvudmannaskap. Kaj/hamnområdet mellan bensinmack och den kommande marinan föreslås bli gemensamhetsanläggning på kvartersmark. Åtkomst till dagvattenmagasinen sker via KAJ. Figur 34 nedan illustrerar en profil över hamnområdet med förslag på nya byggnader och parkeringsgarage.



Figur 34. Profil över hamnområdet med förslag på nya byggnader och parkeringsgarage

### Centrumtorg

Centralt inom hamnområdet föreslås ett mindre centrum kring en torgbildning. Inom centrumområdet kan t.ex. butiker, restauranger, icke störande verksamheter samt gästrum eller hotell anläggas. Nära centrum och kaj föreslås ett resecentrum med fyra hållplatser. Det sydligaste kvarteret begränsas i sin användning av att det ligger inom 50 meter från en befintlig pumpstation. I plankartan anges centrum och hamnverksamhet med användningsbestämmelse CV och handel och kontor som HK. Busshållplatser och körytor anges med användningsbestämmelse BUSSTORG som allmän plats, enskilt huvudmannaskap.

### Garage

På den nuvarande parkeringsplatsen i grusgropen vid hamnen möjliggörs en lokalisering av ett garage, som på sikt ska kunna hysa ca 1400 bilar. Vinterförvaring av båtar från den föreslagna marinan föreslås ske på bottenvåning i parkeringsgaraget. Som en visuell barriär för garaget kan en ca 10 meter bred byggnad uppföras mellan garage och lokalgata. Byggnaden blir en del av centrumområdet. Den

befintliga släntbranten väster om parkeringsgarage kan vid behov förses med skyddsstängsel. I plankartan anges parkeringsgarage med användningsbestämmelse P1 och centrum och handel med CV. Gående mellan garage och hamnområde hänvisas till två övergångsställen över den nya hamngatan.

#### *Båtservice*

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 (*figur 33*). Verksamhetsutövaren för Stavsnäs 1:880 ombesörjer dessutom båtförvaring. I plankartan anges hamnverksamhet och båtserviceanläggning med användningsbestämmelse VG.

#### *Marina*

Strax söder om den nuvarande hamnen föreslås en marina, med tillhörande servicebyggnad. Enligt planförslaget har marinan tre bryggor och kan då rymma knappt 200 båtplatser (små och mellanstora båtar). Enligt planförslaget placeras bryggor utanför område 6 och 7 (*figur 32*) för att ta hänsyn till skyddsområden för fisk och sjöfågel. En förbindelsebrygga ska vara allmänt tillgänglig och möjliggöra för skärgårdsbefolkningen att angöra Stavsnäs. En båtbottentvätt föreslås på land mellan bensinmacken och den framtida marinan. Vid bryggan föreslås latrintömning. I plankartan anges småbåtshamn med användningsbestämmelse V2.

#### *Befintliga byggnader*

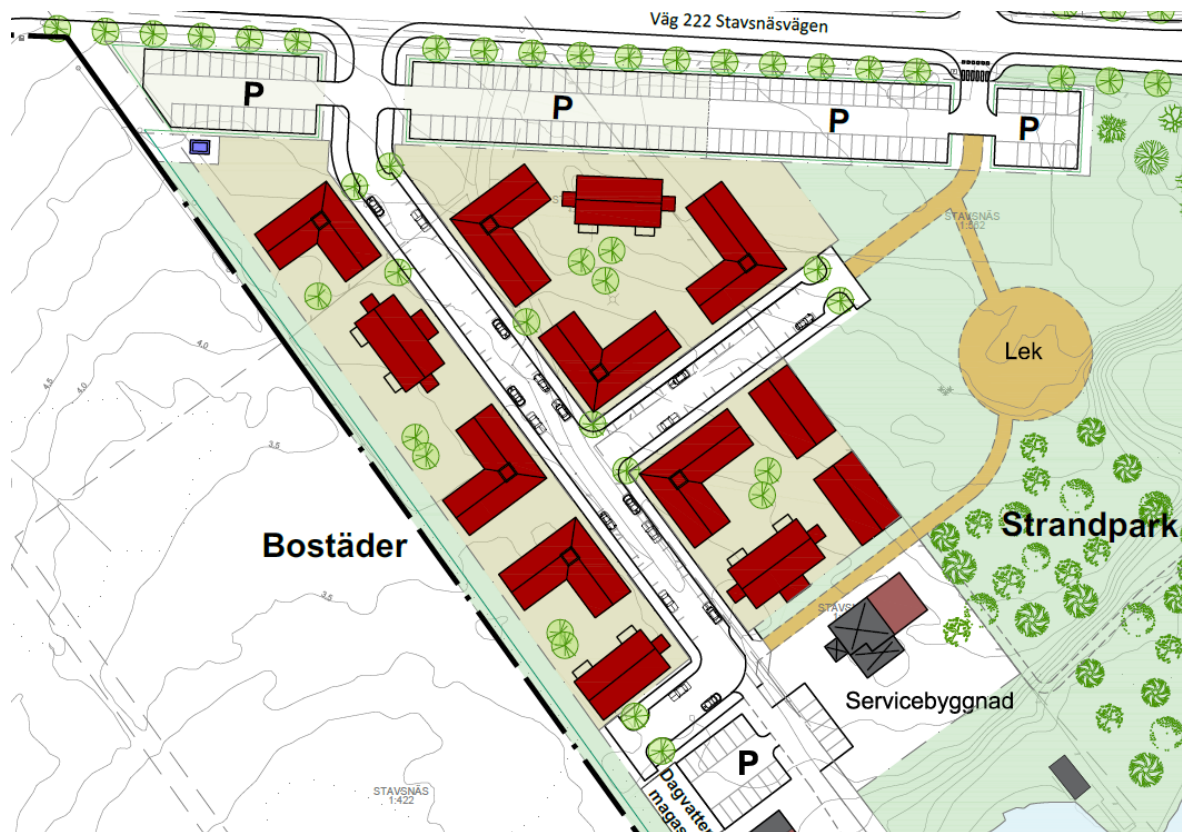
Befintlig byggnad på fastigheten Stavsnäs 1:861 ska finnas kvar och vara en del av det centrala verksamhetsområdet. Huset kan byggas ut på gavlarna med volymer som nära ansluter till den befintliga byggnaden. Fastigheten föreslås att utvidgas för att kunna inrymma en ombyggd parkeringsanläggning. I plankartan anges handel och kontor med användningsbestämmelse HK.

”Gula villan” inom Stavsnäs 1:182, ges en viss utbyggnadsmöjlighet och föreslås bli en framtida träffpunkt i parken, kanske som restaurang eller servicehus. I plankartan anges servicebyggnad för parkanläggning och restaurang med användningsbestämmelse N.

Befintlig båtklubb längst i söder föreslås kunna bevaras i sin nuvarande form och en viss tillbyggnad medges. Vinterförvaringen av båtar måste dock beredas ny plats, vilket föreslås på fastigheterna Stavsnäs 1:908 och Stavsnäs 1:225 norr om väg 222.

Om båtar av någon anledning behöver stå under en längre tid föreslås detta ske på fastighet Stavsnäs 1:908. I plankartan anges småbåtshamn med användningsbestämmelse V2.

## Bostäder



Figur 35. Illustrationsförslag över bostadsområde



Figur 36. Profilbild över förslag på nya bostäder norr om båtklubb

Strax norr om båtklubben föreslås ett nytt bostadsområde, se *figur 35* ovan. Befintliga byggnader föreslås ersättas med ny bebyggelse. Bebyggelsen föreslås som en skärgårdsstad i 2 till 3 våningar i en skala som påminner om den bebyggelse som etablerades kring förra sekelskiftet. I dag finns där vinterförvaring av båtar. Även angränsande fastigheter som idag är bebyggda med mindre kontor och förråd föreslås ingå i bostadsområdet. Bostadsområdet beräknas kunna rymmas ca 120 lägenheter, jämt fördelade mellan 2:or, 3:or och 4:or. Bostadsparkering kan ske på gatumark (LOKALGATA) och på en parkeringsyta söder om väg 222 (markerad med g inom användning B i plankartan). I plankartan anges bostäder med användningsbestämmelse B. *Figur 36* ovan illustrerar en profil över förslag på nya bostäder norr om båtklubb.

### P (parkeringsplatser)

Alla dagens parkeringsytor måste på sikt byggas om, för att möta de skydds krav som ett utvidgat vattenskyddsområde kan komma att kräva. I plankartan anges parkering med användningsbestämmelse P.

## GATOR OCH TRAFIK

### Gatunät-, gång-, cykel- och mopedtrafik

#### Förutsättningar

Stavsnäs Vinterhamn ligger längst österut på väg 222. För att komma till Stavsnäs Vinterhamn måste man passera genom Stavsnäs Gärde. Trafikverket ansvarar för väg 222 och den allmänna bryggan. Värmdö Hamnar äger idag kajer inom hamnområdet. Ägare till bensinstation äger brygga i anslutning till sin verksamhet. Längs med väg 222 från korsning väg 222 och Djuröbrovägen till Stavsnäs Vinterhamn har Värmdö kommun anlagt en gång- och cykelbana.

Trafikutredningen pekar bl.a. på att det vore angeläget både ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt att anlägga en sammanhängande gång- och cykelväg på sträckan mellan Strömma/Fågelbro och Stavsnäs. En gång- och cykelväg kan dessutom leda till en minskning av fordonstrafiken när närboende kan cykla eller gå utmed väg 222. Kollektivtrafik borde gynnas för att på detta sätt minska biltrafiken.

Som tumregel anges den teoretiska kapaciteten för en tvåfältsväg till 18 000 fordon per dygn. I realiteten påverkas dock kapaciteten avsevärt av den fysiska utformningen och även av hur trafiken är fördelad över dygnet. Idag ligger trafikmängden på vägens högst trafikerade delsträcka, mellan Ålstäket och Strömma, på 13 000 - 14 000 fordon per dygn under sommaren och på cirka 8 000 fordon per dygn under vintern.

