Kommunfullmäktiges sammanträde 2026-06-15

Plats och tid: Kronängsskolans aula , kl. 18:00

Kallade: Ledamöter

Underrättade: Ersättare

Vid förhinder: Meddela ersättare och johanna.frunck@vaxholm.se

Information: Allmänhetens frågestund: Frågor som ska ställas på den öppna frågestunden ska ha inkommit till kansliet, kansliet@vaxholm.se, senast kl. 17:00 måndagen den 8 juni.

Nedan listas ärendenummer, namn på ärendet samt föredragande person eller funktion.

1. Sammanträdet öppnas, upprop och val av justerare samt tid och plats för justeringen, fastställande av föredragningslistan
2. Utdelning av utmärkelsen Årets Vaxholmare 2026, Hanna Backström (M)
3. Årsredovisning och revisionsberättelse Samordningsförbundet Roslagen 2025, Michael Baumgarten (L)
4. Tertialrapport 1 Vaxholms stad 2026, Tina Runhem (M)
5. Vaxholms stads finansiella verksamhet 2026-04-30, Tina Runhem (M)
6. Utökad budgetram för kajenprojektet, Tina Runhem (M)
7. Ändring av Dp 164, kvarteret Tullbommen, Tina Runhem (M)
8. Arkitekturpolicy Vaxholm, Tina Runhem (M)
9. Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd reglemente-sammanträden på distans, Christian Söderman (M)
10. Rapportering av ej verkställda gynnande beslut kvartal 1 2026, Michael Baumgarten (L)
11. Obesvarade motioner per 2026-06-15, Tina Runhem (M)
12. Inkomna motioner, Hanna Backström (M)

13. Inkomna interpellationer, Hanna Backström (M)
14. Enkla frågor, Hanna Backström (M)
15. Motion (LVD, MP) - Skydda naturen formellt på östra Rindö, Tina Runhem (M)
16. Motion från (LVD) - Strandpromenad runt Vaxön, Tina Runhem (M)
17. Val och entlediganden, Hanna Backström (M)

Hanna Backström (M)
Ordförande

Johanna Frunck
Sekreterare

§ 112 Årsredovisning och revisionsberättelse Samordningsförbundet Roslagen 2025

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Årsredovisning 2025 för Samordningsförbundet Roslagen godkänns.

Ärendebeskrivning

Samordningsförbundet Roslagen har till förbundets medlemsparter översänt årsredovisning och revisionsberättelse för 2025.

I kommunfullmäktige ska ansvarsfrihet beviljas för 2025 års verksamhet för ledamöterna i Samordningsförbundet Roslagen.

Revisorerna i Samordningsförbundet Roslagen bedömer sammantaget att styrelsen har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt att den interna kontrollen varit tillräcklig och tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2025.

De kommuninvånare som har deltagit i Samordningsförbundet Roslagens insatser under året har uppnått en bättre livskvalitet, ett bättre mående och en känsla av samhörighet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till socialnämndens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag SN 2026-05-19/§ 54
Tjänsteutlåtande, 2026-04-08
Årsredovisning 2025

Revisionsberättelse 2025 – förtroendevalda

Revisionsberättelse 2025

Granskningsrapport 2025

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Samordningsförbundet Roslagen

För kännedom:

Mats Ståhl Elgström, socialförvaltningen

§ 54 Årsredovisning och revisionsberättelse Samordningsförbundet Roslagen 2025

Socialnämndens beslut

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Årsredovisning 2025 för Samordningsförbundet Roslagen godkänns.

Ärendebeskrivning

Samordningsförbundet Roslagen har till förbundets medlemsparter översänt årsredovisning och revisionsberättelse för 2025.

I kommunfullmäktige ska ansvarsfrihet beviljas för 2025 års verksamhet för ledamöterna i Samordningsförbundet Roslagen.

Revisorerna i Samordningsförbundet Roslagen bedömer sammantaget att styrelsen har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt att den interna kontrollen varit tillräcklig och tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2025.

De kommuninvånare som har deltagit i Samordningsförbundet Roslagens insatser under året har uppnått en bättre livskvalitet, ett bättre mående och en känsla av samhörighet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, 2026-04-08
Årsredovisning 2025

Revisionsberättelse 2025 – förtroendevalda

Revisionsberättelse 2025

Granskningsrapport 2025

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Koray Kahruman, Kommunledningskontoret

Kommunstyrelsen

VAXHOLMS STAD

ärsteutlåtande
2026-03-31
Ärendenummer: SN 2026/39.730

Socialförvaltningen
Camilla Lundholm
Avdelningschef

Årsredovisning och revisionsberättelse Samordningsförbundet Roslagen 2025

Förslag till beslut

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Årsredovisning 2025 för Samordningsförbundet Roslagen godkänns.

Sammanfattning

Samordningsförbundet Roslagen har till förbundets medlemsparter översänt årsredovisning och revisionsberättelse för 2025.

I kommunfullmäktige ska ansvarsfrihet beviljas för 2025 års verksamhet för ledamöterna i Samordningsförbundet Roslagen.

Revisorerna i Samordningsförbundet Roslagen bedömer sammantaget att styrelsen har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt att den interna kontrollen varit tillräcklig och tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2025.

De kommuninvånare som har deltagit i Samordningsförbundet Roslagens insatser under året har uppnått en bättre livskvalitet, ett bättre mående och en känsla av samhörighet.

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser för barn.

Jämställdhetsperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser/effekter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Miljö och klimatperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljö och klimat.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, 2026-04-08

Årsredovisning 2025

Revisionsberättelse 2025 – förtroendevalda

Revisionsberättelse 2025

Granskningsrapport 2025

Kopia på beslutet till:

För åtgärd:

Koray Kahruman, Kommunledningskontoret

Kommunstyrelsen

De förtroendevalda revisorerna i Samordningsförbundet Roslagen

Till: Styrelsen i Samordningsförbundet Roslagen
Fullmäktige i respektive medlemskommun och -region
Försäkringskassan
Arbetsförmedlingen

Revisionsberättelse för år 2025

Vi har granskat räkenskaperna, årsredovisningen och förbundsstyrelsens förvaltning i Samordningsförbundet Roslagen (organisationsnummer 222000-3079) för verksamhetsåret 2025.

Vårt uppdrag är att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen är tillräcklig.

Förbundsstyrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Styrelsen upprättar en årsredovisning som ger en rättvisande bild samt svarar för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamhet och räkenskaper.

Vi har utfört vår granskning utifrån lagen om finansiell samordning, kommunallagen, förbundsordningen och god revisionssed i kommunal verksamhet.

I uppdraget samverkar vi med av staten utsedd auktoriserad revisor. I granskningen av förbundets räkenskaper och årsredovisning har vi förlitat oss på den statliga revisorns granskning och bedömning.

Våra övriga granskningsinsatser har utförts av sakkunnigt biträde till revisorerna. Granskningen har haft den omfattning och inriktning samt givit det resultat som redovisas i bilagan Granskningsrapport 2025.

Penneo dokumentnyckel: WN9YH-RFAIJ-CFUHN-VGU6W-UQWYH-FCVRL

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbundet Roslagen har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande och att årsredovisningen har upprättats enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal bokföring och redovisning och god redovisningssed.

Vi bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Vi åberopar bifogade redogörelse och rapporter.

- Granskningsrapport 2025 Samordningsförbundet Roslagen

Åkersberga, dag som framgår av digital signering

……	……
Gerhard Nuss	Anders Olander
Revisor utsedd av kommunerna	Revisor utsedd av regionen

Penneo dokumentnyckel: WN9YH-RFAIJ-CFUHN-VGU6W-UQWYH-FCVRL



Penneo dokumentnyckel: WN9YH-RFAIJ-CFUHN-VGU6W-UQWYH-FCVRL

Detta dokument är undertecknat digitalt via **Penneo.com**. De signerade uppgifternas integritet är validerad med hjälp av ett beräknat hashvärde för originaldokumentet. Alla kryptografiska bevis är inbäddade i denna PDF, vilket säkerställer både autenticitet och möjlighet till framtida validering.

Detta dokument är försett med ett kvalificerat elektroniskt sigill. För mer information om Penneos kvalificerade betrodda tjänster, se **https://eutl.penneo.com**.

Så här verifierar du dokumentets äkthet:
När du öppnar dokumentet i Adobe Reader kan du se att det är certifierat av **Penneo A/S**. Detta bekräftar att dokumentets innehåll förblir oförändrat sedan tidpunkten för undertecknandet. Bevis för de enskilda undertecknarnas digitala signaturer bifogas dokumentet.

De kryptografiska bevisen kan kontrolleras med hjälp av Penneos validator, **https://penneo.com/validator**, eller andra valideringsverktyg för digitala signaturer.

Granskning av bokslut och årsredovisning per 2025-12-31

Granskningsrapport

Samordningsförbundet Roslagen

2026-03-09

Antal sidor: 7

1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Bakgrund 3

1.1 Syfte och revisionsfråga 3

1.2 Revisionskriterier 3

1.3 Metod och avgränsningar 3

1.3.1 Risk- och väsentlighetsanalys 4

2 Resultat av granskningen 5

2.1 Förvaltningsberättelsen 5

2.2 God ekonomisk hushållning 5

2.2.1 Ekonomiska mål 5

2.2.2 Verksamhetsmål 5

2.3 Resultaträkning 6

2.3.1 Verksamhetens intäkter 6

2.3.2 Verksamhetens kostnader 6

2.4 Balansräkning 6

2.4.1 Kassa och bank 6

2.4.2 Kortfristiga skulder 6

2.5 Intern kontroll och styrning 6

2.5.1 Styrdokument 6

2.5.2 Delårsrapport 6

2.6 Driftredovisning 7

2.7 Övrigt 7

2.8 Rekommendationer 7

2.9 Sammanfattning och slutsatser 7

1 BAKGRUND

Härmed avlämnas rapport avseende granskningen av Samordningsförbundet Roslagen för räkenskapsåret 2025. Granskningen har bedrivits i enlighet med god revisionssed för kommunal verksamhet. Syftet med rapporten är att lämna underlag för revisorernas bedömningar och uttalanden i revisionsberättelsen.

Förbundets revisorer ska enligt 12 kap Kommunallagen (KL) bedöma om resultatet i årsredovisningen är förenligt med de mål som styrelsen beslutat. Revisorerna ska pröva om räkenskaperna är rättvisande. Revisorernas uttalande avges i revisionsberättelsen.

Vidare lämnas i rapporten information till styrelsen om viktigare iakttagelser och eventuella rekommendationer till följd av dessa som identifierats i samband med årets revision.

1.1 SYFTE OCH REVISIONSFRÅGA

Syftet med granskningen är att den ska utgöra underlag för revisorernas prövning av:

- att verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt
- om räkenskaperna är rättvisande och
- om den interna kontrollen är tillräcklig

1.2 REVISIONSKRITERIER

Bedömningsgrund för vårt uttalande avseende huruvida verksamheten bedrivits på ett ändamålsenligt sätt samt att årsredovisningen i allt väsentligt är upprättad i enlighet med gällande lagar och regler bygger på följande revisionskriterier:

- Lag om finansiell samordning SFS 2003:1210, Kommunallag och lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR)
- God redovisningssed, definierad av Rådet för Kommunal Redovisning, RKR
- Förbundsordning, interna regelverk och instruktioner

1.3 METOD OCH AVGRÄNSNINGAR

Vår granskning sker i den omfattning som följer av God revisionssed i kommunal verksamhet, främst såsom denna definieras av SKR[1] och Skyrev[2]. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i allt väsentligt men inte absolut säkerhet försäkra oss att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

Granskningen har omfattat bokslutet och årsredovisningen för 2025. Vi har granskat sådan information som är av finansiell natur och eller som har direkt koppling till den finansiella redovisningen i årsredovisningen. Vi har även stämt av balanskravsutredning mot underlag.

[1] Sveriges Kommuner och Regioner
[2] Sveriges Kommunala Yrkesrevisorer

Övriga delar har endast granskats utifrån om informationen är förenlig med de finansiella delarna.

Vi har även granskat att förbundet följer förbundsordningen.

Granskningen har genomförts genom:

- Dokumentstudier av relevanta dokument (verksamhetsplan med budget, protokoll och förbundsordning) inklusive årsredovisningen
- Analys av om resultatet är förenligt med de beslutade målen
- Avstämning av väsentliga poster i resultat- och balansräkning mot erforderliga underlag. Översiktlig analys av övriga poster.
- Stickprovsgranskning av attest och utanordning
- Dialog med förbundschef
- Sedvanlig bokslutsgranskning

1.3.1 Risk- och väsentlighetsanalys

1.3.1.1 Redovisningen

- Verksamhetens intäkter
  - Består i huvudsak av medlemmarnas årsavgifter vilka substansgranskas mot beslut, fakturering och inbetalning.
- Verksamhetens kostnader
  - Kartläggning av posternas innehåll samt stickprov inklusive attest och utanordning samt avklipp.
- Kassa och bank
  - Substansgranskas mot externa underlag.
- Kortfristiga skulder
  - Kartläggning av posternas innehåll samt stickprov inklusive attest och utanordning.
- Redovisningsprinciper

1.3.1.2 Intern kontroll

- ”Ordning och reda”
- Bokslutsprocessen
- Granskning av att skatter och avgifter redovisats och betalas i rätt tid och med rätt belopp.

2 RESULTAT AV GRANSKNINGEN

Granskning av redovisning och intern kontroll har skett enligt uppgjord planering i enlighet med risk- och väsentlighetsanalysen ovan.

2.1 FÖRVALTNINGSBERÄTTELSEN

I LKBR, föreskrivs att förvaltningsberättelsen ska följa en bestämd struktur med fasta rubriker.

Samordningsförbundet Roslagen redovisar sin förvaltningsberättelse i enlighet med lagens krav och denna har ställts upp enligt de bestämda rubrikerna.

2.2 GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING

Enligt kommunallagens bestämmelser ska samordningsförbundet ha en god ekonomi i sin verksamhet. Styrelsen ska fatta beslut om riktlinjer för god ekonomisk hushållning.

2.2.1 Ekonomiska mål

I verksamhetsplan och budget för 2025 framgår ekonomiska riktlinjer för förbundet – minst 55% av kostnaderna ska gå till individinsatser, högst 35% till administration och 10% till samverkande insatser. Samtliga mål är uppfyllda då kostnaderna för de operativa insatserna uppgick till 59%, de administrativa kostnaderna uppgick till 33% och insatser till stöd för samverkan till 8%.

Årets resultat uppgår till 545 tkr vilket är 1 645 tkr högre än det budgeterade resultatet (inkl ändringsbeslut) på -1 100 tkr.

Avvikelsen förklaras framför allt av överskott i Samverkansteamet, där kommunerna inte fullt ut nyttjat avsatt finansiering för socialsekreterare samt överskott i Lumenaprojektet, där ersättningsschablonerna från ESF överstigit de faktiska kostnaderna.

2.2.2 Verksamhetsmål

Samordningsförbundet Roslagen fastställde i november 2024 en verksamhetsplan med budget för 2025 och i denna plan anges mål och vision samt strategier för verksamheten. Målen konkretiseras så att det går att följa upp måluppfyllelsen.

I årsredovisningen lämnas en redogörelse för årets verksamhet, vilka insatser som har gjorts och uppföljning av måluppfyllelse. Bedömning är att samtliga 16 uppsatta mål är uppfyllda.

2.3 RESULTATRÄKNING

2.3.1 Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter består av medlemmarnas årsavgifter 6 700 tkr samt medel från europeiska socialfonden om 5 250 tkr vilka har substansgranskats mot beslut, fakturering och inbetalning.

2.3.2 Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader har granskats stickprovsvis utan anmärkning.

2.4 BALANSRÄKNING

Balansomslutningen per bokslutsdag uppgår till 5 893 tkr vilket är i nivå med föregående år.

2.4.1 Kassa och bank

Balansräkningens dominerande tillgångspost är Kassa och bank, 4 563 tkr. Beloppet är avstämt mot engagemangsbesked från Nordea.

2.4.2 Kortfristiga skulder

De kortfristiga skulderna 1 691 tkr består till dominerande del av upplupna kostnader, 1 432 tkr.

Posten har granskats utan anmärkning.

2.5 INTERN KONTROLL OCH STYRNING

Vi har läst förbundsordning och styrelseprotokoll för att bedöma om styrelsen utöver tillräcklig kontroll och en god styrning av verksamheten samt att förbundsordningens krav efterlevs.

2.5.1 Styrdokument

Vi noterar att samtliga styrdokument är uppdaterade i vederbörlig ordning. Förbundets interna kontrollplan för 2025 omfattar tre riskområden – Förbundets ekonomi till operativa insatser, Att bedriva verksamhet i hela förbundets geografiska område samt Förbundens uppföljningsuppdrag.

Vi noterar även att styrelsen i november 2024 har fastställt verksamhetsplan och budget för 2025 och prognos för 2026. Det saknas en budget med en mer långsiktig planering.

2.5.2 Delårsrapport

Förbundet upprättar en halvårsrapport i vederbörlig ordning. Halvårsrapporten för januari-juni 2025 behandlades på styrelsemötet i september.

Prognosen för helårsresultat visade ett resultat om 1 101 tkr, vilket kan jämföras med faktiskt utfall som blev 545 tkr. Dock fanns indikationer på att resultatet inte skulle bli så högt, men viss försiktigt i kostnaderna beaktades.

2.6 DRIFTREDOVISNING

I LKBR, föreskrivs att årsredovisningen ska innehålla en driftsredovisning som en egen del. Förbundet har upprättat en driftsredovisning i årsredovisningen för 2025.

Förbundet har upprättat en driftsredovisning i årsredovisningen för 2025. Vi rekommenderar att tabellen för driftredovisning visar kostnadsfördelningen mer detaljerat än på totalnivå. Dock beskrivs det i not 2 nedanför så det är inte angeläget att tabellen ändras.

2.7 ÖVRIGT

Det nationella rådet har upprättat riktlinjer för hur stort eget kapital som ett finansiellt samordningsförbund bör ha. Enligt dessa riktlinjer bör eget kapital i Samordningsförbundet Roslagen inte överstiga 1 340 tkr. Utfall vid 2025 års slut är 4 201 tkr vilket innebär att det överstiger angiven riktlinje. Detta beror på vakant personal i vissa projekt samt högre ersättningsnivå än beräknat. Förbundet har framtagen plan för att minska det egna kapitalet genom ökade insatser i projekt.

Vi vill betona vikten av att beakta de tydliggöranden som Försäkringskassan gjort kring projektägande av ESF-projekt, ansvarsområde för insatser samt vilken målgrupp som strukturövergripande insatser riktar sig mot. Samordningsförbundet Roslagen har beslutat att inte söka om och ta emot denna typ av externa medel.

2.8 REKOMMENDATIONER

- Vi rekommenderar att förbundet fortsätter verka för att förbruka sina medel så att eget kapital närmar sig riktlinjen.

2.9 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Det har i granskningen inte framkommit några omständigheter som ger oss anledning att anse att årsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning.

Datum som ovan

Azets Revision & Rådgivning AB

Jenny Barksjö Forslund

Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

för Samordningsförbundet Roslagen, org. nr 222000-3079

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision och granskning av årsredovisningen för Samordningsförbundet Roslagen för år 2025 enligt Standard för kommunal räkenskapsrevision[1]. Förvaltningsberättelsen och driftredovisningen har granskats enligt särskild instruktion.

Enligt vår bedömning har årsredovisningens balansräkning, resultaträkning samt noter upprättats i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av förbundets finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat för året.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt Standard för kommunal räkenskapsrevision. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Uppdraget är utfört utifrån opartiskhet och självständighet i förhållande till förbundet.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Annan information

Årsredovisningen innehåller också annan information än balansräkning, resultaträkning, kassaflödesanalys samt noter och denna andra information återfinns på sidorna 1-10. Det är styrelsen som har ansvaret för denna andra information. Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna andra information och i vårt uppdrag ingår inte att genomföra en revision av denna information, men det är vårt ansvar att läsa den och överväga om den i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningens balansräkning, resultaträkning samt noter. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen och bedömer om den andra informationen verkar innehålla väsentliga felaktigheter. Om vi drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldig att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt lagen om kommunal bokföring och redovisning.

Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningens balansräkning, resultaträkning, driftredovisning samt noter inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt Standard för kommunal räkenskapsrevision alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i ovan nämnda delar av årsredovisningen.

Som del av en revision enligt Standard för kommunal räkenskapsrevision använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningens balansräkning, resultaträkning, driftredovisning samt noter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av förbundets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningens balansräkning, resultaträkning, driftredovisning samt noter, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- måste vi informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

[1] *Med anpassning till de specifika förutsättningar som föreligger i ett finansiellt samordningsförbund. Främst att rapporten inte avges av "sakkunnigt biträde" eller ställts till "de förtroendevalda revisorerna".*

Penneo dokumentnyckel: V94CU-FJ8MG-EE5XQ-AK33Z-J4RZH-LF61F

Revisorns granskning av förvaltningsberättelsen samt driftredovisningen

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningsberättelsen samt driftredovisningen och att dessa upprättas i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning. Vår granskning har skett enligt tillämpliga delar av "Instruktion för granskning av förvaltningsberättelse" samt "Instruktion för granskning av drift- och investeringsredovisning" i Standard för kommunal räkenskapsrevision. Detta innebär att vår granskning av förvaltningsberättelsen och driftredovisningen har en annan inriktning och mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt Standard för kommunal räkenskapsrevision har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

Förvaltningsberättelse har upprättats i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning.

Driftredovisningen har upprättats i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Samordningsförbundet Roslagen för år 2025.

Vi tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Vi bedömer även sammantaget att styrelsen i Samordningsförbundet Roslagen har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt sätt och att insatserna som finansierats är i enlighet med lag om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser. Vi har i vår granskning i enlighet med Standard för kommunal räkenskapsrevision, inte noterat några väsentliga brister i förbundets interna kontroll.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed för kommunal verksamhet i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till förbundet enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen och den interna kontrollen.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot förbundet.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot förbundet.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för förbundets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

I vår granskning skaffar vi oss en förståelse av den del av förbundets interna kontroll som har betydelse för vår revision av årsredovisningen för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

Falun, den dag som framgår av vår elektroniska signatur

Azets Revision & Rådgivning AB

Jenny Barksjö Forslund
Auktoriserad revisor

Penneo dokumentnyckel: V94CU-FJ8MG-EE5XQ-AK33Z-J4RZH-LF61F



Detta dokument är undertecknat digitalt via **Penneo.com**. De signerade uppgifternas integritet är validerad med hjälp av ett beräknat hashvärde för originaldokumentet. Alla kryptografiska bevis är inbäddade i denna PDF, vilket säkerställer både autenticitet och möjlighet till framtida validering.

Detta dokument är försett med ett kvalificerat elektroniskt sigill. För mer information om Penneos kvalificerade betrodda tjänster, se **https://eutl.penneo.com**.

Så här verifierar du dokumentets äkthet:
När du öppnar dokumentet i Adobe Reader kan du se att det är certifierat av **Penneo A/S**. Detta bekräftar att dokumentets innehåll förblir oförändrat sedan tidpunkten för undertecknandet. Bevis för de enskilda undertecknarnas digitala signaturer bifogas dokumentet.

De kryptografiska bevisen kan kontrolleras med hjälp av Penneos validator, **https://penneo.com/validator**, eller andra valideringsverktyg för digitala signaturer.

Samordningsförbundet
Roslagen

Samverkan mellan Arbetsförmedling, Försäkringskassan, Region Stockholm samt Stockholm läns nordost kommuner.

Årsredovisning 2025

Medlemmar : ARBETSFÖRMEDLINGEN SWEDISH PUBLIC EMPLOYMENT SERVICE · Region Stockholm · Försäkringskassan · DANDERYDS KOMMUN · NORRTÄLJE KOMMUN · TÄBY · Vallentuna kommun · VAXHOLMS STAD · Österåker

Ordförande har ordet

Arbetslösheten har ökat sedan 2022, och risken är att fler människor hamnar längre från arbetsmarknaden. I det läget blir samordningsförbundens roll allt viktigare – att stärka medlemsparternas gemensamma förmåga att ge samordnat stöd till dem som behöver det allra mest.

Samordningsförbundet Roslagen bidrar både genom att utveckla arbetssätt och samverkan mellan parterna, och genom direkta individinsatser. Det sker bland annat via utbildningar, metodutveckling och våra myndighetsgemensamma samverkansteam.

Projektfinansiering från Europeiska socialfonden har under lång tid varit en viktig möjlighet att skala upp våra individinsatser. Nya tolkningar av lagstiftningen innebär dock att förbundet inte längre kan ansöka om eller ta emot externa medel. Under 2026 avslutas därför vårt sista operativa ESF-projekt, Lumena. Minst lika viktigt som verksamheten vi har "under förbundets tak" är den samverkan och det förtroende som under lång tid byggts upp mellan medlemsparterna, vilket nu kommer att underlätta för parterna att fortsätta söka extern finansiering gemensamt – men nu exempelvis med en kommun som projektägare.

Förbundet har ett eget kapital som överstiger rekommendationerna. Historiskt har det varit en förutsättning för att säkerställa likviditet vid projektgenomföranden och för att kunna upprätthålla individinsatser i tidsglappet mellan externa projekt. Verksamhetsplanen för 2026 innehåller operativa insatser som successivt kommer att minska det egna kapitalet, i linje med förbundets uppdrag och en långsiktigt hållbar ekonomi.

Avslutningsvis vill jag, å hela styrelsens vägnar, rikta ett varmt tack till våra engagerade medarbetare och till våra medlemsparter – ert arbete gör skillnad för de som behöver det bäst!

Torbjörn Einarsson
Ordförande

Sammanfattning av Samordningsförbundets verksamhetsåret 2025

Ekonomiskt resultat:

11,95 m.kr

Intäkter

Varav 5,25 m.kr i externa medel. (fg. år 4,45). Medlen har använts till att finansiera olika insatser, såväl individinriktade initiativ som mer långsiktiga strukturpåverkande insatser. (fg. år intäkter 11,32)

11,40 m.kr

Kostnader

Varav 2,47 m.kr till förbundets långsiktiga samverkansstruktur och administration, 0,59 m.kr till kunskapsstärkande samt 8.33 m.kr till individinriktade verksamhet. (fg. år kostnader 9,26)

+0,54 m.kr

Årets resultat

Förbundet hade ett ingående eget kapital vid årets start på 3,66 m.kr.
Vid årets utgång har förbundet 4,20 m.kr att ta med in till nästkommande år. (fg. år resultat 1,55).

Verksamhetsresultat:

258 tjänstemän har tagit del av förbundets forum eller projektet Conectos webbinarier. (fg. år 323)
135 tjänstemän fick rådgivning av samverkansteamet under 23st tjänstemannamöten. (fg. år 120)
139 personer fick rådgivning av det Myndighetsgemensamma samverkansteam. (fg. år 212)
206 deltagare startade och erhöll individuellt anpassat stöd genom projektet Lumena (fg. år 135)

Innehållsförteckning

1.0 Förvaltningsberättelse 4

1.1. Översikt verksamhetens utveckling 5
1.2. Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning 5
1.3. Händelser av väsentlig betydelse 6
1.4. Styrning och uppföljning av verksamheten 6
1.5. God ekonomisk hushållning, måluppfyllelse och ekonomisk ställning 7
Uppföljning och resultat för administrativ verksamhet 7
Uppföljning och resultat för Strukturövergripande insatser 8
Uppföljning och resultat för individinsatser 8-9
1.6. Förväntad utveckling 10

2. Ekonomiska resultat 11

2.1 Resultaträkning 12
2.2 Balansräkning 12
2.3 Kassaflödesanalys 12
2.4 Driftredovisning 12

3. Noter 13

Not 1. Verksamhetens intäkter 13
Not 2. Verksamhetens kostnader 13
Not 3. Fodringar 14
Not 4. Kortfristiga skulder 14

4. Referenslista 14
5. Styrelsens underskrift 15

Denna årsredovisning är upprättat enlig nationala rådets mall som föreskriver ordningen och rubriksättningen i dokumentet.

1.0 Förvaltningsberättelse

Årsredovisningen innehåller en översiktlig redogörelse av resultat och verksamhetsutveckling samt en redovisning av det ekonomiska utfallet för budgetåret 2025.

Organisation och uppdrag

Samordningsförbundet är en fristående juridisk organisation med Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Region Stockholm samt kommunerna Täby, Danderyd, Norrtälje, Vallentuna, Vaxholm och Österåkers kommun som medlemmar. Sätet för förbundet är i Österåkers kommun men verksamheten finns i flera kommuner. Förbundet har en lokal i Täby där kansliet har sin bas.



Figur 1 Förbundets geografiska område

Förbundets organisation består av en styrelse som utses av medlemmarna, ett kansli samt en beredningsgrupp som är ett stöd till förbundschefen. Beredningsgruppen bistår i att förbereda förslag till styrelsen och verkställer styrelsens beslut.

Samordningsförbundet verkar utifrån Lagen om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser (2003:1210) och förbundsordningen som beslutats av Samordningsförbundets medlemmar. Lagens syfte är att ge möjligheter att utveckla samverkan lokalt inom rehabiliteringsområdet och samordna gemensamma insatser samt underlätta en effektiv resursanvändning

Uppdrag, verksamhetsidé och vision

Samordningsförbundets verksamhetsidé är att samordna medlemsparterna och finansiera verksamhet som komplettera parternas ordinarie verksamhet. Verksamheten ska stödja individer med behov av samordnade rehabiliteringsinsatser, så att de kan stärka eller återfå sin förmåga till egen försörjning och skapa bättre förutsättningar för ett självständigt liv.

Samordningsförbundet har också som uppdrag att bidra till att utveckla strukturella förutsättningar som underlättar långsiktigt och effektivt samarbete mellan medlemmarna. Förbundets verksamhetsidé är att stärka och utveckla samverkan mellan medlemmar och andra aktörer på ett hållbart sätt över tid.

Visionen är att stärka individens förmåga till självförsörjning, där både stegvisa framsteg och egen försörjning uppmärksammas. Förbundets arbete vilar på en värdegrund med fyra centrala hörnstenar i form av Tilltro – till både parterna och individerna, Individfokus – med utgångspunkt i medborgarens behov, Nyskapande – med öppenhet för inkluderande och kreativa lösningar och Gemensamt– samverkan för rätt insats.

Finansiering

Förbundets finansiering säkerställs genom tilldelning av likvida medel från medlemmarna till Samordningsförbundet. Försäkringskassan hanterar statens totala bidrag, vilket inkluderar Arbetsförmedlingens andel. De sex kommunerna delar på en fjärdedel av finansieringen, medan Region Stockholm står för den återstående fjärdedelen. Under 2025 uppgick medlemmarnas bidrag till verksamheten till 6,7 mkr, vilket är en höjning med från föregående år (6,35 m.kr). Utöver medlemsintäkterna har förbundet erhållit ca 5,2 mkr i projektmedel från Europeiska socialfonden genom deltagande i det regionala samarbetet LumenaConecto-projektet.



Figur 2 : Finansierings fördelning medlemmar

1.1. Översikt verksamhetens utveckling

Intäkter och kostnader över tid (tkr)	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Verksamhetens medlemsintäkter	6700	6350	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000
Externa medel från Europeiska socialfonden	5250	4297	2 739	2 160	3 160	3 560	2 670
Externa medel Samsund		157	161	57			
Verksamhetens kostnader inkl. projekt	-11 405	-9258	-7 086	-10 310	-10 300	-8 990	-6 380
Summerat Årets resultat	**545**	**1546**	**1 814**	**-2 091**	**-1 140**	**570**	**2 290**
Utgående eget kapital till nästa år	4201	3657	2 110	296	2 390	3 540	2 974

Genomsnitt antal heltidspersonal-resurser i verksamhet under året	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019
-Kansliet	1,8	1,8	1,8	2,0	1,5	1,5	2,0
-Strukturinsatser	0,6	0,6	0,8	1,1	1,2	0,8	0,5
-Individinsatser	13,6	11,8	8,7	7,2	9,0	10	7,0
Summerat:	**16,0**	**14,2**	**11,2**	**10,3**	**11,7**	**12,3**	**9,5**

Förbundet saknar egna anställda. Verksamheten, inklusive kansliet och de förbundsfinansierade insatserna, bedrivs med personal som tillhandahålls av medlemsparterna. Under året har detta motsvarat cirka 13,5 heltidstjänster från kommunerna, 0,75 heltidstjänst från Försäkringskassan samt 1,90 heltidstjänster från Arbetsförmedlingen.

1.2. Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

- Låg andel medlemsbidrag

Enligt modellen för idealfördelning av medel uppgår den rekommenderade tilldelningen för Roslagen till cirka 13,3 mkr. Under 2025 har förbundet mottagit 6,7 mkr, vilket motsvarar ≈ 50 procent av den möjliga tilldelningen. Vilket är den lägsta tilldelningsandelen bland förbunden i länet. För att möjliggöra individinriktade insatser har förbundet ansökt om och beviljats extern finansiering från Europeiska socialfonden. Under 2024 fattade styrelsen beslut om en ökning av medlemsbidrag med 5–6 procent per år, med mål att uppnå en tilldelning om 9 mkr år 2030.

- Möjlighet till socialfondsmedel upphör

Tillskott av medel från Europeiska socialfonden har under lång tid varit avgörande för att förbundet ska kunna bedriva operativ verksamhet i större skala. Genom ett förtydligande av lagstiftningen har möjligheten för förbundet att ansöka om och ta emot externa medel upphört.

- Hantering av förbundets överskott

Samordningsförbundet gör 2026 en medveten satsning genom att avsätta 2 m.kr av eget kapital till finansiering av operativa individinsatser under 2026.

- Avvikelse från budget

De mest betydande avvikelserna från budget avser följande verksamheter:

Samverkansteamet: Kommunerna har inte fullt ut nyttjat avsatt finansiering för socialsekreterare. I stället har arbetscoacher deltagit med finansiering via Lumena-projektet, vilket har medfört att 328 tkr av budgeterade medel inte har förbrukats.

Lumenaprojektet: Projektet redovisar 477 tkr i ej utnyttjade medel. Avvikelsen förklaras huvudsakligen av att ersättningsschabloner från Europeiska socialfonden har överstigit de faktiska kostnaderna. Socialfondsmedel: Utbetalningar av medel till medlemsparter har överstigit budgeterad nivå.

1.3. Händelser av väsentlig betydelse

- Översyn Finsam lag (2003:1210)

I december 2024 presenterade Försäkringskassan regeringsuppdraget rörande förändringar av Finsamlagen. Bland annat att förbundens roll samt att medlemmarnas ansvar att initiera och driva insatser lyfts fram. Lagen har dock inte ändrats, däremot tolkningen av denna. Bland annat framgår att Samordningsförbunden inte ska ta emot externa medel utöver medlemmarnas bidrag.

1.4. Styrning och uppföljning av verksamheten

Förbundets arbete utgår från förbundsordningen och verksamhetsplanen. I november 2024 fattade styrelsen beslut om budget och verksamhetsplanering för 2025. Förbundets organisation består av:

Styrelse

Tillsätts av medlemmarna och är Samordningsförbundets högsta beslutande och förvaltande organ. Under året har styrelsen haft fyra protokollförda möten. Till sin hjälp har styrelsen ett kansli och beredningsgrupp som verkställer styrelsens beslut om finansiering av insatser.

Beredningsgrupp

Som är ett stöd till förbundets kansli finns en beredningsgrupp där tjänstepersoner från förbundets medlemmar kontinuerligt träffas för att vara ett stöd i beredning av ärenden till styrelsen samt diskutera och belysa samverkansbehov och pågående förändringar som påverkar samarbetet. Nytt för i år är att beredningsgruppen även kan användas för att ta fram socialfondsprojekt som sen parterna bedriver.

Medlemsparter

Samordningsförbundets medlemmar träffades gemensamt för en medlemsdialog innan sommaren och respektive medlemspart hade därefter individuella samtal med förbundschef under hösten. Medlemmarna utser revisorer som har till uppgift att granska förbundets verksamhet.

Styrgrupp

Vid större insatser tillsätts en styrgrupp. Dess huvudsakliga uppdrag är att styra insatserna på operativ nivå, ansvara för genomförande och uppföljning samt förbereda implementering. Under året det funnits en regional styrgrupp för Lumena Conecto där Förbundschef varit representant samt en lokal styrgrupp för Lumena Roslagen med projektledare, Förbundschef och projektpersonals chefer.

Uppföljning av förbundets verksamhet

Uppföljning sker genom statens uppföljningssystemet ”Uppföljning Finsam”, som tillhandahålls av Försäkringskassan. Uppföljning görs även genom Samordningsförbundens nationella nätverk och deras gemensamma ”Indikatorenkäter”. Instrumentet bygger på enkäter till deltagare vid start och avslut i insats, personal och styrgrupper i förbundets operativa insatser samt till förbundets styrelse.
Läs mer ”Uppföljning av förbundets insatser och verksamhet 2025”

Uppföljning av ESF-projektet genomförs av regionala utredare, rapportering till SCB och ett regionalt samarbete med forskare som bland annat intervjuat projektmedarbetare, chefer och hämtat in data. Arbetscoacher har lämnat ut indikatorenkäterna till deltagare som kompletterades med frågor om diskrimineringsgrunder. (jämlikhetsdata). De har även systematiskt ställt frågor om våld i nära relationer, omfattande fysiskt, psykiskt och sexuellt våld. Det är fler kvinnor än män som svarade att de utsatts för våld i nära relation. 64 personer (57% kvinnor, 41% män) och det framkom att 34%[1] hade i någon form[2] blivit utsatt för våld i nära relation, för kvinnorna var det 61%. För hälften av dem var detta första gången de fick frågan. Utöver den regionala uppföljningen har Roslagen även låtit deltagare genomföra en progressions mätning vid start och avslut för att synliggöra stegförflyttning, samt inhämtat data om deltagares form av offentliga bidrag för att göra en studie på socioekonomiska effekter.
Läs mer i regional slutrapport och i Förbundets lokala slutrapport för Lumena Roslagen.

[1] Att jämfört med nationell kartläggning 2022 från BRÅ 13,6% av befolkningen (16–84 år) utsatta för våld i nära relation.
[2] Av alla svarande hade 31% har blivit hotade av närstående, 23% utsatts för fysiskt våld av närstående, 8% känt press att mot sin vilja delta i sexuella handlingar av närstående, 28% har blivit utsatt för våld av annan än närstående och 25% hade under sin uppväxt sett/hört närstående bli utsatta för våld.

Internkontroll och Riskanalys

För 2025 var fokus riktat på följande riskområden:

•*Förbundets ekonomi till operativa insatser*
Åtgärder har varit att arbeta fram en strategi för en högre medlemsavgift med 5–6 % höjning per år.

