



Lidingö
stad

2025-05-23

LS 2023/22

Samrådsredogörelse

Detaljplan för utökning av
Skärsätra båthamn
stadsdelen Skärsätra, Lidingö Stad



Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
	Uppdrag.....	3
2	Hur samrådet gått till	3
	Myndigheter, organisationer	3
	Lidingö stad	4
	Sakägare.....	5
3	Sammanställning av inkomna synpunkter	5
	Myndigheter, organisationer	5
	Lidingö stad	21
	Sakägare.....	22
4	Sammanfattande bedömning och förslag till vidare handläggning.....	30
	Plankarta	30
	Planbeskrivning	31
	Sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådsskedet och inte fått dem tillgodosedda (rätt att överklaga)	31



1 Bakgrund

Uppdrag

På Lidingö är båtlivet aktivt och efterfrågan på båtplatser stor. Detaljplanens syfte är att utöka Skärsätra båthamns brygganläggning med en vågbrytare/brygga, dels för att skydda båtarna mot svallvågor, dels för att kunna erbjuda fler invånare i kommunen en båtplats. Detaljplanen möjliggör för en ökning av antalet båtplatser, från cirka 80 platser i dag till cirka 150 stycken i framtiden. För att denna utökning ska vara möjlig behöver strandskydd upphävas inom ett större vattenområde än tidigare.

2 Hur samrådet gått till

I enlighet med miljö- och stadsbyggnadsnämndens beslut 23 april 2024 § 58, har plansamråd hållits om planförslaget. Samrådet ägde rum under tiden 14 maj - 11 juni. Information om samrådet har sänts till berörda sakägare enligt fastighetsförteckning och nedan angivna remissinstanser. Handlingarna har under samrådstiden visats i stadshuset samt på Lidingö stads webbplats.

Totalt har 29 yttranden inkommit under samrådstiden. Nedan sammanfattas inkomna synpunkter. Yttranden i sin helhet finns tillgängliga på miljö- och stadsbyggnadskontoret.

Myndigheter, organisationer

Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav	Kvarstående synpunkter
Statliga myndigheter				
Länsstyrelsen			Med synpunkter/krav	
Lantmäterimyndigheten i Stockholms län				Kvarstående synpunkter
Försvarmakten		Utan erinran/med tillstyrkan		
Sjöfartsverket			Med synpunkter/krav	
Statens geotekniska institut (SGI)			Med synpunkter/krav	
Regionala aktörer				
Storstockholms brandförsvär		Utan erinran/med tillstyrkan		
Tillväxt, miljö- och regionplanering (TMR)	Avstår från yttrande			



Trafikförvaltningen, Region Stockholm		Utan erinran/med tillstyrkan		
Företag				
Ellevio AB		Utan erinran/med tillstyrkan		
Skanova		Utan erinran/med tillstyrkan		
Stockholm Exergi			Med synpunkter/krav	
Stockholms hamnar AB	Avstår från yttrande			
Vattenfall Eldistribution AB		Utan erinran/med tillstyrkan		
Föreningar				
Bosö båtklubb			Med synpunkter/krav	
Lidingö båtförbund	Avstår från yttrande			
Lidingö hembygdsförening		Utan erinran/med tillstyrkan		
Naturskyddsföreningen	Avstår från yttrande			
Skärsätra båtklubb		Utan erinran/med tillstyrkan		

Lidingö stad

Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav	Kvarstående synpunkter
Båtrådet		Utan erinran/med tillstyrkan		
Fastighetsnämnden	Avstår från yttrande			
Kultur- och fritidsnämnden		Utan erinran/med tillstyrkan		
Miljö- och hälsoskyddsenheten			Med synpunkter/krav	



Omsorgs- och socialnämnden		Utan erinran/med tillstyrkan		
Tekniska nämnden			Med synpunkter/krav	
Tillgänglighetsrådet	Avstår från yttrande			
Utbildningsnämnden		Utan erinran/med tillstyrkan		

Sakägare

Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/krav	Kvarstående synpunkter
Sakägare 1				Kvarstående synpunkter
Sakägare 2		Utan erinran/med tillstyrkan		
Sakägare 3		Utan erinran/med tillstyrkan		
Sakägare 4			Med synpunkter/krav	
Sakägare 5				Kvarstående synpunkter
Sakägare 6				Kvarstående synpunkter
Sakägare 7				Kvarstående synpunkter
Sakägare 8		Utan erinran/med tillstyrkan		

3 Sammanställning av inkomna synpunkter

Nedan följer en sammanställning av de inkomna skrivelserna.

Myndigheter, organisationer

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen behöver bearbeta planförslaget gällande miljö kvalitetsnormer för vatten

(MKN), strandskydd och människors hälsa med avseende på konstaterade föroreningar i mark och sediment.

Kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med en motivering av varför intresset att ta området i anspråk för utvidgningen av båthamnen väger tyngre än strandskyddets intresse. Vidare behöver kommunen bedöma om ytterligare provtagning behövs med anledning av de påträffade föroreningarna. Kommunen behöver också redogöra för hur föroreningarna i jord och sediment påverkar möjligheten att följa MKN för vatten.

Ingripande grunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljökvalitetsnormer för vatten

Det förekommer förorenad mark och förorenat sediment inom planområdet.

Länsstyrelsen har utfört inventering av bottensedimenten i Skärsättras småbåtshamn och tilldelat området riskklass 2, stor risk för människors hälsa och miljö. Enligt den översiktliga miljötekniska markundersökningen (Atrax, 2023) förekommer föroreningar heterogent över hela området.

I samtliga provtagningspunkter i jord förekommer halter av förorenande ämnen som överskrider aktuella riktvärden för området, som är mindre känslig markanvändning (MKM). I tre av fem undersökta provtagningspunkter överskrider uppmätta halter Avfall Sveriges riktvärden för farligt avfall, FA, med avseende på föroreningarna tributyltenn (TBT) och MBT.

Undersökningen i sediment visar på höga halter av tungmetaller, polycykliska aromatiska kolväten samt tennorganiska föreningar. Högre halter av förorenande ämnen återfinns närmare land. Medelhög till mycket hög halt avseende PAH och DBT och även MBT i måttligt höga halter har uppmätts samt TBT i hög respektive måttligt hög halt.

Det förekommer ytligt grundvatten inom området och grundvattenströmningen uppges vara mot Lilla Värtan. Dagvatten som infiltrerar på land inom planområdet kan föra med sig markföroreningar med grundvatten till vattenförekomsten. Kommunen skriver i planbeskrivningen att marken ska saneras men gör ingen närmare beskrivning på hur saneringen ska gå till.

Vattenförekomsten Lilla Värtan har problem med flera förorenande ämnen som förekommer i mark och sediment inom planområdet. För Tributyltenn-föreningar finns även konstaterad betydande påverkan inom vattenförekomstens avrinningsområde och Skärsätra Båtklubb är utpekad som en påverkanskälla som ensamt eller tillsammans med andra påverkanskällor bedöms som betydande. Det finns även en konstaterad risk för att förekomsten inte kan följa MKN och nå god status till målåret för flera av de förorenande ämnena.

I dagvattenutredningen finns en beräkning av halter av föroreningar i Lilla Värtan efter planläggning. De visar på att det inte sker haltförändringar på kvalitetsfaktornivå som påverkar status negativt i och med planläggningen.

Beräkningarna har gjorts på halter eller bakgrundshalter i vattenförekomsten och schablonhalter (från StormTac) för dagvatten från småbåtshamnar. Redogörelsen ger alltså en bild av hur påverkan från planområdet ser ut efter planläggning sett till områdets dagvattenhantering, utan hänsyn tagen till befintliga föroreningar i mark eller sediment.

Av planbeskrivningen framgår att kommunen bedömer att planförslaget inte kommer att medföra någon risk för MKN för vatten inte kan följas. Länsstyrelsen konstaterar att dagvattenutredningen använder schablonhalter av föroreningar och därmed inte tar hänsyn till de påträffade föroreningarna när beräkningar av halter och bakgrundshalter redovisas. Om kommunen gjort sin bedömning av påverkan på MKN utifrån underlaget i dagvattenutredningen så blir den missvisande.