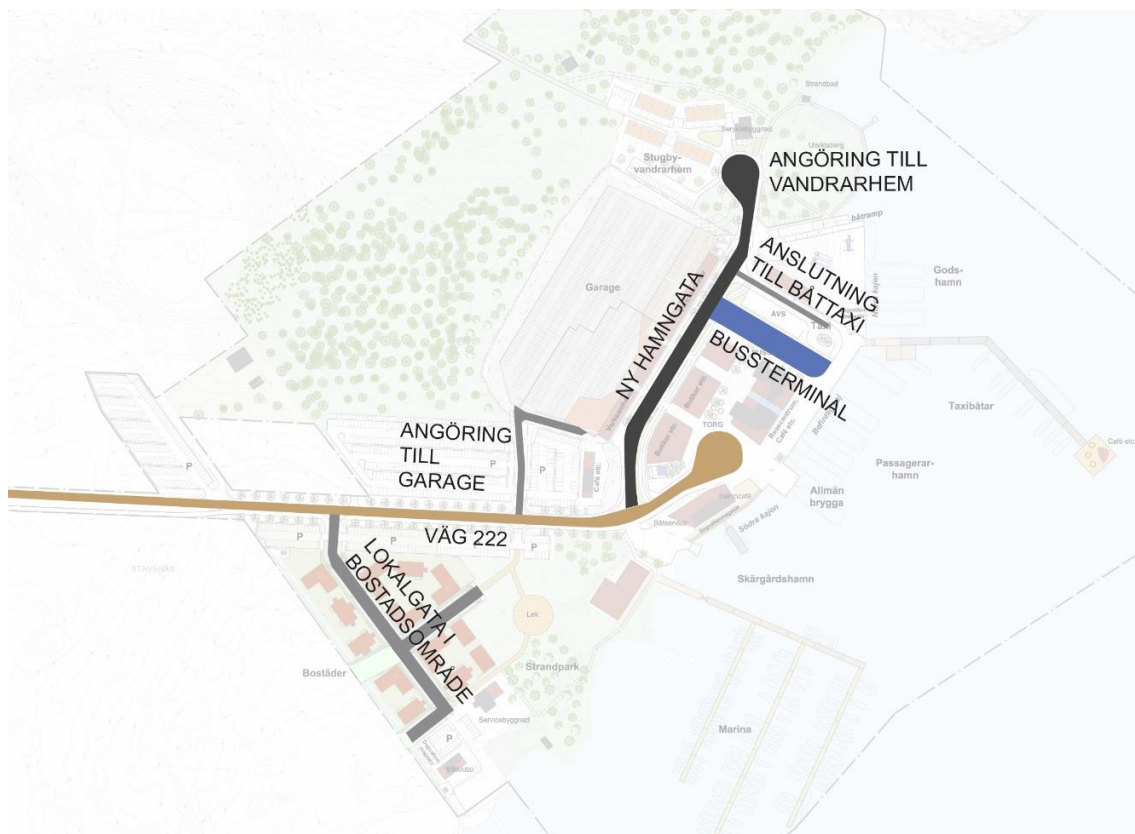
Till följd av dels bebyggelseutvecklingen i Värmdö kommun, med ny bostadsbebyggelse och därmed ökad befolkning samt tillkommande verksamheter och dels förväntade öknings av skärgårdstrafiken, beräknas trafiken på väg 222 (Stavsnäsvägen) komma att öka – se *Tabell 3*. I tabellen redovisas trafikmängder både på den mest trafikerade sträckan längst i väster och på avsnittet genom västra delen av Stavsnäs (det avsnitt där trafikmängdsförändringarna blir som störst, procentuellt sett). Trafikmängder anges, avrundade till jämna 500-tal, såväl för ett genomsnittsdyn under året (ÅDT), som för ett genomsnittligt dygn under sommaren (SDT).

Tabell 3 Nuvarande och prognostiserade trafikmängder på väg 222

År, period	Sträcka Ålstäket-Stavsnäs	Sträcka Stavsnäsvägen (från Hölövägen)
2009, ÅDT	7 500 fordon/dygn	2 000 fordon/dygn
2009, SDT	13 000 fordon/dygn	3 500 fordon/dygn
2020, ÅDT	9 000 fordon/dygn	3 000 fordon/dygn
2020, SDT	15 000 fordon/dygn	5 500 fordon/dygn
2030, ÅDT	11 000 fordon/dygn	3 500 fordon/dygn
2030, SDT	16 500 fordon/dygn	6 000 fordon/dygn

Utefter väg 222 mellan Ålstäket och Stavsnäs föreslås i trafikutredningen åtgärder vid några korsningar t.ex. sänkt hastighet, anläggning av cirkulationsplats och anläggning av körfält för vänstersväng. Om föreslagna åtgärder genomförs förbättras trafiksituationen betydligt.

För vidare information om trafik se rapport "Trafikutredning" och miljökonsekvensbeskrivningen.

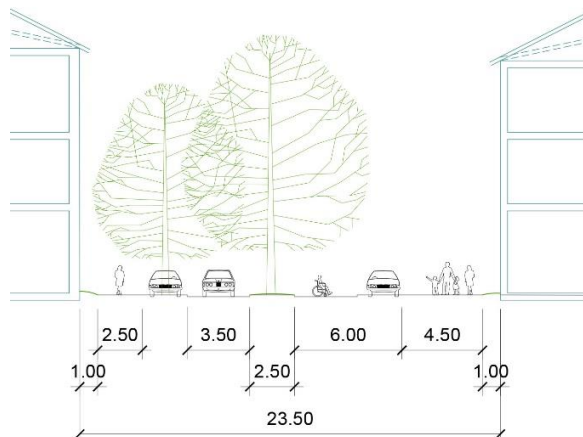


Figur 37. Förslag på gatunät inom planområdet

#### Förändringar

Enligt planförslaget ska väg 222 vara oförändrad förutom att det kommer att ställas krav på att anlägga täta diken för dagvattenhantering längs med vägen. Ny gata föreslås att byggas ut från korsningen vid bensinstationen till Susegårda. Vidare föreslås en angöring till parkeringsgaraget väster om fastigheten Stavsnäs 1:861 och en anslutning som leder till godshamnsinfarten och till den nya bryggan, vid vilken taxibåtarna är förlagda. *Figur 37* ovan illustrerar förslag på gatunät inom planområdet.

Vidare har placering och utformning av ny bussterminal utretts av samhällsbyggnadsavdelningen. Därefter har Marktema genomfört körspårstudier, för att kontrollera att utformning av framtida bussterminal fungerar trafiktekniskt. För vidare information om körspårstudier för bussar se *rapport "Körspårstudie"*.



Figur 38. Förslag på lokalgata inom hamnområdet

Inom det nya bostadsområdet föreslås angoringsgator (LOKALGATA) med boendeparkering. Befintligt gång- och cykelnät ner till Stavsnäs Vinterhamn föreslås förlängas till Susegårda. Inom hamnområdet föreslås en cykelparkering. En trädallé föreslås inom planområdet längs väg 222. Vidare föreslås två övergångsställen för parkeringsplatserna norr och söder om väg 222. För gående mellan garage och hamnområde anläggs två övergångsställen på den nya hamngatan. *Figur 38* illustrerar ett förslag på lokalgata inom hamnområdet.

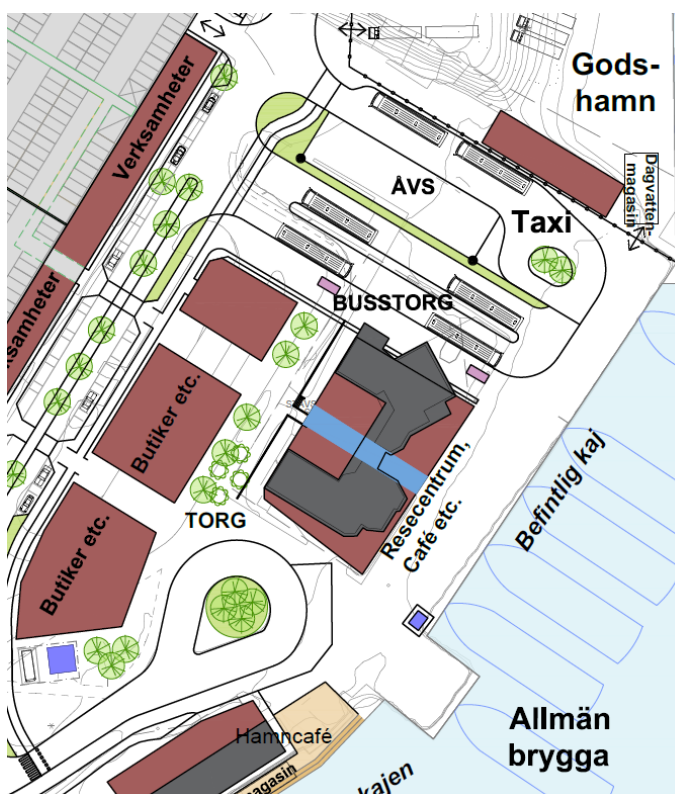
## Kollektivtrafik

### Förutsättningar

Väg 222 trafikeras av två busslinjer 433, 434 samt nattbuss 492. I rusningstid har bussarna god turtäthet, 07.00-08.00 finns sex avgångar och dagtid halvtimmesstrafik. Med buss nås Gustavsbergs centrum på ca 40 minuter och Slussen på ca 55 minuter. Det går också buss till Djurö där det finns skola. I Stavsnäs finns två hållplatser, Stavsnäs Vinterhamn (mätning saknas) och Stavsnäs By med ca 300 påstigande och 300 avstigande per dygn. Den tillkommande bebyggelsen kommer att ha en hållplats inom ca 500 meters avstånd, vilket är mycket bra tillgänglighet. Trafikförvaltningen bedriver dessutom kollektiv sjötrafik samt godshantering under hela året vilket avviker från merparten av övrig hamnanknuten verksamhet i Stavsnäs. Den kollektiva sjötrafiken bedrivs från Stavsnäs till ett flertal öar, bl.a. Nämndö, Runmarö, och Sandhamn.

### Förändringar

I hamnområdet möjliggör planen för en utökad bussterminal med tillhörande resecentrum vilket möjliggör en utökning av kollektivtrafiken. Detta leder dessutom till en minskad biltrafik. Planen möjliggör för ytterligare busslinjer och annan övrig busstrafik. Bussterminalen och resecentrumet kommer enligt detta förslag att ansluta direkt till kajområdet, se *figur 39*. Anläggningen är planerad för att klara en framtida trafikökning. Då hela den nuvarande kajen kan disponeras för passagerartrafik medför det att passagerarbåtar och taxibåtarna kommer att kunna angöra i direkt närhet till resecentret.



*Figur 39. Förslagen bussterminal och resecentrum inom planområdet*

## Parkering

### Förutsättningar

Inom planområdet sker parkering idag på ett flertal anlagda parkeringsplatser. Det finns ca 1450 parkeringsplatser inom planområdet.

### Förändringar

Planförslaget innebär att dagvatten från de nuvarande bilparkeringarna norr och söder om väg 222 ska tas om hand. Förslaget är att dessa ytor hårdgörs och att det anläggs svackdiken för att ta hand om dagvatten. Parkeringsplatserna ligger idag inom nedre vattenskyddsområdet i Stavsnäs. Alla befintliga parkeringsplatser med direkt angöring från väg 222 föreslås att tas bort ur säkerhetssynpunkt.



För bostadsområdet söder om väg 222 föreslås att det anläggs parkeringsplatser längs med intilliggande lokalgata och i området mellan väg 222 och framtida bostäder. Det kommer att ställas krav på hantering av dagvattnet för dessa parkeringsplatser, se vidare under *rubrik hydrologi och dagvatten*.

För den föreslagna stugbyn norr om föreslaget parkeringsgarage föreslås att det anläggs en mindre parkering inom kvarteret. Vidare föreslås att det anläggs ett parkeringsgarage i hamnområdet (på nuvarande parkeringsplats i grusgrop) och handikapplatser intill den nya gatan öster om garaget.