• *Att bedriva verksamhet i hela förbundets geografiska område*.
Åtgärden varit att tillsätta och kompetensstärka en bitr. Förbundschef.

•*Förbundens uppföljningsuppdrag*.
Det statliga systemet för uppföljning bedöms som otillräckligt. Det saknas parameter så som stegförflyttning, utfall till arbete och effektmätning. Åtgärd har varit att förbundet arbetar med att tillhandahålla styrelse, beredningsgrupp och styrgrupp avidentifierad uppföljning för dem att ha som underlag till beslut och/eller möjlighet att följa effekten och resultat av verksamheter.

1.5. God ekonomisk hushållning, måluppfyllelse och ekonomisk ställning

Verksamhetens mål är att främja att målgruppen ”människor som riskerar[3] långvarigt[4] bidragsberoende” och som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser, ska uppnå eller förbättra, sin förmåga till egen försörjning genom förvärvsarbete. De ekonomiska riktlinjerna från styrelsen är minst 55 % till individinsatser, högst 35% till administration och 10 % till samverkande insatser.

Måluppfyllelse för året

I verksamhetsplanen för 2025 framgick att förbundet ska finansiera insatser till stöd för samverkan och operativa individinriktade insatser. I verksamhetsplanen för året fanns 16 mål uppsatta, samtliga anses vara uppfyllda. Även den ekonomiska riktlinjen är uppfylld genom att den Administrativ verksamhet uppgick till en kostnad på ≈2, 47m.kr (33%), insatser till stöd för samverkan uppgick till en kostnad på ≈0,59 m.kr (8%) och de operativa individinriktade insatserna uppgick till en kostnad på ≈ 4,38 m.kr (59%). En kort beskrivning av verksamheten följer i avsnitt nedan. Mer detaljerad information finns i rapporten ”Uppföljning av Samordningsförbundets verksamhet 2025.

Uppföljning och resultat för administrativ verksamhet

•Genomförd behovsanalys och kartläggning
Runt 162 000 personer i arbetsförålder bor i förbundets geografiska område. Ca 7% uppbär någon form av offentligt stöd. En uppskattning är att ca 5% befinner sig i långvarigt utanförskap och i behov av förstärkt stöd som ex kan erbjudans i en förbundsfinansierad insats. I dialog med parterna i behovskartläggningen framkom bland annat behov av individuellt operativt stöd till målgruppen, utveckla samverkan samt kompetens-utveckla medarbetare och nya insatser ex IPS eller Peer support och arbeta med uppföljning.
Läs mer i Behovskartläggning inför 2025

•Beslutsunderlag och uppföljning av verksamhet
Förbundet har genom beredningsgruppens sex sammanträde berett och förankrat beslutsärenden till styrelsen. Vid varje styrelsemöte har styrelsen erhållit en lägesrapport med uppföljning på beslutad verksamhet. I mars 2025 beslutade styrelsen om förbundets internkontroll. Innan sommaren kombinerades ett styrelsemöte med ett medlemssamråd.

Mål för administrativa

1) Förvalta verksamhet på ett ändamålsenligt och ekonomiskt sätt.

2) Utföra behovsanalys inför verksamhetsplanering av 2026.

3) Tydligt formulerade och förankrade beslutsunderlag.

4) Återrapportera på beslutad verksamhet till styrelsen.

5) Genomföra internkontroll av styrelsens fastställda riskområden.

6) Involvera medlemmar och genomför minst ett medlemssamråd.

[3] Individer som uppfyller något av följande: 55+ år, utan gymnasieutbildning, funktionsnedsättning
[4] Med långvarigt menas mer än ett år

Uppföljning och resultat för Strukturövergripande insatser

Med de strukturpåverkande insatserna syftar förbundet att bidra till att utveckla och stärka en gemensam samverkanskultur mellan medlemmarna samt att främja tilltron och kunskapen om varandras verksamheter.

- Digitala arbetet

För att nå ut till tjänstemännen har förbundet en hemsida som visar de olika insatserna. Målet var att arbeta för att antalet besökare på hemsidan skulle öka. Under 2025 har sidan haft 4 615 besökare (fg. år 5 947) vilket visar på en liten minskning däremot kan vi se en ökning i antalet sidvisningar per besökare jämfört med föregående år. Den mest besöka sidan var den om Lumena Roslagen med 37% av alla sidvisningar.

Mål för struktur

7) Arbeta för att antalet besökare på hemsidan fortsätter öka.

8) Genomföra minst fyra lokala kunskapsstärkande tillfällen.

9) Minst 100 tjänstepersoner har tagit del av kompetensstärkning.

- Kompetensstärkning / gemensamma forum

Målet var att anordna minst 4 forum för medlemsparters tjänstemän. under 2025 har 6 forum anordnats genom workshops och utbildningar i Case Management och Supported Employment. 120 personer har deltagit i de lokala forumen. Roslagen och sju av länets övriga förbund driver tillsammans socialfonds-projektet Conecto+ fram till sommaren 2027. Projektet har haft 20 digitala föreläsningar där 134 deltagare från Roslagens medlemsparter har deltagit. Totalt har 254 tjänstemän deltagit i ett kompetensstärkande forum.

”möjligheten att få nätverka, att få utbyta erfarenheter och få en inblick hur våra arbetsplatser och arbetsroller ser ut var väldigt givande. Att få lära av varandra.”

Deltagare CM-utbildning

Uppföljning och resultat för individinsatser

Förbundets operativa insatser ska stödja förbundets målgrupp och insatserna ska följas upp och vara i linje med förbundets uppdrag. Syftet för insatserna är att deltagarna ska förbättra sin förmåga till att nå egen försörjning. Förbundet bedrev under 2025 följande verksamhet.

- Myndighetsgemensamma samverkansteamet

I Roslagen finns 6 Samverkansteam som ger deltagare och handläggare en samordnad information om vilket stöd som finns att få för en ökad självständighet och självförsörjning hos deltagaren. Under 2025 har teamen gett råd till 139 personer (fg. år 212). Utöver att ge råd till medborgare har teamet under 23 möten (fg. år 23) gett allmänna rådgivningar till tjänstemän och uppfyllt målet att bidra till erfarenhetsutbyte.

Mål för Samverkansteamet

10) Samverkansteamet träffar och ge råd till minst 100 medborgare.

11) Kunskapsstärka personal i myndighetsgemensam samverkan.

12) Följa upp vad rådgivningar mynnar ut i.

Av de som besökte teamet var det en högre andel kvinnor (56%), samt personer som hade en ersättning från Försäkringskassan (41%). Vårdgivare var den vanligaste inremittenten (28%) följt av försäkrings-kassan (27%). Det vanligaste rådet till deltagare var deltagande i Lumena projektet (49%, fg. År 60%), insats via Arbetsförmedlingen (14%) och gemensam kartläggning Arbetsförmedling och Försäkringskassan (14%).

- Motiverande gruppverksamhet

Från 2025 finansieras gruppverksamheten av förbundet, tidigare har verksamheten finansierats genom socialfondsmedel. Under året har 15 motiverande grupper genomförts och nått 69 deltagare, 66% av kvinnor. Merparten av deltagarna ser kursen som användbar och 48% av deltagarna aktualiserades från Försäkringskassan, 19% från vården. En lågtröskel aktivitet med en öppen frivillig träffpunkt har börjat testas under hösten.

Mål för Grupperna

13) 50 medborgare får ta del av motiverande grupper

14) Merparten som deltager i motiverande grupper känner vid avslut att insatsen varit användbart för dem.

• Projekt Lumena – april 2023 till mars 2026

Lumena är ett ESF-finansierat projekt som startade våren 2023 av 7 samordningsförbund. Projektet har avslutat sin genomförandefas i december 2025. Totalt har det regionala projektet gett stöd till 1772 deltagare under projekttiden, varav 303 var från Roslagen.

Mål för Lumena

15) Genomföra projektet Lumena enligt inlämnad ansökan till ESF.

16) Under 2025 ska minst 70 personer få ta del av projektet Lumena i Roslagen

Regional arbetar projektledningen med samverkan med flertalet forskare varpå några redan har redovisat sina studier, bland annat ”En studie av samverkan[5]” av Minas & Panican (2025), en kring uppsökande arbete[6] av Schön & Tranquist (2025) samt en studie av tillämpningen av Supported Employment[7] i Lumena, av Gustafsson (2026). Dessa studier visar att samordningsförbunden har möjlighet att både stärka samverkan, bidra till ökad kompetensutveckling och finansiera ett konkret stöd till deltagare som inte har kunnat få detta inom myndigheternas ordinarie uppdrag.

”Deltagarnas progressionsmätningar visar att deras tro på sin möjlighet och förmåga att klara ett arbete ökade. Statistiken visar att 27% tog ett steg närmre arbete och 17% avslutades till arbete eller studier.”

Förbundschef

Det lokala delprojektet Lumena Roslagen

Totalt har 14 projektmedarbetare arbetat i enlighet med inlämnad ansökan. Coachernas arbetsmetod är att genom ett samordnat och personcentrerat arbetssätt (Supported Employment och Case Management) arbeta med att skapa bättre förutsättningar för deltagarna att närma sig arbete eller studier.

Under 2025 deltog 205 personer i verksamheten. Av dessa startade 77 personer (43 kvinnor och 34 män) under året. Som ett kompletterande stöd till projektet personcentrerade arbetssätt har förrehabiliterande arbetsträning skett hos 10 leverantörer, som arbetat med 79 deltagare under året. Insatsen har använts av arbetscoacherna när deltagarna har varit osäkra på sin arbetsförmåga. För flera deltagare har insatsen bidragit till ökad självinsikt kring arbetsförmåga, begränsningar och behov av fortsatt stöd. Detta har gett ett bättre underlag för fortsatt planering, oavsett om nästa steg varit arbete, studier, rehabilitering eller andra insatser.

”Ett viktigt steg mot självkännedom och ett steg tillbaka till arbetslivet.”

Deltagare Lumena

Vid avslut av projektets operativa verksamhet sista december 2025 hade 113 av årets deltagare avslutas och 92 deltagare kommer att kunna fortsätta i den förbundsfinansierade operativa verksamhet som pågår under januari till maj 2026. Därefter kommer Lumenas arbetssätt fortsätta genom socialfondsprojektet ”Arbetscoacher” med Österåkers kommun som projektägare och väntas pågå fram till sommaren 2028.

Läs mer i ”Lokal slutrapport – Lumena Roslagen” eller den regionala slutrapporten.

[5] R. Minas, Stockholms universitet, A. Panican, Örebro Universitet, 2025, Personer som står långt från arbetsmarknaden.
[6] U-K. Schön, Stockholms universitet, J. Tranquist, Tranquist utvärdering, 2025, Att nå de mest sårbara.
[7] J. Gustafsson, Örebro Universitet, 2026, presenterat vid seminarium i december 2025.

1.6. Förväntad utveckling

- Upphörande av externa medel

Roslagens har mottagit 5,25 m.kr i från europeiska socialfonden under 2025. Externa medel som socialfondsmedel upphör under 2026. vilket medför att förbundets totalbudget minskar.

- Ökade medlemsavgifter

Styrelsen har arbetat fram en ny tilldelnings-strategi med en ökning av 5–6 % per år med mål att uppnå 9 m.kr år 2030.
Syftet är att balansera upp de externa medel som förbundet inte längre kan ansöka om och säkerställa möjligheten att fortsätta kunna bedriva operativa individinsatser.

- Valet.

Sverige står inför ett val vilket kommer att påverka styrelsen sammansättning år 2027.

- Plan för användande av eget kapital

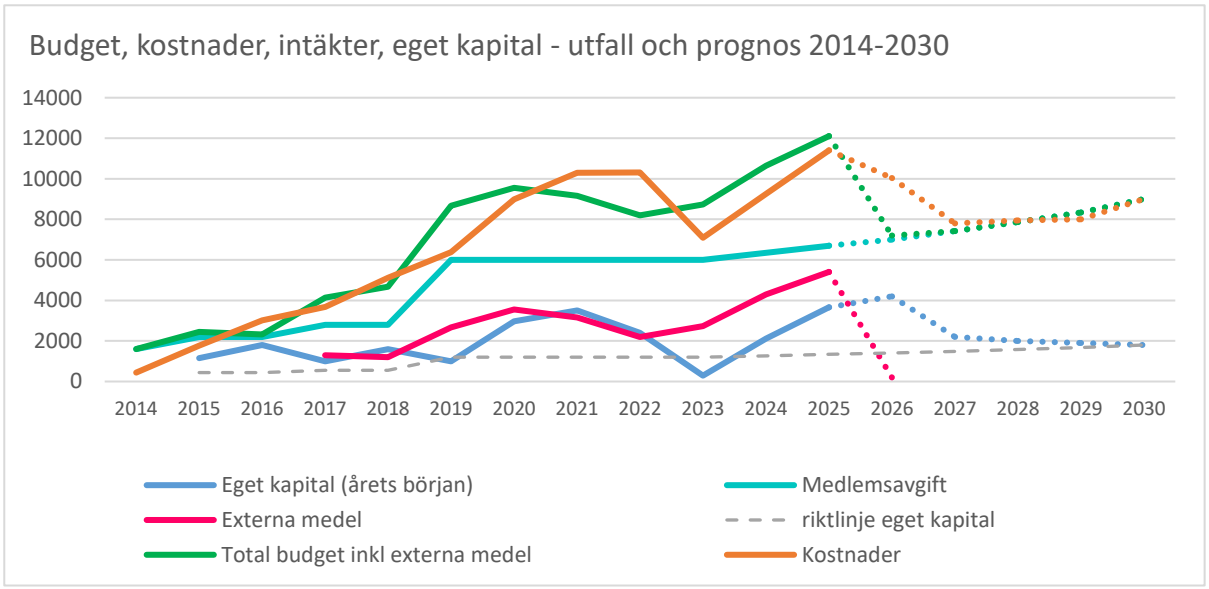
Samordningsförbundets styrelse har avsatt 2 m.kr av eget kapital för finansiering av operativa insatser våren 2026. Målet är att minska ner det egna kapitalet.

- Aktivitetskrav och nya socialtjänstlagen

Kommuner står inför en stor omställning med nya lagar och krav. Detta kan påverka behovet av insatser från förbundet.

- Omorganisering av Arbetsförmedlingen

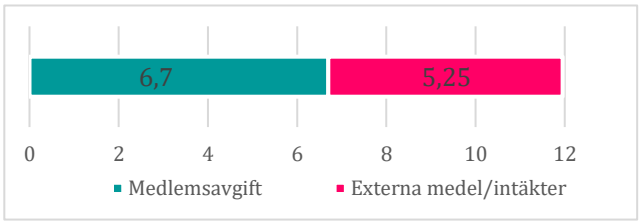
Omorganiseringen innebär nya samarbetspartners på lokal nivå i förbundet



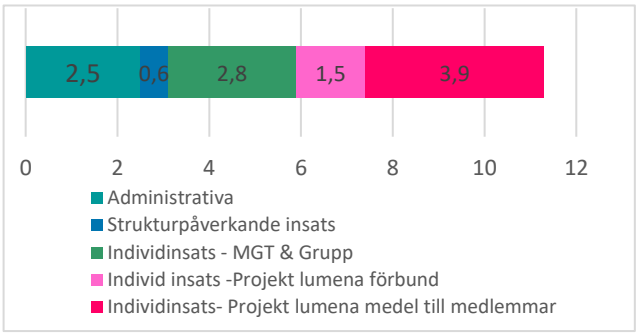
Figur 3 Diagram över intäkter och eget kapital inkl. den nationella riktlinjen, Prognos anges som punktade linjer

2. Ekonomiska resultat

Intäkterna för 2025 ha uppgått till 11,9.kr.
Medlemsavgifter uppgick till 6,7 m.kr och förbundet erhöll 5,2 m.kr i externa medel. Externa medel har varit av betydelse för förbundets möjlighet att kunna genomföra personalintensiva operativa insatser.



Kostnaderna för 2025 summeras till 11,4 m.kr.
De administrativa kostnaderna uppgick till 2,5m.kr och strukturinriktade insatserna till en kostnad på 0,59 m.kr. De individinriktade insatserna uppgick till 8,33 m.kr (fg. år:6,35 m.kr) fördelat med 5,47 m.kr till Lumena projektet. Av dessa utbetalas 3,95 m.kr till medlemsparter som tillhandahåller projektmedarbetare och till arbetsträningsplatser.



Balans och eget kapital
Förbundet redovisar per den 31 december 2025 ett resultat om 0,54 mkr (föregående år: 1,55 mkr). Överskott har uppstått tidigare under de perioder då förbundet bedrivit socialfondsprojekt (2018–2020 och 2023–2025). Det uppbyggda egna kapitalet har varit en förutsättning för att säkerställa likviditeten vid genomförandet av projekten samt för att möjliggöra fortsatta individinsatser efter projektens avslut.

2.1 Resultaträkning *Belopp i t.kr*	Not	2025-12-31	2024-12-31
Verksamhetens intäkter	1	11 950	10 803
Verksamhetens kostnader	2	-11 405	-9257
Avskrivningar			
Verksamhetens resultat		545	1546
Finansiella intäkter			
Finansiella kostnader			
Årets resultat		**545**	**1546**

2.2 Balansräkning *Belopp i t.kr*	Not	2025-12-31	2024-12-31
Omsättningstillgångar	3		
Kundfordring		33	37
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter		859	1504
Övrig fordran; moms		438	460
Kassa och bank		4 563	4 063
Summa tillgångar		**5 893**	**6 064**
Eget kapital och skulder	4		
Eget kapital			
Årets resultat		545	1 546
Övrigt eget kapital		3 657	2 111
Övrig skuld ingående moms		0	15
Leverantörsskulder		259	1 434
Upplupna kostnader		1432	989
Summa eget kapital och skulder		**5893**	**6064**

2.3 Kassaflödesanalys *Belopp i tkr.*	2025-12-31	2024-12-31
Årets resultat	545	1 546
Justering för ej likviditetspåverkande poster	0	0
Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital	**545**	**1 546**
Ökning/minskning kortfristiga fordringar	671	-93
Ökning/minskning kortfristiga skulder	-716	-144
Kassaflöde för den löpande verksamheten	**500**	**1 309**
Årets kassaflöde	**500**	**1 309**
Likvida medel vid årets början	4 063	2 754
Likvida medel vid årets slut	4 563	4 063

2.4 Driftredovisning *Belopp tkr*	**Utfall Jan-dec 2025**	**Budget Jan-dec 2025** (inkl. ändringsbeslut)	**Avvikelse** *Utfall – budget*	***Utfall Jan-dec 2024***
Nettokostnad	11 405	11 950	545	9 257
Medlemsavgift	6 700	6 700	0	6 350
Extern finansiering	5 250	4 150	1 100	4 453
Resultat	545	-1 100	1 645	1546

3. Noter

Redovisningsprinciper: Årsredovisningen är i tillämpliga delar upprättad i enlighet med Lag (2018:597) om kommunal bokföring. Vissa anpassningar har gjorts till Finsams verksamhet. Siffrorna i tabellerna är avrundade och redovisas i t.kr samt att budgetposter är justerade utifrån årets styrelsebeslut.

Not 1. Verksamhetens intäkter	2025	*2024*
Medlemsbidrag från staten (AF/FK)	3350	*3 175*
Medlemsbidrag från Region Sthlm	1675	*1587*
Medlemsbidrag från Täby kommun	416	*393*
Medlemsbidrag från Österåkers kommun	301	*285*
Medlemsbidrag från Vallentuna	245	*232*
Medlemsbidrag från Vaxholm	141	*135*
Medlemsbidrag från Danderyd	225	*215*
Medlemsbidrag från Norrtälje	347	*327*
Externa intäkter	5250	*4453*
Summa	**11 950**	***10 803***

Not 2. Verksamhetens kostnader	2025	*2024*

Administrativa kostnader	**Utfall[8]**	**Budget[9]**	**Avvikelse**	
Styrelse och revision	311	250	-61	*253*
Kanslipersonal	1933	2025	92	*1953*
Arbetsplats och Lokal	100	150	50	*100*
Medlemsavgift NNS	34	25	-9	*22*
Utvärdering	30	30	0	*10*
Övrigt ex utbildning, kontorsmaterial	66	50	-16	*46*
Summa	**2474**	**2530**	**56**	***2384***
Strukturpåverkande insatser				
Arbetsplats för personal	48	100	52	*48*
Gemensamma forum (ESF-projekt Conecto)	227	280	53	*70*
Hemsidan och översikt Förbundets/Parters insatser	280	180	-100	*335*
Behovsanalys	18	200	182	-
Övriga kostnader	25	10	-15	*69*
Summa	**598**	**770**	**172**	***522***
Operativ individinsats				
Projektlokal	158	150	-8	*157*
Myndighetsgemensamt samverkansteam	1272	1600	328	*1305*
Gruppverksamhet	1370	1350	-20	*199*
Projekt Lumena - Förbundsfinansierat	1523	2000	477	*1075*
Övriga operativa kostnader	59	50	-9	*134*
Summa operativa individinsats	**4382**	**5150**	**768**	***2870***
Utbetalda externa medel				
ESF finansierade kostnader som betalas ut till part[10]	3951	3500	-451	*3482*
Summa utbetalda externa medel	**3951**	**3500**	**-451**	***3482***
Verksamhetens kostnader	**11 405**	**11 950**	**545**	***9258***

[8] Utfall inkluderar parters ESF-medel för Lumena projektet som betalas ut till medlemsparter genom förbundet.

[9] Budget inkluderar tilläggsbeslut som gjorts under 2025

[10] Kostnaden för 50% arbetscoacher som utbetalas till kommun, 50% projektledare utb. till AF och 50% arbetsträning utb. till leverantör av arbetsträningsplatser.

Not 3. Fordringar *(Belopp i t.kr)*	**2025**	*2024*
Kundfordring	33	
Förutbetald kostnad	72	72
Upplupna intäkter	787	1432
Summa	**859**	**1 504**
Moms fordring	**438**	**460**

Not 4. Kortfristiga skulder *(Belopp i t.kr)*	**2025**	*2024*
Leverantörsskulder	259	1 434
Upplupna kostnader	1 432	989

4. Referenslista

S.Dahlgren, Samordningsförbundet Roslagen 2025. ”Kartläggnings och behovsanalys inför 2025”

S.Dahlgren, Samordningsförbundet Roslagen 2026. ”Uppföljning av förbundets insatser och verksamhet 2025”.

S.Dahlgren, Samordningsförbundet Roslagen 2026. ”Lokala slutrapport för Lumena Roslagen”.

M.Reed, Samordningsförbundet Östra Södertörn, 2026. ”Regional slutrapport Lumena”

R. Minas, Stockholms universitet, A. Panican, Örebro Universitet, 2025, Personer som står långt från arbetsmarknaden.

U-K. Schön, Stockholms universitet, J. Tranquist, Tranquist utvärdering, 2025, Att nå de mest sårbara.

J. Gustafsson, Örebro Universitet, 2026, presenterat vid seminarium i december 2025.

5. Styrelsens underskrift

Vi intygar att denna årsredovisning för 2025 ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt kostnader, intäkter och förbundets ekonomiska ställning.

Datum: 25 Mars 2026



Ledamot Danderyd

Ledamot Täby

Ledamot Vaxholm

Ledamot Österåker

Ledamot Vallentuna

Ledamot Norrtälje

Ledamot Arbetsförmedlingen

Ledamot Försäkringskassan

Ledamot Region Stockholm



Samordningsförbundet Roslagen är ett förbund mellan Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen, Region Stockholm och Stockholm nordost kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåkers kommun

§ 122 Tertialrapport 1 Vaxholms stad 2026

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Tertialrapport 1 2026 Vaxholms stad godkänns.

Ärendebeskrivning

Förvaltningen redovisar tertialrapport 1 2026 för Vaxholm stad.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag AU 2026-05-20/§ 29
Tjänsteutlåtande Tertialbokslut 1 2026 Vaxholms stad 20260519
Tertialrapport 1 2026 Vaxholms stad

Tertialbokslut 1 2026 KS

Tertialbokslut 1 2026 BUN

Tertialbokslut 1 2026 SN

Tertialbokslut 1 2026 TFK

Tertialbokslut 1 2026 SBN

Kopia på beslutet till

För kännedom:

Koray Kahruman, ekonomichef, KLK
Anne-Lie Vernersson Timm, kvalitetscontroller, KLK

§ 29 Tertialrapport 1 Vaxholms stad 2026

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Tertialrapport 1 2026 Vaxholms stad godkänns.

Ärendebeskrivning

Förvaltningen redovisar tertialrapport 1 2026 för Vaxholm stad.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande Tertialbokslut 1 2026 Vaxholms stad 20260519

Tertialrapport 1 2026 Vaxholms stad

Tertialbokslut 1 2026 KS

Tertialbokslut 1 2026 BUN

Tertialbokslut 1 2026 SN

Tertialbokslut 1 2026 TFK

Tertialbokslut 1 2026 SBN

Kopia på beslutet till

För kännedom:

Koray Kahruman, ekonomichef, KLK
Anne-Lie Vernersson Timm, kvalitetscontroller, KLK

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-05-19
Ärendenummer: KS 2026/73.042

Kommunledningskontoret
Koray Kahruman
Ekonomichef

Tertialrapport 1 Vaxholms stad 2026

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Tertialrapport 1 2026 Vaxholms stad godkänns.

Ärendebeskrivning

Förvaltningen redovisar tertialrapport 1 2026 för Vaxholm stad.

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser för barn.

Jämställdhetsperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser/effekter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Miljö och klimatperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljö och klimat.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande Tertialbokslut 1 2026 Vaxholms stad 20260519

Tertialrapport 1 2026 Vaxholms stad

Tertialbokslut 1 2026 KS

Tertialbokslut 1 2026 BUN

Tertialbokslut 1 2026 SN

Tertialbokslut 1 2026 TFK

Tertialbokslut 1 2026 SBN

Kopia på beslutet till:

För kännedom:

Koray Kahruman, ekonomichef, KLK

Anne-Lie Vernersson Timm, kvalitetscontroller, KLK

VAXHOLMS STAD



Tertialbokslut 1

2026

Innehåll

Ekonomiskt resultat 3
Nämndernas rapporter 9
Kommunstyrelsen 9
Nämnden för teknik, fritid och kultur 10
Socialnämnden.....11
Stadsbyggnadsnämnden 12

Ekonomiskt resultat

Resultaträkning och driftredovisning

Kommunens resultaträkning (mnkr)	Bokslut jan-apr	Budget jan-apr	Budget-avvikelse jan-apr	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse helår	Bokslut jan-apr 2025
Verksamhetens intäkter	40,7	38,8	2,0	126,9	120,6	6,2	44,5
Verksamhetens kostnader	-282,8	-291,0	8,2	-867,4	-874,5	7,1	-276,4
Avskrivningar och nedskrivningar	-15,2	-15,7	0,5	-46,7	-47,1	0,4	-14,5
Verksamhetens nettokostnad	**-257,2**	**-267,9**	**10,7**	**-787,1**	**-800,9**	**13,8**	**-246,3**
Skatteintäkter	297,9	300,5	-2,7	896,7	901,6	-4,9	290,1
Generella statsbidrag och utjämning	-29,2	-27,1	-2,1	-87,5	-81,3	-6,2	-21,0
Verksamhetens resultat	**11,4**	**5,5**	**5,9**	**22,1**	**19,4**	**2,7**	**22,8**
Finansiella intäkter	0,3	1,1	-0,8	3,2	3,2	0,0	0,9
Finansiella kostnader	-2,3	-3,5	1,2	-5,5	-10,4	4,9	-4,7
Resultat efter finansiella poster	**9,5**	**3,1**	**6,3**	**19,8**	**12,2**	**7,6**	**19,0**
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens resultat	**9,5**	**3,1**	**6,3**	**19,8**	**12,2**	**7,6**	**19,0**

Driftredovisning per nämnd (mnkr)	Bokslut jan-apr	Budget jan-apr	Budget-avvikelse jan-apr	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse helår	Bokslut jan-apr 2025
Kommunstyrelsen	-33,2	-35,8	2,6	-107,0	-108,0	1,0	-31,4
Barn- och utbildningsnämnden	-119,8	-122,7	2,9	-360,5	-368,9	8,4	-119,6
Socialnämnden	-79,8	-82,9	3,1	-248,2	-249,9	1,7	-72,0
Nämnden för teknik, fritid och kultur	-22,6	-25,0	2,4	-67,9	-69,3	1,4	-21,6
Stadsbyggnadsnämnden	-2,2	-3,1	0,9	-8,3	-9,3	1,0	-2,4
Finansförvaltningen	267,0	272,6	-5,6	811,9	817,8	-5,9	265,9
Periodens resultat	**9,5**	**3,1**	**6,3**	**19,8**	**12,2**	**7,6**	**19,0**

Kommentarer till resultaträkningen och driftredovisningen

Resultatet fram till och med april månad är 9,5 mnkr. Helårsprognosen är ett resultat på 19,8 mnkr vilket motsvarar ett resultat på 2,4 % av skatteintäkter och generella statsbidrag.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har en positiv budgetavvikelse på 2,6 mnkr. Överskott beror dels på ett antal vakanser främst inom ekonomi- och upphandlingsenheten, dels lägre upparbetade implementationskostnader för det nya ekonomisystemet. Även intäktssidan visar på överskott till följd av högre statsbidrag, planintäkter samt övriga ersättningar jämfört med budget. Helårsprognosen är ett överskott på 1,0 mnkr.

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden har en positiv budgetavvikelse på 2,9 mnkr. Överskottet beror framför allt på lägre volymer i förskolan men även inom grundskolan och gymnasiet jämfört med

budget. Utöver volymöverskotten redovisar nämnden även överskott inom tilläggsbeloppen. De kommunala förskolorna och skolorna redovisar dock ett underskott på -1,6 mnkr fram till april månad. De kommunala förskolornas och skolornas helårsprognos är ett underskott på -3,4 mnkr. Majoriteten av underskottet går att härleda till förskolorna. Barn- och utbildningsnämndens helårsprognos är ett överskott på 8,4 mnkr.

Socialnämnden
Socialnämnden har en positiv budgetavvikelse på 3,1 mnkr. När man tittar på socialnämndens resultat ser vi flera verksamheter som redovisar över- och underskott. Överskotten går att härleda till verksamheterna inom äldreomsorgen till följd av lägre volymer jämfört med budget. Underskotten går att härleda till funktionshinderomsorgen till följd av högre volymer jämfört med budget. Helårsprognosen är ett överskott på 1,7 mnkr.

Nämnden för teknik, fritid och kultur
Nämnden för teknik, fritid och kultur har en positiv budgetavvikelse på 2,4 mnkr. Överskottet beror på lägre entreprenadkostnader i början på året men också lägre avskrivningskostnader för budgetsatsningar som inte har tagits i anspråk än. Helårsprognosen är ett överskott på 1,4 mnkr.

Stadsbyggnadsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden har en positiv budgetavvikelse på 0,9 mnkr. Överskottet beror dels på lägre personalkostnader, dels på ej nyttjad budgetsatsning för ett nytt ärendehanteringssystem. Överskottet inom personalkostnader planeras att användas för konsultstöd. Helårsprognosen är 1,0 mnkr.

Finansförvaltningen
Finansförvaltningen har en negativ budgetavvikelse på -5,6 mnkr. Skatteprognosen har försämrats kraftigt jämfört med budgeten dels med anledning av det minskade befolkningsantalet, dels pga. nedrevidering av 2025 års skatteunderlagstillväxt samt försämrade omvärldsläget med kriget i mellanöstern. Helårsprognosen är ett budgetunderskott på -5,9 mnkr.

Investeringsredovisning

Årets löpande investeringar (mnkr)	Bokslut jan-apr	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse
Kommunstyrelsen				
IT	-0,8	-2,0	-2,0	0,0
IT-säkerhet	0,0	0,0	-3,5	3,5
Summa	**-0,8**	**-2,0**	**-5,5**	**3,5**
Nämnden för Teknik, Fritid och Kultur				
Gator och trafik	0,0	-7,6	-7,6	0,0
Fastighetsunderhåll och ombyggnad	-2,0	-16,8	-16,8	0,0
Hamnar, kajer	0,0	-1,0	-1,0	0,0
Fritid	0,0	-1,2	-1,2	0,0
Park och mark	-0,1	-1,2	-1,2	0,0
Akuta åtgärder utöver plan	-0,4	-2,0	-2,0	0,0
Klimat- och miljöåtgärder	0,0	-3,7	-3,7	0,0
Klimat och miljö klimatting	0,0	-0,3	-0,3	0,0
Strandskoningar	0,0	-2,0	-2,0	0,0
Summa	**-2,4**	**-35,8**	**-35,8**	**0,0**
Barn- och utbildningsnämnden				
Inventarier	-0,2	-2,5	-2,5	0,0
Summa	**-0,2**	**-2,5**	**-2,5**	**0,0**
Socialnämnden				
Verksamhetsanpassning dalig verksamhet (LSS)	-0,1	-0,4	-0,4	0,0
Inventarier	0,0	-0,1	-0,1	0,0
Miljöbil	0,0	-0,4	-0,4	0,0
Summa	**-0,1**	**-0,9**	**-0,9**	**0,0**
Stadsbyggnadsnämnden				
Löpande investering	0,0	-0,1	-0,1	0,0
Summa	**0,0**	**-0,1**	**-0,1**	**0,0**
Summa löpande investeringar	**-3,5**	**-41,3**	**-44,8**	**3,5**

Långsiktiga investeringar (mnkr)	Bokslut jan-apr	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse	Ack. Utfall	Projektets prognos	Projektets budget /kalkyl	Prognos-avvikelse	Start	Slut Prognos
Särskilt boende för äldre Norrberget	-2,8	-60,0	-140,0	80,0	-17,1	-290,0	-290,0	0,0	2018	2028
Resarö skola ombyggnation	-0,1	-0,5	-27,5	27,0	-0,3	-31,0	-31,0	0,0	2022	2028
Trafikåtgärder Resarö mitt	-0,9	-25,0	-25,0	0,0	-10,9	-48,0	-48,0	0,0	2020	2027
Kajrenovering	-33,1	-68,0	-68,0	0,0	-305,7	-380,8	-380,8	0,0	2019	2027
Ishall	-0,1	-5,0	-50,0	45,0	-3,3	-126,0	-126,0	0,0	2022	2028
Prästgården	0,0	-3,2	-15,0	11,8	0,0	-15,0	-15,0	0,0	2026	2027
Batteriparken	-2,4	-2,4	0,0	-2,4	-2,4	-2,4	0,0	-2,4	2026	2026
Brandstation	0,0	0,0	-15,0	15,0	0,0	-55,0	-50,0	-5,0	2026	2028
Summa investeringar	**-39,3**	**-164,0**	**-340,5**	**176,5**	**-337,3**	**-875,8**	**-875,8**	**0,0**		

Totala investeringar (mnkr)	Bokslut jan-apr	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse
	-42,8	**-205,3**	**-385,3**	**180,0**

Kommentarer till investeringsredovisningen

Särskilt boende Norrberget

Tilldelning av kontraktet har genomförts och projekteringen påbörjades under februari månad. Startmöte samt första byggmötet har genomförts enligt plan. Entreprenören har nu etablerat sig på plats och bodetableringen är uppställd på förskoletomten. Projekteringen kommer att pågå fram till sommaren. Under maj månad planeras delar av genomförandefasen att inledas, med markarbeten som första produktionsaktivitet. Projektet följer i nuläget fastställd tidplan och inga avvikelser avseende ekonomi eller genomförande har identifierats.

Resarö skola ombyggnation

Under hösten 2025 har arbetet med att anpassa Resarö skola efter rådande och framtida förutsättningar åter tagit fart. Som tidigare har beskrivits avbröts arbetet på grund av nya kunskaper om det demografiska läget, begränsad teknisk livslängd för vissa byggnader samt en framräknad kalkyl för ombyggnationen som inte motsvarade budget eller målsättningen med projektet. Arbetet sker nu i form av en förstudie som utbildningsförvaltningen driver med stöd av stadsbyggnadsförvaltningen. Förstudien utgår från befolkningsprognosens bedömda behov av antal elever och det faktum att sidobyggnaderna inte är aktuella att fortsätta investera i. Förstudien kommer levereras under hösten.

Trafikåtgärder Resarö mitt

Vaxholms stad har ingått avtal med entreprenören som ska bygga de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna. Ett första spadtag-event för entreprenaden hölls den 2 mars. Första delen av arbetet som startade är att bygga ut gång- och cykelvägen längs Överbyvägen. I samma etapp kommer även bilvägen rustas upp med ny asfalt och det kommer byggas trafiksäkra åtgärder i form av en ny

timglashållplats vid Överby bollplan och platågupp (upphöjt övergångsställe) vid Badviksvägen. Gång- och cykelvägen förväntas bli klar i slutet av sommaren 2026. I mars påbörjades även arbeten i delområde 3, centrala Resarö mitt, där bland annat en ny cirkulationsplats ska byggas samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska göras på parkeringar, gång- och cykelvägar samt ny busshållplats. Arbetena i centrala Resarö mitt planeras bli färdiga under 2027.

Kajrenovering
Kajprojektet omfattar en renovering av Österhamnen, Söderhamnen och Västerhamnen, då den tekniska livslängden för kajerna har uppnåtts. Trafikverket medfinansierar upp till 50 procent av byggkostnaderna enligt villkoren i stadsmiljöavtalet. Hittills har 86,8 mnkr inkommit från Trafikverket och dessa medel är placerade på ett balanskonto för skulder avseende offentliga bidrag. Medlen kommer att aktiveras i samband med projektets färdigställande. Projektet beräknas vara helt klart under 2027.

Arbetet pågår för närvarande i Söderhamnen och Västerhamnen. I Österhamnen har kajen försetts med en tillfällig asfaltbeläggning och används som hamn för Waxholmsbåtarna. I Västerhamnen är kajlinjen samt mark- och VA-arbeten färdigställda, och den sista delen med finplanering pågår i form av stensättning och markarbeten. Finplaneringen för hela Västerhamnen beräknas vara klar till sommaren.

Under första kvartalet 2026 har arbetet fortsatt även i Söderhamnen. Där gjöts den sista delen av krönbalken i april och hela kajlinjen är nu klar. Parallellt pågår utskiftning för att säkerställa hållfastheten närmast kajlinjen, ett arbete som förväntas pågå fram till sommaren. Finplanering med stensättning har påbörjats, och mark-, VA- samt finplaneringsarbeten för resterande delar är upphandlade. En ny entreprenör planeras att påbörja arbetet i Söderhamnen efter sommaruppehållet.

Förvaltningen hr gets i uppdrag att ta fram projektprognos samt förslag på utökad budgetram för kajprojektet samt återkomma till kommunstyrelsen med utökad information om riskanalysen.