Kommunen behöver redovisa sin bedömning av påverkan på MKN för vatten när hänsyn också har tagits till de konstaterade föroreningarna. I dagvattenutredningen framgår det att den utökning av verksamheten som planen möjliggör inte kommer leda till en ökad grumling i vattenförekomsten i annat än anläggningsskedet. En utökad verksamhet bedöms därför inte ha någon påverkan på MKN för vatten från förorenat sediment. Eftersom planförslaget medger en ungefärlig fördubbling av antalet båtplatser så behöver kommunen bedöma och motivera varför denna utökning inte kommer att leda till ökad uppgrumling, som kan påverka möjligheten att följa MKN. Om det krävs åtgärder för att hantera risken så att MKN kan följas så behöver kommunen redogöra för det i planbeskrivningen.

Strandskydd

Kommunen har i planbeskrivningen redovisat som särskilda skäl för att upphäva strandskyddet att området är ianspråktaget, att verksamheten för sin funktion behöver ligga vid vatten samt att det rör sig om en utvidgning av en pågående verksamhet. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att de särskilda skäl som kommunen angett går att tillämpa i detta fall. Länsstyrelsen är också positiv till att strandskyddet återinträder inom delar av markområdet som idag inte är i ianspråktaget.

Enligt 4 kap. 17 § plan- och bygglagen krävs, utöver särskilda skäl, även att nyttan av att ta området i anspråk ska väga tyngre än strandskyddsintressena, för att det ska vara möjligt att upphäva strandskyddet. Kommunen behöver redogöra för på vilket sätt nyttan att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintressena.

Hälsa och säkerhet

Förorenade områden

Inom planområdet finns som nämnts under stycket om MKN för vatten, konstaterade föroreningar både på land och i sediment. Kommunen har inte

genomfört provtagning inom hela planområdet. Kommunen behöver göra en bedömning om ytterligare provtagning behövs, samt genomföra undersökningar om de anser att det finns ett behov. I planbeskrivningen behöver kommunen motivera sina ställningstagande samt beskriva resultat av eventuellt genomförda undersökningar, riskbedömningar och åtgärdsalternativ.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad har bearbetat planförslaget gällande miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN), strandskydd och människors hälsa med avseende på konstaterade föroreningar i mark och sediment.

Strandskydd och förorenad mark

Lidingö stad har kompletterat planbeskrivningen med en motivering av varför intresset att ta området i anspråk för utvidgningen av båthamnen väger tyngre än strandskyddets intresse.

Staden gör bedömningen att ytterligare provtagning avseende markföroreningar inte behöver göras inom ramen för detaljplanearbetet. Plankartan är försedd med bestämmelse om att mark ska saneras till nivåer motsvarande mindre känslig markanvändning (MKM) enligt Naturvårdsverkets riktvärden. Inför genomförande/byggnationsfas behöver kompletterande provtagning genomföras och åtgärdsval planeras.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Med anledning av Länsstyrelsens yttrande har kompletterande beräkningar och bedömning av påverkan på miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten genomförts för planförslaget. De uppdaterade beräkningarna bygger på försiktighetsprincipen varför konservativa beräkningar har gjorts som utgår från de högsta uppmätta halterna av föroreningar som identifierats i samband med genomförd översiktlig miljöteknisk undersökning (ÖMTU) av jord och sediment inom hamnområdet (Atrax, 2023).

Bedömningen omfattar tre källor till föroreningspåverkan:

- Dagvatten, baserat på typhalter från StormTac för småbåtshamnar
- Transport från mark, baserat på uppmätta halter i jordprover i ÖMTU
- Lakning från sediment, baserat på uppmätta halter i sedimentprover i ÖMTU

Tillskottet av de sammanlagda föroreningarna från dagvatten, mark och sediment, samt tillgängliga bakgrundhalter i Lilla Värtan har sedan jämförts mot gällande gränsvärden enligt Havs- och Vattenmyndighetens föreskrifter (HVFMS 2019:25).



För att beräkna tillskottet från uppmätta markföroreningar inom hamnområdet till ytvattenförekomsten har Naturvårdsverkets förorenings- och spridningsmodell *Riktvärdesmodellen -riktvärden för förorenad mark version 2.2* använts (Naturvårdsverket, 2023). I transportmodellen för spridning av föroreningar till ytvatten beräknas de halter som kan uppkomma i en ytvattenrecipient. Spridningen från det förorenade området till ytvatten hanteras i riktvärdesmodellen genom att anta att förorenat porvatten transporteras med grundvattnet till en ytvattenrecipient. I genomförda beräkningar har de högsta uppmätta halterna i ÖMTU för respektive förorening antagits förekomma inom hela hamnområdet, cirka 6 000 kvm, vilket är en grov överskattning av området och ett extremt konservativt antagande. Hänsyn har tagits till att det är genomsläppliga jordarter (stenig-sandigt-grus) inom planområdet (Atrax, 2023). Halten organiskt kol har korrigerats i modellen till uppmätt medelhalt i jordproverna. Beräkningsmodellen tar inte hänsyn till fördröjning eller nedbrytning av föroreningar under transporten till recipienten, vilket gör att halterna bedöms vara worst case scenario.

I genomförda beräkningar för lakning från sediment har de högsta uppmätta halterna i sediment för respektive förorening antagits förekomma inom hela hamnbassängen där föroreningar påträffats, en yta om cirka 5 350 kvm. Lakningen har antagits ske från de översta 20 cm av sedimentet över hela denna yta. Tillförsel till vattenfasen har beräknats utifrån ämnesspecifika fördelningskoefficienter (K_d) för oorganiska föroreningar (Naturvårdsverket, 2016). För organiska ämnen har en antagen TOC-halt om två procent tillämpats, varvid K_{oc} -värden har använts för att beräkna den teoretiska lakbarheten. Ett medeldjup i hamnbassängen om cirka 1,7 meter har använts för att uppskatta volymen vatten vid beräkningarna, baserat på data från sedimentprovtagningen (Atrax, 2023).

Dagvattenberäkningarna är baserade på typiska halter för en småbåtshamn. Användandet av de typiska värdena, ibland kallade schablonhalter, från StormTac är den standardiserade metoden för att fastställa vilka föroreningar som kan finnas i dagvatten från en specifik marktyp. Vi vill betona att dessa värden inte är schablonartade, utan utgör resultatet av långvariga och flödesproportionella provtagningar av olika marktyper, baserat på medianvärden från pålitlig och kontinuerliga mätdata i StormTac-databasen, till skillnad från exempelvis stickprov som bara ger momentana värden.

Resultatet från de sammantagna beräkningarna visar att tillskottet av föroreningar från dagvatten, mark och sediment till den aktuella vattenförekomsten Lilla Värtan inte bidrar till överskridande av gällande gränsvärden, se tabell 1. Därmed bedöms planförslaget inte påverka den ekologiska eller kemiska statusen i vattenförekomsten på ett otillåtet sätt. Planförslaget bedöms heller inte påverka vattenförekomstens möjligheter att uppnå god ekologisk status till år 2027 eller uppnå god kemisk ytvattenstatus.

Uppmätta bakgrundshalter av zink och benso(a)pyren i den aktuella vattenförekomsten överstiger gränsvärdena, uttryckt som årsmedelvärde (Stockholm stad, 2023). Beräkningarna visar dock att verksamheten inte bedöms medföra en mätbar förändring av de befintliga koncentrationerna i vattenförekomsten, dvs att halttillskottet är under laboratoriets rapporteringsgräns. Mot denna bakgrund görs bedömningen att verksamheten inte leder till en otillåten försämring av kvalitetsfaktorerna. För en mer utförlig redogörelse av resonemanget, se MKN-utredningen (Ensucon, 2023).

Det bör även understrykas att föreslagna åtgärder inom detaljplanen, såsom sanering av förorenade massor kan förväntas ha en positiv inverkan på den lokala vattenmiljön i Skärsättras småbåtshamn, som inte har beaktats i dessa beräkningar. Dessa åtgärder minskar risken för fortsatt spridning av historiska föroreningar. Vid sanering av förorenade massor är det viktigt att schaktmassor som innehåller föroreningar tas om hand och hanteras på ett miljösäkert sätt. Genom att rena länshållningsvattnet från schaktningen innan det avleds kan potentiell påverkan på den lokala vattenmiljön i hamnen minimeras.

På nästa sida följer en uppdaterad beräkning avseende utgående vatten från Skärsätra båthamn.