Vid anläggning av ett parkeringsgarage kommer det inom planen att ges möjlighet för totalt ca 2000 parkeringsplatser. Parkeringsgaraget inrymmer bilar både för korttidsparkering och på långtidskontrakt och vänder sig därmed både till bl.a. verksamma, besökare och skärgårdsbor med bedömt behov fram till 2030.

Bottenplanet i parkeringsgaraget kan under vintersäsongen brukas för båtuppställning för den föreslagna framtida marinan. Inom fastigheten Stavsnäs 1:562 har båtklubben idag yta för uppställning av båtar och bilparkering. Enligt planförslaget föreslås att plats för båtuppställning flyttas till fastigheterna Stavsnäs 1:908 och Stavsnäs 1:225. Om båtar av någon anledning behöver stå under en längre tid föreslås detta ske på fastighet Stavsnäs 1:908. Båtklubben föreslås få tillgång till bilparkering ovan småbåtshamn och inom fastigheten Stavsnäs 1:908.



Figur 40. Parkering inom hamnområdet

Figur 40 ovan illustrerar en profil över förslag på parkering inom hamnområdet. För vidare information om parkering se *"Parkeringsutredning"*, *"Garageutredning"* och *miljökonsekvensbeskrivningen*.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Vatten och spillvatten

#### *Förutsättningar*

Stora delar inom planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och spillvatten, se figur 19. Ett verksamhetsområde för vatten och spillvatten innebär ett avgränsat område inom vilket vatten- och spillvattenförsörjningen ska ske genom kommunala vatten och spillvattenanläggningar. Kommunen godkänner endast i undantagsfall etablering av enskilda vatten och spillvattenanläggningar inom ett verksamhetsområde. Kommunen har ingen skyldighet att förse fastigheter utanför ett verksamhetsområde med vatten- och spillvatten. Spillvatten inom planområdet från det kommunala nätet pumpas vidare till reningsverket på Djurö. Inom planområdet finns det tre pumpstationer. Två pumpstationer ligger inom hamnområdet och en pumpstation ligger i närhet av båtklubben. Svartvatten från bl.a. Waxholmsbolaget töms i dag och kommer även i framtiden att tömmas i pumpstationen vid kaj (område E<sub>4</sub> i plankartan) och därefter ledas vidare till pumpstation som ligger inom hamnområdet i närhet av väg 222 (område E<sub>4</sub> i plankartan). Dricksvatten får Stavsnäs via en sjöledning från Värmdölandet.

#### *Förändringar*

Spillvatten inom planområdet ska även i framtiden pumpas vidare till reningsverket på Djurö och dricksvatten kommer även i framtiden att komma via en sjöledning från Värmdölandet.

Fastigheter inom planområdet som idag inte är anslutna till det kommunala vatten och spillvattennätet föreslås nu att ingå i kommunens verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Utbyggnad av vatten- och spillvattennät kommer att ske inom planområdet för att bl.a. ansluta framtida bostäder och verksamheter. Pumpstationerna som idag finns inom planområdet ska vara kvar på respektive plats och markeras med E<sub>4</sub> i plankartan. En översiktlig helhetslösning för vatten- och spillvattennätet har upprättats.

## Dagvatten

### Förutsättningar

Stora delar inom planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten, se figur 18. Dagvatten från parkeringsytor söder och norr om väg 222 infiltrerar på plats. Längs med väg 222 är det idag öppna diken där en viss rening sker. Större delen av dagvattnet från väg 222 infiltreras på plats, resterande delar leds i befintligt dagvattenledningsnät med utlopp i Nämndöfjärden. Dagvatten från hamnområdet leds idag orenat ut till Nämndöfjärden via ledningsnät för dagvatten.

### Förändringar

Hela planområdet föreslås ingå i verksamhetsområde för dagvatten. Det är i första hand beroende på recipienten eller den mottagande markens känslighet som avgör hur dagvattenhanteringen kan utformas. Dagvatten från hårdgjorda ytor bör tas hand om så nära källan som möjligt. Hantering av dagvatten ska inte medföra risk för förorening av grundvattnet. Där det är möjligt kan rent dagvatten infiltreras. Särskilda krav ställs för dagvattnet från parkering och körytor. Någon form av oljeavskiljande rening ska ske innan avledning av dagvatten till kommunens ledningsnät eller recipient. Exempelvis kan oljeavskiljning ske genom täta makadamdiken eller via oljeavskiljare. En helhetslösning för dagvattennätet har utarbetats i samband med förprojektering av vatten och spillvatten.

## Värme

### Förutsättningar

Respektive fastighet inom planområdet ansvarar för sin egen värmeförsörjning. En stor del av fastighetsägarna inom Stavsnäs använder el som värmekälla. Inom Stavsnäs Vinterhamn finns det olika värmekällor, dock inget fjärrvärmesystem. För att minska elberoendet borde det satsas på förnybara energikällor. Enligt Värmdös gällande översiktsplan 2012-2030 ska frågan kring alternativa värmekällor i enskilda hus prövas i samband med bygglovsprövning.

### Förändringar

Inom planområdet finns det inga planer på förändring av värmeförsörjningen.

## El, tele och opto

### Förutsättningar

Det är Vattenfall Eldistribution AB som är leverantör för el inom planområdet. Vattenfall ansvarar för eget ledningssystem med tillhörande transformatorstation.

### Förändringar

Vattenfall ska bibehålla elnätet inom planområdet. Det finns förslag på två nya transformatorstationer inom planområdet. Befintliga och föreslagna transformatorer bekräftas med E<sub>2</sub> områden i planen. Inom planområdet möjliggörs utrymme för allmänna underjordiska ledningar inom u-område. I samband med genomförandet av detaljplanen kommer ledningar att behöva flyttas. Exploatören ansvarar för att samordna flytt av ledningar tillsammans med ledningsägare.

## Belysning

### Förutsättningar

Inom planområdet längs med väg 222 är det idag ”koffertarmaturer” med 8 meters belysningsstolpar. Armaturen består både av dubbelarmatur och vanlig enkelarmatur. Vid dubbelarmatur belyses både väg 222 och parkering söder om vägen. Enkelarmatur belyser väg 222. På kortare sträckor belyses även enkelarmatur gång- och cykelväg. Det finns idag ingen separat belysning för gång- och cykelväg, utan ”koffertarmaturen” belyser även delar av gång- och cykelväg.

Det finns idag två högre belysningsstolpar/master inom kajområdet. Värmdö kommun ansvarar för skötsel och tillsyn av dessa stolpar/master. Inom hamnområdet finns det en mindre belysningscentral. Belysningscentralen är placerad intill byggnad för pumpstation. Belysningscentralen reglerar belysningen längs med väg 222 och de två stolparna/masterna inom kajområdet. Det finns dessutom en mindre belysningscentral vid grusparkeringen (inom hamnområdet) som reglerar belysning inom delar av hamnområdet.

Värmdö Hamnar AB ansvarar för belysning intill nuvarande busshållplats och vändslinga för bussar samt parkering i grusgrop. Trafikverket har belysningsstolpar, armaturer och mindre belysningscentral inom planområdet. I övrigt har respektive fastighetsägare inom planområdet ansvar och skötsel av egen belysning.

#### *Förändringar*

Belysningsstolpar och armatur efter väg 222 planeras att bibehållas. De två belysningsstolparna som belyser kajområdet och belysningscentralen planeras att finnas kvar. Längs med parkeringsgaraget byggs ny väg som kommer att få en ny belysning.

Trafikverket ska fortsatt ansvara för sina belysningsstolpar, armaturer och belysningscentral inom planområdet.

Inom övriga delar i planområdet bör Värmdö kommuns belysningsprogramms övergripande intentioner eftersträvas.

Det är av stor vikt att ny belysning inom hamnområdet inte bländar eller förvillar sjötrafikens säkra navigering.

### **Avfall**

#### *Förutsättningar*

Inom Stavsnäs Vinterhamn i närhet av bensinstationen finns det en återvinningsstation. Återvinningsstationen har idag sju behållare för bl.a. förpackningar, glas, plast, tidningar och metall. Det är Förpacknings- och tidningsinsamlingen som driver och sköter återvinningsstationen. För hushållssopor från några av fastighetsägarna och verksamhetsutövarna inom hamnområdet finns separata behållare i närhet av Värmdö hamnars nuvarande godsgård. Entreprenörer sköter hämtning av dessa behållare. Det sker dessutom sophantering inom Värmdö hamnars godsgård. Entreprenörer sköter hämtning även av detta avfall. För de övriga fastighetsägarna eller verksamhetsutövare finns det dessutom kärl vid respektive fastighet. Det finns två kärl för insamling vid varje fastighet. Ett kärl för matavfall och ett kärl för hushållsavfall. Kommunen har ansvaret för insamling och behandling av hushållens avfall. Entreprenörer sköter hämtning av hushållsavfallet. Intill återvinningsstationen finns det fem behållare för det allmänna friluftslivet. Kommunen har ansvar för avfall från friluftslivet. Entreprenörer sköter hämtning av dessa behållare.

#### *Förändringar*

Återvinningsstationen som idag finns inom Stavsnäs Vinterhamn i närhet av bensinstation föreslås att flyttas till busstorget (område E<sub>3</sub> i plankartan). Återvinningsstationen planeras att utökas till tio behållare. Avfall från friluftslivet ska även inrymmas i dessa behållare. Resenärer från bl.a. bussar och båtar kommer därmed närmare ny återvinningsstation. Ytan kommer dessutom att vara tillräckligt stor för att placera behållare för fastighetsägare och verksamhetsutövare, men dock avskilt från återvinningsstationen. Av estetiska skäl och av säkerhetssynpunkt kommer det finnas plank runt stora delar av området, vilket säkerställer att det endast kan ske lämning och hämtning av avfall på en sida. Det kommer dessutom att finnas plats inom området för fordon för att hämta eller lämna avfall.

Avfallshantering kommer även fortsättningsvis att ske inom godshamnen. Godshamnen planeras att utökas och flyttas norr om nuvarande godshamn till område markerat med V i plankartan. Godshamnen kommer därmed bli betydligt större och avskild från övrig hamnverksamhet.

För de övriga fastighetsägarna eller verksamhetsutövare kommer det att finnas krav på kärl vid respektive fastighet. I området där det planeras för flerbostadshus kommer det finnas gemensamma kärl. Framtida marina kommer att ha en separat plats för hantering av avfall intill sin verksamhet.

Transport av farligt gods kommer fortsatt att ske på väg 222 ner till bensinstationen och till godshamnen inom hamnområdet. Hantering av farligt gods kommer fortsatt att ske inom bensinstationen. Hantering av farligt gods till hamnen kommer att ske inom ny godshamn.

## **Tele**

### *Förutsättningar*

Skanova (TeliaSonera Skanova Access AB) äger och ansvarar för telenät inom planområdet. Skanova och Stokab AB äger och ansvarar för fibernät inom planområdet.