Ishall
Upphandlingen har genomförts genom förhandlat förfarande och tilldelningsbeslut har meddelegats till vinnande anbudsgivare. Till följd av att inga anbud inkom i den tidigare upphandlingen och att upphandlingsarbetet därför behövde genomföras enligt nytt förfarande, har tidplanen behövt justeras och senarelagts med cirka sex månader. Kommunen har även fattat ett beslut om att utöka budgeten för ishallen.

Prästgården
En statusbesiktning har bedömt vilket underhåll som behövs, samt vad som är mest akut. Ett antal åtgärder behöver genomföras under 2026. Enligt statusbesiktningen bedöms kostnaden för åtgärder 2026 vara 3,2 mnkr. Vidare kommer viss skötsel av trädgården och trädbeskärning att utföras.

Batteriparken
Fastigheten Vaxön 1:109, även kallad Batteriparken, nyttjas idag av allmänheten för friluftsliv, promenader och rekreation längs Vaxöns östra sida och är utpekat i granskningshandlingen för Översiktsplan 2040 som ett område som ska utvecklas för grönområde och park.

Brandstation

Projekteringen av en ny brandstation på Kullön pågår. Arbetet sker i samverkan mellan SSBF och kommunen. Lokalen ska både fylla behovet för den dagliga driften av en brandstation och tillhanda hålla ytor för kommunen för krisledning. Skisser och kalkyler är under framtagande och kommer presenteras kommunstyrelsen under hösten.

Nämndernas rapporter

Varje nämnd har ett eget tertialbokslut som ger fördjupad information inom nämndens verksamhetsområde.

Kommunstyrelsen

Verksamhetsberättelse

Renovering av Vaxholms kajer
Under första kvartalet 2026 har arbetet med kajerna fortsatt. I Österhamnen har kajen en tillfällig beläggning av asfalt och fungerar som hamn för Waxholmsbåtarna. I Västerhamnen är kajlinjen samt mark- och VA-arbetena färdigställda. Den sista delen med finplanering pågår på kajen med stensättning och arbeten med marken. Finplaneringen i hela Västerhamnen beräknas vara klar till sommaren.

I Söderhamnen gjöts sista delen av krönbalk i april och hela kajlinjen beräknas vara klar till sommaren, i och med detta finns en ny bärande kaj från Österhamnen till Västerhamnen. Utskiftning, för att säkra hållfastheten närmast kajlinjen, pågår parallellt med arbetet i vattnet och beräknas också pågå fram till sommaren. Finplaneringen med stensättning har startat. Mark, VA och finplanering för resterande delar har upphandlats. Den nya entreprenören startar upp arbetet i Söderhamnen efter sommaruppehållet.

Resarö mitt
Arbetet med att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring Resarö mitt pågår för fullt. Gång- och cykelbanan längs Överbyvägen och en ny cirkulationsplats vid korsningen Överbyvägen, Resarövägen och Ytterbyvägen har påbörjats och två timglashållplatser på Överbyvägen ska snart byggas. Inför planerad markanvisningstävling för området tas nu ett kvalitetsprogram fram, som ett stöd för den framtida gestaltningen av området.

Särskilt boende Norrberget
Under första kvartalet 2026 har entreprenören påbörjat projekteringen. Projektet har även markerats genom ett officiellt spadtag.

Arbete med handlingsplan för service
Under tertial 1 har flera insatser genomförts i enlighet med framtagen handlingsplan för service. Telefonistatistik skickas återigen ut månadsvis till respektive enhetschef för att löpande följa upp kommunens tillgänglighet per telefon. Från första mars till sista april har kommunen även deltagit i en nationell servicemätning för att mäta bemötande och enkelhet avseende inkommande samtal via telefon till kommunen.

Förberedelser inför Riksdags-, Region och Kommunval
Stort fokus under året är på genomförandet av RRK-valet 2026 och under tertial 1 har praktiska förberedelser och rekrytering av röstmottagare genomförts. Inför ny mandatperiod har kansliet samordnat arbetet med översyn av ersättningar till förtroendevalda och förslag till uppdaterade pensionsbestämmelser, uppdaterat reglemente för partistöd och reviderat arvodesreglemente är hanterat av arvodeskommittén inför vidare hantering i kommunstyrelsen och fullmäktige.

Riktlinje välfärdsbrottslighet antagen
I arbetet mot välfärdsbrott har en riktlinje antagits som ska tydliggöra inriktning och säkerställa ett systematiskt arbetssätt. Välfärdsbrottslighet har inkluderats i lägesbild och åtgärdsplan för det brottförebyggande arbetet och kompetenshöjande insatser har genomförts med nyckelpersoner. Samverkan har utvecklats både internt och externt, genom omtag av arbetsgruppen mot välfärdsbrott samt ett nytt forum med roslagskommunerna.

Barn- och utbildningsnämnden

Verksamhetsberättelse

Digitalisering
Utbildningskontoret har under våren bytt digital miljö till samma som övriga i kommunhuset arbetar i. Detta för att uppnå bättre kvalitet för både kommunhusets digitala miljö samt för utbildningsförvaltningens verksamheter. Utbildningsförvaltningens miljö (för förskolor, skolor och måltidsenhet) kan nu renodlas med syfte att fungera för MS education och pedagogisk personal.

Välfärdsbrottslighet
Utbildningsförvaltningen deltar i en förvaltningsövergripande arbetsgrupp som driver arbetet mot välfärdsbrottslighet. Det finns en handlingsplan för åtgärder inom utbildningsförvaltningen som bland annat innebär ökade kontroller av inkomstuppgifter, utdrag ur belastningsregister samt högre krav vid upphandling.

Beredskap
Det är fortsatt fokus på att säkerställa kontinuitet för livsmedelsförsörjning. Arbetet innebär bland annat inköp, lagerhållning och översyn av möjligheter för tillagning.

Lokalförsörjning
Barn- och utbildningsnämnden har fattat beslut om att flytta språkförskoleavdelningen Måsen till Överby förskola höstterminen 2027. En förstudie om ersättningslokal för Blynäsvikens förskola på Kullaskogsvägen har inletts och arbetas intensivt med. Utbildningsförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen har förstärkt samarbetet inom lokalförsörjning med två nya forum.

Gemensamt för förskola och grundskola
Fokus har legat på förberedelser inför kommande lagstiftning, trygghet och beredskap samt att skapa hållbara förutsättningar för styrning och arbetsmiljö. Förberedelser har gjorts inför ny lagstiftning kopplad till trygghet, studiero och beredskap, och gemensamma mallar för beredskapsplaner har tagits fram.

Nämnden för teknik, fritid och kultur

Verksamhetsberättelse

Underhållsåtgärder
Åtgärder inom underhållsplanerna för fastigheter och allmänna anläggningar fortgår enligt plan. Kommunens förvärv av Batteriparken och Prästgården innebär ett utökat bestånd av drift- och underhåll för nämnden för teknik, fritid och kultur. Byggnaden på Prästgården är i stort behov av renovering och pengar för att rusta upp huset har avsatts i kommunstyrelsens budget.

Upphandling
Ny upphandling gällande driftteknisk fastighetsförvaltning har genomförts samt avtal är tecknat och börjar gälla den 1 september 2026.

Förberedelse inför sommarsäsongen
Hamngatan mellan Rådhusgatan och Söderhamnen kommer att vara gångfartsområde mellan den 4 maj och 2 oktober 2026. Inom området begränsas hastigheten till gångfart och gående har företräde. Förvaltningen har fått i uppdrag av nämnden för teknik, fritid och kultur att genomföra anpassningar i gästhamnen.

Kultur och bibliotek
Ett nytt bibliotekssystem med tillhörande webbplats har upphandlats med avtalsskrivning i april. Den populära föreläsningsserien Socialt och digitalt för seniorer har fortsatt under våren.
På biblioteket har sedvanlig programverksamhet fortsatt.

Förstudie Kullaskogsvägen 1
Förstudien har pågått under våren 2026 avseende tillbyggnation av förskolan på Kullaskogsvägen 1 som ersättningslokaler för förskolan i Blynäsviken.

Kommunikation
Kommunikation och samverkan är centrala verktyg för stadsbyggnadsförvaltningen i arbetet med att skapa en attraktiv, trygg och hållbar stad. För att stärka kommunens kommunikation har flertalet skyltar tagits fram i enlighet med kommunens profil.

Socialnämnden

Verksamhetsberättelse

Nationella reformer och planeringsförutsättningar
Under perioden har socialnämndens verksamhet påverkats av pågående nationella reformer där flera lagändringar går in i genomförande- och implementeringsfas. Förvaltningens arbete har under T1 huvudsakligen avsett förberedelser, kunskapsuppbyggnad och anpassning av organisation och arbetssätt.

Följande reformområden bedöms ha särskild påverkan:

- Aktivitetskrav i ekonomiskt bistånd (införs 2026)
- Medicinskt ansvar för rehabilitering (MAR) (införs 2026)
- Förändringar i LVU (2026–2027)

- Lag om insatser utan samtycke (LIV) (2027)
- Samsjuklighetsreformen (2027)
- Införandet av Lagen om socialdataregister (2026–2027)

Förvaltningen samverkar med övriga nordostkommuner avseende införandet av aktivitetskrav samt gemensamma frågeställningar kopplade till MAR-funktionen. De ekonomiska konsekvenserna av reformerna är ännu inte fullt överblickbara och påverkar därmed kommande planeringsförutsättningar.

Organisatorisk utveckling
Förvaltningen har under perioden genomfört en organisatorisk anpassning i syfte att stärka förmågan att möta demografiska förändringar och kommande reformkrav.

Förändringen omfattar bland annat tydligare enhetsstruktur inom verksamhetsområdet vuxna och äldre, samlad utförarorganisation för stärkt kvalitet och samordning och utveckling av stöd- och förebyggande verksamhet.

Förändringen syftar till att skapa en mer robust och långsiktigt hållbar organisation i ljuset av ökade lagkrav, demografisk utveckling och ökad komplexitet i uppdraget.

Ny dagverksamhet och stjärnmärkning
En ny dagverksamhet för personer med demenssjukdom har etablerats. Verksamheten syftar till att stärka det förebyggande arbetet och möta en växande målgrupp, inklusive personer under 65 år med demenssjukdom. Flera verksamheter har blivit ”Stjärnmarkerade” för att säkerställa kunskapen om demens.

Stadsbyggnadsnämnden

Verksamhetsberättelse

Handläggningstider
Under perioden januari till april 2026 har lagstadgade tider hållits för anmälnings- och bygglovsärenden, samt antalet pågående tillsynsärenden har minskat och en skyndsam handläggning av strandskyddsärenden säkerställts.

Anpassade arbetssätt PBL
Under samma period har verksamheten även lagt stor vikt vid att hantera ärenden och anpassa arbetssättet utifrån de omfattande ändringarna i PBL som trädde i kraft den 1 december 2025. I detta ingår också ett arbete med att uppdatera verksamhetens sidor på hemsidan.

Öppet hus och telefonrådgivning
Bygglovsenheten har bjudit in till öppet hus för allmänheten den 6 maj, med fokus på frågor kring bygglov och strandskydd. Representanter från andra enheter inom förvaltningen kommer också att närvara. Telefonrådgivning och drop-in-möten för personlig rådgivning hålls löpande. Med anledning av en period av högre besöksantal på drop-in-mötena under våren har ett backup-system ordnats så att det finns extra handläggare på plats i kommunhuset vid varje tillfälle, ifall behovet uppstår.

VAXHOLMS STAD

Tertialbokslut 1 2026

Kommunstyrelsen

Innehållsförteckning

Ansvar och uppdrag 2

Verksamhetsberättelse 2

Ekonomi 6

Driftbudget 6

Investeringar 7

Ansvar och uppdrag

Styrelsen är stadens ledande politiska förvaltningsorgan. Den har ett helhetsansvar för stadens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen ska leda och samordna förvaltningen av stadens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders och eventuella gemensamma nämnders verksamhet (ledningsfunktion). Styrelsen ska också ha uppsikt över kommunal verksamhet som bedrivs i kommunala företag, stiftelser och kommunalförbund. Styrelsen ska leda stadens verksamhet genom att utöva en samordnad styrning och leda det arbetet med att ta fram styrdokument för staden (styrfunktion). Styrelsen ska följa de frågor som kan inverka på stadens utveckling och ekonomiska ställning och fortlöpande i samråd med nämnderna följa upp de fastställda målen och återrapportera till fullmäktige (uppföljningsfunktion). Styrelsen ansvarar för i detta reglemente angivna uppgifter jämte sådana uppgifter som inte lagts på annan nämnd (särskilda uppgifter). Härutöver ansvarar styrelsen för de uppgifter som framgår av kommunallagen (2017:725), KL, och annan lagstiftning.

Verksamhetsberättelse

Arbete med handlingsplan för service
Under tertial 1 har flera insatser genomförts i enlighet med framtagen handlingsplan för service. Telefonistatistik skickas återigen ut månadsvis till respektive enhetschef för att löpande följa upp kommunens tillgänglighet per telefon. Från första mars till sista april har kommunen även deltagit i en nationell servicemätning för att mäta bemötande och enkelhet avseende inkommande samtal via telefon till kommunen.

Ledningens genomgång informationssäkerhet
Ledningens genomgång av informationssäkerhet har genomförts i enlighet med Vaxholms stads informationssäkerhetspolicy och det systematiska ledningssystemet baserat på ISO 27000-serien. Genomgången omfattar styrning, genomförda åtgärder och status i arbetet, utifrån kriterierna lämplighet, tillräcklighet och verkan. Den visar att ett strukturerat arbete bedrivs, samt att fortsatt utveckling krävs för att möta kommande krav enligt cybersäkerhetslagen.

Handlingsplan för näringslivsutveckling
Utvärdering av handlingsplan för näringslivsutveckling 2025 har genomförts. Den visar att aktiviteter har genomförts enligt plan och att utveckling skett inom flera fokusområden, även om samtliga indikatorer inte uppnåddes. Med utgångspunkt i denna utvärdering har Handlingsplan näringslivsutveckling 2026 tagits fram med reviderade fokusområden och aktiviteter. Handlingsplanen har godkänts i kommunstyrelsen.

Implementering av nytt system för registerförteckningar
I början av året avslutades arbetet med att införa ett nytt system för kommunens registerförteckningar och konsekvensbedömningar enligt GDPR.

Förberedelser inför Riksdags-, Region och Kommunval
Stort fokus under året är på genomförandet av RRK-valet 2026 och under tertial 1 har praktiska förberedelser och rekrytering av röstmottagare genomförts. Inför ny mandatperiod har kansliet samordnat arbetet med översyn av ersättningar till förtroendevalda och förslag till uppdaterade pensionsbestämmelser, uppdaterat reglemente för partistöd och reviderat arvodesreglemente är hanterat av arvodeskommittén inför vidare hantering i kommunstyrelsen och fullmäktige.

Insatser för ökad motståndskraft
Under 2026 har säkerhetsenheten genomfört flera insatser som bidrar till att öka kommunens motståndskraft mot störningar samt stärka förmågan att hantera risker för olyckor och kriser som kan påverka säkerheten. I arbetet mot välfärdsbrott har en riktlinje antagits som ska tydliggöra inriktning och säkerställa ett systematiskt arbetssätt. Välfärdsbrottslighet har inkluderats i lägesbild och åtgärdsplan för det brottförebyggande arbetet och kompetenshöjande insatser har genomförts med nyckelpersoner. Samverkan har utvecklats både internt och externt, genom omtag av arbetsgruppen mot välfärdsbrott samt ett nytt forum med roslagskommunerna. Genom ökad samverkan och

systematik förbättras kommunens förmåga att ge likvärdig och rättssäker service.

Uppföljning av systematiskt brandskyddsarbetet
Säkerhetsenheten har följt upp verksamheternas systematiska brandskyddsarbete för 2025. Fortsättningsvis ska uppföljningen effektiviseras och digitaliseras genom implementering av en e-tjänst för inrapportering.

Arbete inom beredskap
Inom beredskapsarbetet har kommunen bearbetat den första risken med den nya metoden för risk- och sårbarhetsanalys. Samtliga förvaltningar har genomfört första steget i arbetet med bemannings- och prioriteringsplaner, som är centrala för kommunens krigsorganisation. Socialförvaltningen har utbildats i stabsmetodik och utvecklat rutiner för krisledningsorganisationen, vilket stärker förvaltningens förmåga att ge trygg och stabil service även vid störningar.

Försörjningsberedskapen har stärkts genom att planerade inköp och beredskapskrav, som regleras i avtal med privata utförare inom hälso- och sjukvården, har följts upp. Kommunen fortsätter att stärka sin försörjningsberedskap genom planerade inköp av livsmedel, reservkraft, sjukvårdsprodukter och utrustning till trygghetspunkter och krisledningsplatser.

Trygghetsinsatser
Under 2026 har säkerhetsenheten genomfört flera insatser som direkt bidrar till en trygg, välfungerande och attraktiv stadsmiljö. Arbetet har utgått från målet att stärka tryggheten, öka den sociala hållbarheten och skapa goda förutsättningar för både invånare och näringsliv.

Vaxholms stad är 2025 den tryggaste kommunen i landet enligt SCB:s medborgarundersökning. Kommunen har beviljats medel från Brottsförebyggande rådet för att stärka arbetet mot bedrägerier riktade mot äldre. Samverkan med näringslivet utvecklas genom att skapa dialog och dela ut stödmaterial. Kommunen har presenterat en ny lägesbild för det brottsförebyggande arbetet enligt lag (2023:196), tillsammans med en uppdaterad åtgärdsplan och uppföljning av arbetet 2025. Arbetet har förstärkts med ett tydligare gemensamt ägandeskap i arbetet genom beredningsgruppen. Utbildningen Unga, normbrytande beteende och brott har spridits till yrkesgrupper som arbetar med barn och unga. Syftet är att skapa en gemensam kunskapsbas och stärka förståelsen för risk- och skyddsfaktorer samt tidiga förebyggande insatser.

Översiktsplan 2040
Arbetet med översiktsplan 2040 pågår. För att anpassa förslaget till synpunkter som kommit från medborgare kommer förslaget till ny översiktsplan att gå ut på en ny granskning hösten 2026. Förslaget planeras att antas i början av 2027.

Renovering av Vaxholms kajer
Under första kvartalet 2026 har arbetet med kajerna fortsatt.

I Österhamnen har kajen en tillfällig beläggning av asfalt och fungerar som hamn för Waxholmsbåtarna.

I Västerhamnen är kajlinjen samt mark- och VA-arbetena färdigställda. Den sista delen med finplanering pågår på kajen med stensättning och arbeten med marken. Finplaneringen i hela Västerhamnen beräknas vara klar till sommaren.

I Söderhamnen gjöts sista delen av krönbalk i april och hela kajlinjen beräknas vara klar till sommaren, i och med detta finns en ny bärande kaj från Österhamnen till Västerhamnen. Utskiftning, för att säkra hållfastheten närmast kajlinjen, pågår parallellt med arbetet i vattnet och beräknas också pågå fram till sommaren. Finplaneringen med stensättning har startat.

Mark, VA och finplanering för resterande delar har upphandlats. Den nya entreprenören startar upp arbetet i Söderhamnen efter sommaruppehållet.

Resarö mitt
Arbetet med att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring Resarö mitt pågår för fullt. Gång- och cykelbanan längs Överbyvägen och en ny cirkulationsplats vid korsningen Överbyvägen, Resarövägen och Ytterbyvägen har påbörjats och två timglashållplatser på Överbyvägen ska snart byggas.

Inför planerad markanvisningstävling för området tas nu ett kvalitetsprogram fram, som ett stöd för den framtida gestaltningen av området.

Genomförande detaljplan 408 -Rindö hamn etapp 3, Rindö – Grenadjären
Byggandet av den nya anslutningsvägen, inklusive gång- och cykelväg, mellan Rindövägen och Oskar-Fredriksborgsvägen (274:an), via Byviksvägen samt övriga allmänna anläggningar i området pågår och planeras var klart i maj.

Särskilt boende Norrberget
Under första kvartalet 2026 har entreprenören påbörjat projekteringen. Projektet har även markerats genom ett officiellt spadtag.

Renovering av ishall
Upphandlingen har genomförts och anbudsöppning har skett. Nästa steg är tilldelningsbeslut, vilket har avvaktats i väntan på ett budgetbeslut av kommunfullmäktige. Beslutet togs på mötet 2026-04- 27.

Förstudie Resarö skola
Förstudien ägs av utbildningsförvaltningen men stadsbyggnadsförvaltningen deltar med resurser in i förstudien. Förstudien har pågått under våren 2026 avseende ombyggnation på Resarö skola. Arbetet omfattar behovsanalys och utredning av möjliga lösningar för lokalfunktioner, kapacitet och verksamhetslogistik, inklusive alternativ för om- och tillbyggnad respektive anpassning av befintlig byggnad.

Förstudie Äppelgården/Kullaskogsvägen 1
Förstudien ägs av utbildningsförvaltningen men stadsbyggnadsförvaltningen deltar med resurser i arbetet. Förstudien har pågått under våren 2026 avseende tillbyggnation av förskolan på Kullaskogsvägen 1 som ersättningslokaler för förskolan i Blynäsviken.

Arkitekturpolicy
För att ge alla aktörer en gemensam plattform för utveckling av den byggda miljön och säkerställande av en hög arkitektonisk kvalitet tas en arkitekturpolicy för Vaxholm fram. Policyn ska beskriva hur Vaxholms arkitektoniska identitet kan bibehållas och utvecklas.

Cykelplan 2040
Arbete pågår med att ta fram en cykelplan för Vaxholm. Syftet med cykelplanen är att förbättraförutsättningarna att cykla i Vaxholm. Planen är tänkt att tydliggöra kommunens vision av ett fungerande cykelsystem i Vaxholm och fungera som ett stöd i dialogen med relevanta aktörer så som Trafikverket.

Planprogram östra Rindö
Arbetet med den första fasen av planprogrammet för östra Rindö pågår. Bland annat tas fördjupande utredningar inom området fram.

Detaljplan Prästgården
Kommunen förvärvade fastigheten Prästgården (Vega 9) i december 2025. Detaljplanen för fastigheten planeras nu att ändras så att den befintliga byggnaden kan användas för offentlig- och allmän verksamhet och utreda den nuvarande byggrätten. Den gamla byggnaden är i stort behov av renovering och pengar för att rusta upp huset har avsatts i kommunstyrelsens budget. Till att börja med handlar det om utvändig renovering och målning av fönster och fasad. Renoveringarna kommer att inledas under våren.

Detaljplan 392, Resarö samhälle
Arbetet med detaljplanen för “Resarö samhälle”, den avslutande delen av de områden som omfattas av Program för norra Resarö, kommer nu att påbörjas. Syftet med detaljplanen är bland annat att pröva förutsättningarna för att befästa och utveckla bostadsändamål inom Resarö samhälle och möjliggöra kompletterande verksamheter.

Detaljplan Måldepån på östra Rindö
En detaljplan för Måldepån på östra Rindö, norr om Oskar Fredriksborgsvägen, ska tas fram. Syftet med detaljplanen är att säkerställa och utveckla befintliga verksamheter samt skapa förutsättningar för

ytterligare etableringar.

Förvärv Vaxön 1:109, Batteriparken
Kommunen har förvärvat Batteriparken från Statens Fastighetsverk. Parken kommer att bevaras som kulturmiljö- och rekreationsområde.

Förvärv Vaxholm Rindö 2:256, Rindö smedja
Kommunen har för avsikt att förvärva en del av området Rindö smedja på västra Rindö från Statens fastighetsverk.

Kommunikation stadsbyggnadsförvaltningen
Kommunikation och samverkan är centrala verktyg för stadsbyggnadsförvaltningen i arbetet med att skapa en attraktiv, trygg och hållbar stad. På stadens hemsida publiceras större nyheter kring pågående stadsplanerings- och byggprojekt samt löpande driftnyheter av allmänintresse. Exempel på löpande och riktade insatser som gjorts under våren är:

Resarö mitt
I början av året gavs kommuninvånare och företagare på Resarö möjlighet att via en enkät svara på frågor om Resarö mitts framtida arkitektur. Ett öppet hus om kvalitetsprogram för Resarö har hållits. Ett kvalitetsprogram är ett dokument som används när nya bostadsområden ska planeras och byggas. Programmet slår fast vissa grundläggande kriterier för utemiljö och bebyggelse som kommunen och byggaktörer gemensamt enas om. En byggskylt som informerar om projektet har satts upp, spadtag har genomförts och information om de olika etapperna och pågående arbeten publiceras löpande genom nyheter, driftmeddelanden, nyhetsbrev och information på anslagstavlor.

Särskilt boende Norrberget
En byggskylt som informerar om projektet har satts upp, spadtag genomförts och löpande information samt vanliga frågor och svar publiceras på hemsidan.

Invasiva arter
En broschyr om invasiva arter har tagits fram och skickas ut till alla hushåll under maj.

Programmet för Östra Rindö
Utskick av Informationsbrev till boende inför kommande groddjursinventering och arkeologiarbete har gjorts.

Uppdrag att ta fram förslag till detaljplaner
På Vaxholm stads hemsida har information publicerats om de förslag till detaljplaner som pågår. Det gäller detaljplan för Måldepån och Resarö samhälle.

Arkitekturpolicy
En enkät om arkitekturpolicyn har skickats ut till stadens invånare och sammanställning av svaren pågår. Under maj erbjuds en kvällsföreläsning ”Vaxholms arkitektur – en resa från 1600-talet till idag” för allmänheten.

Bygglov
Löpande uppdatering av hemsida i och med nya regler i plan- och bygglagen (PBL). Nyhet om öppet hus i maj har publicerats på webben och på sociala medier, även affischer har även satts upp runt om i Vaxholm och på biblioteket.

Avfallsföreskrifter
Roslagsvatten har tagit fram ett förslag till ändringar av nuvarande avfallsföreskrifter. Förslaget har antogs under april av planeringsutskottet och planeras att börja gälla efter att beslut i kommunfullmäktige har trätt i kraft.

Skälet till ändringarna är i första hand föranlett av införandet av fastighetsnära insamling av förpackningar vilket ställer andra krav på förhållandena vid hämtning än vad som gäller idag. Roslagsvatten introducerar nu i olika etapper fastighetsnära hämtning av förpackningar i enlighet med tidigare inriktningsbeslut fattade av kommunfullmäktige.

Miljö- och klimatbedömning i beslutsprocessen
En ny rubrik har införts i mallen till stadens tjänsteutlåtanden för bedömning av miljö- och klimatpåverkan. Det är framförallt beslut som medför en permanent förändring och som bedöms kunna påverka miljön och vårt klimat på lång sikt som är viktiga att bedöma. Syftet med bedömningen är att tydliggöra och förstärka styrningen mot en hållbar utveckling genom att tjänstepersoner som tar fram beslutsunderlag till våra nämnder också gör en bedömning av hur besluten påverkar och följer våra mål inom miljöområdet.

Digitalisering och informationssäkerhet
Stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret arbetar utifrån befintliga resurser med att successivt anpassa sig till de nya lagkrav, t ex kopplat till NIS2 och andra utmaningar som finns, och de krav som ställs framåt, inom såväl digitalisering som informationssäkerhet.

Lokalanskaffningsprocessen
Process för lokalanskaffning och andra anläggningar för kommunens verksamheter och infrastruktur har antagits. Processen illustrerar de grundläggande delarna i processen behovsutredningsfasen, genomförandefasen och förvaltningsfasen, samt besluts- och kalkylsteg. Syftet med en beslutad process är att ge beslutande politik tydlighet och transparens samt ge förvaltningen som genomförare en tydlig vägledning om vad som behöver tas fram i de olika stegen.

Omorganisation stadbyggnadsförvaltningen
Inom stadsbyggnadsförvaltningen har en omorganisation genomförts för att stärka upp organisationen och verksamheten. Den nya organisationen började gälla 1 januari och består av två större grupperingar för kärnverksamheten inom samhällsbyggnadsprocessen, planeringsavdelning och teknisk avdelning. Var och en innehåller ett antal enheter som är logiskt uppdelade utifrån var i samhällsbyggnadsprocessen de arbetar. Förändringen ger en bättre redundans och ökad möjlighet till såväl strategiskt som operativt arbete.

Ekonomi

Vaxholms stad har en god ekonomi i balans. Den kommunala servicen är kostnadseffektiv så att skattepengarna ger så stort värde som möjligt.

Driftbudget

Kommunstyrelsen har en positiv budgetavvikelse på 2,6 mnkr. Överskott beror dels på ett antal vakanser främst inom ekonomi- och upphandlingsenheten, dels lägre upparbetade implementationskostnader för det nya ekonomisystemet. Även intäktssidan visar på överskott till följd av högre statsbidrag, planintäkter samt övriga ersättningar jämfört med budget. Helårsprognosen är ett överskott på 1,0 mnkr.

Verksamhet,(mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025
KLK och PLU	-27,7	-29,8	2,1	-89,0	-90,0	1,0	-26,0
Politisk verksamhet	-1,8	-2,4	0,6	-7,1	-7,1	0,0	-1,8
Revision	-0,4	-0,4	0,0	-1,3	-1,3	0,0	-0,4
Överförmyndarnämnden	-0,4	-0,4	0,0	-1,2	-1,2	0,0	-0,3
Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd	-0,8	-0,7	0,0	-2,2	-2,2	0,0	-0,7
Storstockholms brandförsvar	-2,1	-2,1	0,0	-6,2	-6,2	0,0	-2,1
Periodens resultat	-33,2	-35,8	2,6	-107,0	-108,0	1,0	-31,4

Bruttoredovisning (mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025
Intäkter	1,5	1,2	0,3	3,9	3,5	0,4	1,5
Kostnader	-34,7	-37,0	2,3	-111,0	-111,6	0,6	-32,9
Periodens resultat	-33,2	-35,8	2,6	-107,0	-108,0	1,0	-31,4

Investeringar

IT-säkerhet

Under 2026 ligger en investeringsbudget på 3,5 mnkr avseende planerade nyinköp av centrala system och hårdvaror för att stärka Vaxholms stads IT-säkerhet. Då en effektivare och mindre resurskrävande lösning identifierades inom ramen för befintliga plattformar försvann behovet att investera i ny hårdvara. Då den nya lösningen initialt endast medför ökade licenskostnader har behovet av investeringsmedel utgått.

Investeringar (mnkr)	Bokslut jan-april	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse
IT	-0,8	-2,0	-2,0	0,0
IT-säkerhet	0,0	0,0	-3,5	3,5
Summa	-0,8	-2,0	-5,5	3,5

VAXHOLMS STAD

Tertialbokslut 1 2026

Barn- och utbildningsnämnden

2026

Innehållsförteckning

Ansvar och uppdrag 2

Verksamhetsberättelse 3

Ekonomi 5

Driftbudget 5

Investeringar 7

Volymavstämning 7

Ansvar och uppdrag

Nämnden ska inom ramen för anvisade medel och under förutsättning av att kommunfullmäktige inte för särskilt fall beslutar annat ansvara för:

- uppgifter enligt skollagen beträffande det offentliga skolväsendet för barn, ungdom och vuxna; dvs. förskola, förskoleklass, grundskola, anpassad grundskola, gymnasieskola, anpassad gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning, särskild utbildning för vuxna, utbildning i svenska för invandrare samt fritidshem
- annan pedagogisk verksamhet i form av pedagogisk omsorg, öppen förskola och öppen fritidsverksamhet
- yttranden till Statens skolinspektion i ärenden om godkännande av enskild som huvudman för skolor och fritidshem
- godkännande av enskild som huvudman för förskola
- beslut att enskild huvudman för sådan pedagogisk omsorg som erbjuds i stället för förskola eller fritidshem ska ha rätt till bidrag
- tillsyn över förskolor och fritidshem vars huvudman kommunen har godkänt samt av sådan pedagogisk omsorg vars huvudman kommunen har förklarat ha rätt till bidrag
- elevhälsa
- studie- och yrkesvägledning
- aktivitetsansvar
- uppgifter som utbildningsanordnare enligt diskrimineringslagen
- skolbibliotek
- anordnande av skolskjuts
- interkommunala ersättningar
- kulturskola
- verksamhetsförlagd undervisning (VFU)
- ungdomsmottagningen
- förebyggande, uppsökande, och stödjande insatser, som inte faller under socialnämndens ansvar, för barn-och ungdomar och deras familjer
- föreningsbidrag inom nämndens ansvarsområde

Verksamhetsberättelse

Verksamhetsberättelsen beskriver större händelser under perioden januari - april 2026.

Digitalisering
Utbildningskontoret har under våren bytt digital miljö till samma som övriga i kommunhuset arbetar i. Detta för att uppnå bättre kvalitet för både kommunhusets digitala miljö samt för utbildningsförvaltningens verksamheter. Utbildningsförvaltningens miljö (för förskolor, skolor och måltidsenhet) kan nu renodlas med syfte att fungera för MS education och pedagogisk personal.

En handlingsplan för dataskyddsarbetet är antagen och arbetas med under året.

Välfärdsbrottslighet
Utbildningsförvaltningen deltar i en förvaltningsövergripande arbetsgrupp som driver arbetet mot välfärdsbrottslighet. Det finns en handlingsplan åtgärder som för utbildningsförvaltningen som bland annat innebär ökade kontroller av inkomstuppgifter, utdrag ur belastningsregister samt högre krav vid upphandling.

Beredskap
Det är fortsatt fokus på att säkerställa kontinuitet för livsmedelförsörjning. Arbetet innebär bland annat inköp, lagerhållning och översyn av möjligheter för tillagning.

Lokalförsörjning
Barn- och utbildningsnämnden har fattat beslut om att flytta språkförskoleavdelningen Måsen till Överby förskola höstterminen 2027. Man har även fattat beslut om utökade platser för den fristående förskolan Flora i Ullbergska gården.
En förstudie om ersättningslokal för Blynäsvikens förskola på Kullaskogsvägen har inletts och arbetas intensivt med.

Utbildningsförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen har förstärkt samarbetet inom lokalförsörjning med två nya forum:
- ett operativt med rektorer och fastighetsförvaltare
- ett strategiskt med förvaltningschefer och ledningsfunktioner

Vuxenutbildning
Från och med januari 2026 får vuxenstuderande som ska studera SFI rätt att delta i undervisningen i tre år utifrån ändringar i skollagen. Det har ställt högre krav på vår vuxenutbildning att upprätta handlingsplaner samt studieplaner. I vårt auktorisationsavtal har vi höjt ersättningsnivåerna för SFI kurserna gentemot våra utbildningsanordnare för att bättre kunna matcha mot nya lagkraven.

Modersmålsundervisning
Ett utvecklingsarbete sker med modersmålsundervisningen där förvaltningen får en mer samordnade roll. Syftet är en mer hållbar organisation. Den nya organisationen planeras träda i kraft hösten 2026.

Gemensamt för förskola och grundskola
Under perioden har verksamheterna påverkats av många förslag till reformer inom utbildningsområdet. Fokus har legat på förberedelser inför kommande lagstiftning, trygghet och beredskap samt att skapa hållbara förutsättningar för styrning och arbetsmiljö.

- Förberedelser inför ny lagstiftning kopplad till trygghet, studiero och beredskap.
- Gemensamma mallar för beredskapsplaner framtagna.
- Genomförda PDV-övningar på samtliga enheter.
- Skyltar beställda som tydliggör att förskola och skola inte är allmän plats.

- Samtliga enheter har genomfört utbildning i informationssäkerhet (bedöma skyddsnivå) med stöd från förvaltningen.
- Löpande omvärldsbevakning och fokus på prioritering i ett föränderligt styrningslandskap.
- Skolledare har deltagit i forskningskonferens om undervisningsnära rektorsledarskap (Ifous, RULE).

Grundskola
Grundskolan har särskilt påverkats av nationella reformförslag om trygghet, studiero och huvudmannaansvar, samtidigt som utvecklingsarbete har fortsatt.

- Insatser för psykisk hälsa och trygghet genom ökad vuxennärvaro på raster och i korridorer.
- Fortsatt arbete i skolsociala team, inklusive två gemensamma träffar med kollegorna inom socialtjänsten.
- Utredning genomförd om resursskola/central särskild undervisningsgrupp; nämnden beslutade att inte gå vidare.
- Fortsatt arbete med AI i undervisningen där lärare har prövat olika AI-verktyg för stöd i undervisningsplanering.
- Pågående upphandling av schemasystem samt prov- och bedömningstjänst.

Förskola
Förskolan har haft fokus på trygghet, beredskap och anpassning till reviderad läroplan.

- Implementering av arbete kopplat till reviderad läroplan Lpfö18 rev. 25, inklusive policy för rörelse.
- Förberedelser inför flytt av Måsen i augusti 2027 påbörjade.
- Löpande anpassning av barngrupperna för att möta ett ojämnt inflöde av barn till förskolan mellan vår/höst.
- Genomförande av brukarenkät med samtliga förskolor. Fortsatt goda resultat men lågt deltagande på sina ställen.
- Fortsatt utredning kring Blynäsvikens ersättningslokal.

Måltidsenheten
En ny måltidschef har tillträtt som under sina första månader fokuserat på att lära känna verksamheten och medarbetarna. En ny gemensam livsmedelsupphandling tillsammans med flera norrortskommuner slutfördes och resulterade i ett fyraårigt avtal med start den 4 maj. Avtalet har ett tydligt hållbarhetsfokus med inriktning mot svensk livsmedelsproduktion och stärkt beredskap. Livsmedelsverkets nya nationella riktlinjer för skolmåltider, som publicerades i januari, utgör ett viktigt stöd i verksamhetens fortsatta arbete. Parallellt har receptbanken i verksamhetssystemet för måltider setts över för att stärka uppföljningen av näring, miljö och ekonomi.

Kulturskolan
Med målet att alla elever och vårdnadshavare i Vaxholm ska veta vad kulturskolan är har det genomförts ett antal insatser. Under perioden har elever från främst årskurs 2 varit i kulturskolans lokaler och fått prova på. Konserter och öppet hus även för vårdnadshavare har genomförts. Arbetet med kommunikation har fortsatt och ytor i kulturskolans lokaler har skyltats upp med folieringar och en katalog har skickats till hushållen. Kulturskola 65+ fortsätter.

Ungdomsverksamheten
Ungdomsverksamheten har haft utökade öppettider på ungdomsgården Storstugan under sportlovet och påsklovet för ordinarie målgrupp, men även haft en öppettid per lov för elever i årskurs 5 och 6. Ungdomsgården har fortsatt sin satsning för att bredda målgruppen (statsbidrag psykisk hälsa) och haft öppet två lördagar endast för tjejer i högstadiet. Verksamheten är även i uppstarten av att undersöka hur det går att utveckla arbetet mot HBTQI-ungdomar. Ett investeringsprojekt har genomförts där

musikrummet på ungdomsgården har ljudisolerats för att förbättra arbetsmiljön för personal och besökare. Kostnaden har gått på förvaltningens investeringsbudget.