Ämne	Koncentration i Lilla Värtan (µg/l)	Koncentration utgående vatten från Skärsätra småbåtshamn (µg/l)	Förväntad koncentration i Lilla Värtan (µg/l)	Gränsvärde, Årsmedelvärde (HVMFS 2019:25) (µg/l)	Gränsvärde, Maximalt tillåten koncentration (HVMFS 2019:25) (µg/l)
Särskilda förorenande ämnen					
Koppar*	0,42	2,1E-04	0,42	0,87	-
Zink**	1,74	3,8E-04	1,74	1,1	-
Krom	0,06	4,9E-05	0,06	3,4	-
Arsenik	-	1,5E-06	-	0,55	1,1
Prioriterade ämnen					
Antracen	0,0007	2,6E-07	0,0007	0,1	0,1
Bromerad difenyyleter (PBDE)	-	7,5E-09***	-	-	0,014
Bly	0,019	2,1E-04	0,019	1,3	14
Kadmium	0,01	1,9E-06	0,01	0,2	-
Kvicksilver	-	1,2E-06	-	-	0,07
Nickel	1,5	5,8E-05	1,5	8,6	34
Fluoranten	0,0029	5,6E-07	0,0029	0,006	0,12
Benso(a)pyren	0,0005	3,4E-07	0,0005	0,00017	0,027
Tributylenn	-	8,8E-05	-	0,0002	0,0015

Tabell 1: Beräknad koncentration från utgående vatten från Skärsätra småbåtshamn, inklusive lakning av sediment och transport från förorenad mark, i jämförelse med gränsvärden från havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2019:25). Grön färg indikerar att halten är lägre än aktuellt gränsvärde i vattenförekomsten och gul att gränsvärdet överstigs.

**Värden avser biotillgänglig halt, beräknat enligt HVMFS 2019:25*

***Halterna för zink är korrigerade mot den naturliga bakgrundshalten för zink enligt HVMFS 2019:25*

****halt endast baserad på tillskott från dagvatten då inga mätningar från mark eller sediment finns tillgängliga*

Sammanfattningsvis visar dessa beräkningar, som är genomförda som worst case-scenarion att ingen otillåten påverkan sker på MKN vatten för Lilla Värtan. Dessutom om man då tar hänsyn, vilket dessa beräkningar har gjort till den kumulativa påverkan som kan ske från jord, dagvatten och sediment. Med dessa beräkningar visar kommunen att kunskapskravet är uppfyllt och att påverkan på MKN-vatten är utredd.

Det framgår av MKN-utredningen att vattendjupet i hamnen varierar mellan cirka 0,6 och 2,8 meter vid hamnens yttre gränser. De flesta nya bryggor planeras anläggas

vid de djupare delarna av hamnen, där vattendjupet överstiger två meter. Bottenerosion och uppgrumling från båttrafik sker främst på grunda bottenar, ner till cirka 2,5 meters djup (Havsmiljöinstitutet, 2019). Därmed bedöms risken för uppgrumling vara begränsad i de djupare delarna av hamnen där majoriteten av de nya båtplatserna är planerade.

Vidare har den yttre delen av hamnområdet en botten som till stor del består av finpartikulär lera med låg andel organiskt material enligt genomförd sedimentprovtagning (Atrax, 2023). Forskning visar att kohesiva lerbottenar ofta är mycket tåliga mot erosion på grund av starka molekylära krafter som håller sedimenten samman (Havsmiljöinstitutet, 2019). Detta stärker ytterligare bedömningen att påverkan från eventuell uppgrumling vid en ökad båttrafik kommer att vara begränsad.

Den ökade mängden båttrafik som möjliggörs av detaljplanen bedöms, utifrån den nuvarande kunskapen om sedimentens egenskaper och vattendjupet, inte leda till någon nämnvärd ökad uppgrumling inom hamnområdet. De nya vågbrytande pontonerna kommer dessutom sannolikt att minska vågpåverkan och därmed ytterligare begränsa risken för erosion och uppgrumling från passerande färjetrafik i Lilla Värtan.

Referenser

- Atrax. (2023). Översiktlig miljöteknisk markundersökning - Skärsätra småbåtshamn, Lidingö.
- Ensucon. (2023). Bedömning av effekter på miljökvalitetsnormer för vatten Småbåtshamn Skärsätra, Lidingö stad.
- Havsmiljöinstitutet. (2019). Fritidsbåtars påverkan på grunda kustekosystem i Sverige.
- Naturvårdsverket. (2016). Bilaga 1 - Sammanställning av indata till riktvärdesmodellen.
- Naturvårdsverket. (2023). Beräkningsprogram, version 2.2 februari 2023 - Excel.
- Stockholm stad. (13 oktober 2023). Miljöbarometern. Hämtat från <https://miljobarometern.stockholm.se/vatten/kustvatten/lilla-vartan/> den 13 10 2023

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar har följande synpunkter noterats:

Vissa egenskapsbestämmelser "begränsas av användningsgräns" där det inom användningsområdet finns egenskapsgränser

Lantmäteriet konstaterar att det finns flera egenskapsbestämmelser som ska "begränsas av användningsgräns". Detta strider mot gränshierarkin enligt Boverkets allmänna råd BFS 2020:6 av följande skäl. Det är i de flesta fall olämpligt att inte följa regelsystemet i planbestämmelsehierarkin. Boverkets allmänna råd är visserligen inte tvingande, men genom att använda sig av en "hemmasnickrad lösning" blir plankartan mycket mer svårläst för den som är van vid att läsa plankartor. Lantmäteriet rekommenderar därför starkt att kommunen utformar planen på ett sätt som följer Boverkets allmänna råd.

Del av befintlig byggnad är belägen på allmän platsmark

Lantmäteriet tolkar plankartan som att del av befintlig byggnad är belägen på allmän platsmark och ställer sig frågande till detta.

Sekundär egenskapsgräns används, men det finns inte angivet vilka bestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna

I detaljplanen används sekundära egenskapsgränser, men det anges inte vilken eller vilka planbestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna. Detta gör att planen inte är tillräckligt tydlig i sin reglering. Boverket anger följande i PBL Kunskapsbanken på sidan om gränshierarki: "Varken egenskapsgräns eller den sekundära egenskapsgränsen är på förhand knuten till någon eller några egenskapsbestämmelser utan kan användas för den egenskapsbestämmelse det behövs för i den enskilda detaljplanen. Om den sekundära egenskapsgränsen används är det viktigt att det tydligt framgår vilken bestämmelse den avgränsar. Detta kan framgå av listan med planbestämmelser."

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Vissa egenskapsbestämmelser "begränsas av användningsgräns" där det inom användningsområdet finns egenskapsgränser. Lidingö stad använder sig av programvaran Focus Detaljplan som är utformad i enlighet med Boverkets allmänna råd. Det finns ingen möjlighet att inom ramen för programvaran göra "hemmasnickrade" lösningar. Lidingö stad kan inte se att de allmänna råden säger något om att egenskapsbestämmelser inte kan ritas ut på hela användningsområdet. Vi anser därför inte att detta bryter mot gränshierarkin eller att programvaran frångår de allmänna råden.

En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som krävs för dess syfte (4 kap. 32 § plan- och bygglagen). I aktuell detaljplan kan byggrätten med fördel hållas generell och flexibel över hela småbåtshamnens markområde, i stället för att portioneras ut över fyra mindre egenskapsområden. Lidingö stad bedömer därför att det tydligaste och mest ändamålsenliga sättet att redovisa byggrätten är att låta den avgränsas av användningsgräns, vilket tydligt framgår av såväl listan med planbestämmelser som planbeskrivningen.

Del av befintlig byggnad är belägen på allmän platsmark

Det stämmer att en mindre del av ett båthus/förråd är placerat ovanpå allmän platsmark park. Den smala remsan bestående av parkmark mellan småbåtshamnens markområde och villafastigheterna i norr syftar till att säkra område för allmännyttiga ledningar. Båthuset/förrådet behöver kortas eller flyttas för att inte vara planstridigt och hindra åtkomst till ledningen vid underhåll.