### *Förändringar*

Skanova ska bibehålla telenätet inom planområdet. Skanova och Stokab AB ska bibehålla fibernätet inom planområdet. Inom planområdet möjliggörs utrymme för allmänna underjordiska ledningar inom u-område. I samband med genomförandet av detaljplanen kommer ledningar att behöva flyttas. Exploatören ansvarar för att samordna flytt av ledningar tillsammans med ledningsägare.

## GENOMFÖRANDE

Denna rubrik informerar om hur detaljplanen är avsedd att genomföras och vilka konsekvenser den får för fastighetsägare, rättighetshavare m.fl. inom planområdet.

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

#### Tidplan

- |  |  |
|--|--|
| • Samråd                               | april-maj 2015                         |
| • Granskning                           | juni 2016                              |
| • Förnyad granskning                   | juni 2018                              |
| • Antagande i kommunfullmäktige        | höst/vinter 2018                       |
| • Utbyggnad/genomförande av detaljplan | detaljplanens genomförandetid är 15 år |

Innan antagande av detaljplanen sker ska kommunen träffa erforderliga avtal, se nedan under rubriken Avtal.

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är den tid inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad bygg rätt i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills den ersätts, upphävs eller ändras. En detaljplan kan dock ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång. Då har den som äger en fastighet rätt till ersättning av kommunen för den skada som ändringen eller upphävandet medför för ägaren.

Genomförandetiden för denna detaljplan är 15 år och börjar löpa den dag detaljplanen vinner laga kraft.

#### Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Inom en detaljplan skiljer man på kvartersmark och allmän plats, se mer info under rubriken *Allmän plats och kvartersmark*. Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för och bekostar anläggande samt drift och underhåll av det område som den allmänna platsen avser. Huvudmannaskapet för allmänna platser i en detaljplan kan vara antingen kommunalt, enskilt eller delat.

Alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudregeln är att kommunen är huvudman för de allmänna platserna, men om det finns särskilda skäl kan någon annan vara huvudman. Om kommunen inte ska vara huvudman för de allmänna platserna inom planområdet åligger huvudmannaskapet för allmän plats fastighetsägarna gemensamt, så kallat enskilt huvudmannaskap. Enskilt huvudmannaskap innebär att det är upp till fastighetsägarna inom planområdet att bestämma hur den allmänna platsen ska ordnas, driftas och underhållas. Detta kan till exempel organiseras genom en gemensamhetsanläggning (se mer information under rubriken Gemensamhetsanläggningar på s. 48 nedan) men kan också organiseras genom att fastighetsägarna själva kommer överens om hur den allmänna platsen ska skötas. Bestämmelser om inrättande av gemensamhetsanläggning finns i anläggningslagen. Det regleras alltså inte närmare i plan- och bygglagen hur det enskilda huvudmannaskapet ska organiseras och det finns inga formella hinder mot att de berörda fastighetsägarna löser detta på det sätt de själva finner vara lämpligt.

Om staten (Trafikverket) är väghållare för en allmän väg inom ett område som omfattas av detaljplanen ska i stället staten svara för att vägen underhålls i enlighet med väglagen.

Efter att detaljplaneförslaget granskats under perioden 2016-05-31 till 2016-06-23 har det bl.a. reviderats med avseende på huvudmannaskap för allmän platsmark. Detaljplaneförslaget har ändrats från allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap till allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap. Vad som i detaljplaneförslaget är allmän plats framgår av plankartan. Det innebär att mark som i plankartan är utlagd som NATUR, PARK, INFART, LOKALGATA, GÅNGVÄG, BUSSTORG, TORG och KAJ är allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap.

Stavsnäs Vinterhamn omfattats idag av kvartersmark enligt nu gällande detaljplan Bp 324, vars genomförandetid löpt ut. Gällande detaljplan Bp 324 anger kvartersmark - hamnverksamhet (Th) för hela Stavsnäs hamnområdet, del av naturområde och vattenskyddsområde väster om hamnområdet.

### Särskilda skäl till enskilt huvudmannaskap

Vägar och ianspråktaga bebyggelseområden i Stavsnäs har av tradition, bl.a. med hänsyn till Stavsnäs perifera läge i kommunen, enskilt huvudmannaskap respektive är detaljplanelagda som kvartersmark utan allmän platsmark. Detaljplanen angränsar till Stavsnäs by i vilken enskilt huvudmannaskap råder. Stavsnäs by-planen har i huvudsak områden för bostadsändamål vilket även gäller för den sydvästra delen av detaljplanen för Stavsnäs vinterhamn.

Värmdö Hamnar som helägt kommunalt bolag har i uppdrag som verksamhetsutövare att sköta, driva och utveckla gods- och hamnverksamheten i Stavsnäs Vinterhamn. Det kan konstateras att befintliga ytor idag och kommande ökning av gods- och passagerartrafiken inte är tillräckliga med avseende bl.a. på godsgård, kajer, passagerarutrymmen och kollektivtrafik. Förslag till detaljplan, dess huvudsyfte är hamnverksamhet men möjliggör också att Stavsnäs Vinterhamn kan utvecklas till centrumområde enligt riktlinjerna i kommunens översiktsplan och som mellanskärgårdens viktigaste replipunkt enligt Regional Utvecklingsplan för Stockholms Län (RUFSS).

Hamnbolaget har sedan lång tid tillbaka bedrivit hamn- och godsverksamhet i Stavsnäs Vinterhamn. Det kan därför konstateras att hamnbolaget har erfarenhet, teknisk kunskap och den speciella utrustningen som krävs för att hantera gods- och hamnverksamhet. Vidare kan också konstateras att hamnbolaget har ett befintligt driftskontor på plats i Stavsnäs Vinterhamn med direkt närvaro som möjliggör för t.ex. tillsyn av allmän platsmark, underhåll och städning som hänger samman med hamn-, sjö- och passagerartrafiken. Sammantaget med hänsyn till hamnbolagets behov av att utveckla verksamheten, erfarenhet av hamnverksamhet, närvaro på plats och med hänsyn till det långa avståndet till kommunens centralort omfattar förslag till detaljplan enskilt huvudmannaskap för allmän platsmark, vilket också motiverar att hamnbolaget kommer att genomföra detaljplaneförslaget. För väg 222 är staten genom Trafikverket väghållare. Det innebär att staten ansvarar för att vägen underhålls i enlighet med väglagen. Innan ny utfart mot väg 222 ansluts eller befintlig utfart mot väg 222 ändras ska fastighetsägaren kontakta Trafikverket.

I och med att huvudmannaskapet blir enskilt har hamnbolaget möjlighet att genomföra detaljplanen mer självständigt och genom en etappvis utbyggnad.

Sammanfattningsvis skapar enskilt huvudmannaskap en enhetlig förvaltning av allmän plats för hamnområdet respektive bostadsområde och Trafikverkets väg då omkringliggande område är enskilda. Vidare har hamnbolaget teknisk kunskap och erfarenhet för att kunna säkerställa den framtida driften och underhållet av de tekniska anläggningarna inom hamnområdet.

### Vattenområden

Inom detaljplanen finns ett antal vattenområden. Strandskyddsdispens krävs för åtgärder inom området som i plankartan benämns WV1 och WV2-område inom Stavsnäs 1:182. För övriga vattenområden avses strandskyddet upphävas.

### Vatten, spillvatten och dagvatten

Hela planområdet föreslås ingå i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Den sydvästra delen av planområdet föreslås ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Hamnområdet föreslås få enskilt huvudmannaskap för dagvatten. Inom det kommunala verksamhetsområdet är kommunen således huvudman för vatten och spillvattennätet- respektive dagvattennätet och har ansvaret fram till den så kallade förbindelsepunkten där fastighetsägarens ledningar ansluts. I normalfall ligger förbindelsepunkten vid fastighetsgräns. Inom fastigheten ansvarar fastighetsägare för sitt ledningsnät.

### Elförsörjning, telenät, fibernät

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall) ansvarar för elförsörjningen inom planområdet, Skanova för

telenätet samt Skanova och Stokab AB för fibernätet. När utbyggnad sker inom planområdet kan det bli aktuellt med flytt av ledningar. Innan eventuella markarbeten för flytt av elledningar ska i förekommande fall kabelsättning beställas från Vattenfall, Skanova och Stokab. Respektive företag ansvarar för om- och tillbyggnad av sitt nät inom planområdet.

#### Kvartersmark

Byggande inom kvartersmark kräver bygglov, rivningslov eller marklov, enligt 9 kap. plan- och bygglagen. Nedan redovisas *några exempel* på när olika typer av lov kan krävas. Det åligger varje enskild fastighetsägare att ansöka om erforderliga lov.

Bygglov krävs t.ex. för att uppföra en ny byggnad, uppföra tillbyggnader och för vissa ändringar som väsentligt påverkar byggnadens utseende.

Rivningslov krävs för att riva en bygglovspliktig byggnad, eller del av en sådan byggnad, inom detaljplanlagt område.

Marklov krävs för schaktning eller fyllning inom ett detaljplanlagt område som medför att markens höjdläge avsevärt förändras.

Ansökan om bygglov, rivningslov och marklov görs till Värmdö kommuns bygg- och miljöavdelning. Ytterligare information samt åtkomst till blanketter för ansökan om bygglov m.m. finns på kommunens hemsida.

#### Uppföljning av miljökonsekvensbeskrivning

Berörda tillsynsmyndigheter är ansvariga för att följa upp, enligt miljöbalken, den betydande miljöpåverkan som beskrivits i miljökonsekvensbeskrivningen för planområdet. Ett uppföljningsdokument för övervakning, utvärdering, beslut och kommunikation kommer tas fram och ansvarig tjänsteman utses. Uppföljningen börjar efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft och utbyggnad av byggnader, anläggningar och dylikt är klart. För vidare information om uppföljningsåtgärder *se kapitel 16 "miljökonsekvensbeskrivningen"*.

#### **Avtal**

Ett avtal, s.k. plankostnadsavtal, finns mellan kommunen och Värmdö Hamnar AB som reglerar kostnaderna för framtagandet av detaljplanen.

Värmdö Hamnar och kommunen ska även träffa ett exploateringsavtal som reglerar hur ansvar och kostnader för planens genomförande ska fördelas. Avtalet ska reglera följande:

- marköverlåtelse
- utförande av allmänna anläggningar
- ledningsrätter och servitut
- gemensamhetsanläggningar
- gestaltning och utförande av föreslagen byggnation
- drift- och underhåll av allmän plats, tillsyn av kajer mm
- anläggningar för dagvatten
- utförande av översvämningsskydd
- skyddsbestämmelse och rivningsförbud för Susegård, krav på renovering

Vidare bör Värmdö hamnar innan detaljplanens antagande teckna en överenskommelse med fastighetsägaren till Stavsnäs 1:873. Syftet är att reglera markinlösen av del av fastigheten samt del av Stavsnäs s:5.

Gemensamhetsanläggning bör inrättas för den kommunikationsyta som ska vara gemensam för fastigheterna Stavsnäs 1:880 och Stavsnäs 1:562. Ett samutnyttjande av denna yta är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsägarna bör innan detaljplanen antas träffa avtal avseende inrättande av gemensamhetsanläggningen.