Ekonomi

Vaxholms stad har en god ekonomi i balans. Den kommunala servicen är kostnadseffektiv så att skattepengarna ger så stort värde som möjligt.

Driftbudget

Utbildningsförvaltningen har ett överskott på totalt 2,9 miljoner kronor. Det beror på överskott i budgeten för volymer samt överskott i budgeten för tilläggsbelopp/verksamhetsstöd.
Prognosen är lagd till ett överskott på 8,4 miljoner kronor där egenregis underskott ingår.

Egenregi för- och grundskola
Den egna regin har ett underskott på totalt -1,4 miljoner kronor. Det beror på underskott i framför allt förskolan men även måltidsenheten och grundskolan.
Prognosen är lagd till - 3,4 miljoner kronor där förskolan står för -2,6 miljoner kronor och Vaxö/Rindö skolor står för -1 miljoner kronor.

Utmaningar

- Demografi med minskat antal barn och elever
- Förändrad internhyresmodell som ger ökad likvärdighet
- Få elever på Rindö skola ger dåliga delningstal för klasser trots att två årskurser undervisas ihop
- Öppna förskolan har haft behov av extern bemanning under perioden
- Förskolans sjukfrånvaro och vikariekostnader, hyra per barn, något färre barn än budget

Verksamhet,(mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025
Nämnd- och styrelse	-0,2	-0,2	0,0	-0,7	-0,7	0,0	-0,2
Kulturskola	-2,2	-2,2	0,0	-6,6	-6,6	0,0	-2,1
Fritidsgårdar	-1,0	-0,9	-0,1	-2,7	-2,7	0,0	-0,9
Öppen förskola	-0,3	-0,3	0,0	-0,9	-0,9	0,0	-0,3
Förskola, ped omsorg	-21,7	-24,0	2,3	-63,4	-67,3	3,9	-20,7
F-klass, Grundskola, Fritids	-61,8	-62,1	0,3	-179,2	-182,4	3,2	-60,5
Gymnasieskola	-19,8	-20,5	0,7	-60,6	-61,6	1,0	-21,0
VUX; SFI	-1,3	-1,3	0,0	-4,3	-3,9	-0,4	-1,2
Förvaltning	-4,5	-4,7	0,2	-14,1	-14,2	0,1	-3,7
Särskilt stöd inkl organisation	-8,7	-9,5	0,8	-24,6	-28,6	4,0	-10,6
Egen regi	1,7	3,1	-1,4	-3,4	0,0	-3,4	1,5
Total	-119,8	-122,7	2,9	-360,5	-368,9	8,4	-119,6
Volympåverkan	-3,5	0,0	-3,5	-8,1	0,0	-8,1	-2,5
Periodens resultat	-123,2	-122,7	-0,6	-368,6	-368,9	0,3	-122,2

Bruttoredovisning (mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025
Statsbidrag, taxor, försäljning av verksamhet etc.	18,7	15,9	2,8	52,2	47,8	4,4	17,9
Entreprenader, konsulttjänster etc.	-45,2	-47,6	2,4	-132,1	-140,2	8,0	-45,1
Lönekostnad	-65,8	-65,4	-0,4	-201,4	-197,9	-3,5	-65,5
Läromedel, städ etc.	-7,2	-5,2	-2,0	-19,7	-18,0	-1,7	-7,4
Skolskjuts, avskrivningar etc.	-4,3	-4,0	-0,2	-11,4	-12,1	0,7	-3,8
Bank/postavg etc.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Interna kostnader/intäkter	-15,9	-16,4	0,4	-48,0	-48,6	0,5	-15,7
Periodens resultat	-119,8	-122,7	2,9	-360,5	-368,9	8,4	-119,6

Verksamhet,(mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025
Vaxö skola	-0,4	0,0	-0,4	-0,4	0,0	-0,4	-0,3
Rindö skola	-0,2	-0,1	-0,2	-0,6	0,0	-0,6	-0,3
Kronängskolan	1,3	1,0	0,3	0,4	0,0	0,4	1,0
Köken	-0,3	0,1	-0,4	-0,3	0,0	-0,3	-0,3
Resarö skola	0,9	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	1,3
Söderfjärdsskolan	0,5	0,7	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,7
Kulturskola	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1
Egen regi*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Storstugans ungdomsgård	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Skeppet Öppna förskolan	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vaxö-Rindö	0,0	0,2	-0,1	-1,4	0,0	-1,4	-0,5
Vaxö-Resarö	-0,4	0,4	-0,8	-1,1	0,0	-1,1	-0,3
Periodens resultat	1,7	3,1	-1,4	-3,4	0,0	-3,4	1,5

Åtgärdsplan för budget i balans

Åtgärdsplan

- För förskolornas ekonomi är det viktigt att bryta trenden med att hyra per barn under flera år har ökat. Åtgärden är att besluta hur förskolan Blynäsviken kan ersättas med lokaler som matchar behovet av platser och har en lägre hyra än nuvarande.

- För måltidsenhetens ekonomi är det viktigt att bibehålla den höga kvaliteten men också anpassa sig till ett minskat antal barn och elever. Åtgärder som att ha en effektiv organisation och kostnadskontroll är delar som ses över.

Investeringar

Investeringar (mnkr)	Bokslut jan-april	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse
Inventarier	-0,2	-2,5	2,5	
Summa	-0,2	-2,5	2,5	

Volymavstämning

Verksamhet	Budget (antal)	Utfall april (antal)	Avvikelse (antal)	Avvikelse kostnad (tkr)
Förskola, Familjedaghem	452	477	25	2,2
Grundskola/Anpassad grundskola	1481	1493	12	0,4
Fritids	595	642	47	0,2
Gymnasieskolan*	491	515	24	0,7
Total volympåverkan	2424	2484	60	3,5

VAXHOLMS STAD

Tertialbokslut 1 2026

Socialnämnden

2026

Innehållsförteckning

Ansvar och uppdrag 2

Verksamhetsberättelse 2

Ekonomi 3

Driftbudget 4

Investeringar 5

Volymavstämning 5

Ansvar och uppdrag

Ansvar och uppdrag

Socialnämnden ansvarar, inom ramen för kommunfullmäktiges beslutade mål och ekonomiska ramar, för kommunens uppgifter inom socialtjänst, vård och omsorg samt kommunal hälso- och sjukvård enligt gällande lagstiftning.

Nämndens ansvar omfattar bland annat:

- äldreomsorg och stöd till personer med funktionsnedsättning
- individ- och familjeomsorg
- stöd till barn, unga och familjer
- ekonomiskt bistånd och arbetsmarknadsinriktade insatser
- missbruks- och beroendevård
- mottagande av nyanlända och ensamkommande
- kommunal hälso- och sjukvård
- bostadsanpassning, färdtjänst och övriga lagstadgade uppgifter inom nämndens ansvarsområde

Verksamheten riktar sig till invånare som är i behov av stöd, vård, omsorg eller andra sociala insatser utifrån gällande lagstiftning och individuella behov.

Verksamhetsberättelse

Förvaltningens omvärldsanalys

Nationella reformer och planeringsförutsättningar

Under perioden har socialnämndens verksamhet påverkats av pågående nationella reformer där flera lagändringar går in i genomförande- och implementeringsfas. Förvaltningens arbete har under T1 huvudsakligen avsett förberedelser, kunskapsuppbyggnad och anpassning av organisation och arbetssätt.

Följande reformområden bedöms ha särskild påverkan:

- Aktivitetskrav i ekonomiskt bistånd (införs 2026)
- Medicinskt ansvar för rehabilitering (MAR) (införs 2026)
- Förändringar i LVU (2026–2027)
- Lag om insatser utan samtycke (LIV) (2027)
- Samsjuklighetsreformen (2027)
- Införandet av Lagen om socialdataregister (2026–2027

Förvaltningen samverkar med övriga nordostkommuner avseende införandet av aktivitetskrav samt gemensamma frågeställningar kopplade till MAR-funktionen. De ekonomiska konsekvenserna av reformerna är ännu inte fullt överblickbara och påverkar därmed kommande planeringsförutsättningar.

Organisatorisk utveckling

Förvaltningen har under perioden genomfört en organisatorisk anpassning i syfte att stärka förmågan att möta demografiska förändringar och kommande reformkrav.

Förändringen omfattar:

- Tydligare enhetsstruktur inom verksamhetsområdet Vuxna och äldre
- Samlad utförarorganisation för stärkt kvalitet och samordning
- Utveckling av stöd- och förebyggandeverksamhet
- Överföring av dagverksamhet för personer med demens till utförarverksamheten
- Tydliggjord koppling av arbetscoachens funktion till Vuxna och äldre
- Förtydligat stabsuppdrag avseende styrning och stöd

Förändringen syftar till att skapa en mer robust och långsiktigt hållbar organisation i ljuset av ökade lagkrav, demografisk utveckling och ökad komplexitet i uppdraget.

Väsentliga verksamhetsbeslut och händelser

Verksamhetsutveckling

- En ny dagverksamhet för personer med demenssjukdom har etablerats. Verksamheten syftar till att stärka det förebyggande arbetet och möta en växande målgrupp, inklusive personer under 65 år med demenssjukdom.
- Flera verksamheter har blivit ”Stjärnmarkerade” för att säkerställa kunskapen om demens
- En revidering av socialnämndens systematiska ledningssystem för kvalité pågår

Lokalförsörjning

- Första spadtaget för särskilt boende Norrberget genomfördes den 16 april 2026. Färdigställande planeras till sommaren 2028. Boendet omfattar 62 platser.
- Utredning av omvandling av Hamngatan 50 till trygghetsboende har initierats och planeras redovisas under våren 2026.
- Socialnämnden har fattat uppstartsbeslut om lokalanpassning av Prästgården med inriktning mot målgruppen äldre. Ett idéprogram ska tas fram som underlag för fortsatt förstudie.
- Paviljongen 11:3 har avvecklats till följd av minskat behov inom mottagandet av nyanlända. Förändringen följer av ändrade nationella förutsättningar och reducerade anvisningstal.

Demografisk utveckling

Den demografiska utvecklingen visar en fortsatt ökning av antalet äldre samtidigt som den arbetsföra befolkningen minskar. Detta medför ökade behov inom äldreomsorgen samt ökade utmaningar avseende kompetensförsörjning och bemanning.

Ekonomiska förutsättningar

Den av kommunfullmäktige beslutade budgetramen för 2026–2027 utgör utgångspunkt för socialnämndens verksamhet under perioden.

Verksamheten påverkas samtidigt av demografiska förändringar samt successivt införda lagstyrda reformer under 2026 och framåt. Dessa reformer medför förändrade krav på verksamhetens innehåll, arbetssätt och resursanvändning.

Flera reformer finansieras genom generella statsbidrag på kommunnivå utan direkt koppling till socialnämnden. Ekonomiska effekter behöver därmed hanteras inom kommunens samlade ekonomiska prioriteringar.

Sammantaget kan genomförandet av reformer och demografiska förändringar påverka den ekonomiska balansen inom befintlig ram, vilket medför behov av löpande prioriteringar och anpassning av verksamheten.

Samlad bedömning

T1 2026 präglas av genomförd organisatorisk anpassning, etablering av ny verksamhet samt pågående lokalförsörjningsinvesteringar.

Parallellt pågår förberedelser inför kommande nationella reformer som successivt kommer att påverka verksamhetens innehåll och arbetssätt.

Perioden utgör därmed en övergång där fokus har legat på att stärka struktur, samordning och förmåga till genomförande inom socialnämndens verksamhetsområde.

Ekonomi

Vaxholms stad har en god ekonomi i balans. Den kommunala servicen är kostnadseffektiv så att skattepengarna ger så stort värde som möjligt.

Driftbudget

Socialnämnden

Utfallet för tertialbokslut 1 2026, januari-april visar en positiv budgetavvikelse på +3,1 mnkr. Helårsprognosen indikerar ett resultat på +1,7 mnkr.

Funktionshinderomsorgen

Verksamhetsområdet visar en negativ budgetavvikelse på -0,4 mnkr. LSS, socialpsykiatrin och personlig assistans alla visar budgetunderskott som främst beror på ökad volymer och högre priser. Helårsprognosen är ett underskott på -3,8 mnkr.

Individ- och familjeomsorgen

Individ- och familjeomsorgen visar en negativ budgetavvikelse på -0,1 mnkr. Det beror på ett budgetunderskott inom försörjningsstöd. Trots det, visar prognosen en positiv avvikelse på 1,2 mnkr som beror på fortsatt färre barnplaceringar och volymer inom vård för vuxna missbruk än budget.

Äldreomsorgen

Äldreomsorgen visar en positiv budgetavvikelse på 1,9 mnkr som i huvudsak beror på lägre volymer inom hemtjänst och särskilt boende jämfört med budget.

Särskilt boende visar ett totalt överskott på 0,9 mnkr och hemtjänsten gör ett totalt budgetöverskott på 0,6 mnkr. Övriga verksamheter såsom korttidsboende, dagverksamhet och öppen verksamhet redovisar ett överskott på 0,4 mnkr.

Helårsprognosen för äldreomsorgen visar en positiv budgetavvikelse på 0,9 mnkr.

Övrig OH myndighet och utförare

Verksamhetsområdet visar ett budgetöverskott på 0,9 mnkr som främst beror på vakanta tjänster som planeras att tillsättas under hösten. Helårsprognosen visar därför en positiv budgetavvikelse på 1,3 mnkr.

Verksamhet,(mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025
Flykting barn/vuxna	0,4	-0,1	0,6	0,1	-0,4	0,5	-0,4
Funktionshinderomsorg	-17,1	-16,7	-0,4	-53,9	-50,1	-3,8	-14,6
Förvaltningsledning OH stab	-2,6	-2,9	0,3	-8,0	-8,8	0,7	-2,0
Individ- och familjeomsorg	-7,8	-7,7	-0,1	-22,0	-23,2	1,2	-5,1
Myndighetsutövning - övergripande	-1,8	-1,9	0,1	-5,1	-5,7	0,6	-1,9
Socialnämnd	-0,3	-0,2	0,0	-0,8	-0,8	0,0	-0,2
Äldreomsorg	-43,9	-45,7	1,9	-136,7	-137,6	0,9	-41,1
Övrig OH myndighet och utförare	-6,4	-7,3	0,9	-21,0	-22,3	1,3	-6,3
Övrigt	-0,3	-0,4	0,0	-0,9	-1,1	+0,2	-0,3
Periodens resultat	-79,8	-82,9	3,1	-248,2	-249,9	+1,7	-72,0

Bruttoredovisning (mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025

3. Intäkter	12,9	11,9	1,1	38,0	35,6	2,4	14,6
4. Entrpr. & Konsulter & Bidrag	-62,5	-62,4	1,8	-194,5	-193,1	-1,4	-57,6
5. Kostnader För Arbetskraft	-18,6	-19,1	0,5	-56,9	-58,4	1,5	-17,4
6. Övriga Verksamhetskostnader	-3,7	-3,5	-0,2	-11,8	-10,5	-1,2	-3,8
7. Övriga Verksamhetskostnader	-1,8	-1,7	0,0	-4,8	-5,2	0,4	-1,6
8. Finansiella Intäkter/Kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9. Internredovisning	-6,1	-6,1	0,0	-18,2	-18,2	0,0	-6,3
Periodens resultat	-79,8	-82,9	3,1	-248,2	-249,9	+1,7	-72,0

Åtgärdsplan för budget i balans

Behov av åtgärd saknas.

Investeringar

Investeringar (mnkr)	Bokslut jan-april	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse
LSS anpassning	-0,0	-0,4	-0,4	0,0
Inventarier	0,0	-0,0	-0,0	0,0
Miljöbil	0,0	-0,4	-0,4	0,0
Summa	0,0	-0,9	-0,9	0,0

Volymavstämning

Verksamhet	Budget (antal)	Utfall april (antal)	Avvikelse (antal)	Avvikelse kostnad (tkr)
Särskilt boende	12 410	9 369	3 041	511
Korttidsboende	1096	1 080	16	171
Hemtjänst	28 005	23 759	4 246	604
Total volympåverkan				

VAXHOLMS STAD

Tertialbokslut 1 2026

TFK

2026

Innehållsförteckning

Ansvar och uppdrag 2

Verksamhetsberättelse 3

Ekonomi 4

Driftbudget 4

Investeringar 6

Ansvar och uppdrag

Nämnden ska inom ramen för anvisade medel och under förutsättning av att kommunfullmäktige inte för särskilt fall beslutar annat svara för:

Förvaltning, om- och nybyggnad
● Förvaltning, drift och underhåll av stadens
○ fasta egendom, byggnader, idrotts- och friluftsanläggningar och hamnar
○ vägar, gator samt park- och naturmark
● upplåtelser av staden tillhörig fast egendom,
● administration av seniorbostadskö samt upplåtelse av bostad inom kön
● huvudmannaskapet för stadens allmänna anläggningar
● om- och nybyggnation av byggnader, lokaler och anläggningar understigande en beloppsgräns om 10 miljoner kronor inom beslutad ram för investeringar
● om- och nybyggnation av kommunal infrastruktur som vägar, kajer, broar, dagvattenanläggningar, bredband och liknande understigande 10 miljoner kronor inom beslutad ram för investeringar
● fastighetsbildnings-, ledningsrätts- och servitutsfrågor som berör förvaltningen av stadens fasta egendom och projekt som faller inom nämndens ansvarsområde

Gator och trafik
● stadens uppgifter inom trafikområdet, följa trafikförhållandena samt verka för förbättrad trafiksäkerhet
● förvaltning, drift och underhåll av stadens gatu- och vägnät, gång- och cykelvägar, parkeringar samt torg, inklusive belysning
● beslut om lokala trafikföreskrifter, beslut om undantag från föreskrifter eller om parkeringstillstånd på grund av sådana föreskrifter
● besluta om tillstånd att schakta i stadens gator och samt att om så erfordras, kräva säkerhet för beräknade kostnader för återställande av stadens anläggningar
● upplåtelser av gatu- och vägmark för tillfälliga och speciella ändamål, i den mån upplåtelsen inte faller inom ordningslagens tillämpningsområde

Bibliotek
● information och litteraturförmedling
● barn- och ungdomsverksamhet
● social biblioteksverksamhet till äldre och funktionsnedsatta
● biblioteket som kulturellt rum
● det digitala biblioteket

Allmän kultur och fritid
● Allmän kulturverksamhet
● Förvaltning av stadens konstverk övriga samlingar/föremål av kulturellt värde
● Bidragsgivning till ideella föreningar inom fritids och idrottssektorn
● Samverkan med ideella föreningar inom kultur, fritids- och idrottssektorn
● Inom nämndens verksamhetsområde ombesörja stadens bidragsgivning till kulturell och konstnärlig verksamhet samt stadens kulturstipendier

Tillstånd, tillsyn och yttranden
● stadens uppgifter avseende tillstånd och tillsyn enligt spellagen (2018:1138)
● avgivande av yttranden enligt kamerabevakningslagen (2018:1200)
● avgivande av yttranden över ansökningar om tillstånd att utnyttja offentlig plats (3 kap. 2 § ordningslagen)

Verksamhetsberättelse

Underhållsåtgärder
Åtgärder inom underhållsplanerna för fastigheter och allmänna anläggningar fortgår enligt plan.

Stadens förvärv av Batteriparken och Prästgården innebär ett utökat bestånd av drift- och underhåll för nämnden för teknik, fritid och kultur. Byggnaden på Prästgården är i stort behov av renovering och pengar för att rusta upp huset har avsatts i kommunstyrelsens budget. Till att börja med handlar det om utvändig renovering och målning av fönster och fasad. Renoveringarna kommer att inledas under våren.

Ny upphandling gällande driftteknisk fastighetsförvaltning har genomförts samt avtal är tecknat och börjar gälla den 1 september 2026.

Förberedelse inför sommarsäsongen
Hamngatan mellan Rådhusgatan och Söderhamnen kommer att vara gångfartsområde mellan den 4 maj och 2 oktober 2026. Gångfartsområdet ska utformas så att Hamngatans södra sida behåller parkeringarna och den norra sidan blir ett utökat område för gående och näringsidkare. Inom området begränsas hastigheten till gångfart och gående har företräde. Gåfartsområdet kommer att anpassas efter kajenprojektets eventuella behov.

I Vaxholms stads parkeringskarta på webben finns uppdaterad information om var det är tillåtet att parkera och hur länge under sommarmånaderna.

Förvaltningen har fått i uppdrag av nämnden för teknik, fritid och kultur att genomföra anpassningar i gästhamnen. Förvaltningen har i underhållsplanen beskrivit behov av upprustning av träkonstruktion och byte av septiktank i gästhamnen. Utöver dessa behov behöver brygganläggningen anläggas längs Västerhamnens nya kajlinje för att säkerställa tidigare funktion med båtplatser. Åtgärderna utförs sammanhållet för att säkerställa en väl fungerande gästhamn till sommaren 2026.

Kultur och bibliotek
Ett nytt bibliotekssystem med tillhörande webbplats har upphandlats med avtalsskrivning i april.

Biblioteket har en ny samarbetspartner i Medborgarskolan som erbjuder intressanta och förmånliga föreläsningar till allmänheten. Via dem utvidgas även möjlighet till marknadsföring. Sedan tidigare har studieförbundet Folkuniversitetet förlagt föreläsningar på biblioteket och under våren kommer ett föredrag hållas om säkerhet på nätet.

Sedan den nya lagen om skolbibliotek trädde i kraft sommaren 2025 har bibliotekets utlån minskat. Det är naturligt då elever i Vaxholm nu har tillgång till bibliotek och böcker på ett nytt sätt. Fortsättningsvis erbjuds klasser komma till biblioteket, vilket det finns fortsatt intresse för.

I januari var det för första gången en öppen föreläsning för föräldralediga på biblioteket. Föreläsningen var välbesökt och vid tillfälle kan fler föreläsningar komma att erbjudas för den målgruppen. Temat var Barn behöver inte perfekta föräldrar.

Den populära föreläsningsserien Socialt och digitalt för seniorer har fortsatt under våren. Den sker i samarbete med socialförvaltningen och har varit fullbokad. Nya träffar planeras till hösten.

På biblioteket har sedvanlig programverksamhet fortsatt. Kulturfönstret är fullbokat, bland annat har två förskolor har gjort fina utställningar. I samband med kvinnodagen kom en författare och kvinnohistoriker, poesidagen den 21 mars uppmärksammades med program och det har varit två välbesökta bokcirklar.

Allmänkulturen har erbjudit cirkusföreställningen Ljudspår med Cirkus Out of the Box. För förskolebarn erbjöds två teaterföreställningar, Boulevardteatern gav föreställningen ”Vem räddar Alfons Åberg” för alla 4-5-åringar och Teater Gyllene Draken gav föreställningen ”En gång till” för alla 3-åringar. Alla scenkonstföreställningar är kostnadsfria för förskolor och skolor.

Möjligheten att söka kulturbidrag har även i år fortsatt uppmärksammats vilket resulterat i många ansökningar. I år inkom 12 olika ansökningar om kulturbidrag varav 4 av dessa beviljades och får dela på

85 000 kronor.

Förstudie Äppelgården/Kullaskogsvägen 1
Förstudien ägs av Utbildningsförvaltningen men Stadsbyggnadsförvaltningen deltar med resurser i arbetet. Förstudien har pågått under våren 2026 avseende tillbyggnation av förskolan på Kullaskogsvägen 1 som ersättningslokaler för förskolan i Blynäsviken.

Kommunikation kring tekniska frågor och drift
Kommunikation och samverkan är centrala verktyg för stadsbyggnadsförvaltningen i arbetet med att skapa en attraktiv, trygg och hållbar stad. Några exempel på löpande kommunikation som gjorts undervåren är:

- Snöröjning och sandsopning
- Skogsvårdsarbete och trädbeskärning
- Skidspår och skridskoåkning
- Nytt bokningssystem
- Andra löpande driftnyheter

För att stärka stadens kommunikation har flertalet skyltar tagits fram i enlighet med stadens profil för exempelvis lekplatser, naturstigar och Prästgården.

Ekonomi

Vaxholms stad har en god ekonomi i balans. Den kommunala servicen är kostnadseffektiv så att skattepengarna ger så stort värde som möjligt.

Driftbudget

Nämnden för teknik, fritid och kultur redovisar för perioden januari till april ett överskott om cirka 2,42 mnkr. Överskottet förklaras främst av lägre kostnader än budgeterat, framför allt inom verksamheterna fastighet, med ett överskott på 2,22 mnkr, samt gata samt gång- och cykelvägar, med ett överskott på 0,46 mnkr.

Inom fastighetsområdet beror avvikelsen huvudsakligen på att planerade och tillkommande entreprenadkostnader ännu inte har realiserats i någon större omfattning så tidigt på året. Därtill ingår en ej nyttjad satsning på prästgården om 0,2 mnkr.

Avvikelsen inom gata samt gång- och cykelvägar består till cirka 0,4 mnkr av ej nyttjade satsningar kopplade till gång- och cykelvägar på Rindö och Resarö.

Helårsprognosen visar ett överskott på 1,4 mnkr, vilket främst utgörs av ej nyttjade satsningar inom gång- och cykelvägar om 0,8 mnkr samt prästgården om 0,6 mnkr.

Ansvarsspecifika avvikelser:

1. Stadsbiblioteket (+0,10 mnkr): Mindre positiv avvikelse genom lägre kostnader. Prognos enligt budget

2. Kulturell verksamhet (+0,17 mnkr): Kostnader lägre än budget eftersom kulturnatten infaller under hösten. Prognos enligt budget

3. Teknisk enhet (-0,16 mnkr): Mindre intäkter (-1,51 mnkr) som delvis motverkas av lägre kostnader (+1,36 mnkr). Prognos enligt budget

4. Park-Hamn (-0,36 mnkr): Negativ avvikelse drivet av både högre kostnader och lägre intäkter. Förväntas intäkter från Naturskog, prognos enligt budget

5. Mark-Arrende (-0,22 mnkr): Svagt negativt resultat huvudsakligen på grund av lägre intäkter.

Prognosen ligger på budget

6. Gata-GC-vägar (+0,37 mnkr): Överskottet beror på lägre kostnader (+0,40 mnkr), huvudsak beroende på ej nyttjade satsningar GC vägar. Prognosen visar ett överskott på +0,80 mnkr bestående av satsningar för GC vägar som bara nyttjas under del av året.

7. Parkering-trafik (+0,10 mnkr): Lägre kostnader kompenserar för lägre parkerings intäkter. Prognos enligt budget

8. Belysning (+0,07 mnkr): Endast mindre avvikelse, prognos enligt budget

9. Fritid-Idrott (+0,09 mnkr): Endast mindre avvikelse, prognos enligt budget

10. Fastigheter (+2,22 mnkr): Positiv avvikelse, framför allt drivet av lägre kostnader än budgeterat (+2,62 mnkr), till följd av överskott på budget för inplanerade åtgärder underhåll. Intäkterna är lägre än plan (-0,73 mnkr) men kompenseras av kostnadssidan. Ingår även ej nyttjad budget satsning Prästgården ca +0,2 mnkr. Prognosen är ett överskott på +0,60 mnkr och motsvarar satsning på prästgården.

Verksamhet,(mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse	Bokslut jan-april 2025
Stadsbibliotek	-1,57	-1,67	0,10	-5,07	-5,07	0,00	-1,52
Kulturell verksamhet	-0,25	-0,43	0,17	-1,29	-1,29	0,00	-0,30
Teknisk enhet	-3,95	-3,79	-0,16	-11,52	-11,52	0,00	-4,00
Park - Hamn	-1,67	-1,31	-0,36	-5,17	-5,17	0,00	-1,18
Mark-Arrende	0,28	0,50	-0,22	1,51	1,51	0,00	0,44
Gata-GCvägar	-4,35	-4,81	0,46	-13,63	-14,43	0,80	-4,31
Parkering-trafik	-0,49	-0,58	0,10	1,51	1,51	0,00	-0,32
Belysning	-1,47	-1,50	0,03	-4,18	-4,18	0,00	-1,34
Fritid-Idrott	-6,91	-7,00	0,09	-22,27	-22,27	0,00	-6,48
Fastigheter	-2,18	-4,40	2,22	-7,82	-8,42	0,60	-2,57
Periodens resultat	-22,57	-24,99	2,42	-67,94	-69,34	1,40	-21,58

Bruttoredovisning (mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budget-avvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse	Bokslut jan-april 2025
3 Intäkter	6,34	8,41	-2,07	28,53	29,55	-1,02	8,49
4 Entrepr.&Konsulter&Bidrag	-9,43	-10,46	1,03	-33,18	-34,34	1,15	-10,06
5 Kostnader För Arbetskraft	-5,62	-5,22	-0,40	-17,29	-15,97	-1,31	-4,87
6 Övriga Verksamhetskostnader	-16,19	-19,45	3,26	-51,77	-53,79	2,02	-18,58
7 Övriga Verksamhetskostnader	-14,84	-15,19	0,35	-45,24	-45,57	0,33	-14,00

8 Finansiella Intäkter/Kostnader	-0,01	-0,01	-0,01	-0,02	-0,02	0,00	0,00
9 Internredovisning	17,20	16,93	0,27	51,02	50,78	0,24	17,44
Periodens resultat	-22,57	-24,99	2,42	-67,94	-69,34	1,40	-21,58

Investeringar

Investeringar (mnkr)	Bokslut jan-april	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse
Gator och trafik	0,00	-7,60	-7,60	0,00
Fastighetsunderhåll och ombyggnad	-1,96	-16,80	-16,80	0,00
Hamnar, kajer	0,00	-1,00	-1,00	0,00
Fritid	0,00	-1,20	-1,20	0,00
Park och mark	-0,12	-1,20	-1,20	0,00
Klimat- och miljöåtgärder	0,00	-3,70	-3,70	0,00
Klimat och miljö klimatting	0,00	-0,30	-0,30	0,00
Gatubelysning	0,00	0,00	0,00	0,00
Akuta åtgärder utöver plan	-0,36	-2,00	-2,00	0,00
Strandskoningar	0,00	-2,00	-2,00	0,00
Summa	-2,44	-35,80	-35,80	0,00

VAXHOLMS STAD

Tertialbokslut 1 2026

SBN

2026

Innehållsförteckning

Ansvar och uppdrag 2

Verksamhetsberättelse 2

Ekonomi 2

Driftbudget 2

Investeringar 3

Ansvar och uppdrag

Nämnden ska inom ramen för anvisade medel och under förutsättning av att kommunfullmäktige inte för särskilt fall beslutar annat svara för stadens

● uppgifter som enligt plan- och bygglagen eller annan författning ankommer på den kommunala nämnd som fullgör uppgifter inom byggnadsväsendet med undantag för verksamhet som fullgörs av kommunstyrelsen
● dispensprövning och tillsyn enligt strandskyddsbestämmelserna i Miljöbalken
● myndighetsuppgifter enligt lagen om lägenhetsregister
● utstakning, lägeskontroll och upprättande av nybyggnadskartor
● fastställelse av belägenhetsadresser
● namnsättning av vägar, kvarter, stadsdelar, offentliga byggnader och platser
● tillståndsgivning och tillsyn av skyltar enligt lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning
● uppgifter som samrådsmyndighet i förrättningsärenden enligt fastighetsbildningslagen, anläggningslagen och ledningsrättslagen

Verksamhetsberättelse

Under perioden januari till april 2026 har lagstadgade tider hållits för anmälnings- och bygglovsärenden, samt antalet pågående tillsynsärenden har minskat och en skyndsam handläggning av strandskyddsärenden säkerställts.

Under samma period har verksamheten även lagt stor vikt vid att hantera ärenden och anpassa arbetssättet utifrån de omfattande ändringarna i PBL som trädde i kraft den 1 december 2025. I detta ingår också ett arbete med att uppdatera verksamhetens sidor på hemsidan.

Bygglovsenheten har bjudit in till öppet hus för allmänheten den 6 maj, med fokus på frågor kring bygglov och strandskydd. Representanter från andra enheter inom förvaltningen kommer också att närvara. Telefonrådgivning och drop-in-möten för personlig rådgivning hålls löpande. Med anledning av en period av högre besöksantal på drop-in-mötena under våren har ett backup-system ordnats så att det finns extra handläggare på plats i kommunhuset vid varje tillfälle, ifall behovet uppstår.

Ekonomi

Vaxholms stad har en god ekonomi i balans. Den kommunala servicen är kostnadseffektiv så att skattepengarna ger så stort värde som möjligt.

Driftbudget

Utfallet för perioden visar en positiv budgetavvikelse om +0,89 mnkr, och helårsprognosen är +1,00 mnkr bättre än budget. Prognostiserade överskottet ligger på bygglovsverksamheten och består i huvudsak av ej nyttjad satsning för ärendehanteringssystem på +0,94 mnkr.

För perioden januari–april förklaras avvikelsen på total +0,89 mnkr främst av lägre kostnader för arbetskraft om cirka +0,78 mnkr samt lägre övriga verksamhetskostnader om totalt cirka +0,24 mnkr. Detta motverkas av kostnader för konsulter på cirka -0,21 mnkr samt lägre intäkter om -0,13 mnkr. De lägre intäkterna kompenseras till stor del av överskott på internredovisningen bestående av interna faktureringar. Under perioden ingår ett överskott på ej nyttjad satsning ärendehanteringssystem på ca +0,3 mnkr, ingår i övriga verksamhetskostnader.

Helårsprognosen visar ett fortsatt överskott (+1,0 mnkr) som främst består av helårseffekten av ej nyttjad satsning på ärendehanteringssystem (+0,94 mnkr) Prognosen är att det överskott som genereras av lägre personalkostnader kommer att nyttjas i huvudsak till konsulter och förväntas medföra en negativa avvikelse om cirka -0,91 mnkr på posten för konsulter. Inga ytterligare interna intäkter har prognostiseras.

Verksamhet,(mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budgetavvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse	Bokslut jan-april 2025
Stadsbyggnadsnämnd	-0,24	-0,21	-0,03	-0,64	-0,64	0,00	-0,24
Bygglovsverksamhet	-0,54	-1,13	0,59	-2,46	-3,46	1,00	-0,78
Tillsyn	-0,29	-0,56	0,27	-1,70	-1,70	0,00	-0,79
Rådgivning Bygglov	-1,00	-1,00	0,01	-3,06	-3,06	0,00	-0,88
Strandskydd	-0,10	-0,16	0,05	-0,48	-0,48	0,00	0,30
Periodens resultat	-2,17	-3,06	0,89	-8,34	-9,34	1,00	-2,4

Bruttoredovisning (mnkr)	Bokslut jan-april	Budget jan-april	Budget-avvikelse	Prognos helår	Budget helår	Prognos-avvikelse	Bokslut jan-april 2025
Intäkter	1,28	1,41	-0,13	4,24	4,24	0,00	1,99
Entrepr, Konsulter	-0,21	0,00	-0,21	-0,91	0,00	-0,91	-0,77
Personalkostnader	-2,98	-3,75	0,78	-10,44	-11,42	0,98	-3,30
Övriga verksamhetskostnader	-0,22	-0,53	0,31	-0,78	-1,58	0,80	-0,13
Övriga verksamhetskostnader	-0,12	-0,05	-0,07	-0,24	-0,16	-0,08	-0,08
Internredovisning	0,07	-0,14	0,21	-0,21	-0,42	0,20	-0,11
Periodens resultat	-2,17	-3,06	0,89	-8,34	-9,34	1,00	-2,40

Investeringar

Investeringar (mnkr)	Bokslut jan-april	Prognos helår	Budget helår	Prognosavvikelse
Löpande investeringar	0	-0,1	-0,1	0
Summa	0	-0,1	-0,1	0

§ 123 Vaxholms stads finansiella verksamhet 2026-04-30

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Enligt gällande finanspolicy skall kommunstyrelsen två gånger per år lämna en rapport till kommunfullmäktige avseende kommunens finansiella verksamhet.

Informationen nedan avser situationen per 2026-04-30.

1. **Aktuell likviditetssituation**

Enligt finanspolicyn ska stadens likviditetsreserv inklusive checkkredit uppgå till minst 1/12 och maximalt 3/12 av stadens budgeterade kostnader exklusive avskrivningar, förändring av pensionsskuld och förändring av semesterlöneskuld. Detta innebär en reserv i intervallet 73– 219 mnkr.

	mnkr
Likvida medel 2026-04-30	73,7
Checkredit	25,0
Summa	98,7

Kommunens likviditet ligger inom finanspolicyns krav på reserver.

2. **Placeringsportföljens volym, instrument och motparter**

Vaxholms stad har inga placeringar. Placering av likvida medel får endast ske på konto i svensk bank.

3. **Utlåning till bolag**

	mnkr
Vaxholms Smeden 3 AB	11,4
Fastighetsbolage Vasavägen 13 AB	0,5
Rindö skoltomt AB	5,0
Norrvatten	4,5
Summa	21,5

4. **Skuldportföljens volym och motparter**

Enligt kommunens finanspolicy får den rörliga delen av lånen inklusive derivat maximalt uppgå till 50%.

Kommunen har långfristiga lån på 132,0 mnkr per 2026-04-30. De är till 100 % upptagna via Kommuninvest.

Lånebelopp	Startdatum	Slutdatum	Räntetyp	Räntesats
52 000 000,00	2021-09-15	2026-06-10	Fast	0,4700%
20 000 000,00	2025-12-22	2027-10-20	Fast	2,5030%
20 000 000,00	2025-12-19	2028-11-15	Fast	2,6950%
20 000 000,00	2026-01-19	2029-06-27	Fast	2,6660%
20 000 000,00	2026-02-24	2030-02-18	Fast	2,4900%

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar om skuldportföljsfördelning mellan fast och rörligt ränta.

5. Skuldportföljens kapitalbindning

Kapitalbindningstid: Den tid låntagaren försäkrar sig om kredit och dess villkor, dvs. låntagaren vet att denne har krediten under en bestämd löptid.

Enligt finanspolicyn får detta tidsspann sträcka sig upp till 8 år. Kapitalbindningstiden per 2026-04-30 är 1,71 år.

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar.

6. Skuldportföljens räntebindning och genomsnittlig ränta

Räntebindningstid: Den tid låntagaren binder sin ränta.

Enligt finanspolicyn får detta tidsspann utgöra 1-4 år. Räntebindningstiden per 2026-04-30 är 1,71 år.

Snitträntan uppgår per detta datum till 1,68 %.

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar om en räntebindningstid på 1-4 år.

7. Skuldportföljens derivat fördelat på instrument och motparter

Kommunen använder inte några finansiella derivat.

8. Leasing

Kommunen har inte några större leasingåtaganden.