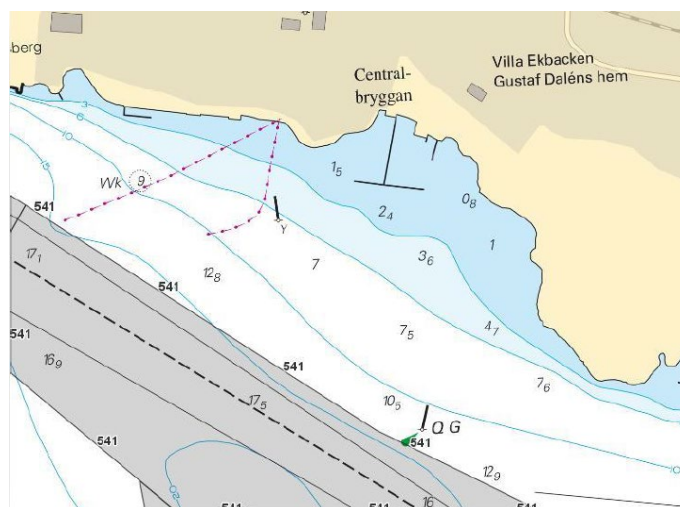
Sekundär egenskapsgräns används, men det finns inte angivet vilka bestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna

Plankartan har justerats så att det framgår av listan med planbestämmelser vilken planbestämmelse som omfattas av sekundär egenskapsgräns.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Verksamheten bedrivs med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat samråd. Det aktuella området är vid den allmänna och riksintresseklassade farleden 541 som är en viktig farled för handelssjöfarten till/från Frihamnen, Värtahamnen samt Energihamnen, se nedan sjökortsutdrag. Farleden trafikeras av handels- och yrkestrafik, inklusive kollektivtrafik, samt med utökad fritidsbåtstrafik under sommarhalvåret.



Sjöfartsverket har utifrån underlaget inget att erinra mot den föreslagna detaljplanen, under förutsättning att brygganläggningen inte kommer att påverka och begränsa sjötrafikens framkomlighet i farleden.

Fortsatt underlag bör inkludera den planerade åtgärden utritad på ett sjökortsunderlag med exakta måttangivelser till strandkant och den aktuella farleden, med tanke på att åtgärden är planerad i ett vattenområde.

Dessutom krävs det att de maritima riskerna både under driftsfasen och anläggningsfasen bedöms och beaktas, samt att säkerhetshöjande åtgärder vidtas vid behov, framför allt för att undvika olyckor med påkörning.

Risikanalyserna bör omfatta all sjötrafik som trafikerar området och utgör potentiella risker, fartyg (inklusive båtar) både i farleder och vattenområden, eftersom konsekvenserna kan variera beroende på fartygens storlek och typ.

Sjöfartsverket vill också understryka vikten av att vid utformningen av brygganläggningen ta hänsyn till bland annat svallpåverkan från den befintliga sjötrafiken.

Sjöfartsverket är generellt restriktiv till nya fartbegränsningar eller andra inskränkningar på sjötrafiken.

Brygganläggningen bör inte förlängas längre ut i vattnet än planerat mot farleden, och den bör inte heller inkludera några bad- eller förtöjningsmöjligheter (inklusive förtöjningsbojar) på den yttre sidan av anläggningen på grund av ovanstående skäl.

Villkor och ytterligare synpunkter

Sjöfartsverket kommer att återkomma med villkor, rutiner för rapportering och synpunkter gällande säkerhetshöjande åtgärder för framtida anläggningsarbeten, i kommande yttrande när planerna bearbetats och preciserats.

Synpunkter

Belysning

All belysning inom planområdet ska vara utformad så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation.

Konstruktion och utformning

Vid planering av byggnationers utformning bör hänsyn tas och anpassning ske till rådande omständigheter och aktuell fartygstrafik, bl.a. svallpåverkan från förekommande sjötrafik, i synnerhet till större fartyg och det svall som de kan orsaka, för att inte påverka riksintresset.

Detta gäller även svallpåverkan under anläggningsfasen.

Sjöfartsverket är generellt restriktiv till nya fartbegränsningar eller andra inskränkningar på sjötrafiken.

Säkerhetshöjande åtgärder

Sjöfartsverket rekommenderar att byggnationer förses med säkerhetshöjande åtgärder; belysning och reflexer med lämpligt intervall, för att underlätta upptäckt i mörker och nedsatt sikt och därmed förhindra påkörning.

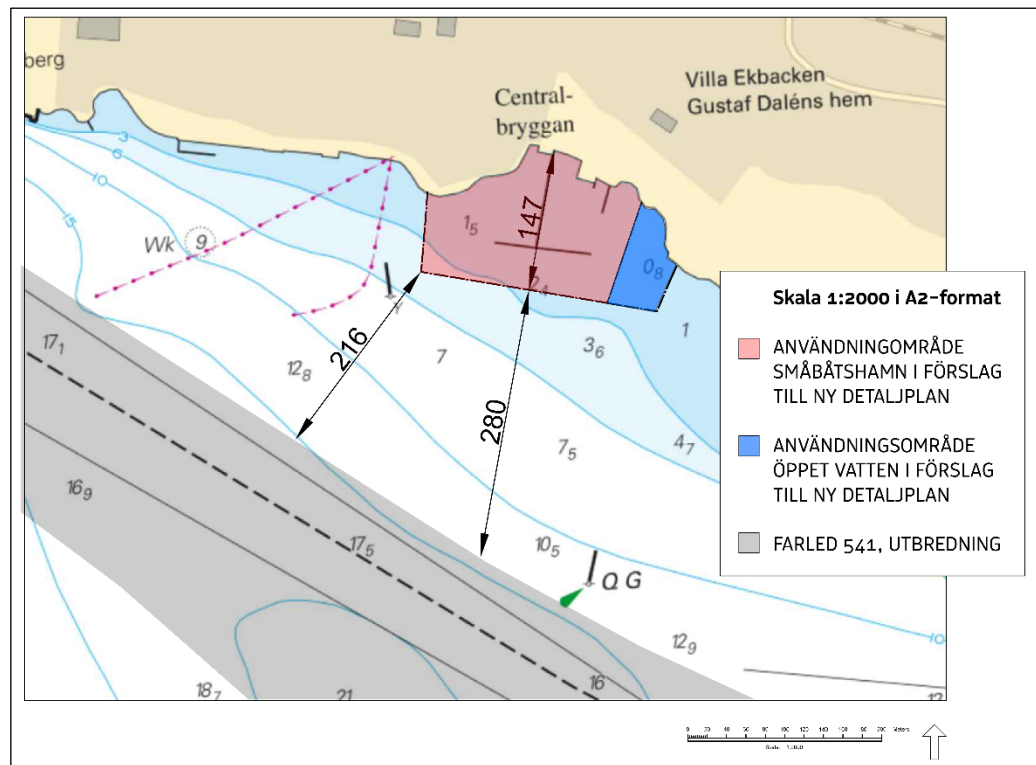
Belysning utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation.

Utmärkning

För alla förändringar som flyttning, indragning eller nyetablering av utmärkning för sjöfarten, även de tillfälliga under anläggningsfasen ska tillstånd stämmas av och sökas hos Transportstyrelsen, sjofart@transportstyrelsen.se.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Planbeskrivningen är nu kompletterad med den planerade utökningen inritad på måttsett sjökortsunderlag, se s.15 i planbeskrivningen och även här nedan. (Den skisserade hamnen ryms inom användningsområde för småbåtshamn).



Detaljplanens vattenområden utmarkerade på sjökort. (Mått i meter).

Lidingö stad noterar Sjöfartsverkets krav och rekommendationer inför kommande anläggnings- och driftfas samt att Sjöfartsverket kommer att återkomma med villkor, rutiner och synpunkter längre fram i processen. Lidingö stad avser att följa Sjöfartsverkets krav och rekommendationer för att bidra till en säker sjöfart. Sjöfartsverkets information om belysning, konstruktion och utformning samt behovsanalys av säkerhetshöjande åtgärder tas med i projekteringsfasen efter detaljplanens laga kraft.

Statens geotekniska institut (SGI)

Bakgrund och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att utöka brygganläggningen med en vågbrytare/brygga, dels för att skydda båtarna mot svallvågor, dels för att kunna erbjuda invånare i kommunen en båtplats. Detaljplanen möjliggör för en ungefärlig fördubbling av antalet båtplatser, från cirka 77 i dag till cirka 148 stycken i framtiden. För att det ska vara möjligt att anlägga en vågbrytare behöver den befintliga bryggan kortas.

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. En redogörelse för planområdets och angränsade områdens geotekniska förutsättningar med tillhörande utredningar och planbestämmelser saknas delvis för aktuell detaljplan.

Geoteknisk utredning

SGL saknar en geoteknisk stabilitetsutredning som underlag till planen. Eftersom aktuellt planområde omfattas av och gränsar till områden som av SGU utpekats som aktsamhetsområden med avseende på "Förutsättning för skred i finkornig jordart" behöver stabiliteten klarläggas för aktuellt planområde.

Stabilitetsförhållanden i jord ska klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008. Stabilitetsutredningen behöver kontrollera befintliga förhållanden såväl som alla förutsättningar (t ex belastningar i form av kranar, byggnader, uppfyllnader, trafiklast, avschaktningar etc.), som den nya planen medger. Vidare behöver erosionens påverkan på stabiliteten samt stabiliteten i ett förändrat klimat utredas.