Värmdö kommun avser även att träffa avtal med Trafikverket gällande ombyggnad av väg 222 och Värmdö hamnar bör teckna avtal med SLL gällande iordningställande av busstorget.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER

### Fastighetsbildning

För detaljplanens genomförande krävs och möjliggörs fastighetsbildning t.ex. fastighetsreglering och avstyckning. Fastighetsbildning enligt detaljplanen kan ske först då detaljplanen vunnit laga kraft och prövas då vid förrättning av Lantmäteriet.

Mark utlagd som kvartersmark kan utgöra en eller flera fastigheter, som bildas genom avstyckning. Fastighetsägare kan komma överens om fastighetsreglering av områden som i detaljplanen har lagts ut som kvartersmark för att anpassas till den nya detaljplanen. Detaljplanen ger också möjlighet att avstycka hela eller delar av kvartersmarksområden.

För mark som lagts ut som allmän plats med enskilt huvudmannaskap kan en marksamfällighet bildas i vilken de fastigheter som har nytta av den allmänna platsen är delägare. Detta för att tydliggöra ägandet för platsen. En marksamfällighet är ett område som tillhör flera fastigheter gemensamt. Förvaltningen av platsen kan sedan ske genom en gemensamhetsanläggning och samfällighetsförening (se mer information under rubriken Gemensamhetsanläggningar nedan).

### Servitut m.m.

För åtkomst till de två E-områdena längs den västra planområdesgränsen (i plankartan angivna som E<sub>2</sub> och E<sub>4</sub>) krävs att det bildas servitut eller annan rättighet.

Detaljplanen möjliggör anläggande av ett dagvattenmagasin (i plankartan angiva som E<sub>5</sub> och E<sub>6</sub>) i närhet av pumpstation vid nuvarande båtklubb med tillhörande dagvattendike. Magasinet och dagvattendiket säkerställs genom servitut eller genom fastighetsbildning.

Servitut kan antingen bildas av Lantmäteriet vid lantmåteriförrättning, s.k. officialservitut, eller genom att berörda fastighetsägare skriver ett avtalsservitut mellan berörda fastigheter. Servitut (både officialservitut och avtalsservitut) och nyttjanderätter som berör planområdet och finns inskrivna i fastighetsregistret framgår av den till detaljplanen tillhörande fastighetsförteckningen. Utöver detta finns eventuellt oinskrivna servitut eller andra rättigheter som inte är utredda.

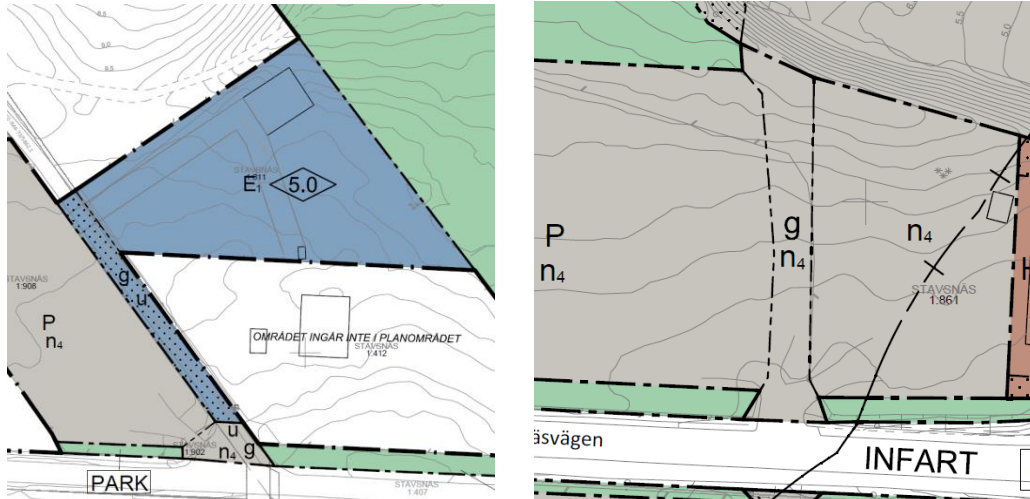
### Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter. Inrättandet av en gemensamhetsanläggning prövas vid förrättning av Lantmäteriet med stöd av anläggningslagen (AL). I beslutet (s.k. anläggningsbeslut) om att inrätta en gemensamhetsanläggning framgår vad som ingår i anläggningen (t.ex. en väg eller en parkering). Beslutet får inte strida mot detaljplanens bestämmelser, men mindre avvikelser får göras i den mån som syftet med detaljplanen inte motverkas. I beslutet framgår även vilka fastigheter som ingår i anläggningen, vilket utrymme som upplåts för anläggningen, vilken eventuell ersättning som upplåtande fastighet ska erhålla, inom vilken tid utförandet av anläggningen ska ske samt vilket andelstal respektive fastighet har. Andelstalet reglerar hur kostnaderna för utförande och drift av gemensamhetsanläggningen ska fördelas mellan de fastigheter som deltar i den.

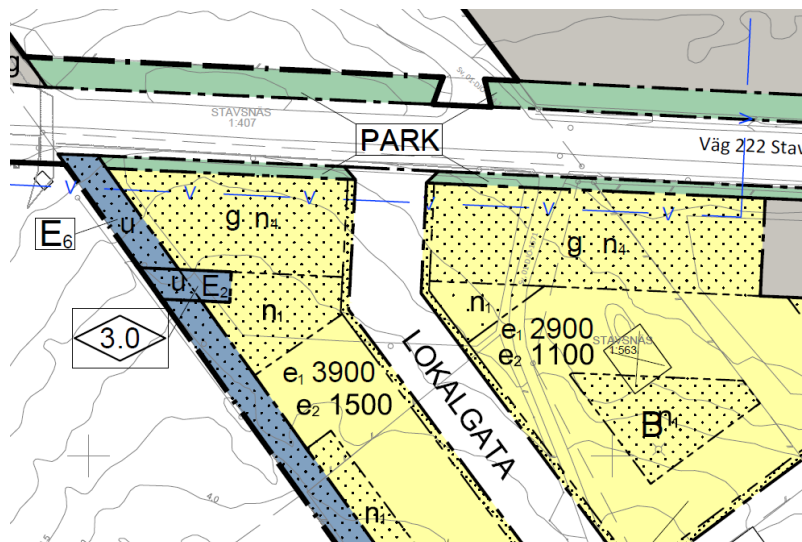
En samfällighetsförening kan bildas för förvaltning av en eller flera gemensamhetsanläggningar. En samfällighetsförening bildas av Lantmäteriet och är en juridisk person och en demokratisk organisation med godkända stadgar och styrs av lagen om förvaltning av samfälligheter. Om det inte bildas en samfällighetsförening sker förvaltningen av gemensamhetsanläggningen genom s.k. delägarförvaltning, vilket innebär att alla deltagare i gemensamhetsanläggningen måste vara överens om de beslut som fattas.

I denna detaljplan föreslås gemensamhetsanläggningar inrättas för kvartersmarksområdena som framgår i *figurerna 41-44* nedan:

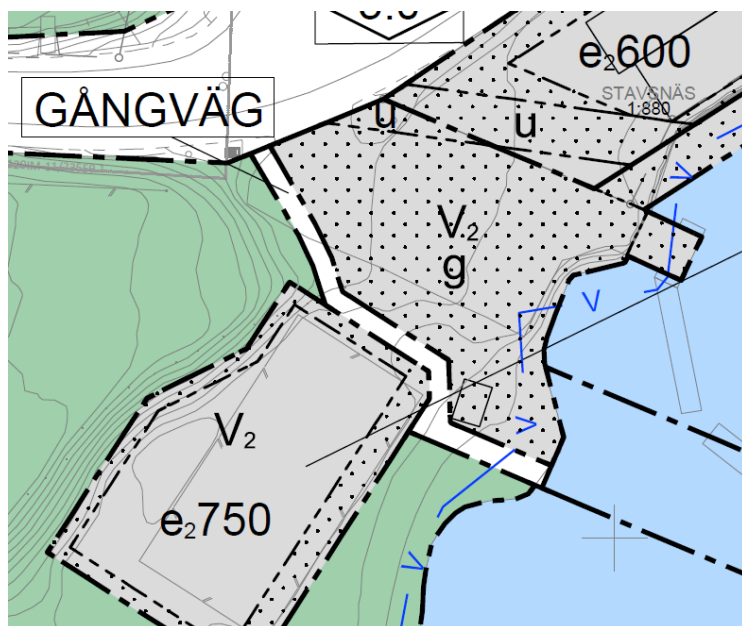




Figur 41. Gemensamhetsanläggning föreslås inrättas för att ordna gemensam infart/utfart för Stavsnäs 1:407 och 1:811 inom det blå området markerat med g. Gemensamhetsanläggning föreslås inrättas för att ordna gemensam infart/utfart för Stavsnäs 1:407, 1:811 och 1:908 inom det grå området markerat med g. Figur 42. Gemensamhetsanläggning föreslås inrättas för att ordna gemensam infart/utfart för Stavsnäs 1:225, 1:861 och 1:562 (garage) inom det grå området markerat med g.



Figur 43. Gemensamhetsanläggning föreslås inrättas för att ordna gemensam parkering för bostadskvarteren (B i plankartan) inom det gula områdena markerade med g.



Figur 44. Gemensamhetsanläggning ska inrättas för kommunikationsytor som ska vara gemensamma för fastigheterna Stavsnäs 1:880 och Stavsnäs 1:562. Båda fastigheterna har ett påtagligt och varaktigt behov av denna kommunikationsyta. Kommunikationsytan är en förutsättning för nyttjandet av fastigheterna. Ett samutnyttjande av denna yta är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsägarna ska innan detaljplanen antas träffa avtal som kan ligga till grund för kommande lantmäteriförrättning enligt anläggningslagen.

Vidare föreslås en gemensamhetsanläggning inrättas för att ordna gemensam infart/utfart/parkering på LOKALGATA inom bostadsområdet för de omkringliggande kvartersmarksområdena (i plankartan angivna som B, V2 och N), dagvattenmagasinet (i plankartan angivet som E6) samt pumpstationen (i plankartan angivet som E4).

För övrig allmän platsmark inom detaljplaneområdet kan gemensamhetsanläggningar bildas om behov uppstår. Om gemensamhetsanläggning ej bildas kommer fastighetsägaren att ansvara för drift och underhåll.

### Ledningsrätter

I plankartan och planbestämmelserna finns för vissa områden bestämmelsen *u*. Inom dessa områden finns befintliga ledningsrätter och det går att vid behov bilda ytterligare ledningsrätter. En ledningsrätt innebär en rättighet för ledningshavaren att på visst särskilt vis nyttja den belastade fastigheten. Ledningsrätt kan bara upplåtas för de typer av ledningar som särskilt angivits i ledningsrättslagen och kan bara bildas av Lantmäteriet. Bildande av ledningsrätt prövas vid lantmäteriförrättning efter ansökan och behandlas enligt bestämmelserna i ledningsrättslagen.