Avgifter på avtal inom ett år 0 tkr

9. Kommunens borgensåtagande fördelade på respektive motpart

Kommunal borgen och garantier lämnas normalt endast till bolag där kommunen har en ägarandel.

	mnkr
Vaxholmsvatten AB	265,1
ÖVAR AB	154,6
Roslagsvatten AB	13,0
Summa	432,7

Garantiförpliktelser **Belopp**

Norrvatten (2025-12-31) 23,2 mnkr

10. Pensioner

Kommunen har ingen pensionsförvaltning i egen regi.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag AU 2026-05-20/§ 30
Tjänsteutlåtande, Vaxholms stads finansiella verksamhet 2026-04-30.

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Koray Kahruman KLK.

§ 30 Vaxholms stads finansiella verksamhet 2026-04-30

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Enligt gällande finanspolicy skall kommunstyrelsen två gånger per år lämna en rapport till kommunfullmäktige avseende kommunens finansiella verksamhet.

Informationen nedan avser situationen per 2026-04-30.

1. Aktuell likviditetssituation

Enligt finanspolicyn ska stadens likviditetsreserv inklusive checkkredit uppgå till minst 1/12 och maximalt 3/12 av stadens budgeterade kostnader exklusive avskrivningar, förändring av pensionsskuld och förändring av semesterlöneskuld. Detta innebär en reserv i intervallet 73– 219 mnkr.

	mnkr
Likvida medel 2026-04-30	73,7
Checkredit	25,0
Summa	98,7

Kommunens likviditet ligger inom finanspolicyns krav på reserver.

2. Placeringsportföljens volym, instrument och motparter

Vaxholms stad har inga placeringar. Placering av likvida medel får endast ske på konto i svensk bank.

3. Utlåning till bolag

	mnkr
Vaxholms Smeden 3 AB	11,4
Fastighetsbolage Vasavägen 13 AB	0,5
Rindö skoltomt AB	5,0
Norrvatten	4,5
Summa	21,5

4. Skuldportföljens volym och motparter

Enligt kommunens finanspolicy får den rörliga delen av lånen inklusive derivat maximalt uppgå till 50%.

Kommunen har långfristiga lån på 132,0 mnkr per 2026-04-30. De är till 100 % upptagna via Kommuninvest.

Lånebelopp	Startdatum	Slutdatum	Räntetyp	Räntesats
52 000 000,00	2021-09-15	2026-06-10	Fast	0,4700%
20 000 000,00	2025-12-22	2027-10-20	Fast	2,5030%
20 000 000,00	2025-12-19	2028-11-15	Fast	2,6950%
20 000 000,00	2026-01-19	2029-06-27	Fast	2,6660%
20 000 000,00	2026-02-24	2030-02-18	Fast	2,4900%

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar om skuldportföljsfördelning mellan fast och rörligt ränta.

5. Skuldportföljens kapitalbindning

Kapitalbindningstid: Den tid låntagaren försäkrar sig om kredit och dess villkor, dvs. låntagaren vet att denne har krediten under en bestämd löptid.

Enligt finanspolicyn får detta tidsspann sträcka sig upp till 8 år. Kapitalbindningstiden per 2026-04-30 är 1,71 år.

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar.

6. Skuldportföljens räntebindning och genomsnittlig ränta

Räntebindningstid: Den tid låntagaren binder sin ränta.

Enligt finanspolicyn får detta tidsspann utgöra 1-4 år. Räntebindningstiden per 2026-04-30 är 1,71 år.

Snitträntan uppgår per detta datum till 1,68 %.

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar om en räntebindningstid på 1-4 år.

7. Skuldportföljens derivat fördelat på instrument och motparter

Kommunen använder inte några finansiella derivat.

8. Leasing

Kommunen har inte några större leasingåtaganden.

Avgifter på avtal inom ett år 0 tkr

9. Kommunens borgensåtagande fördelade på respektive motpart

Kommunal borgen och garantier lämnas normalt endast till bolag där kommunen har en ägarandel.

	mnkr
Vaxholmsvatten AB	265,1
ÖVAR AB	154,6
Roslagsvatten AB	13,0
Summa	432,7

Garantiförpliktelser **Belopp**

Norrvatten (2025-12-31) 23,2 mnkr

10. Pensioner

Kommunen har ingen pensionsförvaltning i egen regi.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, Vaxholms stads finansiella verksamhet 2026-04-30.

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Koray Kahruman KLK.

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-05-01
Ärendenummer: KS 2026/124.040

Kommunledningskontoret
Koray Kahruman
Ekonomichef

Vaxholms stads finansiella verksamhet 2026-04-30

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Enligt gällande finanspolicy skall kommunstyrelsen två gånger per år lämna en rapport till kommunfullmäktige avseende kommunens finansiella verksamhet.

Informationen nedan avser situationen per 2026-04-30.

1. **Aktuell likviditetssituation**

Enligt finanspolicyn ska stadens likviditetsreserv inklusive checkkredit uppgå till minst 1/12 och maximalt 3/12 av stadens budgeterade kostnader exklusive avskrivningar, förändring av pensionsskuld och förändring av semesterlöneskuld. Detta innebär en reserv i intervallet 73– 219 mnkr.

	mnkr
Likvida medel 2026-04-30	73,7
Checkredit	25,0
Summa	98,7

Kommunens likviditet ligger inom finanspolicyns krav på reserver.

2. **Placeringsportföljens volym, instrument och motparter**

Vaxholms stad har inga placeringar. Placering av likvida medel får endast ske på konto i svensk bank.

3. **Utlåning till bolag**

	mnkr
Vaxholms Smeden 3 AB	11,4
Fastighetsbolage Vasavägen 13 AB	0,5
Rindö skoltomt AB	5,0
Norrvatten	4,5
Summa	21,5

4. Skuldportföljens volym och motparter

Enligt kommunens finanspolicy får den rörliga delen av lånen inklusive derivat maximalt uppgå till 50%.

Kommunen har långfristiga lån på 132,0 mnkr per 2026-04-30. De är till 100 % upptagna via Kommuninvest.

Lånebelopp	Startdatum	Slutdatum	Räntetyp	Räntesats
52 000 000,00	2021-09-15	2026-06-10	Fast	0,4700%
20 000 000,00	2025-12-22	2027-10-20	Fast	2,5030%
20 000 000,00	2025-12-19	2028-11-15	Fast	2,6950%
20 000 000,00	2026-01-19	2029-06-27	Fast	2,6660%
20 000 000,00	2026-02-24	2030-02-18	Fast	2,4900%

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar om skuldportföljsfördelning mellan fast och rörligt ränta.

5. Skuldportföljens kapitalbindning

Kapitalbindningstid: Den tid låntagaren försäkrar sig om kredit och dess villkor, dvs. låntagaren vet att denne har krediten under en bestämd löptid.

Enligt finanspolicyn får detta tidsspann sträcka sig upp till 8 år. Kapitalbindningstiden per 2026-04-30 är 1,71 år.

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar.

6. Skuldportföljens räntebindning och genomsnittlig ränta

Räntebindningstid: Den tid låntagaren binder sin ränta.

Enligt finanspolicyn får detta tidsspann utgöra 1-4 år. Räntebindningstiden per 2026-04-30 är 1,71 år.

Snitträntan uppgår per detta datum till 1,68 %.

Kommunen håller sig därmed inom finanspolicyns ramar om en räntebindningstid på 1-4 år.

7. Skuldportföljens derivat fördelat på instrument och motparter

Kommunen använder inte några finansiella derivat.

8. Leasing

Kommunen har inte några större leasingåtaganden.

Avgifter på avtal inom ett år 0 tkr

9. Kommunens borgensåtagande fördelade på respektive motpart

Kommunal borgen och garantier lämnas normalt endast till bolag där kommunen har en ägarandel.

	mnkr
Vaxholmsvatten AB	265,1
ÖVAR AB	154,6
Roslagsvatten AB	13,0
Summa	432,7

Garantiförpliktelser	**Belopp**
Norrvatten (2025-12-31)	23,2 mnkr

10. Pensioner

Kommunen har ingen pensionsförvaltning i egen regi.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Vaxholms stads finansiella verksamhet 2026-04-30.

Kopia på beslutet till:

För åtgärd:

Koray Kahruman KLK.

§ 114 Statusrapport för kajenprojektet KS 2026-06-04

Kommunstyrelsens beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner kommunikationsplanen
2. Informationen noteras till protokollet
3. **Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta**
   Kajprojektet ges utökad budgetram för alternativ C, 55 mkr för att slutföra projektet inom befintlig tidsplan med startdatum 17 augusti och med justerad skedesplan och punktinsatser för att förlänga uteserveringarnas tillstånd till den 15 september.

Beslutet justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har begärt löpande uppföljning av kajprojektet.

Förvaltningen har fått i uppdrag att ta fram projektprognos samt förslag på utökad budgetram för kajprojektet samt återkomma till kommunstyrelsen med utökad information om riskanalysen. Projektet har utifrån uppdraget sammanställt kvarvarande risker, kostnader och möjligheter, vilket återges i en projektprognos, med analys om risker och möjligheter. För att genomföra enligt gestaltningsprogram och beslutade handlingar samt i enlighet med nuvarande tidplan behöver budgeten förstärkas med ytterligare 49,4 mkr.

För att möta näringslivets önskemål om ett längre sommaruppehåll har förvaltningen fått i uppdrag att ta fram alternativ tidsplanering med konsekvensanalys med kostnader och risker, som kompletteras till ärendet.

Konsekvensanalysen för förskjuten byggstart är uppdelad på tre alternativ.

- Alternativ A - 2 veckors förskjutning, innebär en fördyring med 21 mkr
- Alternativ B - 4 veckors förskjutning, innebär en fördyring med 23 mkr
- Alternativ C - oförändrad byggstart men med punktinsatser och förändrad skedesplanering, innebär en fördyring med ca 5 mkr.

Alternativ A och B visar på stora risker för att hela tidplanen förskjuts med upp till 6 månader och därmed påverkas möjligheten att ha ett sommaruppehåll 2027 om tidplanen att färdigställande till årsskiftet 2027/2028 ska klaras. För att bedöma påverkan av en senarelagd uppstart, samt punktinsatser har en konsekvensanalys tagits fram.

Förvaltningen har också fått i uppdrag att presentera en kommunikationsplan. I den redovisas hur projektet jobbar och kommer jobba framåt med kommunikation.

Arbetet med kommunikation pågår löpande. Under april och maj månad har förvaltningen träffat verksamheter som närmast påverkas av kajuppstarten i augusti. Projektet har även startat upp riktade samverkansmöten med de företag som har uteserveringar på allmän platsmark inom Söderhamnens arbetsområde. Den 19 maj

hölls ett större informationsmöte om höstens arbeten där en större krets av företagare var inbjudna till Vaxholms biografteater.

Yrkanden

Malin Forsbrand (C), Sara Strandberg (V), Anders Garstål (S), Peter Lindqvist (M), Kjetil Rindal (KD) samt Michael Baumgarten (L) yrkar bifall till p. 4 (alternativ C) samt p. 5 och 6 i förvaltningens beslutsförslag.

Ajournering

Sammanträdet ajourneras 19:44-19:57.

Fortsättning yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till p. 4 (alternativ C) samt p. 5 och 6 i förvaltningens beslutsförslag.

Ordföranden yrkar vidare att beslutet ska justeras omedelbart.

Ordföranden finner bifall till respektive yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande 2026-05-15
Ekonomiskt utfall 2026-04-30
Konsekvensanalys förskjuten byggstart, maj 2026
Projektprognos utökad budgetram, maj 2026
Kommunikationsplan, maj 2026
Minnesanteckningar från informationsmöte med näringslivet, 19 maj 2026

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Anna Rhedin, sbf

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-05-05
Ärendenummer: KS 2022/92.556

Stadsbyggnadsförvaltningen
Anna Rhedin
Planarkitekt

Statusrapport för kajen 2026-06-04

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar föreslå kommunfullmäktige besluta att ge Kajprojektet utökad budgetram för grundalternativ, 50 mkr för att slutföra projektet inom befintlig tidsplan enligt skedesplan med startdatum 17 augusti.
2. Alternativt beslutar kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att ge Kajprojektet utökad budgetram för alternativ A, 71 mkr för att slutföra projektet med fördröjd byggstart om 2 veckor.
3. Alternativt beslutar kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att ge Kajprojektet utökad budgetram för alternativ B, 73 mkr för att slutföra projektet med fördröjd byggstart om 4 veckor.
4. Alternativt beslutar kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att ge Kajprojektet utökad budgetram för alternativ C, 55 mkr för att slutföra projektet inom befintlig tidsplan med startdatum 17 augusti och med justerad skedesplan och punktinsatser för att förlänga uteserveringarnas tillstånd till den 15 september.
5. Kommunstyrelsen godkänner kommunikationsplanen
6. Informationen noteras i övrigt till protokollet

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har begärt löpande uppföljning av kajprojektet.

Förvaltningen har fått i uppdrag att ta fram projektprognos samt förslag på utökad budgetram för kajprojektet samt återkomma till kommunstyrelsen med utökad information om riskanalysen. Projektet har utifrån uppdraget sammanställt kvarvarande risker, kostnader och möjligheter, vilket återges i en projektprognos, med analys om risker och möjligheter. För att genomföra enligt gestaltningsprogram och beslutade handlingar samt i enlighet med nuvarande tidplan behöver budgeten förstärkas med ytterligare 49,4 mkr.

För att möta näringslivets önskemål om ett längre sommaruppehåll har förvaltningen fått i uppdrag att ta fram alternativ tidsplanering med konsekvensanalys med kostnader och risker, som kompletteras till ärendet.

Konsekvensanalysen för förskjuten byggstart är uppdelad på tre alternativ.

- Alternativ A - 2 veckors förskjutning, innebär en fördyring med 21 mkr
- Alternativ B - 4 veckors förskjutning, innebär en fördyring med 23 mkr
- Alternativ C - oförändrad byggstart men med punktinsatser och förändrad skedesplanering, innebär en fördyring med ca 5 mkr.

Alternativ A och B visar på stora risker för att hela tidplanen förskjuts med upp till 6 månader och därmed påverkas möjligheten att ha ett sommaruppehåll 2027 om tidplanen att färdigställande till årsskiftet 2027/2028 ska klaras. För att bedöma påverkan av en senarelagd uppstart, samt punktinsatser har en konsekvensanalys tagits fram.

Förvaltningen har också fått i uppdrag att presentera en kommunikationsplan. I den redovisas hur projektet jobbar och kommer jobba framåt med kommunikation.

Arbetet med kommunikation pågår löpande. Under april och maj månad har förvaltningen träffat verksamheter som närmast påverkas av kajuppstarten i augusti. Projektet har även startat upp riktade samverkansmöten med de företag som har uteserveringar på allmän platsmark inom Söderhamnens arbetsområde. Den 19 maj hölls ett större informationsmöte om höstens arbeten där en större krets av företagare var inbjudna till Vaxholms biografteater.

Bakgrund

Projektet startade upp 2021 efter förundersökningar och utredningar under 2019–2020 då behovet av akuta åtgärder av kajlinjen i Öster-, Söder- och Västerhamnen blev uppenbart. Förberedelsearbeten genomfördes, statsmiljöavtal ansöktes och erhölls 2021 som en delfinansiering. Arbetet med grundläggningen påbörjades i Österhamnen december 2023. Våren 2026 finns nu en ny bärande konstruktion och ny kajlinje på plats. Kvarstående arbeten är mark- och VA-arbeten samt finplanering av området. Projektet beräknas färdigställt årsskiftet 2027/2028 enligt nuvarande tidsplan.

Projektarbetena är nu halvvägs genomförda. Ursprunglig budget har fram till nu kunnat hållas, trots höga indexhöjningar och högre materialkostnader med anledning av stora omvärldsförändringar som pandemi och kriget i Ukraina. Ny osäkerhet är också konflikten i Iran.

Budget har varit oförändrad sedan projektstart, vilket har varit möjligt genom omtag och förnyade upphandlingar under vägens gång. Vid kommunstyrelsen 2026-03-26 informerades styrelsens ledamöter och ersättare om att det finns behov av utökning av budget för en del faktiska kostnader, men också kopplat till kommande risker som behöver tas höjd för i budgetramen. Kommunstyrelsen fattade därefter beslut om att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram projektprognos samt förslag på utökad budgetram för kajprojektet samt återkomma till kommunstyrelsen med utökad information om riskanalysen.

Framdrift

Gjutningen av krönbalken i Söderhamnen är nu klar. Att arbetet färdigställdes tidigare än planerat påverkar projektets prognos positivt. Markförstärkning och VA-arbeten pågår närmast krönbalken, vilket innebär att kajlinjens hållfasthet säkras till sommaren och kraven i stadsmiljöavtalet uppfylls.

I Västerhamnen löper finplaneringen enligt tidsplanen och beräknas vara klar till sommaruppehållet. All plantering är nu klar med både perenner, buskar och träd. Planteringen bidrar förutom att det blir vackert att titta på, både som spridningskorridor för att stödja den biologiska mångfalden och till ekosystemtjänsten pollinering i Vaxholms stadsutveckling.

För att förbättra tillgängligheten till gästhamnens båtplatser pågår ett samordnat arbete med tekniska enheten gällande en konsolbrygga som ska vara färdigställd till midsommar. Under slutet av v 17 startade montaget av konsolerna.

Arbetet med Mark, VA och finplanering i Söderhamnen planeras starta med den nya entreprenören efter sommaruppehållet.

Under sommaren hålls hela kajstråket, trottoarer och gator öppna för trafik. Söderhamnen kommer få en tillgänglig asfaltsyta lika den som redan ligger i Österhamnen. Projektet arbetar lösningsorienterat och i dialog för att underlätta för påverkade verksamheter. Tex tidigarelades stensättningen under Winbergs restaurangs uteservering för att möjliggöra deras öppning redan i början av maj. Waxholmsbåtarna trafikerar Österhamnen tills finplaneringen i Söderhamnen är helt klar. Projektet prioriterar tillgängliga parkeringsplatser så som ytorna på Shelltomten, vid Officersparken och bakom den tillfälliga busshållplatsen som förblir öppna samt 15-minutersparkeringen vid Boulangeriet som återöppnas. Till sommaruppehållet undersöks även möjligheten för tillfälliga parkeringsplatser vid busshållplatsen i Söderhamnen.

Ärendebeskrivning

Den sista delen av upphandlingarna, Mark, VA och Finplanering, är klara. Ramavtalet är uppdelat på kajprojektet och tekniska enheten drift. Två entreprenörer är rangordnade och startmöte har hållits med rangordnade nummer ett, Kvalitetsbygg R AB. Det nya ramavtalet ger möjlighet att kontrollera kostnader och endast avropa inom budgetram.

Utifrån kommunstyrelsens uppdrag på mötet 2026-03-26 har projektledningen sammanställt kvarvarande risker, kostnader och möjligheter, utifrån nuvarande ursprunglig uppstartsdatum 17 augusti.

Nya identifierade risker är kopplade till genomförandet av projektet och har inte tagit höjd för vad som kan hända med index och materialkostnader om kriget i Iran blir långvarigt.

Identifierade risker och möjligheter är en uppskattning som avser kvarstående delar av projektet samt kvarstående risker och möjligheter från tidigare etapper. Dessa är i detta läge inte faktiska kostnader. Utifrån olika scenarier är riskerna indelade i en Min-kostnad, en Max-kostnad och en Sannolik kostnad. Den Sannolika kostnaden är den som förvaltningen bedömer som mest sannolik och den föreslås till utökad budgetram.





[redacted]

Konsekvensanalys förskjuten byggstart

För att möta näringslivets önskemål om ett längre sommaruppehåll har förvaltningen fått i uppdrag att ta fram alternativ tidsplanering med konsekvensanalys med kostnader och risker, som kompletteras till ärendet. Konsekvensanalysen för förskjuten byggstart är uppdelad på tre alternativ.

- Alternativ A - 2 veckors förskjutning, innebär en fördyring med 21 mkr
- Alternativ B - 4 veckors förskjutning, innebär en fördyring med 23 mkr
- Alternativ C - oförändrad byggstart men med punktinsatser och förändrad skedesplanering, innebär en fördyring med ca 5 mkr.

Alternativ A och B visar på stora risker för att hela tidplanen förskjuts med upp till 6 månader beroende på att hela renoveringen bygger på en etappindelning där varje etapp behöver vara helt klar innan nästa kan påbörjas. Det i sin tur beror på att trafiken och tillgängligheten till och från stadskärnan behöver fungera under hela renoveringen. Den största risken med att fördröja byggstarten är att sommaruppehållet 2027 kan komma att påverkas.

Alternativ A och B visar på stora risker för att hela tidplanen förskjuts med upp till 6 månader och därmed påverkas möjligheten att ha ett sommaruppehåll 2027 om tidplanen att färdigställande till årsskiftet 2027/2028 ska klaras. För att bedöma påverkan av en senarelagd uppstart, samt punktinsatser har en konsekvensanalys tagits fram.

Alternativ C med oförändrad byggstart men med punktinsatser och förändrad skedesplanering innebär att byggnationen kan starta enligt tidplan den 17 augusti men att vissa delar fördröjs för att uteserveringarna ska kunna vara kvar till den 15 september. Vi har i nuläget hittat en lösning för Waxholms hotell och har inplanerade möten med övriga verksamheter med uteservering på allmän platsmark.

I nuvarande tidsplan är uppstarten planerad till 17 augusti, i linje med uppstart av skolstart efter sommarlovet. För projektets del riskerar en senarelagd uppstart både

försening och kostnadspåverkan i projektet. För att bedöma påverkan av en senarelagd uppstart har en konsekvensanalys tagits fram.

Arbete med kommunikation

Förvaltningen har fått i uppdrag att presentera en kommunikationsplan. I den redovisas hur projektet jobbar och kommer jobba framåt med kommunikation.

Arbetet med kommunikation pågår löpande. Under april och maj månad har förvaltningen träffat restauranger som närmast påverkas av kajuppstarten i augusti. Projektet har även startat upp riktade samverkansmöten med de företag som har uteserveringar på allmän platsmark inom Söderhamnens arbetsområde. I dialog med dem, byggledning och entreprenör tar vi fram anpassade lösningar för att verksamheten ska kunna fungera bra samtidigt som renovering av kajen pågår. I nuläget har vi hittat lösningar som bygger på punktinsatser med en justerad skedesplan. Det innebär att byggnationen kan starta enligt tidplan den 17 augusti men att vissa delar fördröjs för att uteserveringarna ska kunna vara kvar till den 15 september. Projektet har startat upp riktade samverkansmöten med de företag som har uteserveringar på allmän platsmark inom Söderhamnens arbetsområde. En fungerande lösning har redan identifierats för Waxholms hotell och Dee Dee. Genomfört avrop och tecknat entreprenadkontrakt möjliggör nu denna direkta samverkan via anpassade punktinsatser. Dialoger med övriga verksamheter inom arbetsområdet planeras också att genomföras före sommaren för att identifiera olika behov och hitta lösningar för de olika verksamheterna.

Den 19 maj hölls ett informationsmöte där en större krets av företagare var inbjudna till biografen. Projektet avser också att bjuda in bostadsrättsföreningar och boende separat så som vi gjort inför byggstart i Österhamnen och Västerhamnen. Projektet planerar om allt går som det ska för en invigning av Västerhamnen före midsommar.

Barnrättsperspektivet

Har hanterats i tidigare beslut.

Jämställdhetsperspektivet

Har hanterats i tidigare beslut.

Miljö och klimatperspektivet

I relation till de krav som finns på kommunen för att upprätthålla miljökvalitetsnormerna anpassade efter EU:s vattendirektiv är det viktigt att Södra Vaxholmsfjärden som recipient inte får en försämrad kvalitet. Idag har Södra Vaxholmsfjärden en måttlig

ekologisk status, en status baserad på flera olika faktorer där bottenfauna, makroalger och växtplankton väger tyngst.

Vattenkvalitén i Södra Vaxholmsfjärden förbättras genom den nya reningen av dagvatten samt att de nya dagvattenmagasinen kan omhänderta ökade skyfall i framtiden. I Västerhamnen har förorenade sediment schaktats ut och ersatts av rena sediment på botten i vilket minskar mängden miljöfarliga ämnen i Södra Vaxholmsfjärden och bidrar till en bättre förutsättning för vattenlevande organismer. Projektet har också avlägsnat avfall såsom skrot och bildäck från botten.

Fler träd och växter planteras i kajområdet jämfört med tidigare, både perenner, buskar och träd. Växterna är valda för att bidra både som spridningskorridor för att öka den biologiska mångfalden och till ekosystemtjänsten pollinering i Vaxholms stadsutveckling.

Belysningsarmaturerna bestyckas med mer energivänliga ljuskällor som går att styra för att minimera energiåtervinningen. Armaturerna är valda för att inte bidra till ljusföroreningar mot himlen.

Materialen och produkterna i gestaltningen är valda med hänsyn till hållbarhet både socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Produkter så som bänkar och belysning är från välkända företag som erbjuder reservdelar för en hållbar drift. Markbeläggningen i sten är inte bara vackert första året utan också ett material som håller länge och också åldras vackert.

Avfallshanteringen inom kajområdet förstärks med fler papperskorgar och uppdateras med flera fraktioner som möjliggör bättre återvinning.

Måluppfyllelse

Går i linje med kommunens mål avseende livsmiljö.

Finansiering

Projektet i sin nuvarande omfattning behöver utökad budgetram, 49 400 000 kr, för att slutföra kajprojektet utifrån beslutat gestaltningsprogram. Beslutas alternativa projekttider behöver ytterligare för alternativ A 21 mkr, för alternativ B 23 mkr respektive för alternativ C 5 mkr tillföras.

Bedömning

Projektet i sin nuvarande omfattning behöver utökad budgetram, 49 400 000 kr, för att slutföra kajprojektet.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande 2026-05-15

Ekonomiskt utfall 2026-04-30
Konsekvensanalys förskjuten byggstart, maj 2026
Projektprognos utökad budgetram, maj 2026
Kommunikationsplan, maj 2026
Minnesanteckningar från informationsmöte med näringslivet, 19 maj 2026

Kopia på beslutet till:

För genomförande:

Anna Rhedin, sbf

VAXHOLMS STAD

Datum 2026-05-20

Projekt Vaxholms kajer – Hösten 2026

Analys av konsekvenser vid senarelagd entreprenadstart

Bakgrund

Kommunstyrelsen i Vaxholms stad har beslutat att förvaltningen ska ta fram en alternativ tidsplanering med konsekvensanalys med kostnader och risker med anledning av förlängt sommaruppehåll. I denna rapport återfinns en konsekvensanalys med risker samt med en beräkning på en senareläggning av etappstarten med 2 veckor respektive 4 veckor. Förvaltningen har parallellt tagit fram ett tredje alternativ i samverkan med byggledare, entreprenör och berörda verksamheter. Dessa tre alternativ redovisas nedan.

Villkor – analytiska utgångspunkter samt risk för kumulativa effekter

Som analytiskt utgångsvärde bör det beaktas att projektet sedan 2021 har planerats utifrån följande två styrande villkor/förutsättningar:

- **Villkor 1 - Säsongsbunden tillgänglighet och funktion**
  Projektet ska säkra Vaxholms centrums funktionalitet genom ett planerat bygguppehåll under perioden midsommar –16 augusti, då stadens gator och publika ytor ska hållas tillgängliga för allmänheten.
- **Villkor 2 - Finansiella ramar och tidsrestriktioner**
  Projektet delfinansieras genom ett villkorat stadsmiljöavtal. Ett centralt villkor för denna finansieringsform är att projektet ska vara slutgiltigt färdigställt under kalenderåret 2027.

Konsekvensanalys vid senareläggning – förutsättningar alla alternativ

För att uppfylla villkor 1 krävs en strikt sekventiell etapplanering där varje delmål är kritiskt för efterföljande aktiviteter. Skedesplaneringen visar att markarbeten på Hamngatan och Strandgatan inte kan bedrivas parallellt. Strandgatan måste dessutom delas upp i tre deletapper för att säkra logistik och fastighetsåtkomst.

Gällande tidplan (hösten 2026 – december 2027)

- **Höst 2026 (17 aug – 24 dec):** Markarbeten på Hamngatan (område 1-7A, 7B) samt finplanering (område 1-8B, 7A, 8A).
- **Vår 2027 (10 jan – 17 juni):** Finplanering (område 1-6A, 7B) samt mark- och VA-arbeten på Strandgatans första etapp (Kronvikshamnen–Lotsgatan).
- **Höst 2027 (17 aug – 24 dec):** Resterande två etapper på Strandgatan (mark/VA) samt finplanering i Österhamn.

Befintliga tidsbegränsningar och undantag

- **Område 1–5 A & B:** Entreprenadstart framflyttad till 24 augusti 2026 på grund av festivalaktiviteter.
- **Område 6B:** Undantaget från arbetsområdet till 13 september 2026 på grund av valstugor.

Scenarioanalys vid ytterligare tillträdesbegränsningar

Ytterligare begränsningar av entreprenörens tillträde till arbetsområdet innebär i praktiken en förskjutning av byggstarten. Analysen utgår från tre potentiella scenarier för senareläggning och skedesanpassning:

- **Alternativ A:** Två veckors fördröjning av byggstarten (nytt startdatum 31 augusti 2026).
- **Alternativ B:** Fyra veckors fördröjning av byggstarten (nytt startdatum 16 september 2026).
- **Alternativ C:** Anpassad skedesplanering med bibehållen byggstart (17 augusti 2026) men selektiv etappfördröjning punktinsatser för att förlänga tillstånd för uteserveringar till 15 september 2026.

Övergripande handlingsalternativ och åtgärdsanalys

För att hantera intressekonflikten mellan projektets framdrift och lokala näringslivsintressen hösten 2026 har tre alternativa handlingsalternativ utvärderats.

Alternativ A: Två veckors fördröjning av byggstarten (Avrådes).

- **Sannolikhet för riskutfall:** 75%.
- **Konsekvens:** Kostnaden bedöms ändå som likvärdig med längre förskjutningar. Det beror på att inbördes beroenden mellan delområden gör det extremt osannolikt att arbeta ikapp en senareläggning. Procenten används för att synliggöra och differentiera risken.

Det första alternativet med forcering bedömer vi inte som relevant att studera i sin helhet eftersom det innehåller samma risker som det andra fallet i tillägg till kostnader för stillestånd och forcering men dock:

- **Forcering:** 50 % av arbetskostnaden med 25 % effektivitet = Ca 3 MEK / 0.25 = 6 MEK.
- **Stillestånd:** För fallet två veckor antas inverkan av stilleståndet bli mindre, ca 600 kSEK (under förutsättning att vi hinner ge besked i skälig tid).
- **Riskbedömning:** Kostnader för att förskjuta tidplanen utöver 2028 bedöms likvärdig oavsett hur lång förskjutningen av starttiden blir eftersom sannolikheten att kunna arbeta ikapp en senareläggning bedöms som extremt låg pga inbördes beroenden mellan delområden. Men för att synliggöra och ändå differentiera detta sätts det sannolika utfallet för risken till 75 % för fallet 2 veckor.
- **Tillkommande byggherrekostnader:** Ca 0,5 MEK (baserat på 1 MEK/månad).
- **Intäktsbortfall:** 50 % av 25 MEK = 12.5 MEK (stadsmiljöavtalets del av de kostnader som inträffar efter 271231).
- **Indexkostnad:** Ca 5 % av förskjuten kostnad = 5 % av 20 MEK = 1 MEK.

Alternativ B: Fyra veckors fördröjning av byggstarten (Avrådes).

- **Sannolikhet för riskutfall:** 95%.
- **Konsekvens:** Kostnaden bedöms som likvärdig med kortare förskjutningar. Det beror på att inbördes beroenden mellan delområden gör det extremt osannolikt att arbeta ikapp en senareläggning. Den högre procenten används för att differentiera risken från det kortare alternativet.

Det första alternativet med forcering bedömer vi inte som relevant att studera i sin helhet eftersom det innehåller samma risker som det andra fallet i tillägg till kostnader för stillestånd och forcering men dock:

- **Forcering:** 50 % av arbetskostnaden med 25 % effektivitet = Ca 3 MEK / 0.25 = 12 MEK.
- **Stillestånd:** En månad = ca 2.4 MEK (under förutsättning att vi hinner ge besked i skälig tid).
- **Riskbedömning:** Kostnader för att förskjuta tidplanen utöver 2028 bedöms likvärdig oavsett hur lång förskjutningen av starttiden blir eftersom sannolikheten att kunna arbeta ikapp en senareläggning bedöms som extremt låg pga inbördes beroenden mellan delområden. Men för att synliggöra och ändå differentiera detta sätts det sannolika utfallet för risken till 95 % för fallet 4 veckor.
- **Tillkommande byggherrekostnader:** Ca 1 MEK/månad = 7 MEK (kontrollerad förskjutning 7 månader).
- **Intäktsbortfall:** 50 % av 25 MEK = 12.5 MEK (stadsmiljöavtalets del av de kostnader som inträffar efter 271231).
- **Indexkostnad:** Ca 5 % av förskjuten kostnad = 5 % av 20 MEK = 1 MEK.

Ekonomisk risk- och kostnadsanalys (Alternativ A och B)

Kostnadspost	**2 Veckors förskjutning**	**2 Veckors förskjutning**	**4 Veckors förskjutning**	**4 Veckors förskjutning**	
	Med forcering	Utan forcering	Med forcering	Utan forcering	Beskrivning / Beräkningsunderlag
Produktionskostnader					
Forceringskostnad	8 000 000	0	12 000 000	0	Baseras på 25 % effektivitet vid forcering av arbetskostnad.
Stilleståndskostnad	600 000	600 000	1 200 000	2 400 000	Max 2,4 MEK/mån. Halveras vid forcering 4 v. Fast vid 2 v.
Riskfaktorer efter 2028					
Bedömd sannolikhet *	75%	100%	95%	100%	Sannolikhet att tvingas till förskjutning utöver 2028.
Byggherrekostnader	5 250 000	7 000 000	6 650 000	7 000 000	Riskjusterad del av basbeloppet 7 000 kSEK (1 MEK/mån).
Finansieringsbortfall	9 375 000	12 500 000	11 875 000	12 500 000	Riskjusterat bortfall från Stadsmiljöavtalet (bas: 12,5 MEK).
Indexkostnad	750 000	1 000 000	950 000	1 000 000	Riskjusterad indexökning på 5 % av 20 MEK (bas: 1 MEK).
Total kostnad (SEK)	**23 975 000**	**21 100 000**	**32 675 000**	**22 900 000**	**Förväntat ekonomiskt utfall per alternativ.**

** Röda procentsatser är en bedömning av risk och sannolikt utfall vid en senareläggning av Strandgatan.*

Alternativ C: Justerad skedesplanering via punktinsatser (Rekommenderas)

- **Innebörd:** Det ordinarie startdatumet den 17 augusti behålls, men produktionen och etappföljden anpassas logistiskt fram till den 15 september. Detta tillåter berörda uteserveringar inom Söderhamnens arbetsområde att hållas operativa under slutet av sommarsäsongen (fram till den 15 september).
- **Operativ flexibilitet:** Produktionsstarten sker enligt tidplan, kommersiell tillgänglighet säkras, men specifika delmoment inom de zoner som innehar tillstånd för allmän platsmark fördröjs selektivt. Projektet har startat upp riktade samverkansmöten med de företag som har uteserveringar på allmän platsmark inom Söderhamnens arbetsområde. En fungerande lösning har redan identifierats

för Waxholms hotell och Dee Dee. Genomfört avrop och tecknat entreprenadkontrakt möjliggör nu denna direkta samverkan via anpassade punktinsatser. Dialoger med övriga verksamheter inom arbetsområdet planeras också att genomföras före sommaren för att identifiera olika behov och hitta lösningar för de olika verksamheterna.

- **Säkrad tidsram:** Genom att bibehålla slutdatumet intakt undviks kumulativa förseningar och risker för sommarperioden 2027. Det statliga stadsmiljöavtalet och dess medfinansiering säkras fullt ut inom gällande tidsram.
- Ekonomiska scenarier: Detta alternativ minimerar verksamhetspåverkan under sensommaren genom en logistisk omplanering av produktionen inom befintlig tidsram.
    - *Logistisk anpassning och etappfördröjning*: Ca 5,0 miljoner kr i tillkommande produktions-, etablerings- och omställningskostnader för entreprenaden, punktvis forcering samt administrativa kostnader för omarbetning av skedesplaner, tidsplaner, TA-planer och kalkyler. Det är kostnadsdrivande och mindre effektivt att arbeta i mindre etapper.
    - *Riskminimering*: 0 kr i följdkostnader för förlorad medfinansiering eller förlängda byggherrekostnader.
- **Risk- och kostnadsvärdering:** Den totala bedömda merkostnaden uppgår till ett fastställt belopp om cirka 5,0 miljoner kronor. Alternativet eliminerar risken för kumulativa tidsförskjutningar, skyddar den statliga medfinansieringen och minimerar den negativa påverkan på det lokala näringslivet till en känd och finansiellt kontrollerbar kostnad.

(Observera att samtliga ekonomiska belopp ovan exkluderar den separata tilläggsfinansiering som projektet erhåller för reglerad indexuppräkning).

Slutsats och beslutande rekommendation

En ren senareläggning av byggstarten hösten 2026 (Alternativ A och B) innebär stora risker och kostnader. En total tidsförskjutning genererar omfattande merkostnader, eskalerar störningarna för Vaxholms stad och tvingar Hamngatans finplanering in i sommaruppehållet på obekväm arbetstid. Att initiera individuella ersättningsdiskussioner med enskilda näringsidkare bedöms likaså som obefogat och är förenat med betydande juridiska och finansiella risker.

För att tillgodose lokala näringslivsintressen utan att äventyra projektets övergripande tidplan eller externa medfinansiering rekommenderar kajprojektet **alternativ C**. Den uppskattade merkostnaden på cirka 5 miljoner kronor bedöms vara en motiverad och kontrollerbar investering för att bibehålla stadens kommersiella aktivitet under slutet av sommarsäsongen.

Projektledningens rekommendation för framdrift:

1. **Bifalla Alternativ C**: Besluta om genomförande enligt den justerade skedesplaneringen med bibehållen byggstart den 17 augusti 2026 för att maximera möjligheten att hantera oförutsedda hinder inom befintliga tidsramars buffert.
2. **Etablera samverkansgrupper**: Skapa ett strukturerat, operativt samarbetsorgan mellan kommunens projektledning, byggledning, den kontrakterade entreprenören och de direkt berörda

restaurangverksamheterna för löpande avstämningar under den kritiska samordningsperioden (2026-08-17 till 2026-09-15).

3. **Optimera driften i samförstånd**: Anpassa produktionsförutsättningarna, arbetsplatsdispositionen och arbetszonerna flexibelt så att framkomlighet, säkerhet och kommersiell tillgänglighet säkras och uteserveringarna kan hållas öppna.
4. **Minimera långsiktiga störningar**: Säkra projektets slutdatum inom befintlig tidsram för att förebygga mer omfattande infrastrukturstörningar och skydda det statliga stadsmiljöavtalet.