För utredning av stabilitet i detaljplan hänvisar vi till vägledning för Geoteknisk säkerhet i kommunal planering [Detaljplanering - SGI \(swedgeo.se\)](#).

Planbeskrivning

Om det krävs åtgärder utanför plangränsen och kommunen inte har för avsikt att utvidga planområdet måste det tydligt framgå av planbeskrivning hur åtgärdernas genomförande ska säkerställas.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ser SGI att områdets stabilitet behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas i planen.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad har med hjälp av konsulten Intec civil AB tagit fram en stabilitetsutredning i enlighet med vad SGI har begärt.

Enligt framtagna stabilitetsberäkningar (Intec civil AB, 2025) bedöms områdets stabilitet vara tillfredställande för dagens markanvändning bestående av vinterförvaring av båtar och småbodar samt för den gång- och cykelväg som löper genom området. Stabiliteten bedöms även vara tillfredställande för den utökning av antalet båtplatser och övriga förutsättningar som detaljplanen medger. För att bevara en tillräcklig stabilitet rekommenderas att trafiklasten på del av gång- och cykelvägen inte överskrider 5 kPa (kiloPascal, som är en enhet för tryck eller i detta fall markbelastning, där ett tryck på 5 kPa ungefär motsvarar trycket från en vanlig personbil). Begränsningen gäller endast för den delsträcka där gång- och cykelvägen går längs med strandlinjen.

Plankartan har försetts med skyddsbestämmelse för område där markbelastningar ej får överskrida 5 kPa (se 1 och m1 i plankartan). Aktuellt markområde berörs av gång- och cykelväg på kvartersmark respektive parkmark. Det finns således ingen byggrätt där.



Läs mer i planbeskrivningen under rubriken *Geotekniska förhållanden*.

Storstockholms brandförsvär (SSBF)

Vid uppförande av en gästhamn eller en hamn där övernattning förväntas, är det viktigt att beakta regelverk och rekommendationer gällande till exempel utrymning, avstånd och släckmöjligheter. Dessa säkerhetsåtgärder är viktiga att ta hänsyn till i planeringen. Om planen däremot som beskrivet enbart gäller privata båtplatser har SSBF inga ytterligare synpunkter.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Planförslaget innefattar endast privata båtplatser. Informationen noteras.

Stockholm exergi

Produktionsanläggningar: Vi har undersökt denna fråga och vill att ni tar nedan i beaktande. Vi har ett sjövattnintag till vår kylanläggning som ligger i närheten. Man behöver beakta följande: -Var på sjöbotten läggs betongvikterna som bryggorna förankras i? Vi vill tex inte att förankringskedjorna ligger över vår intagsledning. - Kommer det bli aktuellt med pålning eller andra vattenaktiviteter? Svar önskas till Anna Öhrström med kontaktuppgifter: anna.ohrstrom@stockholmexergi.se

Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution:

Ingen Erinran, Stockholm Exergi har inga ledningar inom aktuell detaljplan.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Stockholm exergi har skickat över ett ortofoto med markerad placering för kylvattnintag. Ortofotot har lagts in som underlag i den digitala plankartefilen och avståndet har mätts. Intaget ligger cirka 40 meter sydväst om det utökade hamnområdet (mätt från användningsgräns för småbåtshamn). Inga betongvikter eller förankringskedjor planeras utanför själva användningsområdet för småbåtshamn.

Bosö båtklubb

Som det skrivs i annonsen "Fler båtplatser kan bli verklighet" så kan man uppfatta det att det i dag finns en brist på båtplatser på Lidingö. Vill med anledning av detta inlägg ge vår bild av Lidingö Båtförbunds båtkö samt behovet av nya båtplatser. Vår avsikt är inte att ifrågasätta utbyggnaden av Skärsätra småbåtshamn, utan bara informera er om hur beläggningen för Bosö Båtklubb ser ut idag.

Bosö Båtklubb har idag ca. 850 medlemmar, vi tillhandahåller ca 530 sommarplatser och ungefär lika många eller fler vinterplatser. Utöver detta bedriver vi diverse klubbaktiviteter, ungdomsverksamhet, utbildningar etc.

LBF(Lidingö Båtförbund) båtkö består idag av ca. 1000 betalande medlemmar av dessa så har ca. 500 angett ett intresse att vilja ha sin båt på Bosö båtklubb.



Under senaste åren så har omsättning av båtplatser på Bosö BK varit mellan 5–10 % av sommarbåtplatserna.

- Under 2023 så tog vi in 26 nya medlemmar, vi hade tio lediga platser som inte kunde beläggas.
- Under 2024 (31 maj) har vi tagit in 15 nya medlemmar men vi har fortfarande 23 lediga platser.

Alla sökande som indikerat ett intresse för en båtplats på Bosö BK, idag ca 500 stycken från båtkön, har erbjudits sommarplats på Bosö BK. Av de som anmält intresse har en avvisats för att båten varit för stor, övriga som visat intresse har fått plats.

Svarsfrekvensen har varit ca 5 % dvs ca. 25 st som visat intresse för båtplats under 2023 & 2024. Vår bild är att mindre än 10 % av alla som ligger i LBF båtkö och som indikerat ett behov av båtplats på Bosö BK har ett verkligt behov av en båtplats.

Vad jag förstått så finns det även andra båtklubbar som också har ledig kapacitet och som inte kan belägga dessa platser via LBF båtkö.

Vår slutsats är att behovet av båtplatser inte överensstämmer med det som skrivs i media och att LBF båtkö inte avspeglar behovet av nya båtplatser för alla båtklubbar på ön.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar synpunkterna.

I dag står cirka 1000 personer i båtkön, vilken administreras av Lidingö båtförbund enligt överenskommelse med Lidingö stad. Det finns de som står i kön utan att vara aktivt sökande, utan för eventualiteten att de någon gång kommer att köpa en båt. Det är också så att många köar för en plats i en viss klubb. I mindre klubbar med liten omsättning kan väntetiden vara lång.

Just Skärsätra båthamn är en relativt liten båtklubb med låg omsättning (2–3 per år). Utbyggnaden av Dalénum har bidragit till att många önskar sig en båtplats här.

Skärsätra båtklubb

Jag tillstyrker att staden går vidare med planen på utbyggd båthamn i Skärsätra enligt föreliggande förslag.

Lars Östervall

Ordförande

Skärsätra båtklubb

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar yttrandet.

Lidingö stad

Båtrådet

Båtrådet tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på samrådsförslaget gällande detaljplan för utökning av Skärsätra båthamn i stadsdelen Skärsätra. Förslaget diskuterades på båtrådets möte den 27 maj 2024. Båtrådet vill tillstyrka det utskickade förslaget. Efter det arbete som hittills har lagts ner från Lidingö stads sida finner båtrådet att det är utmärkt att staden väljer att gå vidare för att få till stånd en detaljplan som möjliggör fler båtplatser.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar bifallet.

Kultur och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden ser positivt på att planarbetet fullföljs då det är en förutsättning för en vidare utveckling av antalet båtplatser på Lidingö.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar bifallet.

Miljö- och hälsoskyddsenheten

MKN vatten: behöver förklaras i text, tabellen är för enkel (s. 19) otydlig syftning till en referens, som heller inte går att finna.

Bör skrivas i planen att åtgärder i vatten kommer att kräva tillstånd för vattenverksamhet hos Länsstyrelsen, annars kommer inte åtgärderna att kunna göras. En viktig förutsättning som bör finnas med.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Informationen i tabellen har kompletterats med en beskrivande brödtext. Referensen återfinns på sida 5 i planbeskrivningen, i listan över utredningar och underlag som tagits fram under planarbetet. Att åtgärderna kräver tillstånd för vattenverksamhet nämns på ett flertal ställen i planbeskrivningen, inklusive i dess avslutande genomförandekapitel.

Tekniska förvaltningen

- Saneringen av förorenad mark kommer ha positiva effekter på dagvattnet som når recipienten.
- Dagvatten som kan bli förorenat genom spill från drivmedelspåfyllning eller från andra utomhusplatser där oljespill kan förekomma, avleds via gravitationsavskiljare för olja till spillvattenledning, alternativt dagvattennätet beroende på typ av föroreningar i oljespillet.
- Det är viktigt att den öppna gräsmattan behålls som den är och inte hårdgörs på sikt.

