



§ 61 Ändring av Dp 164, kvarteret Tullbommen, samråd

Kommunstyrelsens beslut

Stadsbyggnadsförvaltningen uppdras att genomföra samråd för Förslag till ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11.

Ärendebeskrivning

Detaljplaneändringen syftar till att pröva lämpligheten att utvidga Vb-området i gällande detaljplan. Genom att utöka ytan "Vb" där bryggor och pontoner tillåts möjliggörs en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjömackar. Detta för att tillgodose brist på båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar och restaurang m.m.

Ändringen av del av Vaxön 1:11 avgränsas till vattenområdet i gällande detaljplan DP 164. Ändringen innebär att användningen Vb ersätts av **W₁** och området utökas inom öppet vatten. **W₁** medger "*Vattenområde med bryggor och pontoner. Angörings- och tilläggsmöjligheter för fartyg.*" Längs kajen läggs en 1,7 meter bred remsa ut som **GATA**, enligt tidigare givet bygglov. Övriga bestämmelser i gällande detaljplan Dp 164 gäller fortsatt.

Vaxholms stads- och kajmiljö omfattas av 8 kap 13 och 14 §§ PBL (Plan- och bygglagen) som innebär krav på varsamhet och förbud mot förvanskning av kulturhistoriska värden för bevarandet av kulturmiljöns karaktärsdrag. Inom planområdet finns det inga fornlämningar eller byggnadsminnen.

Inom planområdet finns låga naturvärden och låg känslighet. Det saknas grönområden och inga utpekade naturvärden eller arter finns registrerade inom planområdet. Inom planområdet finns förorenade sediment och markvatten. Planområdet omfattas däremot av riksintresse för kulturmiljövård (Norra Boo – Vaxholm – Oxdjupet – Lindalssundet), riksintresse för kust och skärgård.

Befintlig detaljplan omfattas inte av strandskydd och vid ändring av detaljplan provas inte strandskyddet. Ändringen av befintlig detaljplan bedöms vara förenligt med kommunens översiktsplan och program för Vaxholms kajer. Ändringen bedöms överensstämma med gällande detaljplans övergripande syfte.

Detaljplaneändringen innebär byggrätter för bryggor och mindre byggnader kopplade till småbåtsverksamheterna. Detaljplaneändringen bedöms vara förenlig med miljöbalkens grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Ändringen tar även hänsyn till riksintressen enligt 3 kap eller 4 kap i Miljöbalken.



Stadsbyggnadsförvaltning har med särskilt beslut bedömt, enligt 6 kap 6 och 7 §§ miljöbalken (1998:808), att ändringen av aktuell detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning genomförs vilket omfattar framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Den samlade bedömningen enligt framtagen MKB är att planförslaget leder till en liten negativ konsekvens gällande ytvatten, naturmiljö, förorenade områden, kulturmiljö samt risk och säkerhet. För miljöaspekterna landskapsbild, luftmiljö och buller bedöms påverkan bli försumbar.

Utifrån tillgänglig olycksstatistik och operatörserfarenheter framstår inte dagens sjötrafikbild som anmärkningsvärt riskfylld. Kombinationen av manövrerande eller passerande skärgårdsfartyg och fritidsbåtar som tankar, väntar på bryggplats för tankning eller bara passerar sundet, innebär att sannolikheten för kollisioner eller ombordläggningar är hög. Riskbedömningen föreslår ett antal åtgärder för att minska risken. Med hänsyn till identifierade riskkällor och beräknade individ- och samhällsrisknivåer anser riskutredningen att nya verksamheter inom detaljplaneområdet ska vidta ett antal åtgärder bland annat minska sannolikheten för, och konsekvenserna av eventuella kollisioner gäller fartbegränsning till 5 knop hela året. En annan åtgärd kan vara det alternativa vägvalet via östra Kastellsundet. Detta kräver dialog med regionen och andra berörda myndigheter. Nedläggningen av linjärjeförbindelsen till Kastellet är den viktigaste åtgärden som avsevärt minskat de maritima riskerna i västra Kastellsundet under det senaste året. Enligt genomförd kompletterande riskbedömning bedöms det inte föreligga någon generell och överhängande risk för olycksfall eller miljöpåverkan inom hamnens verksamhetsområde.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ändringen skulle få positiva konsekvenser för platsen, stadslivet och sjöfarten.

Planen upprättas med utökat förfarande enligt PBL 2010:900.



Figur 2 - Detaljplaneprocessen för utökat förfarande.

Yrkanden

Catarina Baldo Zagadou (LVD) yrkar att ärendet återremitteras för vidare utredning så att motsägelser och felaktigheter i beslutsunderlaget reds ut.

Malin Forsbrand (C), Anna-Lena Nordén (WP), Sara Strandberg (V), Anders Garstål (S), Peter Lindqvist (M), samt Kjetil Rindal yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag.