Etapp 1
Etapp 3
Etapp 2
1
2
8A
8B
7B
7A
6B
6A
5B
5A
4B
4A
3B
3A
2B
2A
1B
1A
1
2
3
4
5
6
7
8
Rådhusgatan
Kaptensgatan
Hamngatan
Skolgatan
Torget
Lotsgatan
Hoteligränd
Repslagaregränd
Södra Hamnen
Södra Hamnen

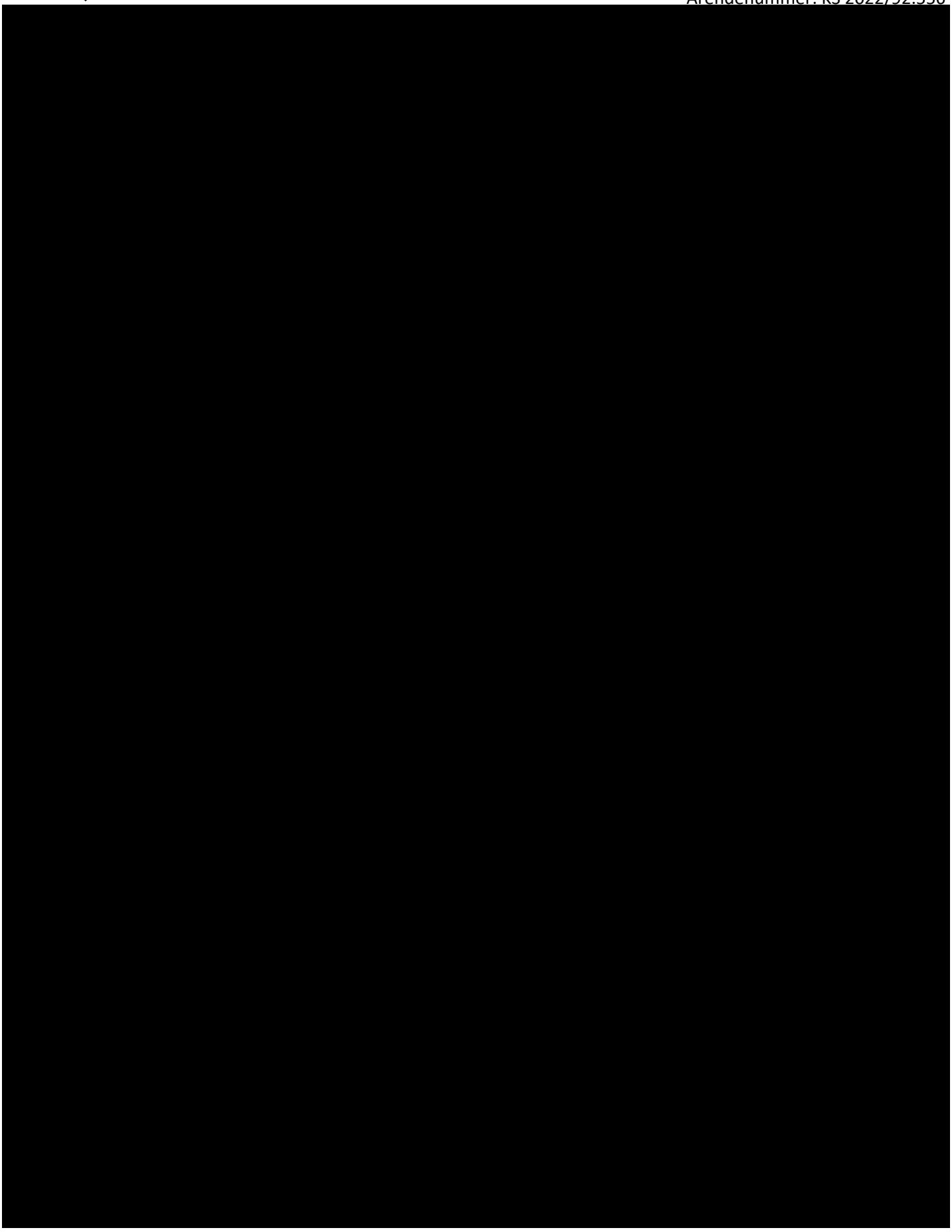
VAXHOLMS STAD

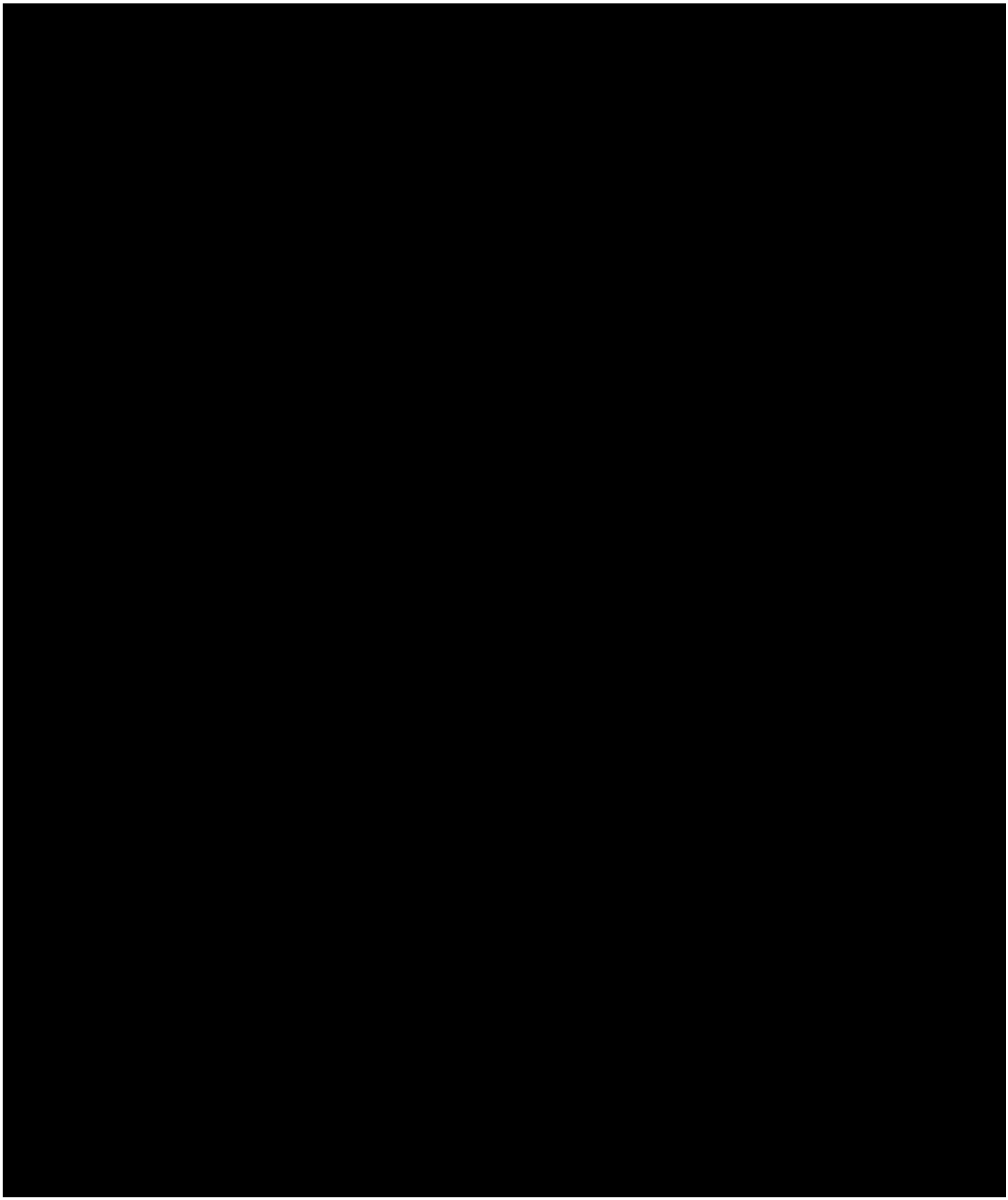
Rapport
2026-05-05
Ärendenummer: KS 2022/92.556

Stadsbyggnadsförvaltningen
Anna Rhedin
Projektledare

Rapport utökad budgetram för kajen maj 2026

[redacted]





[redacted]

VAXHOLMS STAD

2026-05-27

Kommunikationsplan Vaxholms kajrenovering

Syfte

Denna kommunikationsplan avgränsas till kommunikation kring Vaxholms stads arbete med den omfattande kajrenovering.

Planen syftar till att säkerställa att rätt information når rätt målgrupp vid rätt tidpunkt. Den ska bidra till att kommunens kommunikation genomförs på ett genomtänkt och samordnat sätt, oavsett kommunikationskanal. Planen syftar till att minska risken för motstridiga budskap och ryktesspridning.

Kommunikationsplanen ska underlätta i arbetet med att möta de olika målgruppernas behov och samtidigt stödja kajrenoveringens mål. Ett extra fokus ligger i denna kommunikationsplan på att tillgodose de närmast berördas behov av kommunikation - de som lever och verkar i de centrala delarna av Vaxön och som troligtvis i än högre grad än övriga målgrupper påverkas av och är beroende av snabb och aktuell information om kajrenoveringens påverkan på vardags- och yrkeslivet.

Syftet är också att skapa trygghet, förståelse och möjlighet att besvara frågor som kan uppstå kring byggnationen och dess påverkan på närområdet. Genom tydlig och återkommande kommunikation kan oro förebyggas, samtidigt som projektarbetet ges bättre förutsättningar att fortgå i planerad takt.

Övergripande kommunikationsprinciper

Kommunikationsarbetet ska bedrivas samordnat och anpassas till respektive målgrupp. Informationen ska vara transparent, tydlig, korrekt och aktuell. Informationen ska koordineras internt innan den kommuniceras externt. All extern kommunikation ska samordnas mellan projektgruppen och kommunens centrala kommunikationsfunktion för att säkerställa enhetlig och samstämmig kommunikation och tidplaner för samtliga kommunikationskanaler.

Kommunikationen ska förklara projektets olika skeden på ett tillgängligt sätt. Fokus ska ligga på att skapa förståelse för både den kortsiktiga påverkan och den långsiktiga nyttan.

Budskapen ska anpassas efter respektive målgrupps behov och förväntningar. Näringsidkare kan till exempel behöva mer konkret information om tillgänglighet, leveranser och påverkan på verksamheten, medan invånare och besökare kan behöva tydlig information om hur området förändras över tid, framkomlighet, trafik och målbilder.

Kommunikationsplaneringen ska medge en flexibilitet i upplägg utifrån aktuell situation och målgruppernas uttalade behov.

Målgrupper

- Invånare
- Berörda boende och fastighetsägare i renoveringsområdet
- Berörda företagare i renoveringsområdet
- Lokala näringslivet
- Besökare
- Lokal och regional media
- Berörda myndigheter och aktörer (som kollektivtrafik, ledningsägare med flera)
- Övriga intressenter som Destination Vaxholm, studiebesökare, föreningar, bransch- och intresseorganisationer med flera.

Kommunikationskanaler och metoder

Kommunikationen ska ske genom både befintliga och nya kanaler. Kanalvalet ska anpassas till målgrupp, typ av information och hur snabbt informationen behöver nå ut.

- **Webb**
  Vaxholms stads webbplats är huvudkanalen för samlad och uppdaterad information om projektet. Här publiceras bakgrund, historik, vision, målbild och tillgänglig fakta såsom beslut, detaljplaner och annan dokumentation. Här ska även den snabba aktuella informationen om pågående arbeten och eventuella störningar som olika målgrupper är beroende av finnas. Men webben erbjuder också via nyhetsflödet och filmer ”långsam” berättande informationen i reportageform, där den som är intresserad ska erbjudas mer utförlig information i notis- och reportageform. Informationen ska struktureras tydligt så att olika målgrupper enkelt hittar det de behöver.

- **Nyhetsbrev via mail och webb**
  Ett nyhetsbrev som publicerats på webben och mailas ut till närmst berörda bostadsägare och företagare, intressenter, berörda myndigheter och lokala media har tagits fram av projektgruppen ungefär två gånger per månad. Här ges information om pågående och planerade arbeten. Vid snabba förändringar som avstängningar och kvällsarbete går information ut till berörda även via vanlig e-post.

  I samband med att nya kommunikationsinsatser under våren 2026 planeras så ska upplägget för informationsblad och digitala nyhetsbrev ses över och koordineras med övriga befintliga och tillkommande kommunikationskanaler (se mer under avsnittet som beskriver att ”kompletterande kommunikationsmetoder införs”).

- **E-tjänst och e-post**
  Vid snabba förändringar som avstängningar och kvällsarbete går information ut till berörda även via e-post. För inkommande frågor och synpunkter finns e-postadressen kajen@vaxholm.se där frågor rörande kajprojektet registreras, besvaras och sparas i kommunens ärendehanteringssystem.

- **Sociala medier**
  Sociala medier används för uppdateringar om kajrenoveringen, större händelser, kajberättelser, filmer och lotsar målgrupper till mer information på webben. Väsentlig faktainformation kan aldrig enbart gå ut via kommunens sociala medier. All viktig information ska alltid finnas även på externa webben, men finns oftast i fler kanaler än så. En fördel med att använda sociala medier är att innehållet enkelt kan delas av allmänheten och därmed snabbt nå ut ännu bredare.

- **Tidningen Vi i Vaxholm**
  Vaxholms stads tidning Vi i Vaxholm delas ut till alla kommunens hushåll fyra gånger per år: i mars, juni, oktober och december. Målgruppen för tidningen är Vaxholms invånare och varje nummer innehåller artiklar och notiser om kajprojektet. Tidningen finns även i tillgänglighetsanpassat format på externa webben och stora delar läses även in i kommunens taltidning.

- **Särtrycket Vi i Vaxholm**
  Mellan tidningsutgivningarna skickar Vaxholms stad ut ett särtryck 7 – 8 gånger per år. Särtrycket ”Vi i Vaxholm” är ett dubbelsidigt A4-blad som varje gång har ett aktuellt tema. Kajrenoveringen är återkommande teman och kajprojektet får även stort utrymme i bladets övriga teman som exempelvis ”Sommaren i Vaxholm” och ”Aktuella byggprojekt”.

- **Vaxholms stads informationssida i tidningen Lotsen**
  Den lokala tidningen Waxholmslotsen (oftast benämnd Lotsen) utkommer sju gånger per år och Vaxholms stad publicerar 1,5 sida information i notisform i varje nummer. Här inkluderas i varje utgåva information om kajprojektet. Waxholmslotsens redaktion är även återkommande i kontakt med kommunen som bistår med fakta om kajrenoveringen, så att redaktionen alltid har tillgång till korrekt och aktuell information till tidningens egna reportage om kajrenoveringen och kommunens övriga verksamheter.

- **Informationsbladet ”Vaxholms kajrenovering”**
  Ett dubbelsidigt informationsblad har tagits fram ett par gånger per år för att finnas tillgängligt vid möten, på offentliga kontaktpunkter i centrala Vaxholm, på webben och för manuell utdelning till näringsidkare i centrum.

  Formerna och målgrupperna för informationsblad ska under våren 2026 ses över utifrån målgruppens behov och för samordning med övriga befintliga och tillkommande kommunikationskanaler (se mer under avsnittet som beskriver att ”kompletterande kommunikationsmetoder införs”).

- **Informationsskyltar och anslagstavlor**
  Information om kajrenoveringen finns även på olika platser i centrala Vaxholm på informationsskyltar, vepor och anslagstavlor. Arbetet med information via anslagstavlor kommer under 2026 att utökas och i takt med att olika delar av kajen färdigställs ses platser för skyltning och anslagstavlor över. Även i andra delar av Vaxholm har anslagstavlor i form av informationsskåp redan införts eller planeras införas.

- **Lokala kontaktpunkter**
  Lokala centrala kontaktpunkter används för informationsgivning till allmänheten på olika sätt. Biblioteket och turistbyrån är exempel på kontaktpunkter, liksom kajprojektets egen utställningsyta i rådhuset som även utgör startpunkten för guidade studiebesök.

- **Lokala och regionala medier**
  Lokala medier är en viktig kanal för att nå ut med aktuell information till invånare. Media har återkommande behov av att komma i kontakt med representanter från Vaxholms stad för att få svar bland annat på infrastrukturfrågor och för att få kommunens kommentarer kring invånares synpunkter på kajrenoveringen. Vaxholms stad kontaktar återkommande lokala medier på olika sätt för att ge dem aktuell information.

- **Informations- och dialogmöten** används för att skapa dialog, besvara frågor och ge berörda målgrupper en tydlig och samlad bild av projektet. Olika evenemang och ”happenings” genomförs för att på olika sätt möta ung som gammal och på ett lustfyllt sätt inbjuda till samtal om kajrenoveringen. Ett exempel är den så kallade ”kajdagen” som genomförts årligen. Andra exempel är medverkan i samband med andra tillställningar såsom Östersjödagen och Skärgårdsbåtens dag för att erbjuda invånare dialog om kajen.

  Planeringen av mötesserier med prioriterade målgrupper inkluderar:

  1. **Informationsmöten med fastighetsägare**
     Periodicitet: En gång per termin. Därutöver vid behov.
  2. **Informationsmöten med det lokala näringslivet**
     Periodicitet: utifrån behov men minst en gång per termin. Därutöver vid behov.
  3. **Samverkansmöten mellan projektrepresentanter och närmast berörda företag, vid behov medverkar även entreprenörer**
     Periodicitet: Utifrån behov men minst en gång per kvartal. Därutöver vid behov.
  4. **Uppsökande möten hos enskilda berörda.**
     Utifrån behov eller önskemål från berörda.
  5. **Information i samband med arrangerade näringslivsfrukostar**
     Periodicitet: Vid varje planerad näringslivsfrukost
  6. **Information till allmänhet på plats i samband med evenemang**
     Medverkan planeras in vid de tidpunkter och arrangemang som utifrån projektets fas och målgruppernas behov anses mest lämpligt. Exempel på offentliga arrangemang i Vaxholm är skärgårdsbåtens dag, invigningar, skärgårdsmarknaden, kulturnatten, äldrefestivalen, julmarknaden och strömmingsloppet.

7. **Information till lokala politiker**
   Periodicitet: Vid varje möte i kommunstyrelsen.

Utöver denna planering finns en flexibilitet, beredskap och förståelse för att informationsmöten däremellan kan behöva genomföras vid snabbt uppkomna behov. Datum för möten kommer att kommuniceras via kommunens kommunikationskanaler och direkt med berörda så snart datum har fastställts.

Kompletterande kommunikationsmetoder införs

Vår, sommar och höst är en extra viktig period för lokala näringslivet, då besökarantalet och affärsmöjligheter ökar. Behovet av både långsiktig och snabb aktuell information kring renoveringsarbetet, störningar och lösningar för att underlätta, är då kanske som störst för denna målgrupp. Det finns ett stort behov av att på ett än bättre sätt nå berörda med information om det arbete som planeras och hur de kommer att påverkas. Ytterligare ett behov är att säkerställa att korrekt och aktuell information når alla berörda, så att missuppfattningar inte sprids och uppfattas som sanningar.

För att stärka informationsgivningen planeras följande kommunikationsmetoder:

- **En levande FAQ** ska användas som ett centralt arbetsverktyg. Den ska uppdateras fortlöpande med frågor och svar som kommer in via möten, e-tjänst, mejl, sociala medier och andra kontaktvägar. Den ska finnas tillgänglig för alla via externa webben och innehålla korta, konkreta uppdateringar så att målgrupperna kan följa projektets aktuella utveckling. För lokala näringslivet och andra direkt berörda ska det nya verktyget vara tydlig och känd och lätt att navigera till.

- Med särskilt fokus på det lokala näringslivets behov av snabb information så kommer under våren en metod för att kommunicera planerade och pågående arbeten introduceras. **En ny webbdel för kajrenoveringens pågående arbeten** ska införas på externa webben där kortfattad och lättåtkomlig information kontinuerligt uppdateras. Det kan till exempel handla om förstärkt information kring ändringar som påverkar tillgänglighet, vattentillförsel, buller och framkomlighet. För lokala näringslivet och andra direkt berörda ska det nya verktyget vara tydlig och känd och lätt att navigera till.

- Muntlig kommunikation till enskilda och grupper **dokumenteras och bekräftas skriftligt.** Syftet med skriftlig dokumentation är att ge samstämmig information och minska risken för missförstånd och fria tolkningar. Utöver återkoppling till målgrupperna bör dokumentationen finnas tillgänglig för inblandade i projektet för att underlätta samordning och samstämmig kommunikation oavsett kanal.

- **Digitalt nyhetsbrev**
  En plattform för ett digitalt nyhetsbrev upphandlas våren 2026 för att börja användas inför hösten. Syftet att stärka kommunikationen till det lokala näringslivet, men plattformen kommer att kunna användas för digitala nyhetsbrev även till andra målgrupper, såsom

berörda av kajrenoveringen. Formerna för att nyttja nyhetsbrev till olika målgrupper upparbetas under sommaren-hösten 2026.

- **Frågehantering**
  Frågor som kommer in-besvaras skyndsamt. Svaren på frågor som berör fler sammanställs och införlivas i FAQ och på webben. Syftet är samstämmig information till alla berörda.

- **Mäta och följa upp**
  Utifrån planen för både de redan befintliga och de nya tillkommande kommunikationskanalerna för kajrenoveringen så ska en plan för utvärdering av kommunikationsinsatser utarbetas inför hösten 2026 och framåt. Syftet är att regelbundet mäta utfallet av kommunikationsinsatserna för att kontinuerligt kunna förstärka insatserna utifrån resultatet och målgruppernas behov.

Sammanfattning från informationsmötet om kajrenoveringen
Mötet ägde rum 19 maj 2026. Av 90 inbjudna lokala företagare deltog cirka 15 vid informationsmötet.

Projektstatus och övergripande läge

Kajkanten är nu färdig och Vaxholm har en bärande kaj som ska hålla under lång tid framöver.

I samband med kajrenoveringen grävs marken innanför kajen upp in mot fasaderna. Detta görs för att lägga nya dagvattenledningar samt nya vatten- och avloppsledningar.

Hela kajområdet i Västerhamnen, Söderhamnen och Österhamnen kommer också att få ny stenläggning, bänkar, planteringar och belysning.

Tidplan och eventuell senareläggning

Enligt nuvarande plan görs ett sommaruppehåll för kajrenoveringen och hela kajområdet öppnas upp fram till 17 augusti. Vid kommunstyrelsens senaste möte fick stadsbyggnadsförvaltningen ett uppdrag att ta fram en alternativ tidsplanering och redovisa en konsekvensanalys med risker och kostnader som en förlängning av renoveringens sommaruppehåll med några veckor skulle medföra. Ärendet om förlängt sommaruppehåll ska hanteras vid kommunstyrelsens möte 4 juni. Därför finns det en reservation för att tidplanen kan ändras.

Sommarens läge, tillgänglighet och trafik

Till midsommar ska hela Västerhamnen vara färdigrenoverad.

Båtplatserna vid gästhamnen kommer att vara mer tillgängliga än tidigare. En ny brygga med y-bommar längs kajen kommer att vara på plats. Bryggan nås från kajen via ramp och y-bommarna sitter numera på samma nivå som bryggan.

Gästhamnen är redan öppen med befintliga bryggor och full service och därför behövs i år ingen kompletterande tillfällig brygga.

Från midsommar öppnar den nya stenlagda kajen i Västerhamnen, med planteringar och röda sittbänkar längs kajstråket. I den lilla parken vid gästhamnen finns även klättringsbara strömmingsskulpturer i trä.

Markarbetet som pågår i Söderhamnen kommer att vara klart till midsommar. Ytan kommer då vara asfalterad och öppen, utan byggarbeten eller byggstängsel. Asfalteringen är tillfällig och stenläggning kommer göras här efter sommaruppehållet.

Det blir som en vanlig sommar i Vaxholm, kajområdena är under sommaren helt tillgängliga för alla med en hel kajenlinje att strosa på. Dessutom öppnas alla gator upp för trafik.

Skärgårdstrafik och båtar

Skärgårdsbåtarna kommer att avgå från Österhamnen i sommar.

Båtarna till Kastellet kommer också att avgå från Österhamnen.

Skärgårdsbåtarna beräknas kunna flyttas tillbaka till Söderhamnen i början av 2027.

Höstens arbete i Söderhamnen

Under hösten planeras arbete i Söderhamnen med mark, VA och finplanering.

Mark och VA, markerat som gult område i skedesplaneringen, innebär grävarbeten och anläggning av nya vatten- och avloppsrör. Skedesplaneringen finns i bifogad presentation.

Finplanering, markerat som brunt område, innebär arbete med ytskikt som stensättning, planteringar, bänkar och belysning.

Hamngatan under höst 2026 och vår 2027

Enligt nuvarande planering kommer markarbeten att ske i Hamngatan längs Söderhamnskajen, ungefär mellan Synsam och Waxholms hotell.

Där ska nya vatten- och avloppsledningar samt nytt material i marken anläggas.

Mark- och VA-arbeten kommer även att ske på torget vid Synsam.

På hela kajytan i Söderhamnen kommer marksten att läggas för att skapa stenlagda gångstråk. Det kommer också att anläggas planteringsytor, bänkar och belysning.

Avstängning av Hamngatan

En countryfestival planeras i Vaxholm den 22 augusti. Hamngatan planeras vara öppen till och med den 23 augusti.

Från och med den 24 augusti planeras Hamngatan mellan rondellen och Waxholms hotell att stängas för biltrafik.

Samtidigt försvinner parkeringarna framför hotellet och Winbergs, eftersom hela ytan blir arbetsområde.

Trafiken kommer till en början att ledas ut söderut via rondellen, i stället för österut på Hamngatan som i dag.

Parkering

Parkeringsplatser i centrum är en trång sektor under sommarmånaderna. På kommunens parkeringskarta på webben finns en överblick över platsernas placering och villkor. En parkeringskarta finns även i presentationen.

Projektet prioriterar tillgängliga parkeringsplatser så som ytorna på Shelltomten, vid Officersparken och den tidigare busshållplatsen som förblir öppna samt 15-minutersparkeringen vid Boulangeriet återöppnas.

Inspel under mötet kom om att det står entreprenörer på Shelltomten och tar platser. Förvaltningen tar det med sig och uppmanar ånyo entreprenörerna om vikten av att inte använda parkeringsplatser som är viktiga för kunder.

Bussar och kollektivtrafik

Busshållplatsen kommer att ha kvar sin nuvarande plats tills efter att kajrenoveringen är helt klar. Först då kommer bussarna att återgå till sina ursprungliga hållplatser.

Påverkan under byggtiden

- Stundtals ljud från arbetsmaskiner
- Ökad trafik under byggperioden
- Vibrationer och buller övervakas

- Bullrande arbeten kan ske mellan klockan 07.00 och 19.00
- Eventuella elavbrott och vattenavstängning aviseras via Eon och Roslagsvatten

Planerade vatten- eller elavstängningar kan ske vid omkopplingar under ett par timmar. Sådana avstängningar aviseras av E.ON eller Roslagsvatten till berörda. Kommunen har dialog med dem för att lyfta hur viktigt det är att företagarna får information om planerade vattenavstängningar i god tid för att de ska kunna planera sin verksamhet.

Kontakt med entreprenören

Individuella möten kan ordnas för de verksamheter som berörs mycket av kajrenoveringen och det arbete som påbörjas efter sommaren.

Det är möten där personal från kajrenoveringsprojektet och entreprenören tillsammans med verksamheten möts för att prata och planera för den enskildas specifika behov. Om du är intresserad av detta, anmäl dig till kajen@vaxholm.se .

Kommunikationsarbetet framåt

En ny kommunikationsplan kommer att tas fram för att förstärka kommunikationen om kajprojektet.

Kommunikationschef Elisabeth Larsen Brolin frågade mötesdeltagarna på vilket sätt de helst vill få information från kommunen framöver - vad som skulle passa deras behov bäst.

Deltagarna lyfte följande önskemål:

- Kommunicera gärna brett, även till verksamheter som inte ligger precis vid kajen men som ändå kan bli indirekt berörda.
- Kommunens webbplats är en bra kanal, förutsatt att informationen är uppdaterad. Där får gärna både nyheter om mer lättsam information publiceras på webben men det behöver finnas en yta där mer detaljerade uppgifter från det löpande arbetet från kajprojektet enkelt kan hittas.
- Nyhetsbreven får gärna struktureras och separeras så att det går fort och enkelt att hitta det som påverkar här och nu, såsom kortfattad

information med datum och planering. Längre ner kan den som är intresserad sedan ta del av mer generell information.

Ovanstående punkter och tidigare önskemål kommer att finnas besvarade i en kommunikationsplan som vi tar fram i maj.

Individuella möten

Kommunen planerar för individuella möten med berörda verksamheter. Syftet är att varje verksamhet ska kunna planera utifrån sina egna förutsättningar och få bättre kännedom om hur renoveringsarbetet kan påverka just dem. Kommunen återkommer med mer information om hur individuella möten kommer att planers och anordnas.

Verksamheter som har specifika frågor om den egna situationen kan kontakta kajen@vaxholm.se .

Strandgatan och arbete under 2027

Strandgatan kommer att grävas upp under 2027, när mark- och VA-arbeten ska genomföras även där.

Under 2027 kommer även stensättning av kajen att ske i Österhamnen, tillsammans med anläggning av planteringsytor, bänkar och belysning.

Mer detaljerad information kommer att kommuniceras ut.

Praktiska frågor på plats

Brevlådan vid gamla Pressbyrån är viktig för butikerna. Det är därför viktigt att den inte blir instängd. Kommunen tar en kontakt med Postnord för att ombesörja så att brevlådan flyttas och är tillgänglig om arbeten utförs.

Med vänliga hälsningar

Karl Zarea-Ganji
Kommunikatör Vaxholms stad

Telefon: 070-970 85 27
E-post: karl.zarea-ganji@vaxholm.se

Vill du få nyhetsbrev om kajrenoveringen eller har du frågor om projektet?
Mejla kajen@vaxholm.se

§ 115 Ändring av Dp 164, kvarteret Tullbommen

Kommunstyrelsens beslut

Granskningsutlåtande för ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429 godkänns

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429, antas.

Ärendebeskrivning

Detaljplaneändringen för Kv. Tullbommen för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429 syftar till att pröva lämpligheten i att utvidga det befintliga vattenområdet för att möjliggöra en expansion av småbåts- och vattenverksamheter. Genom att ersätta den tidigare beteckningen Vb med W1 öppnas ytorna upp för fler bryggor, pontoner och angöringsmöjligheter för fartyg, vilket ska tillgodose behovet av båtplatser, gästbryggor och servicefunktioner som sjömackar och restauranger. I samband med detta utökas området inom det som tidigare var öppet vatten och som nu betecknas som W2, samtidigt som en 1,7 meter bred remsa längs kajen fastställs som gata i enlighet med tidigare givna bygglov. För att säkerställa en trygg hantering av bränsletransporter har en specifik spillzon 4x8 meter med tillhörande prickmark 13 meter lagts ut i planen, vilket garanterar en säker lossningsplats för tankbilar och minskar brandrisken i området.

Planarbetet tar stor hänsyn till de höga kulturhistoriska värden som råder då Vaxholms kajmiljö omfattas av varsamhetskrav och förbud mot förvanskning enligt plan- och bygglagen. Området ingår i ett riksintresse för kulturmiljövård som rör Stockholms farled och inlopp, vilket innebär att all ny bebyggelse och utformning av bryggor måste anpassas efter platsens karaktärsdrag. Särskild vikt läggs vid att reglera byggnadshöjder och utformning så att siktlinjerna mot Kastellholmen bevaras. Även om naturvärdena inom planområdet bedöms som låga och det saknas fornlämningar, har undersökningar visat på förekomst av förorenade sediment och markvatten som kräver uppmärksamhet.

Säkerhetsaspekterna har utretts noggrant genom maritima riskbedömningar som hanterar trafikmiljön till sjöss samt riskerna kopplade till den sekundära transportleden för farligt gods som löper längs kajen. Risknivåerna anses vara acceptabla, men vid framtida nybyggnation kan specifika brandtekniska skyddsåtgärder krävas om rekommenderade säkerhetsavstånd inte kan hållas.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget vara förenligt med miljöbalken samt kommunens översiktsplan och program för Vaxholms kajer. Eftersom ändringen antas kunna medföra en betydande miljöpåverkan har en strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning tagits fram för att säkerställa en hållbar utveckling av stadsmiljön.

Yrkanden

Malin Forsblad (C), Peter Lindqvist (M), Anders Garstål (S), Kjetil Rindal (KD), Michael Baumgarten (L) och ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Catarina Baldo Zagadou (-) yrkar avslag till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Daga Bäfverfeldt (WP) yrkar skriftligen (enligt bilaga 3 till protokollet) avslag till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Anna-Lena Nordén (WP) och Michael Andram (WP) yrkar bifall till Daga Bäfverfeldts (WP) beslutsförslag.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut.

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen bifaller kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Reservationer

Catarina Baldo Zagadou (-) anmäler skriftlig reservation mot beslutet (bilaga 4 till protokollet).

Daga Bäfverfeldt (WP) anmäler för (WP) reservation mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Handlingar

1. Protokollsutdrag PLU 2026-05-20/§19
2. Tjänsteutlåtande, 2026-05-07

Planhandlingar:

3. Plankarta Antagande Ädp 429, 2026-05-07
4. Plan- och genomförandebeskrivning Antagande Ädp 429, 2026-05-07
5. Granskningsutlåtande Ädp 429, 2026-05-07

Bilagor till detaljplanen:

6. Bilaga 1, Antikvariskt utlåtande, förslag till utformningsbestämmelser,
   i. 2025-02-20
7. Bilaga 2, Riskbedömning av förändrad detaljplan - transport av farligt
   ii. gods och sjöbensinstation, 2026-02-09
8. Bilaga 3, Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-03-04
9. Bilaga 4, Maritim riskbedömning Dp 164, steg1, 2023-09-22
10. Bilaga 5, Maritim riskbedömning Dp 164, steg2, 2024-02-29

11. Bilaga 6, Maritim riskbedömning Dp 164, steg3, 2026-02-19
12. Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer, 2013-11-19
13. Bilaga 7, PM sedimentundersökning, 2021-08-23
14. Bilaga 8, Miljökontrollprogram - Vattenverksamhet och miljöfarlig
    iii. verksamhet 2021-09-13
15. Undersökning om betydande miljöpåverkan 2022-11-01

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Farnaz.wigh@vaxholm.se

För kännedom:

Teniska@vaxholm.se

§ 19 Ändring av Dp 164, kvarteret Tullbommen

Kommunstyrelsens planeringsutskotts beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott förslår kommunstyrelsen besluta

Granskningsutlåtande för ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429 godkänns

Kommunstyrelsens planeringsutskott förslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429, antas.

Ärendebeskrivning

Detaljplaneändringen för Kv. Tullbommen för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429 syftar till att pröva lämpligheten i att utvidga det befintliga vattenområdet för att möjliggöra en expansion av småbåts- och vattenverksamheter. Genom att ersätta den tidigare beteckningen Vb med W1 öppnas ytorna upp för fler bryggor, pontoner och angöringsmöjligheter för fartyg, vilket ska tillgodose behovet av båtplatser, gästbryggor och servicefunktioner som sjömackar och restauranger. I samband med detta utökas området inom det som tidigare var öppet vatten och som nu betecknas som W2, samtidigt som en 1,7 meter bred remsa längs kajen fastställs som gata i enlighet med tidigare givna bygglov. För att säkerställa en trygg hantering av bränsletransporter har en specifik spillzon 4x8 meter med tillhörande prickmark 13 meter lagts ut i planen, vilket garanterar en säker lossningsplats för tankbilar och minskar brandrisken i området.

Planarbetet tar stor hänsyn till de höga kulturhistoriska värden som råder då Vaxholms kajmiljö omfattas av varsamhetskrav och förbud mot förvanskning enligt plan- och bygglagen. Området ingår i ett riksintresse för kulturmiljövård som rör Stockholms farled och inlopp, vilket innebär att all ny bebyggelse och utformning av bryggor måste anpassas efter platsens karaktärsdrag. Särskild vikt läggs vid att reglera byggnadshöjder och utformning så att siktlinjerna mot Kastellholmen bevaras. Även om naturvärdena inom planområdet bedöms som låga och det saknas fornlämningar, har undersökningar visat på förekomst av förorenade sediment och markvatten som kräver uppmärksamhet.

Säkerhetsaspekterna har utretts noggrant genom maritima riskbedömningar som hanterar trafikmiljön till sjöss samt riskerna kopplade till den sekundära transportleden för farligt gods som löper längs kajen. Risknivåerna anses vara acceptabla, men vid framtida nybyggnation kan specifika brandtekniska skyddsåtgärder krävas om rekommenderade säkerhetsavstånd inte kan hållas.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget vara förenligt med miljöbalken samt kommunens översiktsplan och program för Vaxholms kajer. Eftersom ändringen antas kunna medföra en betydande miljöpåverkan har en strategisk miljöbedömning

med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning tagits fram för att säkerställa en hållbar utveckling av stadsmiljön.

Yrkanden

Fredrik Östman (C), Anders Garstål (S), Peter Lindqvist (M) och ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag.

Anna-Lena Nordén (WP) yrkar att ärendet ska återremitteras med motiveringen att underlagen innehåller fortfarande betydande osäkerheter kring riskhantering, planbestämmelsernas tillräcklighet samt påverkan på miljö, kulturmiljö och allmän säkerhet i ett mycket känsligt centralt vattenrum. Ärendet bör därför återremitteras för komplettering och fördjupad analys innan ställningstagande sker.

Daga Bäfverfeldt (WP) yrkar att ärendet ska återremitteras i enlighet med Anna-Lena Nordéns (WP) beslutsförslag.

Beslutsgång

Ordföranden börjar med att fråga om ärendet ska avgöras idag eller om ärendet ska återremitteras och finner att kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden konstaterar att endast förslaget om bifall till förvaltningens beslutsförslag kvarstår.

Ordföranden finner bifall till förvaltningens beslutsförslag.