- Går det lägga in några åtgärder avseende dagvatten i plankartan?
- Hur hanteras snömassor?

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Plankartan har kompletterats med en dagvattenbestämmelse om att spolplatta med reningsanläggning ska finnas.

Ytorna med gräs och växtlighet fortsätter att vara planlagda som allmän platsmark park och ägs av Lidingö stad.

Skärsätra båtklubb uppger att de plogar själva inom hamnområdet och låter plogvallarna smälta på plats.

Sakägare

Sakägare 1

Som boende i det nybyggda området Dalénum och boende på Lidingö anser jag att fritidsbåtlivet hör till stadsbilden och det sociala livet på ön. Jag anser att utökning av båtplatser som förslaget innebär följer den förväntan jag har som boende i Dalénum, att kunna kombinera boendet och livet med tillgång till båtplats, vilket i dag är omöjligt i och med de långa kötiderna pga platsbrist. Jag anser att båtlivet och förslaget styrker naturupplevelsen i omnejden och att förslaget har en positiv effekt på barn och ungas möjlighet till båtliv och därmed kunskaperna som följer. Jag anser som boende att båthamnen och dess verksamhet bidrar till en estetisk harmoni med området och stämningen. Jag ser avslutningsvis enbart positivt på föreslagen expansion.

Jag yrkar även på att strandskyddet hävs i ännu större omfattning (så väl i riktning mot Dalénum som mot tennisbanan) än i förslaget, detta för att möjliggöra ytterligare framtida expansion och ännu fler båtplatser (vilket är försvarbart med den kösituation som råder samt nybyggnationen av Dalénumstadsdelen som innebär utökade behov av båtplatser). Utöver det yrkar jag på att parkytorna i anslutning till klubben mot tennisbanan förändras till att kunna husera fler båtförvaringar på land.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar synpunkterna.

Anledningen till att hamnområdet på land inte utökas är följande. Lidingö stad bedömer att det är olämpligt att ta allmänt tillgänglig parkmark i anspråk för ytterligare vinterförvaring. I väst avgränsas hamnområdet av ett bredare dagvattendike. Öster om hamnområdet är parkmarken smal. En utökning av hamnområdet skulle förstärka eventuella barriäreffekter längs strandpromenaden och eventuellt ha en hindrande effekt för de som bor i närheten och vill promenera till Kappsta naturreservat. Lidingö stad bedömer vidare att det inte finns tillräckliga



skäl enligt miljöbalken för att upphäva strandskyddet för utökad vinterförvaring på dagens parkmark.

Sakägare 2 och 3

Jag önskar meddela att jag ställer mig mycket positiv till en utbyggnad av Skärsätra småbåtshamn.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar tillstyrkan.

Sakägare 4

Den föreslagna utbyggnaden av Skärsätra småbåtshamn tillstyrker jag delvis. Kön för båtplatser till Lidingös hamnar är lång, speciellt till Skärsätra småbåtshamn. En utbyggnad av hamnen i Skärsätra är ett bra sätt att förkorta kön.

Jag har en del synpunkter som bör beaktas. Hamnen är grund och därför måste man ta hänsyn till detta. Uppläggningsplatser finns endast i begränsad omfattning vid hamnen i Skärsätra. Parkeringsplatser finns endast i mycket begränsad omfattning då båtarna står på land. Bättre utrymme för bilar finns då båtarna ligger i sjön.

Jag tillstyrker en utbyggnad enligt plan av småbåtshamnen i Skärsätra, kanske med ytterligare en rad pontoner utanför de som nu ligger ut mot farleden.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar synpunkterna. Utökningen av Skärsätra båthamn begränsas bland annat av närheten till riksintresseklassade farleden 541 som är en viktig farled för handelssjöfarten till/från Frihamnen, Värtahamnen samt Energihamnen. Farleden trafikeras av handels- och yrkestrafik, inklusive kollektivtrafik, samt med utökad fritidsbåtstrafik under sommarhalvåret. Sjöfartsverket avråder från att utöka brygganläggningarna längre ut i vattnet än vad samrådsförslaget föreslår.

Detaljplanen möjliggör för en utökning av bryggor, men specificerar i sig inte hur det avsedda vattenområdet ska disponeras. Illustrationsplanen, som visar hur bryggorna kan disponeras, är ritad utifrån djupkurvor. Vinterförvaring för tillkommande båtar kommer att behöva ske på annan plats än på Skärsättras hamnområde, exempelvis att båtägare hyr plats på ett kommersiellt varv.

Parkering

Frågan om parkering har studerats under planarbetet. Ett flertal platsbesök har genomförts av tekniska förvaltningen för att bedöma parkeringssituationen vid hamnområdet.

Man kan konstatera att det finns gott om plats att parkera inom hamnområdet under sommarsäsongen, då båtarna ligger i vattnet. När båtarna står på vinterförvaringen på land är parkeringsmöjligheterna mer begränsade. Det finns dock vissa möjligheter att parkera bilen inom hamnområdet även då. Det är också



tillåtet att kantstensparkerar längs med Skärsätra hamnväg söder om korsningen med Törnrosvägen. På lite längre avstånd finns ytterligare parkeringsmöjligheter, exempelvis parkeringshus i Dalénum med god kapacitet och en längre kantstensficka längs Gustaf Daléns väg. Området har också relativt god kollektivtrafiksörjning samt bra gång- och cykelvägar. Under sjösättningsveckorna organiserar båtklubben sig så att trafikflödena fördelas. Tekniska förvaltningen bedömer att nuvarande parkeringsbestånd klarar av den tillkommande trafiken som planförslaget innebär utan att åtgärder behöver vidtas.

Skärsätra båtklubb har inte själva framfört synpunkter om parkering i sitt samrådssvar. Vid en jämförelse av andra båtklubbar på ön, kan man konstatera att antalet parkeringsplatser varierar stort, där exempelvis Bosön har många och Käppala båtsällskap har få.

Lidingö stad har dock ändå studerat möjligheten att tillskapa fler parkeringsplatser närmare Skärsätra båthamn. Vi har undersökt möjligheten att bredda Skärsätra hamnväg för att ge plats för en kantstens/sidoparkering utanför befintlig körbana. Skärsätra hamnväg begränsas dock åt väster av en vacker gammal allé med stora värdefulla träd. Åt öster begränsas vägen av kuperad naturmark bestående av berg. Förutom att man skulle ta naturmark i anspråk, skulle också kostsam bergschakt (sprängning) krävas för att anlägga parkeringsplatserna. Strandskyddet, som sträcker sig 100 meter upp på land, skulle också omfatta en del av Skärsätra hamnväg vid ny planläggning. Att upphäva strandskyddet för att tillskapa nya parkeringsplatser bedöms inte som juridiskt möjligt utifrån de särskilda skälen i miljöbalken.

Sakägare 5.

BRF Strandparken Dalénum har genom en slump blivit varse denna planprocess. Vi noterar att inga boende i området runt Skärsätra båtklubb har erhållit utskicket som en del i samrådsprocessen eller blivit inbjudna till samrådsmöte vilket vi finner mycket märkligt.

Vi har tagit del av denna skrift och finner att den innehåller tveksamma, ibland felaktiga, påståenden. Det sägs att bakgrunden till förslaget är en brist på båtplatsen för båtintresserade Lidingöbor. Kön uppges till ca 1 000 platser. Den som är närmare insatt i kvalitén på kön vet att det är ca 200 personer som aktivt letar båtplats, övriga 800 är vilande eller allmänt intresserade. Vissa båtklubbar har till och med haft problem att fylla befintliga platser.

Eftersom kommunen har sagt upp arrendeaftalen med båtklubbarna så är det ingen idag som vet hur många platser som det eventuellt finns och till vilka villkor. En gissning är att om man kommer fram till nya avtal så har med största säkerhet miljökrav och avgiftshöjningar gjort att intresset för en båtplats ser helt annorlunda ut än det vi ser idag. Skärsätra båtklubb får ett särskilt problem med intresset då

vinterplats bara kan erbjudas ca 50% av medlemmarna. Hur ska dessa lösa sin vinterförvaring på Lidingö?

Att som Lidingö stad anta att intresset efter nya arrendeavtal är oförändrat är inte seriöst. Det korrekta hade naturligtvis varit att omförhandla avtalen inklusive villkor och sedan ta reda på intresset.

Vidare sägs i skriften att ett randvillkor är att utbyggnaden inte får försämra allmänhetens möjligheter att röra sig längs stranden eller begränsa tillgängligheten till strandområdet. Man konstaterar snabbt att man inte bedömer att utbyggnaden kommer att påverka dessa faktorer.