Befintliga ledningsrätter framgår av fastighetsförteckningen och grundkartan.

Kommunen kan komma att ansöka om ledningsrätt för de kommunala vatten-, spillvatten- och dagvattenledningarna. Ledningar som finns idag kan komma att flyttas eller läggas om.

### Fastighetskonsekvenser

Detta kapitel beskriver vilka konsekvenser som detaljplanen medför för fastighetsägare, marksamfälligheter och fiskelotter inom planområdet. Längre ner finns en tabell som redovisar konsekvenserna för respektive fastighet, marksamfällighet och fiskelott mer specifikt. För Stavsnäs 1:412 som är belägen utanför planområdet minskas in-/utfarten något i och med att en liten del av den planläggs som PARK. Efter minskandet av in-/utfarten kan fastigheten ändå använda den på ett trafikmässigt säkert sätt.

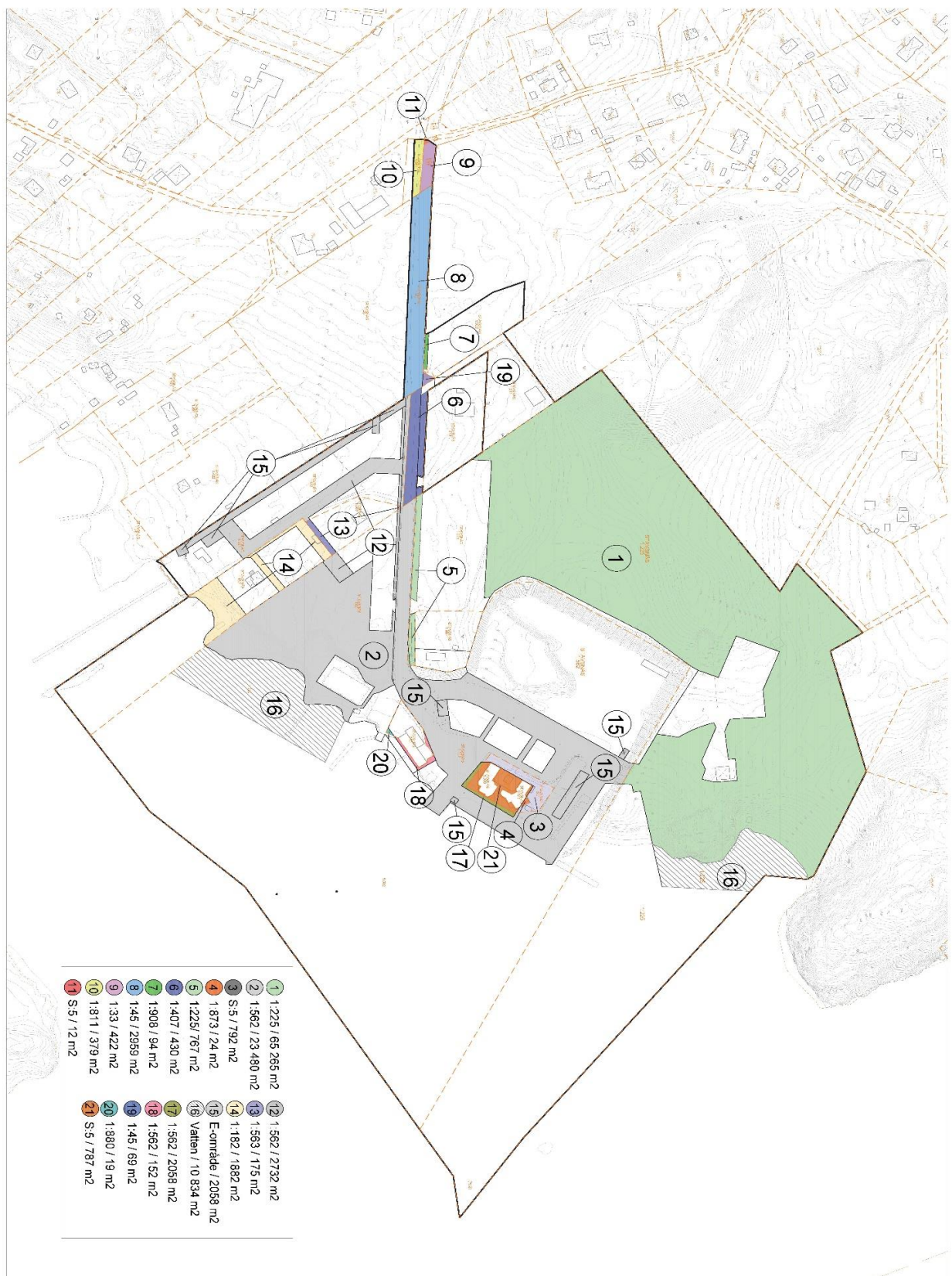
I tabellen nedan beskrivs de konsekvenser som uppkommer för fastigheter, marksamfälligheter och fiskelotter inom planområdet. Konsekvenserna beskrivs i form av ändrad markanvändning, fastighetsrättsliga åtgärder och ersättningar i samband med lantmäteriförrättning och den rätt till ersättning enligt plan- och bygglagen som kan uppkomma i och med detaljplanen. I tabellen görs hänvisningar till områden. Områdena framgår av figur 45 nedan. De möjligheter som uppkommer i och med detaljplanen, t.ex. möjlig byggrätt, möjlighet till överföring av mark mellan fastigheter eller avstyckning av mark från fastighet för att genomföra detaljplanen, anges inte i tabellen.

Tabell 4. Konsekvenser som uppkommer för fastigheter, marksamfälligheter och fiskelotter inom planområdet

<b>Fastighet/ marksamfällighet/fiskelott</b>	<b>Ändring i markanvändning</b>	<b>Fastighetsrättsliga åtgärder i samband med lantmäteriförrättning</b>
Höl 1:33	Planläggs som allmän plats (infart).	Upplåter mark för vägrätt för allmän väg, eventuell ersättning utgår. (område 9, figur 45).
Höl s:5	Planläggs som allmän plats (infart).	Upplåter mark för vägrätt för allmän väg, eventuell ersättning utgår. (område 11, figur 45).
Stavsnäs 1:45	Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 267): allmän plats (vägmark, parkmark).  Planläggs som allmän plats (infart) och kvartersmark (parkering).	Avstår mark till kvartersmark parkering (område 19 figur 45).  Område (område 8) som planläggs för allmän plats (infart) är sedan tidigare upplåtet med vägrätt och servitut för väg 222, va-ledningar och gång- och cykelväg.
Stavsnäs 1:45 f (fiskelott)	Planläggs som vattenområde (öppet vattenområde, vattenområde/teknisk anläggning och småbåtshamn).	
Stavsnäs 1:182	Planläggs som allmän plats (lokalgata, park), kvartersmark (bostäder, servicehus för parkanläggning/restaurang) och vattenområde (öppet vattenområde, småbåtshamn).	Avstår mark för allmän plats (område 14 figur 45) till marksamfällighet.  Eventuell rätt till ersättning för avstående/upplåtelse av mark.
Stavsnäs 1:225	Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 324): allmän plats (park/plantering) och specialområde (hamnanläggning, vattenområde).  Planläggs som allmän plats (natur, lokalgata, park, infart) och kvartersmark (vandrarm/hotell/kultur, hamnverksamhet, parkering, parkeringsgarage) och vattenområde (öppet vattenområde, vattenområde/teknisk anläggning, bryggor).	Avstår mark för allmän plats (område 1 och 5, figur 45) till marksamfällighet samt vattenområde (område 16, figur 45).  Upplåter mark för vägrätt för allmän väg (del av område 5), eventuell ersättning utgår.  Eventuell rätt till ersättning för avstående/upplåtelse av mark. Upplåter mark till ledningsrätt inom u (se plankartan).

Stavsnäs 1:407	<p>Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 267): allmän plats (parkmark).</p> <p>Planläggs som allmän plats (infart, park) och kvartersmark (vattenverk, parkering).</p>	<p>Avstår mark för allmän plats (område 6, figur 45) till marksamfällighet.</p>
Stavsnäs 1:562	<p>Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 324): specialområde (hamnanläggning, vattenområde, transformatorstation). Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 267): allmän plats (vägmark, parkmark), allmänt område för vattenverk respektive reningsverk, hamnändamål och vattenområde.</p> <p>Planläggs som allmän plats (lokalgata, busstorg, torg, kaj, infart, park), kvartersmark (bostäder, hamnverksamhet, småbåtshamn, hamnverksamhet/båtserviceanläggning, parkering, parkeringsgarage, pumpstation/transformator, återvinningsstation, transformator, handel/kontor, centrum/hamnverksamhet) och vattenområde (vattenområde/teknisk anläggning, öppet vattenområde, småbåtshamn, brygg område).</p>	<p>Avstår mark för allmän plats till marksamfällighet (Område 2 och 12) och E-områden (område 15 figur 45) samt vattenområde (område 16 figur 45).</p> <p>Avstyckning, inrättande av servitut eller upplåtelse av ledningsrätt (E-områden).</p> <p>Upplåter mark till ledningsrätt eller servitut inom u (se plankartan).</p> <p>Upplåter mark till gemensamhetsanläggning avseende kommunikationsyta väster om fastigheten Stavsnäs 1:880.</p> <p>Upplåter mark för vägrätt för allmän väg, eventuell ersättning utgår.</p> <p>Avstår mark till kvartersmark för Centrum/hamnverksamhet och hotellverksamhet (område 17 figur 45).</p> <p>Avstår mark till kvartersmark för Hamnverksamhet/båtserviceanläggning/drivmedelsförsäljning (område 18 figur 45).</p>
Stavsnäs 1:563	<p>Planläggs som allmän plats (park, lokalgata) och kvartersmark (bostäder).</p>	<p>Avstår mark för allmän plats till marksamfällighet (område 13, figur 45).</p>
Stavsnäs 1:811	<p>Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 267): allmänt område för vattenverk respektive reningsverk.</p> <p>Planläggs som allmän plats (infart) och kvartersmark (vattenverk).</p>	<p>Upplåter mark för vägrätt för allmän väg, eventuell ersättning utgår (område 10, figur 45).</p>
Stavsnäs 1:811 f (fiskelott)	<p>Planläggs som vattenområde (öppet vattenområde och småbåtshamn).</p>	
Stavsnäs 1:861	<p>Planläggs som kvartersmark (parkering, handel/kontor).</p>	<p>Om avstyckning sker behöver utfart från befintlig bebyggd fastighet säkerställas med servitut.</p>
Stavsnäs 1:873	<p>Befintlig användning i gällande byggnads-</p>	<p>Avstår mark för allmän plats till marksamfällighet (område 4, figur</p>