Reservationer

Anna-Lena Nordén (WP) anmäler för (WP) reservation mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Handlingar

1. Tjänsteutlåtande, 2026-05-07

Planhandlingar:

2. Plankarta Antagande Ädp 429, 2026-05-07
3. Plan- och genomförandebeskrivning Antagande Ädp 429, 2026-05-07
4. Granskningsutlåtande Ädp 429, 2026-05-07

Bilagor till detaljplanen:

5. Bilaga 1, Antikvariskt utlåtande, förslag till utformningsbestämmelser,
    i. 2025-02-20
6. Bilaga 2, Riskbedömning av förändrad detaljplan - transport av farligt
    ii. gods och sjöbensinstation, 2026-02-09
7. Bilaga 3, Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-03-04

8. Bilaga 4, Maritim riskbedömning Dp 164, steg1, 2023-09-22
9. Bilaga 5, Maritim riskbedömning Dp 164, steg2, 2024-02-29
10. Bilaga 6, Maritim riskbedömning Dp 164, steg3, 2026-02-19
11. Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer, 2013-11-19
12. Bilaga 7, PM sedimentundersökning, 2021-08-23
13. Bilaga 8, Miljökontrollprogram - Vattenverksamhet och miljöfarlig
    iii. verksamhet 2021-09-13
14. Undersökning om betydande miljöpåverkan 2022-11-01

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Farnaz.wigh@vaxholm.se

För kännedom:

Teniska@vaxholm.se

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-05-07
Ärendenummer: KS 2022/82.214

Stadsbyggnadsförvaltningen
Farnaz Wigh
Planarkitekt

Ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott förslår kommunstyrelsen besluta

Granskningsutlåtande för ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429 godkänns

Kommunstyrelsens planeringsutskott förslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Ändring av Dp 164, Kv. Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429, antas.

Sammanfattning

Detaljplaneändringen för Kv. Tullbommen för del av Vaxön 1:11 och 1:81, Ädp 429 syftar till att pröva lämpligheten i att utvidga det befintliga vattenområdet för att möjliggöra en expansion av småbåts- och vattenverksamheter. Genom att ersätta den tidigare beteckningen Vb med W1 öppnas ytorna upp för fler bryggor, pontoner och angöringsmöjligheter för fartyg, vilket ska tillgodose behovet av båtplatser, gästbryggor och servicefunktioner som sjömackar och restauranger. I samband med detta utökas området inom det som tidigare var öppet vatten och som nu betecknas som W2, samtidigt som en 1,7 meter bred remsa längs kajen fastställs som gata i enlighet med tidigare givna bygglov. För att säkerställa en trygg hantering av bränsletransporter har en specifik spillzon 4x8 meter med tillhörande prickmark 13 meter lagts ut i planen, vilket garanterar en säker lossningsplats för tankbilar och minskar brandrisken i området.

Planarbetet tar stor hänsyn till de höga kulturhistoriska värden som råder då Vaxholms kajmiljö omfattas av varsamhetskrav och förbud mot förvanskning enligt plan- och bygglagen. Området ingår i ett riksintresse för kulturmiljövård som rör Stockholms farled och inlopp, vilket innebär att all ny bebyggelse och utformning av bryggor måste anpassas efter platsens karaktärsdrag. Särskild vikt läggs vid att reglera byggnadshöjder och utformning så att siktlinjerna mot Kastellholmen bevaras. Även om naturvärdena inom planområdet bedöms som låga och det saknas

fornlämningar, har undersökningar visat på förekomst av förorenade sediment och markvatten som kräver uppmärksamhet.

Säkerhetsaspekterna har utretts noggrant genom maritima riskbedömningar som hanterar trafikmiljön till sjöss samt riskerna kopplade till den sekundära transportleden för farligt gods som löper längs kajen. Risknivåerna anses vara acceptabla, men vid framtida nybyggnation kan specifika brandtekniska skyddsåtgärder krävas om rekommenderade säkerhetsavstånd inte kan hållas.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget vara förenligt med miljöbalken samt kommunens översiktsplan och program för Vaxholms kajer. Eftersom ändringen antas kunna medföra en betydande miljöpåverkan har en strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning tagits fram för att säkerställa en hållbar utveckling av stadsmiljön.

Bakgrund

Den 2 juni 2022 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ändra detaljplanen för Kv.Tullbommen m. m., Dp 164.

Kommunstyrelsen beslutade 2024-05-02 § 61 att hålla samråd om förslag till ändring av detaljplan. Samrådet har ägt rum under tiden den 28 maj – 20 juli 2024.

Kommunstyrelsen beslutade den 12 mars 2025 § 12, att detaljplaneförslaget ska ställas ut för granskning under perioden 19 mars–10 april 2025.

I Vaxholm finns idag en brist på båtplatser, korttidsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar. Ett av målen för stadens kajrenoveringsprojekt är att det ska bidra till och medge fortsatt utveckling av småbåts- och vattenverksamheter av olika slag.

Maritima riskbedömningar (etapp 1–3) har genomförts för att hantera och minska risken för kollisioner, trafiksituationer och lokaliseringar. Det föreslås även vissa riskreducerande åtgärder.

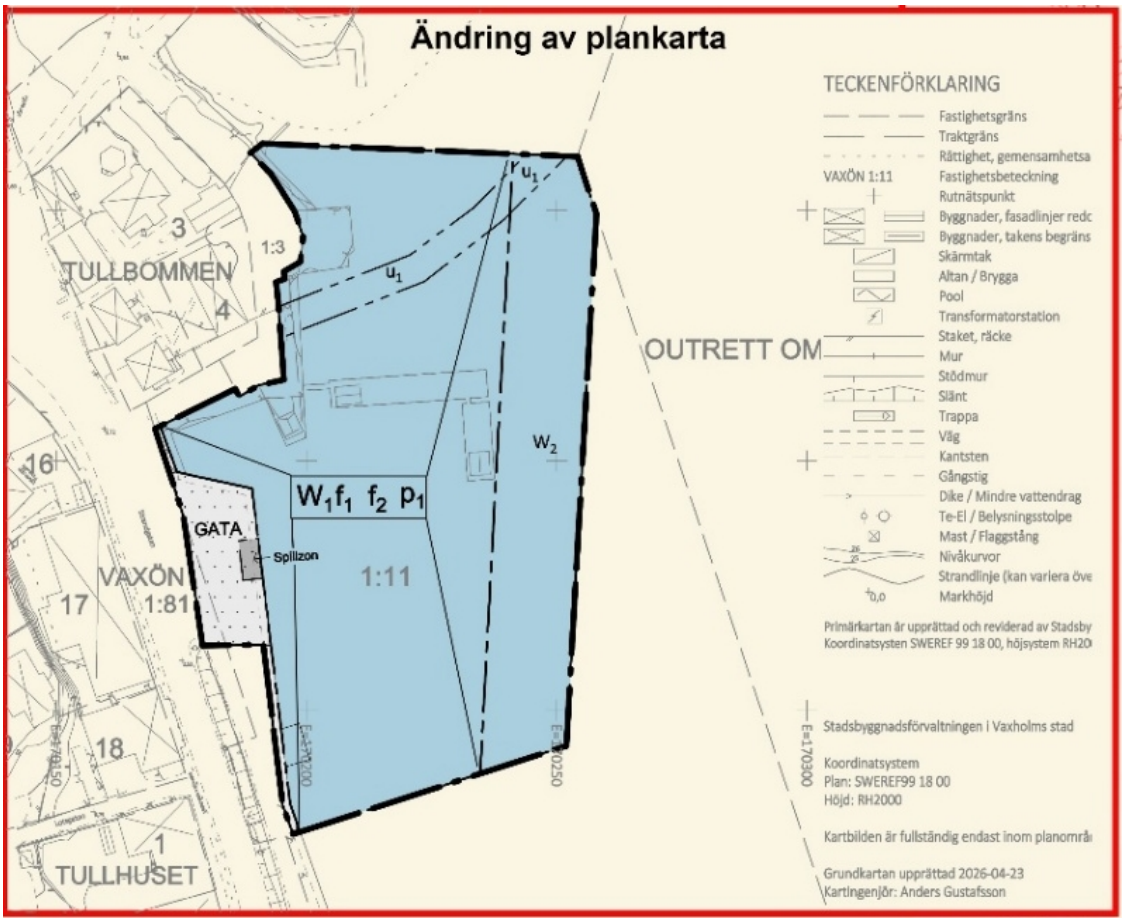
En riskbedömning, med särskilt fokus på den sekundära transportleden för farligt gods väg, visar att risknivåerna är acceptabla – med rekommendationer om att vid nybyggnation överväga brandtekniska åtgärder och andra riskreducerande åtgärder enligt ALARP-principen.

Ärendebeskrivning

Detaljplaneändringen syftar till att utvidga Vb-området, vilket innebär att man öppnar upp för fler bryggor, pontoner samt tillhörande småbåtsverksamheter såsom sjömackar och restauranger. I ändringen ersätts beteckningen Vb med W1 vilket definieras som ett (Vattenområde med bryggor och pontoner. Angörings- och tilläggsmöjligheter för fartyg) och området utökat inom V som ersätts med W2 (öppet vatten).

Ändringen av del av Vaxön 1:11 och del av Vaxön 1:81 avgränsas huvudsakligen till vattenområdet i gällande detaljplan DP 164. Ändringen innebär att användningen Vb (W_1) utökas inom V(W_2), öppet vatten.

Beteckningen 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. Planområdet utvidgades efter granskning, varvid 13 m rund spillzon med 8x4 meter yta. Användning gata med ”prickmark” lagts på ytan för att säkerställa en lossningsplats för tankbilar samt en spillzon inom planområdet, vilket är en åtgärd som minskar brandrisken för området. Den tillkommande ytan är idag planlagd som gata och används för trafikändamål. Övriga bestämmelser i gällande detaljplan Dp 164 gäller fortsatt.



Figur 1 - Utsnitt av plankartan för ändringen Ädp 429

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Barn och unga bedöms inte påverkas negativt av det aktuella planförslaget. Tvärtom kan förslaget bidra till en ökad tillgänglighet till hamnmiljön för barnfamiljer genom förbättrade angöringsmöjligheter och gästplatser. Planens utformning med en tydligt avgränsad spillzon och reglerad gatumark säkerställer en god säkerhetsnivå och en ordnad trafikmiljö på kajen, vilket är av stor vikt för tryggheten för oskyddade trafikanter, däribland barn. Området utgörs i dagsläget av en hårdgjord kajmiljö utan specifika lek- eller rekreationsytor, och planändringen innebär inte att några befintliga värden för barn och unga går förlorade.

Jämställdhetsperspektivet

Planförslaget bedöms bidra positivt till jämställdheten genom att skapa en mer tillgänglig och trygg stadsmiljö längs kajen. Genom att strukturera om trafikytorna och införa tydliga zoner för angöring och rörelse ökar framkomligheten för alla användargrupper, inklusive personer med barnvagn eller de som använder hjälpmedel. En välordnad hamnmiljö med god belysning och tydliga stråk ökar den upplevda tryggheten, vilket erfarenhetsmässigt stärker kvinnors och flickors rörelsefrihet i det offentliga rummet. Vidare innebär utökningen av servicefunktioner som restaurang och gästplatser att området nyttjas av en bredare gruppmänniska under fler av dygnets timmar, vilket bidrar till en mer levande och inkluderande hamnmiljö.

Miljö och klimatperspektivet

Planförslaget bidrar till en effektiv användning av redan ianspråktagen hamnmark. Genom att möjliggöra sjömackar inom planområdet minskar transportbehovet för fritidsbåtar, vilket reducerar utsläpp till luft och vatten.

Säkerheten och miljöskyddet stärks genom införandet av en formell spillzon och en reglerad lossningsplats för tankbilar. Dessa åtgärder minskar risken för läckage av miljöfarliga ämnen till Vaxholmsfjärden vid drivmedelshantering.

Användningen av flytande pontoner (W1) minimerar påverkan på bottenmiljön och är en effektiv klimatanpassning, då konstruktionerna följer med vid framtida havsnivåhöjningar. Vid nybyggnation ska brandtekniska och riskreducerande åtgärder beaktas enligt ALARP-principen för att säkerställa en robust och hållbar miljö.

Måluppfyllelse

Kvalitet; Genom att utöka Vb-området i gällande detaljplan möjliggörs en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjömackar på platsen. Ändringen möjliggör nya vattennära målpunkter i skärgården med övervägande positiva konsekvenser för platsen, stadslivet och sjöfarten.

Livsmiljö; Detaljplanen ska möjliggöra en attraktiv livsmiljö där mänskliga behov tillgodoses inom ramen för jordens resurser.

Ekonomi; Planen kommer att finansieras av kommunen. Intäkter ges via arrenden och planavgifter.

Finansiering

Planen finansieras inom ram. Intäkter ges via arrenden och planavgifter.

Bedömning

Planförslaget bedöms vara lämpligt då det stärker Vaxholms roll som sjöfartsstad genom att möta behovet av fler båtplatser och förbättrad service. De tekniska säkerhetsåtgärderna med spillzoner och reglerad gatumark hanterar riskerna vid bränslehantering på ett godtagbart sätt. Genom att ställa krav på varsamhet och beaktande av kulturmiljöns karaktärsdrag enligt PBL, säkerställs att hamnens riksintressen och historiska värden bevaras. Planen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för miljö, jämställdhet eller barnperspektiv, utan bidrar i stället till en tryggare och mer tillgänglig kajmiljö för alla besökare.

Kommunen har bedömt att detaljplanen kan fortsätta direkt till antagande trots att planområdet utvidgats något efter granskningsskedet. Utvidgningen har gjorts för att inkludera en specifik yta för lossningsplats och spillzon, vilket är en nödvändig säkerhetsåtgärd för att minimera brandrisken i området.

Eftersom den tillkommande ytan redan är planlagd som gata i den gällande detaljplanen innebär de nya bestämmelserna om prickmark och spillzon ingen ändring av markanvändningen, utan endast en teknisk precisering. Då justeringen sker inom befintlig gata påverkas inga nya fastighetsägare och ändringen bedöms vara av mindre betydelse. Mot bakgrund av att revideringen inte ändrar planens syfte eller påverkar utomstående parter negativt, har kommunen bedömt att kraven för antagande är uppfyllda utan behov av ytterligare granskning.

Handlingar i ärendet

1. Tjänsteutlåtande, 202**6**-0**5**-**0**7

Planhandlingar:

2. Plankarta Antagande Ädp 429, 2026-05-07
3. Plan- och genomförandebeskrivning Antagande Ädp 429, 2026-05-07
4. Granskningsutlåtande Ädp 429, 2026-05-07

Bilagor till detaljplanen:

5. Bilaga 1, Antikvariskt utlåtande, förslag till utformningsbestämmelser, 2025-02-20
6. Bilaga 2, Riskbedömning av förändrad detaljplan - transport av farligt gods och sjöbensinstation, 2026-02-09
7. Bilaga 3, Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-03-04
8. Bilaga 4, Maritim riskbedömning Dp 164, steg1, 2023-09-22
9. Bilaga 5, Maritim riskbedömning Dp 164, steg2, 2024-02-29
10. Bilaga 6, Maritim riskbedömning Dp 164, steg3, 2026-02-19
11. Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer, 2013-11-19
12. Bilaga 7, PM sedimentundersökning, 2021-08-23
13. Bilaga 8, Miljökontrollprogram - Vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet 2021-09-13
14. Undersökning om betydande miljöpåverkan 2022-11-01

Kopia på beslutet till:

För åtgärd:

Farnaz.wigh@vaxholm.se

För kännedom:

Teniska@vaxholm.se

FÖRSLAG
till
ÄNDRING AV STADSPLANEN
för

kv. Tullbommen m.m.

I VAXHOLMS STAD

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I DECEMBER 1962
av

S. HALLBERG
LANTMÄTARE

STOCKHOLM DEN 1 DECEMBER 1963

LARS ÅKERLUND
ARKITEKT SAR

Av 19.64 .. sav. 17 augusti .. fastställdes denna ändring av stadsplan byggnadsplanen på sätt Kungl. Majitts befallningshavandes beslut svarar däng närmare utvisar; betygar, Stockholm .. landskansliet som ovan,
(3 tjänstens vägnar:
Bo Ljungberg

Kopia (lådan

Kopians likhet med originalet bestyrkes i tjänsten,

BETECKNINGAR Å GRUNDKARTAN:

- Gällande kvarters- eller annan områdesgräns
- Gällande bestämmelsegräns
- Gräns för fastighet
- Gräns för administrativt bildad tomt
- Annan gräns
- Bostadshus eller butiksbyggnad resp. uthus eller lagerbyggnad
- Kyrka
- Industri- eller verkstadsbyggnad.
- Staket eller gärdesgård med grind
- Häck
- Stödmur, terrassmur resp. slenmur
- Väg med resp. utan sidoutrymmen
- Strandlinje med brygga
- +19 10 — Fastställd höjd å gata eller väg
- 18.2 — Avvägd höjd
- Höjdkurvor
- 27 — Polygonpunkt
- Rutnätspunk
- 1 (2) — Nummer å rättsligen bestående tomt
- 3, 3A — Nummer å administrativt bildad tomt
- Nummer å stadsägor eller stadsägoområde

Takens ytterkanter redovisade

BETECKNINGAR Å STADSPLANEFÖRSLAGET:

- Linje 3 (tre) meter utanför område för vilket fastställelse sökes
- Gatu-, kvarters- eller annan områdesgräns
- Bestämmelsegräns
- Gällande gräns avsedd att bibehållas
- Gällande gränser avsedda att utgå
- Gränslinjer ej avsedda att fastställas
- Allmän plats : Gata
- Allmän plats : Gatuplantering
- Allmän plats : Park
- Byggnadskvarter : Kulturreservat
- Specialområde : Trafikområde för småbåtsändamål
- Specialområde : Vattenområde
- Specialområde : Vattenområde som får överbyggas
- Mark som icke får bebyggas
- +0.0 — Gällande gatuhöjd avsedd att bibehållas
- (+0.0) — Gällande gatuhöjd avsedd att utgå
- +0.0 — Föreslagen gatuhöjd i meter över stadens nollplan
- II — Högsta antal våningar

Fristående koordinatsystem, arkivakt.
Stadens nollplan beläget 10 cm under Sveriges riksnollplan, arkivakt.

Underlaget för kartan upprättat på fotogrammetrisk väg av Fotogrammetribyrån i Vällingby.

0 10 20 30 40 50 100 m
Skala 1 : 1000

A 57 Fastst 17.8.64 RITNING NR 1644 - 59

Ändring planbestämmelser

KS 2022/82

Inom planområdet gäller tidigare bestämmelser i enlighet med detaljplan för Kv.Tullbommen m.m. Dp 164. Dock med följande ändringar.

Gränslinjer

- Planområdesgräns
- Ny användningsgräns
- Ny egenskapsgräns
- Användningsgräns upphör att gälla

Användning av allmän plats

GATA — Lokalgata

Användning av vattenområde

W_1 — Vattenområde med bryggor och pontoner. Angörings- och tilläggsmöjligheter för fartyg.

W_2 — Öppet vattenområde

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Utformning av allmän plats

Spillzon — Spillzon på 8x4 meter med en uppsamlingstank kopplad till oljeavskiljare.

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med stadigvarande vistelse eller ny bebyggelse.

Egenskapsbestämmelser för vattenområde

Utformning

f_1 Mindre byggnad kopplade till verksamheter får uppföras men nockhöjden får ej överstiga 4 meter ovan brygga eller pontons ovansida. Mindre uppskjutande byggnadsdelar såsom skorsten, ventilationsanordningar och liknande får anordnas.

f_2 Särskild vikt ska läggas på byggnadens utformning. Byggnad ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens kulturhistoriska värden och vara av enkel bod-/ uthuskaraktär. Tak ska vara sadeltak och täckas med plåt, papp eller annat enklare, traditionellt taktäckningsmaterial. Fasader ska vara av träpanel i traditionell utformning samt täckmålas i traditionella slamfärgskulörer.

Placering

p_1 Byggnader på bryggor ska placeras med hänsyn till siktlinjer från Lotsgatan mot Kastellholmen.

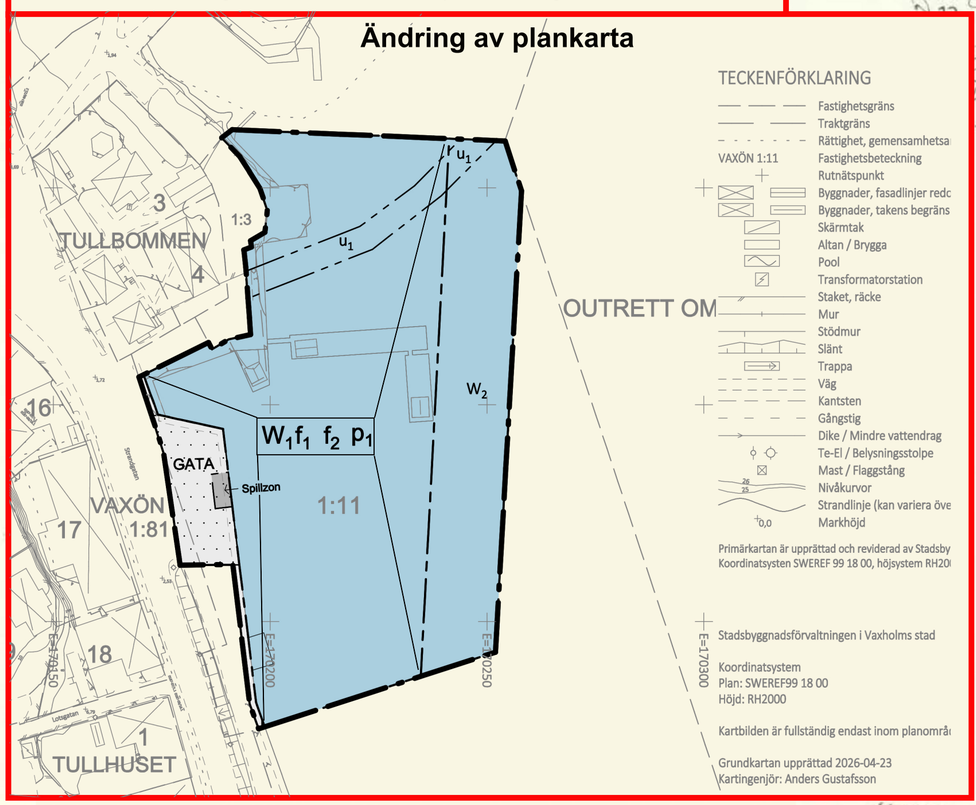
Markreservat för allmännyttiga ändamål

u_1 Allmännyttiga undervattensledningar. Ankringsförbud.

PLANOMRÅDE

Genomförandetiden för ändringsområdet slutar 5 år efter det att planen har fått laga kraft.

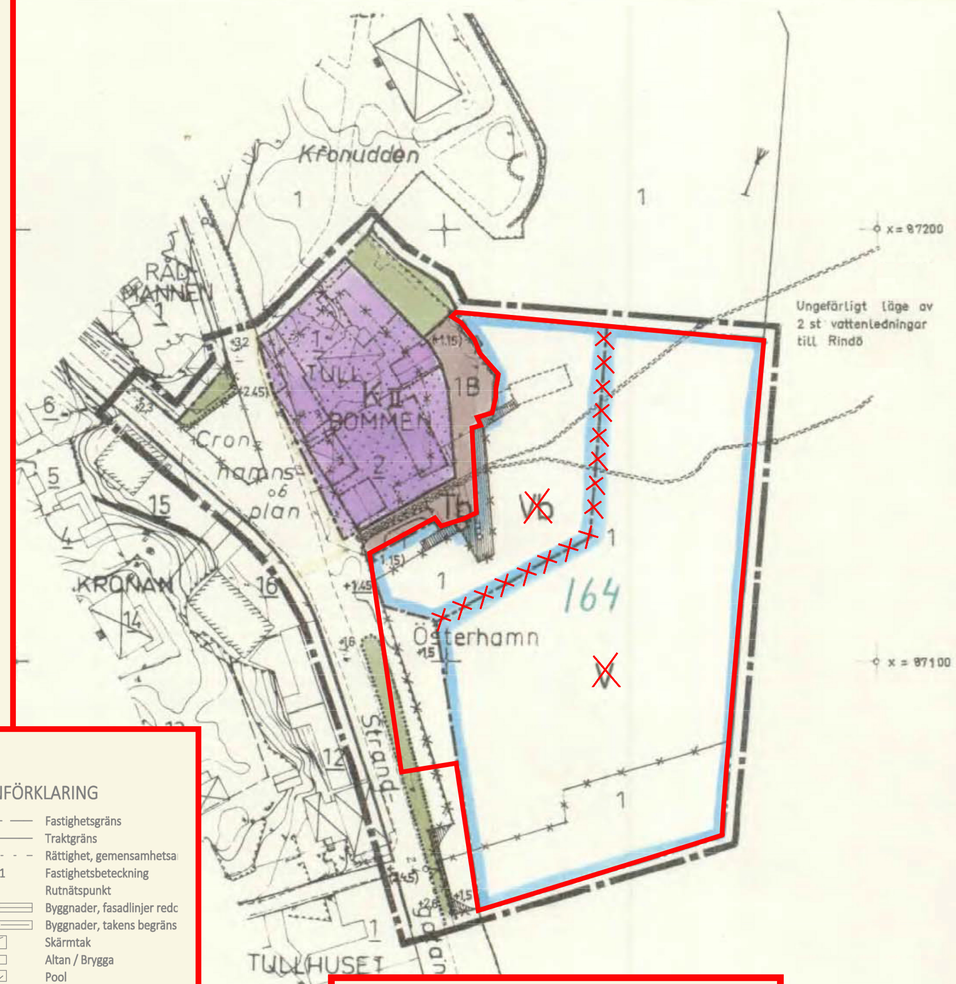
Ändring av plankarta



800819KK

Tillhör stadsfullmäktiges i Vaxholm beslut den 24 mars 1964, § 51.
Arne Nylund
(Arne Nylund)
ordförande

Tillhör byggnadsnämndens i Vaxholm beslut den 5 mars 1964, § 47.
Gösta Eriksson
(Gösta Eriksson)
sekreterare



Ändring av ”Detaljplan för Kv.Tullbommen m.m, DP164” inom del av fastigheter Vaxön 1:11 och 1:81, (Ädp 429)

ANTAGANDEHANDLING
Utökat förfarande
Reviderad:2026-05-07

Samrådstid:2024-05-28 till 2024-06-20
Granskningstid:2025-03-19 till 2025- 04-10
Antagen av KF
Laga kraft:

Gunnar Lunnergård
Plan- och exploateringschef

Farnaz Wigh
Planarkitekt

VAXHOLMS STAD
Stadsbyggnadsförvaltning
Vaxholms stad

KS 2022/82

KOPIA

164
Kv Tullbommen m.m. Fastst. 17.8.64 A 57

DETALJPLAN nr 164 **Fastställelsedatum 1964-08-17**
(fd stadsplan) avskrift

Ändring av stadsplanen för kvarteret TULLBOMMEN m.m. inom Vaxholms stad. Vaxholms Kommun, Stockholms län

BESTÄMMELSER

§ 1 STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

Byggnadskvarter:

Med K betecknat område skall utgöra reservat för befintlig, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Fråga om byggnadslov för nybyggnad eller annan åtgärd inom sådant område må ej avgöras innan byggnadsstyrelsens och riksantikvarie-ämbetets yttrande inhämtats.

Specialområden:

Med Tb betecknat område skall utgöra specialområde för trafikändamål avsett för småbåtstrafikens behov.
~~Med V betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas.~~
~~Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande.~~

§ 2 MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3 VÅNINGSANTAL

På med II betecknat område får byggnad uppföras med högst två våningar.

VIND

Vind får icke inredas i byggnad som uppföres i två våningar.

§ 4 BYGGNADS HÖJD

På med II betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 6,2 meter.

Stockholm den 1 december 1963.
Lars Åkerlund
Arkitekt SAR

VAXHOLMS STAD

ANTAGANDEHANDLING
Änr 2022/82.214

Ändring av detaljplan för kv. Tullbommen m.m. inom fastigheter Vaxön 1:11 och 1:18.'' (Ädp 429)

Vaxholms stad, Stockholms län



Samrådstid: 28 maj 2024 - 20 juni 24 2025
Granskningstid: 20 mars 2025 -- 19 april 2025
Antagandetid: xx juni 2026 – xx juni 2026

Plan- och genomförandebeskrivning

Diarienummer: KS 2022/82
Utökat förfarande
Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)
2026-05-07

Post: 185 83 Vaxholm
Besök: Eriksövägen 27
Telefon: 08-541 708 00
E-post: Plan@vaxholm.se
Webb: www.vaxholm.se
Org nr: 212000-2908
Bankgiro: 5302-9435

Sammanfattning

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 och del av Vaxön 1:81 avgränsas till vattenområdet i gällande detaljplan DP 164. Ändringen innebär att användningen Vb ersätts av **W_1** och området utökas inom V, öppet vatten (ersätts med **W_2**). Beteckningen **W_1** 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. Planområdet utvidgades efter granskning, varvid 13m rund spillzon med 4x8 meter yta. Användning gata med ”Prickmark ”lagts på ytan för att säkerställa en lossningsplats för tankbilar samt en spillzon inom planområdet, vilket är en åtgärd som minskar brandrisken för området. Den tillkommande ytan är idag planlagd som gata och används för trafikändamål. 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. Planområdet ligger inom ett större område av riksintresse för kulturmiljövården Stockholms farled och inlopp (AB 51, 58), en farledsmiljö tillhörande Stockholms farled och inlopp, Norra Boo, Vaxholm, Oxdjupet och Lindalssundet samt en bevarandeplan från 1979. Befintlig detaljplan omfattas inte av strandskydd. Inom planområdet finns låga naturvärden och låg känslighet. Det saknas grönområden och inga utpekade naturvärden eller arter finns registrerade inom planområdet. Det finns förorenade sediment och markvatten inom planområdet. Sedimentundersökningen indikerade att mängden sediment är begränsad, Framför allt i österhamn och Söderhamn och botten verkade bitvis bestå av berg.

Sydväst om planområdet löper en sekundär transportled för farligt gods från väg 274 och längs med kajen som idag nyttjas för transport till en sjöbensinstation. Risknivån för transporter av farligt gods på den sekundära leden ligger inom det nedre ALARP-området, vilket innebär att risken är godtagbar men att ytterligare säkerhetsåtgärder bör övervägas om de är praktiskt och ekonomiskt rimliga. För befintliga byggnader har inga sådana åtgärder bedömts nödvändiga. Vid nybyggnation kan det däremot krävas brandtekniska skyddsåtgärder om Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd inte kan hållas, något som i så fall behöver utredas specifikt för varje enskilt projekt.

Detaljplaneändringen innebär byggrätter för bryggor och mindre byggnader kopplade till småbåtsverksamheterna. Detaljplaneändringen bedöms vara förenlig med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken.

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

Förslaget bedöms inte medföra någon påverkan på berörda riksintressen för luftfart, kulturmiljövård, friluftsliv, totalförsvar och kommunikation.

Ändringen av befintlig detaljplan är förenligt med kommunens granskningsförslag för översiktsplan, Vaxholm 2040, och program för Vaxholms kajer.

Innehåll

1 Inledning 5
1.1 Vad är en ändring av detaljplan? 5
1.2 Planprocessen och förfarande 5
1.3 Handlingar 5
2 Planändringens syfte 6
3 Beskrivning av ändring av detaljplan 6
3.1 Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden 6
4 Motiv till ändringens regleringar 8
5 Planeringsförutsättningar 10
5.1 Kommunala ställningstagande 10
5.2 Miljöpåverkan enligt miljöbalken 13
5.3 Riksintressen och områdesbebyggelseskydd 16
5.4 Bebyggelse- och landskapsbild 17
5.5 Kulturmiljö 18
5.6 Mark och vatten 20
5.7 Gator och trafik 22
6 Konsekvenser av ändringen 23
6.1 Risker 23
6.2 Riskbedömning av transporter med farligt gods och sjöbensinstationer 27
6.3 Tillstånd enligt miljöbalken 28
6.4 Barnrättsperspektiv 29
7 Genomförande 29
7.1 Organisatoriska frågor 29
7.2 Fastighetsrättsliga frågor 31
7.3 Ekonomiska frågor 31
7.4 Teknisk försörjning 32

1 Inledning

1.1 Vad är en ändring av detaljplan?

En detaljplan är en juridiskt bindande handling som bestämmer vilken användning av mark och vatten som är tillåten. I plankartan beskriver man med linjer, symboler och bestämmelser vad som får eller inte får göras. Plankartan är det dokument i detaljplanen som är juridiskt bindande.

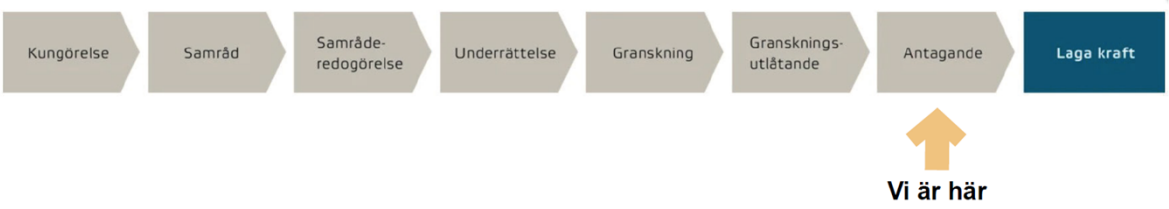
Till detaljplanekartan hör en plan- och genomförandebeskrivning, som förklarar syfte, innehåll och genomförande av planen. Ibland ingår även andra handlingar som till exempel illustrationskarta som enklare visar hur bebyggelsen kan komma att utformas eller en miljöbedömning som redovisar om en planerad verksamhet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Det är möjligt för kommunen att göra mindre ändringar av en detaljplan under förutsättning att den ursprungliga detaljplanens grundstruktur bevaras och att ändringen är förenlig med planens syfte.

En ändring av en detaljplan ska läsas ihop med gällande/underliggande detaljplan om man som läsare vill ha en komplett bild av vad som gäller för platsen. Planändringen stämmer med gällande detaljplans övergripande syfte vilket är en ändamålsenlig kaj och bryggor för att bidra till en levande skärgård. Ändring av detaljplan upprättas enligt plan- och bygglagen, (PBL) 4 kap 38 §.

1.2 Planprocessen och förfarande

Ändring av detaljplanen har tagits fram enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Planen befinner sig i samrådsskedet. Tidplanen är preliminär och kan förändras under planarbetets gång. Efter samrådet bemöts synpunkter som inhämtats av berörda under samrådsskedet.



1.3 Handlingar

- Planhandlingar omfattar:
- Plankarta med planbestämmelser i skala 1:1000.
- denna plan- och genomförandebeskrivning
- Gällande detaljplan för kv. Tullbommen m.m. Dp 164-laga kraft 1964-08-17
- Gällande plankarta för Dp 164-laga kraft 1964-08-17
- Fastighetsförteckning*
- Undersökning om betydande miljöpåverkan 2022-11-01

- Bilaga 1, Antikvariskt utlåtande, förslag till utformningsbestämmelser, 2025-02-20
- Bilaga 2, Riskbedömning av förändrad detaljplan, Transport av farlig gods väg och sjöbensinstation, 2024-11-29 rev 2026-02-xx
- Bilaga 3, Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-03-04
- Bilaga 4, Maritim riskbedömning steg1, 2023-09-22
- Bilaga 5, Maritim riskbedömning steg2, 2024-02-29
- Bilaga 6, Maritim riskbedömning Steg 3, 2026-02-xx
- Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer, 2013-11-19
- Bilaga 6, PM sedimentundersökning, 2021-08-23
- Bilaga 7, Kontrollplanprogram vattenverksamhet och miljöfarligverksamhet 2021-09-13

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

2 Planändringens syfte

Den 2 juni 2022 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ändra detaljplanen för Kv. Tullbommen m. m., Dp 164.

I Vaxholm finns idag en brist på båtplatser, korttidsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar. Ett av målen för stadens kajrenoveringsprojekt är därför att det ska bidra till och medge fortsatt utveckling av småbåts- och vattenverksamheter av olika slag.

Syftet med detaljplaneändringen är 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.

I miljökonsekvensbeskrivningen och riskanalyserna som gjorts prövas lämpligheten att placera ytterligare en sjömack inom vattenområdet.