Hur har man kommit fram till denna slutsats? Vad finns det för fakta bakom detta påstående? De boende i BRF Strandparken Dalénum bedömer att den planerade utbyggnaden avsevärt kommer att begränsa allmänhetens tillgång till strandområdet samt gång- och cykelvägen till Kappsta.

Parkområdet närmast båtklubben används i dag flitigt som rekreationsområde för de boende och andra, speciellt de med barn och hundar. Barn leker, unga och gamla vilar och njuter av det lilla parkområdet med fri sikt mot Nacka. Äldreboendet Agadir är flitiga gäster, de rullstolsbundna seniorerna kan även de få nödvändig rekreation. Den ökande trafiken på sjön kommer naturligtvis att göra detta mindre rofyllt och intressant.

Detsamma gäller gång- och cykeltrafiken till Kappsta, där ett ökat tvärflöde från båtägare kommer att utgöra en höjd säkerhetsrisk.

Buller eller ljudproblematiken klaras enkelt av med kommentaren att ”påverkan bedöms vara marginell jämfört med nuläget”. Vem har kommit till denna slutsats och med vilket faktaunderlag?

Den som kommit med detta påstående pratar mot bättre vetande och har uppenbarligen inte besökt området under sommarperioden eller pratat med de boende. Redan idag upplevs ljudnivån som störande under vår- och höstarbeten. Under sommaren störs de boende framför allt av slående riggar, vilket är väldigt irriterande för de boende. Vi har vid flera tillfällen pratat med klubben om detta för att få en förbättring till stånd. Dessa problem kommer naturligtvis att öka med en utbyggnad.

Det hävdas i skriften att ”utbyggd infrastruktur finns och att utökningen skulle upplevas som ett naturligt komplement”. Vem har kommit till denna slutsats och med vilket faktaunderlag?

Den personen har uppenbarligen inte besökt området. Tillträdet till båtklubben längs Gustav Daléns väg, Törnrosvägen och Skärsätra Hamnväg är redan idag alldeles för trång och kan inte ta någon ökad belastning. Vidare saknas parkeringsplatser längs

vägen och på hamnområdet. Dalénumområdet är redan idag fullt utnyttjat och har ingen reservkapacitet.

Slutligen frågar man sig varför detta förslag inte fanns med när utbyggnaden av Dalénumområdet togs? Då hade de boende haft korrekta faktaunderlag för att bedöma närmiljön när man skulle fatta beslut om sitt boende. Tveklöst påverkar förslaget Dalénumområdet negativt, speciellt för de föreningar som ligger närmast klubben med reducerade fastighetsvärden som följd.

Den här inlagen gör inte anspråk på att vara heltäckande i sin bedömning. Tiden för yttrande har varit alldeles för knapp för detta. Vi har pekat på ett antal väsentliga områden där underlaget är för dåligt för att kunna fatta beslut om en planändring. Vi anser att denna process ska stoppas för att möjligen kunna återupptas när korrekta fakta föreligger.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar synpunkterna. Informationsbrev om samråd har skickats ut per post till alla grannar, inklusive aktuell bostadsrättsförening. Aktuell adress till styrelsen hämtas via fastighetsregistret. I brevet ombeds fastighetsägare (som här får ses som en omskrivning för styrelse) informera bostadsrättshavare.

Båtkön

I dag står cirka 1000 personer i båtkön, vilken administreras av Lidingö båtförbund enligt överenskommelse med Lidingö stad. Det finns de som står i kön utan att vara aktivt sökande, utan för eventualiteten att de någon gång kommer att köpa en båt. Det är också så att många köar för en plats i en viss klubb. I mindre klubbar med liten omsättning kan väntetiden vara lång. Just Skärsätra båthamn är en relativt liten båtklubb med låg omsättning (2-3 per år). Utbyggnaden av Dalénum har bidragit till att många önskar sig en båtplats här. Bedömningen är att den marina livsstilen är stark på Lidingö och att detta faktum kommer att bestå.

Vinterförvaring och allmänhetens tillträde

Redan i dag finns det småbåtshamnar på Lidingö som inte erbjuder vinterförvaring, exempelvis Gåshaga Strand Båtklubb. Över vintern förvarar medlemmarna sina båtar på egna tomter eller hyr plats på ett kommersiellt varv. Detta är en möjlighet även för framtida medlemmar i Skärsätra båtklubb. Lidingö stad bedömer att det inte är möjligt att upplåta mer mark för vinterförvaring vid Skärsätra båthamn utan att det skulle förstärka barriäreffekterna för allmänheten som passerar längs strandkanten. Vidare bedöms det inte som juridiskt möjligt utifrån strandskyddslagstiftningen.

Den planerade utökningen av Skärsätra båthamn innebär ingen utökning på land och inkräktar inte heller på den befintliga gång- och cykelvägen som leder genom hamnområdet. Lidingö stad kan därmed inte se att allmänhetens tillträde påverkas negativt av planförslaget.

Trafik

Utifrån de yttranden som inkom under samrådsgranskningen har tekniska förvaltningen genomfört en trafikmätning på Törnrosvägen under tidsperioden från 24 april till 6 maj 2025. Tidsperioden bedöms vara lämplig ur mätsynpunkt då den är mitt under sjösättningssäsongen, då fordonsflödena kan antas vara högre än under andra tider på året.

Resultatet visar att det genomsnittliga antalet fordon var 115 per dygn i båda körriktningarna eller 57,5 i vardera riktningen. De högsta flödena, den så kallade peak-timmen, uppmättes vid middagstid med tolv fordon mellan klockan 12:00-13:00. Fordonens snitthastighet var 20 km/h och 85 % av alla fordon körde 24 km/h eller lägre. Under tidsperioden körde fyra fordon över den straffbara hastighetsbegränsningen.

Utifrån dessa förutsättningar bedömer tekniska förvaltningen att vägsträckan klarar av den tillkommande trafiken som planförslaget innebär utan att åtgärder behöver vidtas.

Parkering

Frågan om parkering har studerats under planarbetet. Ett flertal platsbesök har genomförts av tekniska förvaltningen för att bedöma parkeringssituationen vid hamnområdet.

Man kan konstatera att det finns gott om plats att parkera inom hamnområdet under sommarsäsongen, då båtarna ligger i vattnet. När båtarna står på vinterförvaringen på land är parkeringsmöjligheterna mer begränsade. Det finns dock vissa möjligheter att parkera bilen inom hamnområdet även då. Det är också tillåtet att kantstensparkera längs med Skärsätra hamnväg söder om korsningen med Törnrosvägen. På lite längre avstånd finns ytterligare parkeringsmöjligheter, exempelvis parkeringshus i Dalénum med god kapacitet och en längre kantstensficka längs Gustaf Daléns väg. Området har också relativt god kollektivtrafikförsörjning samt bra gång- och cykelvägar. Under sjösättningsveckorna organiserar båtklubben sig så att trafikflödena fördelas. Tekniska förvaltningen bedömer att nuvarande parkeringsbestånd klarar av den tillkommande trafiken som planförslaget innebär utan att åtgärder behöver vidtas.

Buller

Tillgången till lättillgänglig idrott och friluftsliv är ett utmärkande signum för Lidingö. I översiktsplanen lyfts detta värde fram som något att tillvarata och utveckla. Idrott och friluftsliv är viktigt för att människor ska kunna må bra. För barn och unga är det särskilt viktigt att kunna utöka sin aktivitet nära hemmet. Vid Skärsätra båthamn håller Lidingö-Bodals sjöscoutkår till.

När anläggningar ligger nära bostäder ökar också risken för bullerstörningar. Den som är verksamhetsutövare är skyldig att visa hänsyn och vidta försiktighetsåtgärder för att minska eventuellt buller. Lidingö stad anser att det är bra om aktuell



bostadsrättsförening och Skärsätra båtklubb har en dialog om hur eventuellt buller kan minska. Exempelvis kan förekomsten av slående riggar minskas beroende på val av surrningsmetod. Den yttersta raden av flytbryggor föreslås förses med vågbrytare, vilket torde minska förekomsten av slående riggar i hamnen vid blåsig väder.