Proposition

Ordföranden börjar med att ställa proposition på om ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde eller om ärendet ska återremitteras och finner att kommunstyrelsen beslutar att ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde.

Ordföranden konstaterar att yrkandet om bifall till förvaltningens beslutsförslag kvarstår och finner bifall till förvaltningens beslutsförslag.

Reservationer

Catarina Baldo Zagadou (LVD) reserverar sig skriftligt mot beslutet till förmån för eget yrkande (bilaga 1 till protokollet).

Handlingar

1. Tjänsteutlåtande, 2024-04-18

Planhandlingar:

2. Plankarta samråd dp164, 2024-04-18
3. Planbeskrivning samråd dp164, 2024-04-18

Bilagor till detaljplanen:

4. Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-03-04
5. Maritim riskbedömning steg1, 2023-09-22
6. Maritim riskbedömning steg2, 2024-02-29
7. Undersökning om betydande miljöpåverkan, 2022-11-01
8. Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer 2013-11-19

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Planarkitekt farnaz.wigh@vaxholm.se

För kännedom:

tekniska@vaxholm.se



Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

1/2

RESERVATION

KS 2 maj 2024, punkt 6, Dp 164, kv Tullbommen

Bakgrund

Redan på Livbojen Vaxholmsdemokraternas första sammanträde i kommunstyrelsen, den 2 februari 2023, lade vi till en protokollsanteckning om vikten att staden värnar möjligheten att ge plats åt flera sjömackar i samband med att detaljplanen för kvarteret Tullbommen görs om:

"Mackarna är en omistlig förutsättning för sjöfarten i Stockholms skärgård, och därmed också för Vaxholms identitet som skärgårdens huvudstad. De kan inte utan betydande negativa konsekvenser för stadens attraktivitet för turism och näringsliv flyttas till mindre centrala platser än dagens."

I ett senare nämndinitiativ i kommunstyrelsen (den 7 september 2023), "Ta fram en rättssäker evakueringsplan för sjöfartens aktörer under den tid som Vaxholms kajer byggs om", lyfte vi frågan om kommunens klandervärda hantering av sjöfartens aktörer i allmänhet och Sjömacken i synnerhet, som trots att företaget betalade arrende för läget vid Söderhamnsplan, aldrig fick sin bygglovsansökan behandlad, trots att den inlämnades in i rätt tid och enligt gällande bestämmelser. Längre befann sig därför Sjömacken i ett oacceptabelt rättsosäkert läge. Vart macken ska flytta när kajombyggnaden är klar – ja, det är fortfarande, nu mer än tre år efter att kajprojektet startade, ovisst.

I föreliggande ändringsförslag av detaljplanen för kvarteret Tullbommen – den lämpligaste platsen för en framtida placering av Sjömacken – finns nu också flera tveksamma bedömningar och några felaktigheter som kan hindra hindra en flytt av Sjömackens till Kastellsundet, som ju är den lämpligaste platsen för en slutlig placering.

1. Detaljplanekartans bestämmelser om byggnadshöjd anger en maximal nockhöjd inom den ändrade delen av planen till 3 meter, räknat från såväl mark som pontonöversida. Då Sjömackens byggnad har en stor del som mäter 3,4 meters nockhöjd över pontonen, behöver den maxgränsen ändras. I annat fall kommer Sjömackens nockhöjd att utgöra en överklagningsbar mindre avvikelse vid bygglovsprövningen.
2. Bedömningarna i Rises riskanalys – som inte omsatts i planbestämmelserna – går stiek i stäv med upprättad MKB. Ett direkt fel är att den befintliga lossningsplatsen för tankbilar inte har beaktats när två möjliga lägen för



Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

2/2

ytterligare en sjömack i sundet har bedömts. Och det norra alternativ som förordas är direkt olämpligt, då taxibåtarna i så fall skulle förlora sin naturliga kajplats sedan många år. Dessutom tillkommer de komplikationer som uppstår med en permanent pontonförankring ovanpå ett u-området för undervattensledning.

3. Tvärt emot vad som påstås i Rises analys, är läget norr om Gulf-macken, i jämförelse med ett läge söder om densamma, också mest riskfyllt för olyckor med tanke på småbåtstrafiken och det betydligt kraftigare inkomande svallet från 12-knopsområdet norr om Kastellet.
4. I underlaget nämns ett fjärde alternativ: att Sjömacken ligger kvar på utsidan av piren i Västerhamnen i upp till tio år – och tvingas vänta in en ny detaljplan för Söder- och Västerhamnarna. Vi menar att riskerna med denna placering underskattats rejält i Rises bedömning.

Livbojen Vaxholmsdemokraterna reserverar sig därför mot att planändringarna antas. Vi anser att ovanstående fel och missbedömningar först bör utredas och korrigeras innan planen går ut på samråd.

Vaxholm 3 maj 2024
Catarina Baldo Zagadou

LIVBOJEN VAXHOLMSDEMOKRATERNA