	<p>plan (bp 324): specialområde (hamnanläggning).</p> <p>Planläggs som allmän plats (busstorg) och kvartersmark (centrum/hamnverksamhet/hotellverksamhet).</p>	45).
Stavsnäs 1:880	<p>Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 324): specialområde (hamnanläggning).</p> <p>Planläggs som kvartersmark (hamnverksamhet/båtserviceanläggning).</p> <p>Planläggs som kvartersmark (småbåtshamn)</p>	<p>Upplåter mark till ledningsrätt eller servitut inom u (se plankartan). Ska ingå i gemensamhetsanläggning för kommunikationsyta väster om fastigheten Stavsnäs 1:880.</p> <p>Avstår mark för kvartersmark småbåtshamn, (område 20, figur 45).</p>
Stavsnäs 1:883	<p>Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 324) är specialområde (hamnanläggning).</p> <p>Planläggs som kvartersmark (centrum/hamnverksamhet).</p>	
Stavsnäs 1:902	Planläggs som kvartersmark (parkering).	Upplåter mark till gemensamhetsanläggning (figur 41).
Stavsnäs 1:908	Planläggs som allmän plats (park) och kvartersmark (parkering).	Avstår mark för allmän plats till marksamfällighet (område 7, figur 45).
Stavsnäs s:5	<p>Befintlig användning i gällande byggnadsplan (bp 324): specialområde (hamnanläggning).</p> <p>Planläggs som allmän plats (busstorg, torg) och kvartersmark (centrum/hamnverksamhet).</p>	<p>Avstår mark för allmän plats till marksamfällighet (område 3, figur 45).</p> <p>Avstår mark för kvartersmark (centrum/hamnverksamhet) (område 21, figur 45).</p>



Figur 45. Karta för mark som ska och föreslås avstås inom planområdet

## EKONOMISKA FRÅGOR

### Planekonomi

Framtagandet av detaljplanen bekostas av Värmdö Hamnar AB enligt plankostnadsavtal tecknat mellan kommunen och Värmdö Hamnar AB.

### Ersättning för mark, byggnad, servitut mm

Att ett visst område ska utgöra allmän plats bestäms i detaljplanen. I planprocessen ska det göras en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Fastighetsägare som äger mark som avses användas för något allmänt ändamål kan också begära att marken löses in eller att servitut bildas. Ansökan ställs till Lantmäteriet.

Ersättning för mark ska bestämmas vid lantmäteriförrättning när mark överförs till annan fastighet och när mark upplåts för exempelvis ledningar, väg eller annan nyttighet. Ersättningens storlek bestäms genom överenskommelse mellan parterna. Frågan om ersättning kan också bestämmas av Lantmäteriet i samband med lantmäteriförrättningen.

Kommunen har rätt att besluta om ändrad markanvändning, men en fastighetsägare har samtidigt en principiell rätt till pågående markanvändning. Om fastighetsägaren förhindras att fortsätta använda marken på samma sätt som tidigare uppstår en ersättningsituation. Rätten för fastighetsägare och andra sakägare att få ersättning eller kunna kräva inlösen till följd av beslut enligt plan- och bygglagen regleras i lagens fjortonde kapitel.

Stavsnäs 1:873 är bebyggd och inom fastigheten finns det idag bl.a. en restaurang. Intilliggande mark Stavsnäs s:5 ägs gemensamt med Värmdö hamnar. En del av fastigheten ska enligt detaljplanen utgöra allmän plats. Inlösen av denna mark förutsätter en rivning eller ombyggnad av befintlig byggnad. Planförslaget medger också en utökad bygggrätt. Fastighetsägaren tillsammans med Värmdö hamnar avser att utveckla ett nytt resecenter på platsen. Enligt 5 kap 7 § FBL, får mark som är bebyggd i princip inte överföras till annan fastighet. Bebyggd mark får endast överföras om byggnaden har ett obetydligt värde eller om överföringen i betydande mån underlättar möjligheterna att tillskapa en ändamålsenlig fastighetsindelning. Fastigheten ska efter regleringen vara lämplig för sitt ändamål. Innan planen antas är det lämpligt att Värmdö Hamnar träffar avtal avseende genomförandet av detaljplanen med ägaren till Stavsnäs 1:873.

För byggnaden Susegårdar gäller rivningsförbud enligt förslag till detaljplan. Vägrad rivning kan innebära ekonomisk skada genom att fastighetsägaren tvingas renovera byggnaden på särskilt sätt, istället för att riva och bygga nytt. Fastighetsägaren kan då ha rätt till ersättning. Rätten till ersättning gäller dock endast om skadan är betydande. Innan planen antas avser kommunen att i exploateringsavtalet säkerställa att en renovering av byggnaden Susegårdar kommer att ske utan ersättningskrav från fastighetsägaren.

**Utbyggnad av allmän plats** Värmdö hamnar kommer att bekosta samt ansvara för all utbyggnad av allmän plats såsom exempelvis gator, park och kajanläggning. Värmdö kommun kommer att teckna ett exploateringsavtal med Värmdö hamnar som reglerar delar av utbyggnaden. I detta regleras även åtagande gentemot Trafikverket vad gäller ombyggnad av gator inom och i anslutning till Trafikverkets vägrättsområde.

### Framtida drift och underhåll av allmän plats

För allmän plats inom detaljplanen kommer ett antal gemensamhetsanläggningar att bildas. Värmdö hamnar och de samfällighetsföreningar som bildas kommer att svara för framtida kostnader vad avser drift och underhåll av allmän plats.

### Avgifter

#### Bygglovavgift

Bygglovsavgiften betalas av den som ansöker om bygglov. Byggnadsnämnden får ta ut avgifter för beslut om lov m.m. enligt 12 kap. 8 § plan- och bygglagen. Grunderna för hur avgifterna ska beräknas anges i en taxa som beslutas av kommunfullmäktige. Den taxa som gäller varje år finns tillgänglig på kommunens hemsida [www.varmdo.se](http://www.varmdo.se). Den taxa som avgiften baseras på är den gällande taxan det år

då handläggning av bygglovsärendet påbörjas.

#### Planavgift

För framtagandet av denna detaljplan har ett plankostnadsavtal tecknats mellan kommunen och Värmdö Hamnar AB. Någon planavgift kommer därför inte att tas ut i samband med att fastighetsägare inom planområdet söker bygglov för åtgärder inom planområdet.

#### Lantmäteriförrättningar

Förrättningar som Lantmäteriet utför, t ex avstyckning, fastighetsreglering och anläggningsförrättning betalas enligt den taxa som regeringen fastställt för Lantmäteriets handläggning. Vid en anläggningsförrättning fördelas förrättningskostnaderna mellan de fastigheter som ska delta efter vad som är skäligt eller efter överenskommelse.

#### VA-anläggningsavgift

Anläggningsavgift tas ut av respektive fastighetsägare för framdragning av servisledningar samt upprättande av förbindelsepunkt enligt VA-taxan för Värmdö kommuns allmänna vatten och- avloppsanläggning (avlopp innefattar både dagvatten och spillvatten). Avgifter enligt denna taxa ska betalas av ägare till fastigheter inom anläggningens verksamhetsområde.

Avgiftsskyldigheten inträder när kommunen har upprättat förbindelsepunkter och informerat fastighetsägaren av detta. Den vid varje tillfälle gällande taxan finns tillgänglig på Värmdö kommuns hemsida.

#### Elförsörjning, telenät, fibernät

Respektive fastighetsägare bekostar eventuell anslutning till bredband, el- och telenät.

#### Avgifter för strandskyddsdispens, dispens från vattenskyddsföreskrifter och anmälan/ansökan om vattenverksamhet

Kommunen tar ut avgifter för strandskyddsdispens, dispens från vattenskyddsföreskrifter samt anmälan/ansökan om vattenverksamhet.

### **TEKNISKA FRÅGOR**

Alla fastigheter inom planområdet kommer att ingå i kommunalt verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Halva planområdet kommer att ingå i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Se mer information under rubrikerna *Vatten och spillvatten* respektive *Dagvatten*.

För anslutning till elnät, telenät och fibernät ska kontakt tas med respektive ansvarigt bolag, se mer information under rubriken *Elförsörjning, telenät, fibernät*.

Innan ny utfart mot väg 222 ansluts eller befintlig utfart mot väg 222 ändras ska fastighetsägaren kontakta Trafikverket.



## KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Detaljplanen följer översiktsplanen genom att Stavsnäs Vinterhamn kommer att utvecklas som en replipunkt för skärgårdstrafiken. Stavsnäs Vinterhamn utvecklas och byggs ut med bl.a. godshamn, gästhamn, bostäder, vandrarhem och service. Bostadsområdet kommer att få närhet till grönområden för rekreation, platser för lek, arbetsplatser, service och kultur. Detaljplanen medger även en utökad kollektivtrafik genom att möjliggöra för en ny bussgata och ett nytt resecenter.

Enligt förslag till detaljplan avses strandskyddet upphävas inom stora delar av området. Konsekvenserna är att delar av befintliga naturvärden kommer att påverkas men rekreativomöjligheterna bedöms förbättras. I planen görs dock bedömningen att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planförslaget väger tyngre än strandskyddsintresset (4 kap. 17 § PBL). Stora delar av området är redan ianspråktaget och där strandskyddet upphävs utöver dessa områden, åberopas särskilda skälen enligt Miljöbalken för respektive område.

Då planen bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats av Norconsult AB. I miljökonsekvensbeskrivningen har alternativa platser för utveckling av hamnverksamhet studerats. Eftersom ingen av de alternativa platserna uppfyller de kriterier som behövs för utveckling av hamnverksamhet beskrivs endast Stavsnäs Vinterhamn vidare i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver dessutom ett nollalternativ, dvs. konsekvenserna av att ingen utbyggnad kommer till stånd och hamnverksamheten i Stavsnäs består. Nedan beskrivs en sammanfattning av de konsekvenser som beskrivits i upprättad miljökonsekvensbeskrivning.

### Naturmiljö

Om utbyggnad sker enligt planförslaget leder det till att värdefull skogsmark tas i anspråk, men även mindre områden med värdefull öppen sandmark och havsstränder påverkas negativt. Vissa skyddsvärda arter riskerar försvinna eller reduceras inom områden som exploateras. För att kompensera förlust av naturvärden sparas en stor del av naturmarken och planläggs som NATUR och PARK. För vidare information *se figur 6* och läs vidare under rubrik *Natur, vegetation och djurliv och miljökonsekvensbeskrivning*.

### Marin miljö

Där utbyggnad av hamnen planeras finns det undervattensmiljöer med lokala naturvärden. I området med lokalt naturvärde är den mänskliga påverkan hög. Vid inventering påträffades blåstång, som är en nyckelart då den utgör en livsmiljö för ett flertal smådjur. Inga rödlistade arter hittades vid inventeringen. En utbyggnad av hamn och marina enligt planförslaget kan komma att medföra viss muddring inom grunda områden. Ny marina anläggs utanför grunt område och därför undviks muddring, men det kan bli aktuellt med muddring vid förankringsplats (i kajområdet mellan V2 och VG). Genom att begränsa och vidta försiktighetsåtgärder vid muddring sker det ingen spridning av föroreningar kopplade till sedimenten, förändring av bottenytta, uppkomst av gropar och djuprännor med syrebrist och överslamning av vegetation. För vidare information *se figur 7* och läs vidare under rubrik *Marin miljö och miljökonsekvensbeskrivning*.