Landskapsbild och nya behov

Planbeskrivningens formulering om att utbyggd infrastruktur finns och att utökningen av småbåtshamnen kommer att upplevas som ett naturligt komplement, grundar sig i en landskapsanalys som konstaterar att platsen utgörs av en naturlig bukt. Hamnen tar visuellt stöd av Kappsta naturreservats kuperade siluett. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Det är nu fjorton år sedan detaljplanen för Dalénum vann laga kraft och utbyggnationen av det nya bostadsområdet kunde påbörjas. Att nya behov på sikt uppkommer i anslutning till befintliga bostadsområden är något som man som boende får räkna med.

Sakägare 6

Vi anser att tillstånd för utbyggnad av Skärsätra båthamn i enlighet med planbeskrivningen ej bör ges. Vi ser flera negativa aspekter av en utbyggd småbåtshamn, bl.a:

Närheten till naturreservat (Kappsta), naturreservatet är känsligt och riskerar att störas, både under byggnationsfasen samt senare när båttrafiken ökar.

Vägtrafiken, och dess negativa miljöpåverkan, i området kommer att öka när fler båtägare ska sig till och från båthamnen.

Negativ miljöpåverkan när fler båtar (båtmotorer) tillkommer.

Fågellivet längs stranden kommer att påverkas negativt.

Vi boende i Dalénumområdet kommer att påverkas negativt, av byggnation, ökad trafik och ökade utsläpp. Dessutom kommer flera boende att få en störd utsikt, vilket man inte räknade med när man flyttade in och det fanns ett strandskydd på plats, utbyggnaden av båthamnen kan även medföra att fastighetsvärdena påverkas negativt.

Dessutom åsidosätts syftet med strandskyddet, då det enligt miljöbalken syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Vi ser inte att det föreligger tillräckliga särskilda skäl i ärendet för att ge undantag eller dispens från strandskyddet och inte heller att åtgärderna är förenliga med strandskyddets syften.



Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar synpunkterna. Lidingö stad delar bedömningen att Kappsta naturreservat ska skyddas från negativ påverkan från småbåtshamnen. Därför har en naturvärdesutredning tagits fram som har identifierat värdefullt natur- och djurliv och gett förslag på försiktighetsmått, vilket har resulterat i att detaljplanen har försetts med ett förbud för hamnen att ha in- och utfart österifrån, mot Kappstahållet.

Det är nu fjorton år sedan detaljplanen för Dalénum vann laga kraft och utbyggnationen av det nya bostadsområdet kunde påbörjas. Att nya behov på sikt uppkommer i anslutning till befintliga bostadsområden är något som man som boende får räkna med.

Lidingö stads bedömning är att strandskyddslagstiftningen följs och att detaljplanen uppfyller miljöbalkens särskilda skäl för att få upphäva strandskyddet.

Sakägare 7

Vi har en villafastighet vid Törnrosvägen som leder till Skärsätra båthamn och bor i det sista gröna huset som passerar (vänster sida) när man med bil transporterar sig till Skärsätra småbåtshamn. I kraft av detta finner vi oss berörda av förslagen kring en betydande utökning av Skärsätra Småbåtshamn.

Våra synpunkter:

Trafiklösning: redan idag förekommer tidvis ett högintensivt flöde av bilar som kör till hamnen via Törnrosvägen, förbi en skymd kurva precis vid vår och flera andra bostadsfastigheters parkering/entré, nedför en brant backe, och därefter en 90-gradig tvär skymd vänstersväng in på Skärsätra Hamnväg. Samt i motsatt riktning. Vi uppfattar trafikanterna som en blandning av tekniker som i arbetet ska göra service på båtar, privatpersoner som har ärenden till hamnen, föräldrar som lämnar på sjöscouterna mm, ofta med skåpbilar. Vissa har relativt bråttom och det finns därför en icke obetydlig olycksrisk för ett stort antal barn som cyklar eller går denna väg med skymda kurvor och brant backe till/från Skärsätra Skola och olika förskolor, eller leker och besöker grannar. Vi har bevittnat ett par olyckor med cykel. För att undvika ytterligare trafik och för att förebygga olyckor skulle vi vilja se att det gjordes en tydlig proaktiv insats genom upprättande av ett par ordentliga farthinder - dels i den skymda kurvan på Törnrosvägen före fastighetsutfarterna, dels på Skärsätra hamnväg innan svängen upp för backen på Törnrosvägen.

Förutsatt en bra trafiklösning så ser vi det som en logiskt och god idé att utöka småbåtshamnen med fler platser i enlighet med förslagen. Utformningen av hamnen i nuvarande förslag verkar väl utredd och genomtänkt i övriga delar. Ni är välkomna att kontakta oss vid eventuella frågor eller funderingar.

För övrigt, oaktat denna detaljplan så skulle vi gärna se ett införande av farthinder eller blomlådor på vägen.



Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Utifrån de yttranden som inkom under samrådsgranskningen har tekniska förvaltningen genomfört en trafikmätning på Törnrosvägen under tidsperioden från 24 april till 6 maj 2025. Tidsperioden bedöms vara lämplig ur mätsynpunkt då den är mitt under sjösättningssäsongen, då fordonsflödena kan antas vara högre än under andra tider på året.

Resultatet visar att det genomsnittliga antalet fordon var 115 per dygn i båda körriktningarna eller 57,5 i vardera riktningen. De högsta flödena, den så kallade peak-timmen, uppmättes vid middagstid med tolv fordon mellan klockan 12:00-13:00. Fordonens snitthastighet var 20 km/h och 85 % av alla fordon körde 24 km/h eller lägre. Under tidsperioden körde fyra fordon över den straffbara hastighetsbegränsningen.

Utifrån dessa förutsättningar bedömer tekniska förvaltningen att vägsträckan klarar av den tillkommande trafiken som planförslaget innebär utan att åtgärder behöver vidtas.

Hinder, av såväl gupp- som chikantyp (exempelvis blomlådor) är problematiska på den här typen av platser. Tunga båtsläp har svårare att ta sig över gupp i låga hastigheter, så risken bedöms troligtvis vara att föraren "tar i" lite mer för att vara säkra på att komma över och inte fastna mellan axelparen. Båtsläpens längd gör också att de riskerar att fastna i en chikan.

Sakägare 8

Styrelsen för Ägarlägenheter Dalénum Samfällighetsförening har tagit del av samrådsförslaget för utbyggnation av Skärsätra båthamn.

Styrelsen är generellt positiv till att fler båtplatser skapas på Lidingö, då efterfrågan är stor och har inga invändningar mot det presenterade samrådsförslaget.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets kommentar

Lidingö stad noterar synpunkterna.

4 Sammanfattande bedömning och förslag till vidare handläggning

Med anledning av bland annat de synpunkter som framfördes under samrådet har följande förändringar gjorts i förslaget till detaljplan.

Plankarta

Följande planbestämmelser har lagts till:

- Spolplatta med reningsanläggning ska finnas (se m₄ i plankartan). Bestämmelsen syftar till att främja en god dagvattenhantering. Spolplatta med reningsanläggning finns redan i dag.

- Skyddsbestämmelse för mindre område där markbelastningar ej får överskrida 5kPa (se 1 och m1 i plankartan). Aktuellt markområde berörs av gång- och cykelväg på kvartermark respektive parkmark. Det finns således ingen byggrätt där. Skyddsbestämmelsen är därmed inte kopplad till bygglov eller annan tillsyn, men är inlagd för att göra aktörer uppmärksamma på den geotekniska begränsningen och att man exempelvis ska undvika att tillfälligt parkera tunga fordon där.
- Byggrätten inom hamnområdet har justerats något från totalt 500 kvm till 515 kvm byggnadsarea, för att ytterligare framtidssäkra detaljplanen och eventuella framtida behov.

Planbeskrivning

- Motivering har lagts till om varför intresset av att ta området i anspråk för utvidgningen av båthamnen väger tyngre än strandskyddets intresse.
- Förslag till detaljplan har lagts in på ett sjökortsutdrag med måttangivelser gentemot farled 541.
- Geoteknisk stabilitetsutredning har tagits fram och resultatet av denna har lagts till.
- Information om nyligen genomförd trafikmätning samt tillhörande resonemang och bedömning har lagts till.

Därutöver har planhandlingarna generellt setts över och redaktionella ändringar och förtydliganden har gjorts.

Miljö- och stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Nästa steg i planprocessen blir granskningsskedet.

Process för standard planförfarande



Här är vi nu

Sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådsskedet och inte fått dem tillgodosedda (rätt att överklaga)

- Lantmäteriet
- Sakägare 1
- Sakägare 5



- Sakägare 6
- Sakägare 7

Miljö- och stadsbyggnadskontoret

Maria Nästesjö

Planarkitekt