### Landskap och rekreativa miljöer

En utbyggnad enligt planförslaget innebär att det heterogena landskapet ersätts av ett mer sammanhållet hamn- och centrumområde omgivet av ordnad bebyggelse och parkmark. I området används de befintliga stigarna flitigt för rekreation. Naturområdet minskar i viss omfattning enligt planförslaget. Planen syftar dock till att bevara de viktigaste stråken för det rörliga friluftslivet. Därmed är konsekvenserna för områdets rekreativomöjligheter måttliga. Inom planområdet ökas och skapas nya former av rekreation, t.ex. genom att hamnens funktion som knutpunkt utvecklas, möjligheterna till båtsport ökar, etableringen av stugbyn möjliggör att fler kan utnyttja det aktuella området och ökade möjligheter med nya rekreativaktiviteter. För vidare information *se figur 8* och läs vidare under rubrik *Landskap och rekreativa miljöer och miljökonsekvensbeskrivning*.

## Trafik

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 idag 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*.

## Buller

Det bor ingen permanent inom planområdet idag, men bostäder föreslås inom planområdet. Beräknad dygnsekvivalent ljudnivå från vägtrafik understiger 55 dB(A) både med dagens trafikmängd och framtida vid samtliga angränsande befintliga och planerade bostäder. Riktvärdet uppfylls för samtliga bostäder. Befintliga och planerade bostäder har tillgång till minst en sida där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A). Samtliga bostäder får därmed tillgång till en bullerdämpad uteplats.

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 inte förekommer i hamnen före 06:00, med undantag för enstaka taxibåtar. Inom fritidshusområde t.ex. 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 inte 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. För vidare information läs vidare under *rubrik Buller och miljökonsekvensbeskrivning*.

## Miljö kvalitetsnormer

Trots framtida ökad trafik till Stavsnäs bedöms inte luftkvaliteten påverkas så att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids. Det finns miljö kvalitetsnormer för ytvatten (Nämdöfjärden) och för grundvatten inom området. Grundvattenförekomsten har god kvantitativ och kemisk status. Nämdöfjärden bedöms idag ha en måttlig ekologisk status. God ekologisk status för Nämdöfjärden ska uppnås till 2021. Den kemiska statusen, exklusive kvicksilver, för Nämdöfjärden är god och får inte försämrats. Det är därför viktigt att åtgärder vidtas vid exploatering för att se till att miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten inte överskrids genom försämring av vattenkvalitén. För vidare information läs vidare under rubrik *Miljöförhållanden och miljökonsekvensbeskrivning*.

## Risker

Inom planområdet är den största risken, transporter av farligt gods och hantering av brandfarliga vätskor. Identifierade riskobjekt är bensinstationen, godshamnen och väg 222. Vid utbyggnad av Stavsnäs Vinterhamn är det därför viktigt att beakta föreslagna åtgärder för att minimera risken för brand och explosion. För vidare information läs vidare under rubrik *Risk- och säkerhet och miljökonsekvensbeskrivning*.

## Mark- och vattenförhållanden

Grundvattentäkten inom planområdet är regional reservvattentäkt för Stockholmsregionen med gällande skyddsföreskrifter. Vid exploatering av området är det viktigt med skyddsåtgärder för att inte påverka vattentäkten. Det är därför även viktigt att hantera dagvattnet på så sätt att grundvattnet inte förorenas samtidigt som grundvattentillgången inte ska minska i området. För vidare information läs vidare under rubrik *Grundvatten, vattentäkt och miljökonsekvensbeskrivning*.

Markundersökningarna som genomförts visade att den sydvästra delen av detaljplaneområdet är förorenat med höga halter av PAH och tennorganiska föreningar, till följd av tidigare och pågående båtverksamhet. Vid en eventuell nybyggnation vid Stafsnäs båtklubbs klubbhus bör saneringsåtgärder genomföras, så att marken saneras till en nivå för mindre känslig markanvändning. Inom vattenområdet där det finns för höga halter av PAH och tennorganiska föreningar kommer det krävas åtgärder före

exploatering. För vidare information läs vidare under rubrik *Miljöförhållanden och miljökonsekvensbeskrivning*.

### **Sammanfattning av övriga konsekvenser inom planområdet**

En utbyggnad enligt planförslaget bedöms leda till olika sociala konsekvenser.

I området används de befintliga stigarna flitigt för rekreation. Naturområdet minskar i viss omfattning enligt planförslaget. Planen syftar dock till att bevara de viktigaste stråken för det rörliga friluftslivet. Därmed är konsekvenserna för områdets rekreativmöjligheter måttliga och inte enbart negativets behov. Inom planområdet ökas och skapas nya former av rekreation, t.ex. genom att hamnens funktion som knutpunkt för mellanskärgården stärks. Den nya marinan ökar möjligheterna för båtsport. Etableringen av stugbyn och nya bostäder möjliggör för fler att bo och nyttja det aktuella området och villan Susegårdas upprustas och ges ökad tillgänglighet samt erbjuder nya rekreativaktiviteter.

Strax norr om befintlig båtklubb föreslås ett nytt havsnära bostadsområde. Bebyggelsen föreslås som en skärgårdsstad i 2 till 3 våningar i en skala som påminner om den bebyggelse som etablerades kring förra sekelskiftet. I dag finns där vinterförvaring av båtar. Enligt planförslaget kommer båtklubben att få tillgång till båtuppställning och bilparkering ovan småbåtshamn och inom fastigheterna Stavsnäs 1:908 och 1:225.

Stavsnäs Vinterhamn är idag en delvis oordnad plats där kollektivtrafik och gods samsas på en begränsad yta och där det inte finns tydliga skiljelinjer mellan verksamheterna. Detta skapar en otrygg miljö för barn där bilar, bussar och tunga fordon rör sig på ytor som också barn och vuxna passerar mellan bussar och färjor. Detaljplanen möjliggör för att strukturera upp dessa rörelser och gör miljön tryggare för barn och unga. Bussarna får en tydlig angöring till båtarna och passagen däremellan är fri från tunga fordon. Dessutom planeras en ny gång- och cykelväg att byggas ut inom planområdet. Planområdet föreslås även få två övergångsställen på sträckan mellan Hölövägen och Vinterhamnen vilket också skulle öka tillgängligheten.

I den norra delen kring Susegårdas finns en strand för badmöjlighet. Skogsområdet, Kölmarekogen, fungerar som rekreativområde för Stavsnäs barn och barn från Talldungens förskola. Detaljplanen möjliggör för ca 120 lägenheter i flerbostadshus. Inom bostadskvarteret föreslås mindre lekplatser. I Stavsnäs Vinterhamns södra del skapas dessutom ett parkområde med lekplats. Tillskapandet av en park i närhet av framtida bostäder medför att behovet av friytor för lek och rekreation är tillgodosett. För vidare information läs vidare under rubrik *Sociala frågor och miljökonsekvensbeskrivning*.

### **Konsekvenser för fastigheter inom planområdet**

Inom fastigheten Stavsnäs 1:880 bedriver Stavsnäs macken AB verksamhet med bensinstation, butik med livsmedel, båttillbehör mm samt försäljning av båtmotorer och fyrhjulingar. Företaget bedriver även varvsverksamhet med service och underhåll av båtar och motorer. Intilliggande markområden används för varvsverksamheten. Inom vattenområdet som angränsar till fastigheten finns sedan lång tid en bränleponton. Värmdö hamnar och Stavsnäs macken AB ska träffa avtal om anläggningsarbeten och ett inrättande om gemensamhetsanläggning. Syftet är att reglera det samutnyttjande med mera som krävs mellan parterna vad avser gemensamma kommunikationsytor samt att reglera tillgång till bryggplatser i enlighet med det avtal som träffades mellan Värmdö kommun och Texaco Oil AB 1987. Avtalen bör träffas innan detaljplanen antas, bland annat för att säkerställa inrättandet av den gemensamhetsanläggning som planen medger. Alternativt kan detta behöva säkerställas genom fastighetsindelingsbestämmelse.

Inom fastigheten Stavsnäs 1:873 finns en byggnad som delvis är belägen på mark som enligt planförslaget utgör allmän platsmark. Inlösen av denna mark förutsätter en rivning eller ombyggnad av befintlig byggnad. Planförslaget medger också en utökad byggrätt. Fastighetsägaren tillsammans med Värmdö hamnar avser att utveckla ett nytt resecenter på platsen. Innan planen antas bör Värmdö Hamnar träffa avtal avseende genomförandet av detaljplanen med ägaren till Stavsnäs 1:873.

Inom fastighet Stavsnäs 1:861 finns en parkering och byggnad för fritidshus. Byggnaden har byggts om och till i omgångar. Befintlig byggnad på fastigheten Stavsnäs 1:861 ska finnas kvar och vara en

del av det centrala verksamhetsområdet. Huset kan byggas ut på gavlarna med volymer som nära ansluter till den befintliga byggnaden.. I plankartan anges handel och kontor med användningsbestämelse HK.

### **Konsekvenser för intilliggande fastigheter**

Fastighet Stavsnäs 1:87 är belägen på Ålfiskarholmen ca 400 meter sydost om Stavsnäs Vinterhamn. Planförslaget kan leda till viss påverkan på fastighet Stavsnäs 1:87. De delar som kan beröra fastigheten är 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 inte 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 inte 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 miljö kvalitetsnormer 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. 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 har redan idag en betydande roll som regional replipunkt för skärgårdstrafiken.

Fastigheterna Stavsnäs 1:45 och Stavsnäs 1:422 angränsar till planområdet i väster. Planförslaget leder inte till någon förändring för dessa fastigheter. För byggnader inom fastigheterna så uppfylls riktvärdet vid bostadsfasader.

De konsekvenser som uppkommer för respektive fastighet, marksamfällighet och fiskelott framgår av texten och tabellen under rubriken *Fastighetskonsekvenser*.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

### Granskningsförslaget har utarbetats av:

Carl Ringqvist, planarkitekt  
Henrik Lundberg, planarkitekt  
Sophie Dahllöf, projektledare  
Tommy Johansson, projektledare VA-utbyggnad  
Niklas Wårdell projektledare  
Björn Wallgren, planarkitekt  
Karl Von Schmalensee, planarkitekt  
Madeleine Persson, exploateringsingenjör  
Patrik Stenberg, samhällsplanerare  
Andreas Dahlberg, trafikingenjör  
Viveca Jansson, kommunekolog  
Anna Enberg, landskapsarkitekt  
Mona Berkevall, dagvatteningenjör  
Anna Sandahl, VA-ingenjör

### Rådgivande konsult

Mats Åkerblad, planarkitekt (Åkerblads Arkitektkontor AB)  
Gunilla Stålfelt, exploateringsfrågor (Torkel Öste fastighetskonsulter)

Värmdö 2018-04-16

### Plan och exploateringsavdelningen

Fredrik Cavallin  
**Planchef**

Henrik Lundberg  
**Planarkitekt**