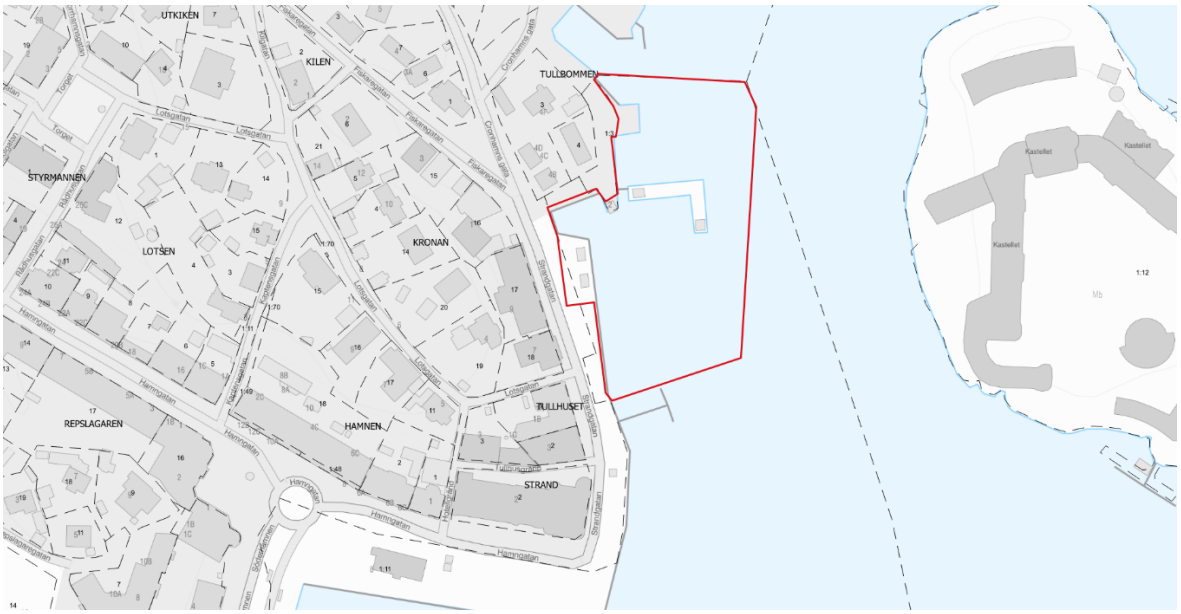
3 Beskrivning av ändring av detaljplan

3.1 Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden

Planområdet, Österhamnen, ligger i centrala Vaxholm utefter kaj- och strandkant med bryggor, byggnader och platsmark för småbåtstrafik. Planområdet omfattar del av fastigheten Vaxön 1:11. Inom planområdet finns idag en sjömack (Gulf Kronudden), se **Error! Reference source not found.**. Sjömacken har ett bygglov från 1973 för delar av verksamheten medan andra delar av verksamheten, de två yttre pontonerna och kontorsboden på land, saknar bygglov. De har tidigare haft tidsbegränsat bygglov som löpt ut 2018. Norr om macken finns plats för mindre taxibåtar och

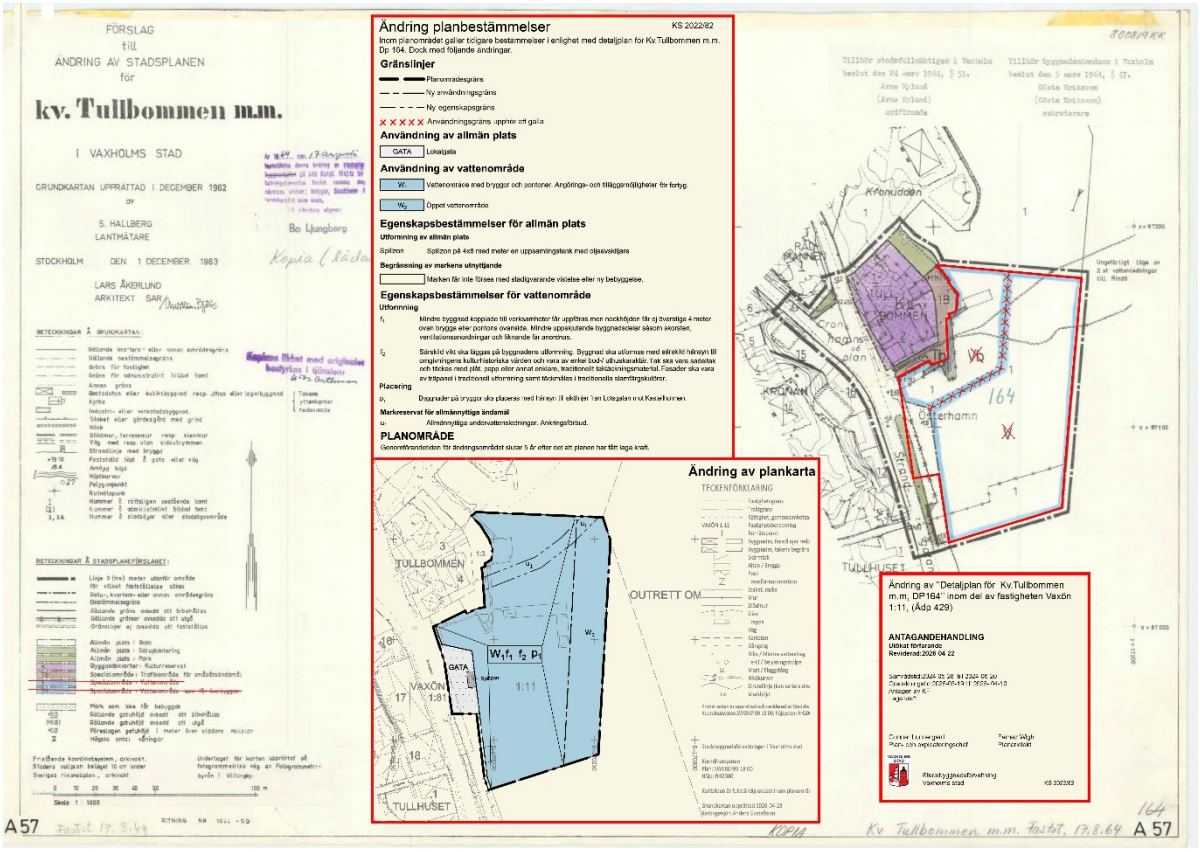
ett antal allmänna båtplatser och söder om macken går Waxholmsbåtarna, Blidösundbolaget och Strömma. Cirka 50 meter öster om planområdet finns Vaxholms kastell.

Planområdet utgör en del av fastigheterna Vaxön 1:11 och Vaxön 1:81 som ägs av Vaxholms stad och omfattar en areal på cirka 9000 m^2.



Figur 1. fastighetskarta som visar aktuellt planändringsområde markerat i rött.

4 Motiv till ändringens regleringar



Figur 2. Förslag för ändring av Dp 164, Plankarta

Bestämmelser för vattenområde

W_1 — *Vattenområde med bryggor och pontoner. Angörings-och tilläggsmöjligheter för fartyg.*

Den nya bestämmelsen som reglerar användning av vattenområde ersätter tidigare **Vb** (*Vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande*)

W_2 — *Öppet vattenområde*

Den nya bestämmelsen **w_2** ersätter tidigare **V** (*Öppet Vattenområde)*

f_1 *Mindre byggnad kopplade till verksamheter får uppföras men nockhöjden får ej överstiga 4 meter ovan brygga eller pontons ovansida. Mindre uppskjutande byggnadsdelar såsom skorsten, ventilationsanläggningar och liknande får anordnas.*

Genom att uttrycka byggrätten i byggnadsarea, som förenklat innebär byggnadens fotavtryck på pontonen, blir det enklare att beräkna byggrätten. Byggnadsarea blir därmed tydligare och säkerställer på ett säkrare sätt att bygga mindre byggnader.

f_2 *Särskild vikt ska läggas på byggnadens utformning. Byggnad ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens kulturhistoriska värden och vara av enkel bod-/ uthuskaraktär. Tak ska vara sadeltak och täckas med plåt, papp eller annat enklare, traditionellt taktäckningsmaterial. Fasader ska vara av träpanel i traditionell utformning samt täckmålas i traditionella slamfärgskulörer.*

p_1 *Byggnader på bryggor ska placeras med hänsyn till siktlinjer från Lotsgatan mot Kastellholmen.*

För att värna siktlinjer från Lotsgatan mot Kastellholmen begränsas bod-/uthus på bryggor.

U_1 *Allmännyttiga undervattensledningar. Ankringsförbud*

X X X X *Användningsgräns upphör att gälla*

I och med att en del av öppet vattenområde tas bort slutar även användningsgränsen som avgränsar öppet vatten att gälla. Gränsen som utgår är markerad med röda kryss på plankartan.

Ny användningsgräns

Ny egenskapsgräns

Allmänplats

GATA *Lokal gata*

längs kajen har i planen medges beteckningen Gata för att ta hänsyn till nya kajkanten. Området betecknat lokalgata, ca 1,7 meter bred, utgör allmän plats och ska därmed hållas tillgängligt för allmänheten. Bygglov finns för denna del.

Prickmark	marken får inte förses med statligvarande vistelse eller ny bebyggelse
Spillzon	Spillzon med 8x4 meter med en uppsamlingstank kopplad till oljeavskiljare

Genomförandetiden är fem år från den dag detaljplanen får laga kraft. Övriga bestämmelser i gällande detaljplan, Dp 164, gäller fortsatt.

Planförslaget är förenligt med befintlig översiktsplan och framtaget program för Vaxholms kajer. Centralt placerade sjömackar bidrar till att generera ett rikt och varierat båtliv i Vaxholm, vilket är positivt för besökare. Att anlägga ytterligare en sjömack gör planområdet och Vaxholms kastell mer attraktivt och tillgängligt för besökare.

4.1.1 Vatten och avlopp

Den berörda delen av fastigheten är idag endast ansluten till det allmänna dricksvattennätet. I samband med projekteringen för ombyggnationen av kajerna är en ny förbindelsepunkt för spillvatten projekterad i gata.

4.1.2 Dagvattenhantering

Den berörda delen av fastigheten är inte ansluten till allmän dagvattenhantering.

4.1.3 Avfall

I området finns kommunal avfallshämtning. Lämplig plats för överlämning av verksamheternas avfall sker i dialog med Roslagsvatten.

5 Planeringsförutsättningar

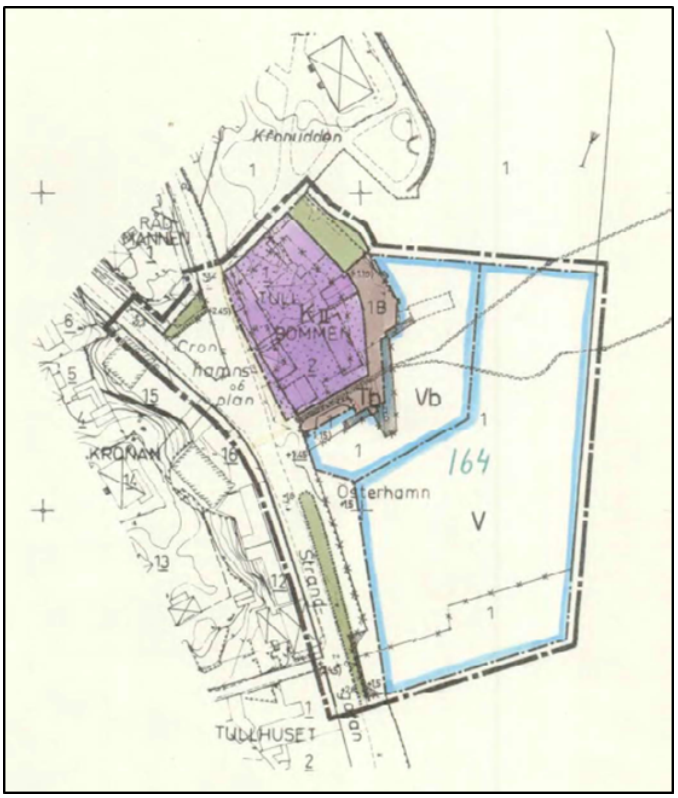
5.1 Kommunala ställningstagande

Gällande plan

För planområde finns gällande plan från 1964, dp 164 kvarteret Tullbommen, vars genomförandetid har gått ut.
Område betecknat med K -byggnadskvarter, kulturreservat utgör reservat för befintlig, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.
Område betecknat med **Tb** utgör specialområde för trafikändamål avsett för småbåtstrafikens behov.
Område med vit färg medger allmän plats - Gata.

Område med grön remsa medger allmän plats - Gatuplantering.
Område med grönfärg medger allmänplats, Park.

Område betecknat med **V** utgör vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas.
Område betecknat med **Vb** utgör vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande), se Figur



Figur 3. Utsnitt av gällande detaljplan 164 kvarteret Tullbommen (VAXHOLMS STAD, 1964A).

Översiktsplan

Översiktsplanen (ÖP) antogs den 2013-12-16. Enligt översiktsplanen är aktiviteter och rekreation i anslutning till vatten en viktig del av Vaxholms identitet. Vaxholms kaj och hamnar på Vaxön är en viktig del i utvecklingen, och det finns en stor potential att utveckla Vaxholms entré från vattnet med promenadstråk, handel, kultur och aktiviteter som sträcker sig längs kajer och ständer. I ÖP anges det att lämpliga placeringar av befintliga sjömackar måste studeras närmare. Sjömackarna har stor betydelse för båtburna besökare och samtidigt ska hänsyn tas till de skyddsavstånd som krävs kring verksamheterna.

I granskningsförslag av nya översiktsplanen framgår det att'' *i området med användning av mångfunktionell bebyggelse kan inrymma sjömackar om de lokaliseras på väl vald plats, för att gynna båtlivet och näringslivet. Sjömackar ska finnas på strategiska platser i kommunen för att främja båtlivet och näringslivet. En lokaliseringsutredning pågår och hänsyn behöver bland annat tas till kommande kajrenovering och pendelbåtsförsöket. Båtplatser och uppläggningsplatser Större delen av båtplatserna i kommunen ligger på kommunalt vatten- och markområde och arrenderas av båtklubbar. Trycket på småbåtplatser är stort. Behov av platser för sjömackar behöver undersökas*."

Utöver översiktsplanen finns även ett program för Vaxholms kajer. Syftet med programmet är att möjliggöra en utveckling och förnyelse av området Vaxholms kajer. Utvecklingen ska möjliggöra

ytterligare verksamheter och förbättra Vaxholms attraktivitet som besöksmål. I översiktsplanen anges det att lämpliga placeringar av befintliga sjömackar måste studeras närmare. I riskutredningen som togs fram till program för Vaxholms kajer anges att samlokalisering av sjömackar inom planområdet bedöms leda till reducerade sjötrafikrelaterade risker. Sjömackarna har stor betydelse för båtburna besökare och samtidigt ska hänsyn tas till de skyddsavstånd som krävs kring verksamheterna.

RUFS 2050

Vaxholm är en av replipunkterna i den gemensamma regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Bastrafiken i skärgården ska baseras på replipunkterna. Åretruntrafiken i skärgården bör utnyttja kollektivtrafiken på land och till sjöss genom snabba landförbindelser via replipunkterna. För att skärgården ska fortsätta att leva krävs fungerande kollektivtrafik, arbetsplatser och service. Skärgården har också en stor potential som besöksmål, både för länets invånare och långväga besökare. Vid replipunkterna reserveras utrymme för vänd- och lastningsplatser, parkering för bil och båt, bryggor samt terminaler för gods och passagerare.

Angränsande projekt



Figur 4. Utsnitt från åtgärdsplan för Österhamnen

Under år 2019 framkom det att kajerna i Vaxholms centrala delar är i behov av renovering. I Vaxholm finns idag en brist på båtplatser, korttidsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar m.m. Ett av målen för den planerade kajrenoveringen är att bidra till och medge fortsatt utveckling av småbåts- och vattenverksamheter av olika slag. Gestaltningen syftar till att binda ihop de tre kajområdena Österhamnen, Söderhamnen och Västerhamnen genom att skapa en enhetlig gestaltning.

Österhamnen

1. Angöringsplats avlastning till båttrafiken. Parkeringsplatser behålls, men organiseras mot en låg mur av natursten. Yta markeras i smågatstensbeläggningen

2. Angöringsplats avlastning till båttrafiken.

3. Platsbildning på kajen med ett golv av trä. Plats för soffor, grönska och solstolar. Se även sektion B

4. Befintliga hamnpollare av järn behålls och renoveras.

5. Slänt mellan kajen och Hamngatan. Perenner och nya träd. En mur av träinklädd betong eller natursten tar upp höjdskillnad mot slänten

6. Ny trappa från Strandgatan ner till kajen och vidare mot vattnet till en brygga. Se även sektion A.

7. Nytt pumphus samt tömning av svartvatten.

8. Trappsteg tar upp höjdskillnad

9. Sophantering.

10. Ett befintligt träd sparas och kompletteras med ett nytt.

11. Långbänkar/-soffor längs med kajen. Träsitsar knyter an till det marina materialet i bryggor och i mark, samt till Vaxholms träarkitektur.

5.2 Miljöpåverkan enligt miljöbalken

Stadsbyggnadsförvaltningen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan som en del av detaljplaneprocessen. Planens effekter har analyserats i undersökningen utifrån nationella mål, formella skydd och miljökvalitetsnormer samt kumulativa effekter. Avslutningsvis gjordes en samlad bedömning av planens konsekvenser och eventuella målkonflikter.

Vaxholms stad har bedömt, enligt 6 kap 7 § miljöbalken (1998:808), att ändringen av aktuell detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt beslut i KS 2023-11-08 §29. Det föreligger ett behov att genomföra en strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

En strategisk miljöbedömning enligt 6 kap 3 § miljöbalken och 4 kap 34 § plan- och bygglagen genomförs vilket omfattar framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Syftet med framtagandet av MKB:n är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. MKB:n utgör underlag för justeringar samt anpassningar av detaljplanen och är även ett av beslutsunderlagen under framtagandet av detaljplanen (Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-03-04).

Fokus i framtagen MKB ligger på påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten samt risk och säkerhet. 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. Planförslaget bedöms leda till en positiv konsekvens för friluftsliv och rekreation. De kumulativa effekter som har identifierats är påverkan från renovering av omkringliggande kajområden och eventuella skyddsavstånd till verksamheter inom detaljplanen som kan komma att påverka omkringliggande planering.

I MKB:n föreslås anpassningsåtgärder som bör övervägas i framtida planprocess och vid genomförande. Det som föreslås är:

- Hänsyn bör tas vid utformning av bryggor och sjömackens pumpar för att minimera risker, olyckor och spridning av föroreningar.
- Hänsyn till funna föroreningar inom planområdet behöver tas vid byggnation av detaljplanen.
- För att minska negativ påverkan på landskapsbilden i området bör det fortsatt undersökas möjliga sätt att minska intrycket av planerad tankstation.

- Vid eventuell misstanke om kulturmiljöfynd vid framtida arbeten krävs rapportering till Länsstyrelsen. Tillstånd söks efter att detaljplanen vunnit laga kraft, innan bygglov ges.
- Bebyggelseutveckling inom områden som berörs av riksintresse ska prövas med hänsyn till de definierade kulturhistoriska värdena.
- Under byggtiden samt under bränslelossning från tankbil bör åtgärder vidtas för att säkerställa att tillgänglighet till kajområdet och dess närområde är så god som möjligt.
- Bullerstörningar kan under byggskedet minskas genom god planering av tillfartsvägar samt kravställning på entreprenör att dieseldrivna fordon ersätts med eldrivna som minskar såväl buller som luftutsläppen.
- Det är i allmänhet besvärligt att begränsa buller från en hamn, därför är det viktigt att risken för bullerstörning uppmärksammas i tidigt skede. Finns det risk för att närboende kan störas av buller bör alternativa lokaliseringar övervägas.
- Hur mycket planerade verksamheter får bullra kommer att regleras i verksamheternas tillstånd så att det säkerställs att bullernivåer hålls inom angivna riktlinjer.

5.2.1 Miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken 5 kap

Vid planering ska kommuner och myndigheter säkerställa vissa miljökvalitetsnormer enligt miljöbalkens 5 kap. Miljökvalitetsnormer meddelas av regeringen och är föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt som behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön.

Luft

Enligt Stockholms och Uppsala läns Luftvårdsförbud är luftkvaliteten i Vaxholm god och inga miljökvalitetsnormer överskrids. Kommunen har få utsläppskällor och förhållandevis begränsad trafik.

Vatten

Från och med 22 december 2021 gäller nya föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster i Sveriges vattendistrikt. Vattenmyndigheten har beslutat om ny förvaltningsplan, miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för perioden 2021–2027, enligt 5 kap 1 § miljöbalken och 4 kap 8 § förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön.

Södra Vaxholmsfjärden är recipient för planområdet och har statusklassning måttlig ekologisk status och uppnår ej god status för kemisk status. Målet enligt miljökvalitetsnormerna är att vattenförekomsten ska uppnå god ekologisk status år 2039 och god kemisk ytvattenstatus till år 2027. För att uppnå god ekologisk status till 2039 behöver flera åtgärder genomföras till 2027. För kemisk ytvattenstatus råder mindre stränga krav för bromerad difenyleter (PBDE), kvicksilver och kvicksilverföreningar eftersom atmosfärisk deposition ger alla svenska ytvattenförekomster ”ej god kemisk status”. Halterna av PBDE och kvicksilver bedöms överskrida gränsvärdet i fisk i samtliga vattenförekomster. Skälet för undantag är att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna av PBDE till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. De nuvarande halterna av PBDE

och kvicksilver (december 2015) får dock inte öka. Lokala påverkanskällor som bidrar till sänkt status för PBDE ska åtgärdas oavsett det mindre stränga kravet för atmosfärisk deposition.

Buller

Planområdet är i dagsläget påverkat av ljudmiljön i den centrala hamnen, där de närmaste bostäderna är belägna cirka 15–30 meter från kajkanten. Buller genereras främst av båttrafik, fordonstransporter och verksamheter kopplade till hamnen.

Genomförda mätningar

Under juni 2024, i samband med kajrenoveringen, genomfördes en riktad bullerundersökning i området. Bakgrunden var inkomna klagomål från närboende gällande bullerstörningar från de tankbilar som levererar bränsle till sjömacken. Mätningarna utfördes under pågående verksamhet för att få en representativ bild av ljudnivåerna vid lossning.

Resultatet av bullermätningen visar att inga förhöjda nivåer uppmättes i samband med bränsleleveranserna. Bullret från tankbilarna ligger inom ramen för gällande riktvärden för extern bullerpåverkan och bedöms inte utgöra en sanitär olägenhet eller en betydande störning för de kringboende.

Planförslaget bedöms inte leda till någon betydande förändring av bullersituationen i förhållande till dagens läge. Genomförandet av planen möjliggör inte avsteg från rekommenderade riktvärden för vägtrafikbuller, buller från färjeläge/färjetrafik eller externt industribuller. Mot bakgrund av de mätningar som genomförts 2025 bedöms varken miljökvalitetsnormer (MKN) eller riktvärden för buller överskridas vid en utbyggnad enligt planförslaget.

5.3 Riksintressen och områdesbebyggelseskydd

5.3.1 Riksintressen

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. Planområdet omfattas däremot av riksintresse för kulturmiljövård Stockholms farled och inlopp (AB 51, 58).



Figur 5. Karta över riksintressen inom Vaxholms stad. Planområdet är markerad med röd pil (modifierad från Länsstvrelsen, 2025).

Motivering:

Farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm via Vaxholm, som visar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreationsliv, som speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning och dess behov av färdstråk till staden alltsedan medeltiden, och som berättar om Stockholms utbyggnad och försvarsansträngningar med tillhörande samhällsbildningar. Här kan levnadsförhållandena för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom industri, transportteknik, försvar och arkitektur. Farledsmiljö, kommunikationsmiljö, kust- och skärgårdsmiljö, Fästnings- och skansmiljöbefästningssystem, militär miljö, småstadsmiljö, industrimiljö, sommarnöjesmiljö.

5.3.2 Fornlämningar

I dag finns inga kända fornlämningar inom området. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § i Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

5.4 Bebyggelse- och landskapsbild

Planområdet ligger i centrala Vaxholm utefter kaj- och strandkant med bryggor, byggnader och platsmark för småbåtstrafik. Inom planområdet finns idag en sjömack (Gulf Kronudden). De har ett bygglov från 1973 för vissa delar av verksamheten. Andra delar av verksamheten (de två yttre pontonerna och kontorsbuden på land) saknar idag bygglov då de tidigare haft tidsbegränsat bygglov som löpt ut 2018. Norr om macken finns plats för mindre taxibåtar och ett antal allmänna båtplatser och söder om macken avgår flera båtbolag. Vaxholms kastell återfinns på andra sidan vattnet, cirka 50 meter från planområdet.

För att behålla planområdets karaktärsdrag regleras nya bryggor så att de passar in i området, både när det gäller höjder och utformning, f_1 och f_2. Vikten behöver ligga på att utblickarna mot Kastellet och Vaxholmsfjärden fortsatt är möjliga och att siluetten kvarstår sett från vattnet, p_1. Den planerade tillkommande tankstationen kommer behöva utformas för att smälta in i omgivningen.



Figur 6. Bild över den norra delen av planområdet (Maritim riskbedömning, 2023).

5.5 Kulturmiljö

Kvarteret Tullbommen och Österhamnen

Kvarteret Tullbommen, beläget strax väster om området, har en stadsplanering med rötter från 1700- och 1800-talen. Vid den tiden präglades Vaxholm huvudsakligen av låg träbebyggelse, då endast träbyggnader tilläts på grund av risken för snabba bränder vid fientliga anfall. Endast två stenbyggnader fanns, varav Tullhuset från 1736 fortfarande står, medan de övriga byggnaderna var träbaserade. Under årens lopp har byggnaderna kring hamnen förändrats, men de har behållit sin låga höjd och mindre skala, vilket successivt har bidragit till kvarteret Tullbommens och Österhamnens nuvarande karaktär. Utfyllnaden av den innersta viken inom området för gällande plan genomfördes i slutet av 1800-talet i samband med 1880 års stadsplan. Före 1887 hade kajen och hamnlinjen vid Österhamnen en annan utformning, med en djupare vik där Cronhemsgatan, Fiskaregatan och Strandgatan möts idag. En spång för att korsa viken fanns då, strax väster om de Wirströmska gårdarna. Den sista stora förändringen i Österhamnen skedde 1965 när Strandgatan fylldes ut och fick sin nuvarande utformning.

Österhamnens träbebyggelse i kvarteret Tullbommen vittnar om den äldsta träbebyggelsen kring hamnområdet. Den historiska karaktären går fortfarande att skönja i anslutning till Strandgatan, Cronhamnsgatan och kvarteret Tullbommen, som ligger i planområdets norra delar.

Värdebärande karaktärsdrag att ta hänsyn till vid utformning av utformningsbestämmelser:

- Den äldre, småskaliga träbebyggelsen i Österhamn, i synnerhet kvarteret Tullbommen som är en del av Vaxholms stads första och äldsta stadsbebyggelse. Bebyggelsen har en enkel karaktär med sadeltak belagda med lertegel, fasader i faluröd locklistpanel samt vita knutar och snickerier.
- Tullhuset, ett av få stenhus som fick uppföras på Vaxön förutom Vaxholms kyrka.
- Vy och utblick från hamnområdet och Vaxholms kastell med farled
- Siktlinjen längs Lotsgatan med vy och utblick mot vattnet och Vaxholms kastell.
- Siktlinjen längs Fiskargatan med vy och utblick mot Österhamnen och Kastellholmen.



Figur 7. Målning av Nils Andersson från 1860 visar gamla träbebyggelse vid Cronhamnsplan.



Figur 8. Vy från Vaxholms fästning mot Österhamnen.

5.6 Mark och vatten

5.6.1 Huvudmannaskap

För all allmän platsmark är Vaxholms stad huvudman.

5.6.2 Naturmiljö

Enligt den marina naturvärdesinventeringen som genomfördes 2014/2015 finns det mycket låga värden inom Österhamnen. Enligt rapporten är det den höga närvaron av mänsklig aktivitet och frekvensen av båttrafik som medför att möjligheterna till säkra födosöksområden för fisk och fågel försvunnit.

5.6.3 Geotekniska förhållanden

Planområdet ligger inom ett i större område vid hamnen som till stor del består av fyllnadsmassor med bl.a. tegelrester, sandigt grus samt varvig och sandig lera med varierande djup.

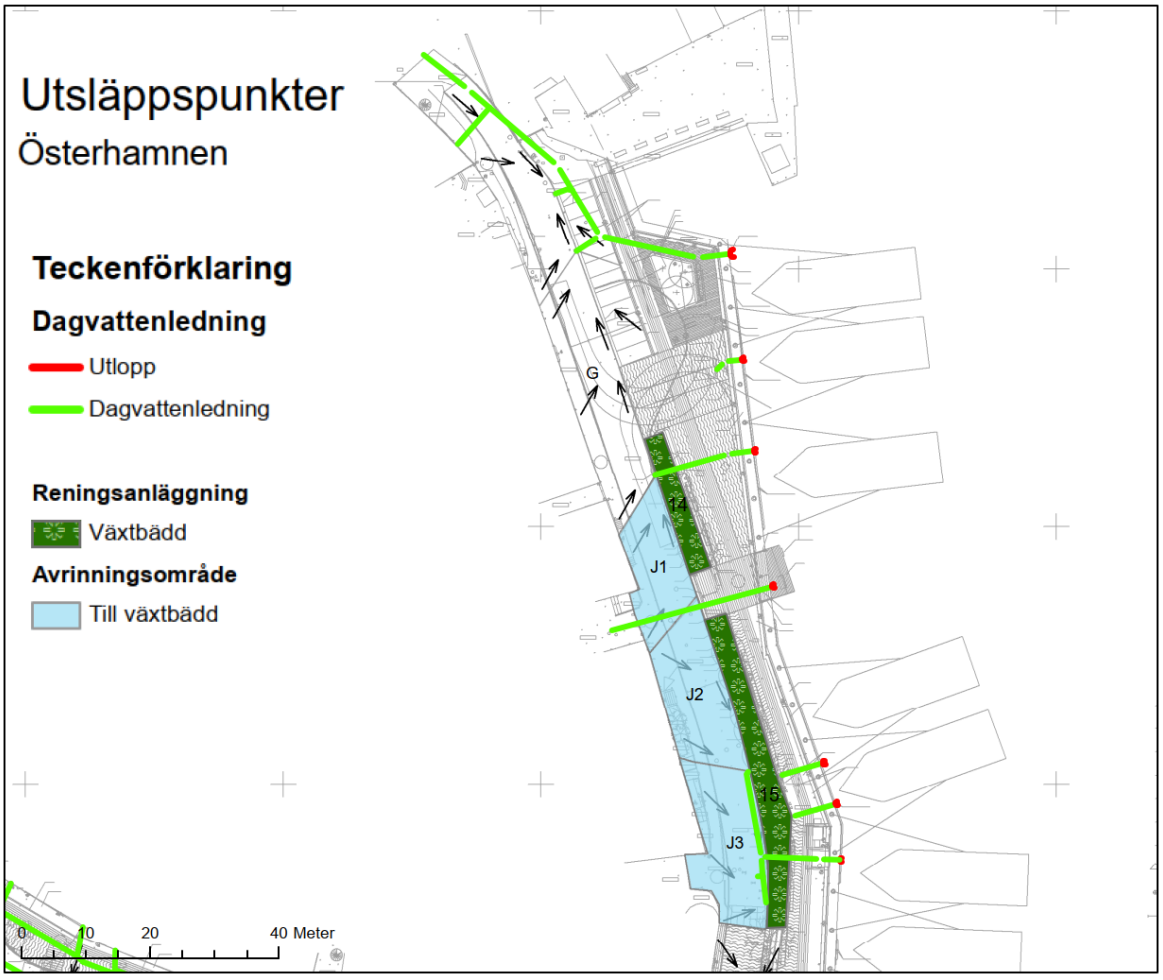
En miljöteknisk undersökning av sedimenten har gjorts som del av underlag för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Sedimentundersökningen indikerade att mängden sediment är begränsad, framför allt i Österhamnen (planändringsområde) och Söderhamnen.

5.6.4 Vattenområden, dagvatten och översvämning

En dagvattenutredning har genomförts för aktuell kajrenovering. I utredningen beskrivs att VA-huvudmannen är Vaxholmsvatten och att dagvatten från planområdet ska renas före det leds till recipienten. Detta för att föroreningskoncentrationerna för den nya kajen fortsatt ska ligga på en låg nivå efter renovering av kajen och inte riskera att MKN för recipienten inte uppnås.

Även vid utbyggnad enligt planförslaget förväntas dagvattenflödena inom planområdet att öka på grund av ökad nederbörd. Denna ökning tillsammans med planerad renovering av kajerna på Vaxön som resulterar i en större mängd hårdgjorda ytor förväntas leda till ökad föroreningsbelastning på recipienten.

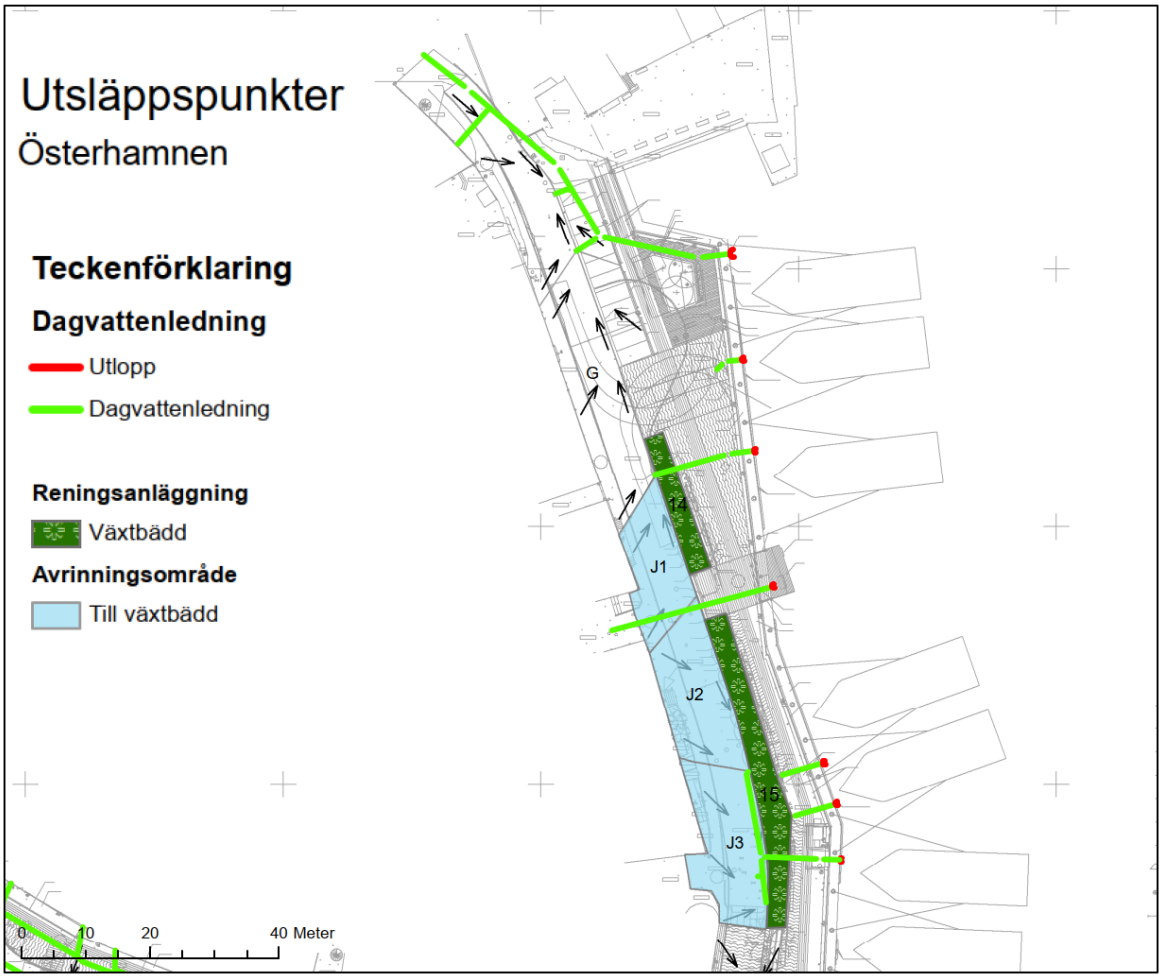
För att inte bidra till försämring av MKN rekommenderas rening av dagvattnet inom respektive kajområde. Inom Österhamnen föreslås dagvattenrening i form av skelettjordar och filterbrunn enligt



Figur .

I relation till de krav som finns på kommunen för att upprätthålla miljökvalitetsnormerna anpassade efter EU:s vattendirektiv är det viktigt att Södra Vaxholmsfjärden som recipient inte får en försämrad kvalitet. Då naturvärdena inom utpekat område är låga är risken liten att planförslaget påverkar den ekologiska statusen i recipienten. (MKB 2024)

Med tankbilstransporter av båtbränsle, finns risk för spill och olyckor. De dagvattenutlopp som försörjer gata och kajområde fram till befintlig och eventuell framtida sjömack, bör därför förberedas för katastrofavstängning.



Figur 9. Föreslagen dagvattenlösning för Österhamnen (Bjerking, 2022b).

5.6.5 Strandskydd

Befintlig detaljplan omfattas inte av strandskydd. Detaljplaneförslaget innefattar en ändring av befintlig detaljplan vilket medför att strandskyddet inte inträder.

5.7 Gator och trafik

5.7.1 Gatunät

Planändringsområdet begränsas av Strandgatan som går parallellt med planområdets västra del, kvarteret Tullbommen i norr och Kastellsundet på västra och södra sidan.

5.7.2 Gång- och cykeltrafik

Gång och cykeltrafik finns utanför planområdet längs Strandgatan.

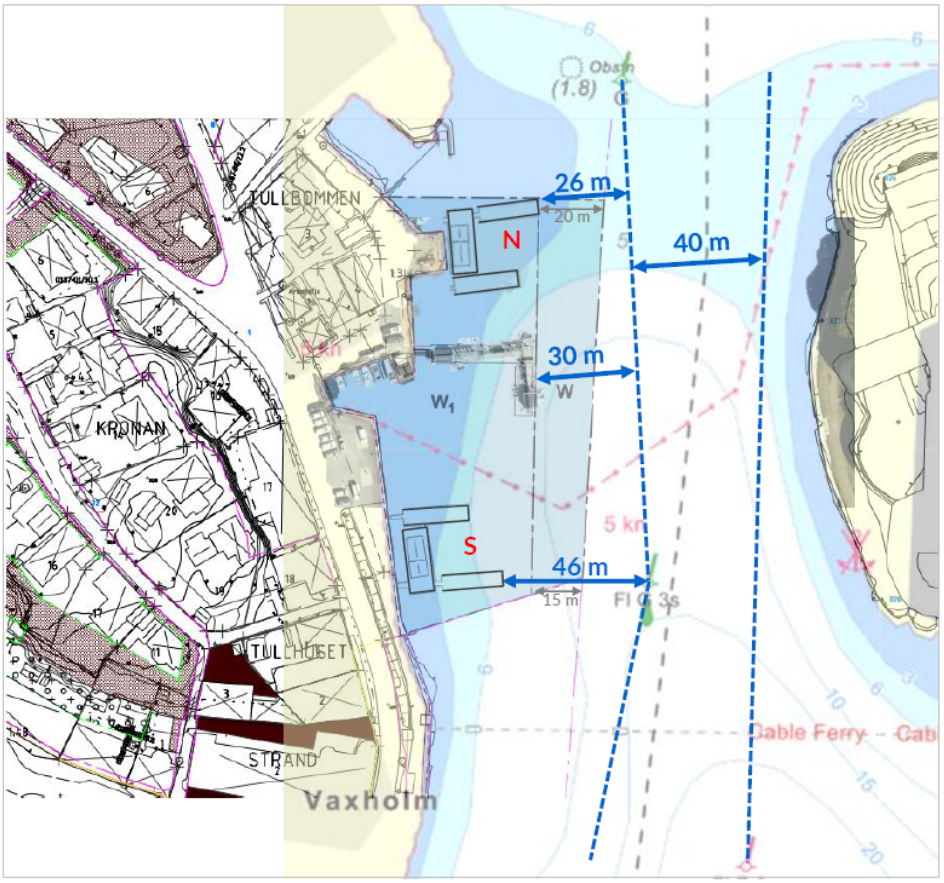
5.7.3 Kollektivtrafik

Planområdet är tillgängligt med både buss och båtförbindelse. Närmaste båthållplats finns ca 100 meter söder om planområdet. Närmaste busshållplats finns ca 180 meter sydväst om planområdet, vid Söderhamnen.

6 Konsekvenser av ändringen

6.1 Risker

Enligt genomförd kompletterande riskbedömning bedöms det inte föreligga någon generell och överhängande risk för olycksfall eller miljöpåverkan inom hamnens verksamhetsområde. Den största risken återfinns kring hantering av brandfarliga varor i vid sjömackar.



Figur 10. Huvudalternativet där området med användningsbestämmelse W1 utökats så att den befintliga Gulfmacken ryms i området. Det utökade W1-området medger även samlokaliseringsmöjligheter, där N och S betecknar två underalternativ för omlokalisering av sjömack

6.1.1 Maritima risker

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med RISE/SSPA tagit fram en maritim riskbedömning som har uppdaterats i tre steg (senast februari 2026). Denna utredning analyserar hur den planerade ändringen av detaljplanen och samlokaliseringen av sjömacksverksamhet påverkar säkerheten till sjöss.

6.1.1 Utredningsprocess och olycksstatistik

Riskbedömningen har i sitt tredje steg kompletterats med aktuell olycksstatistik från Transportstyrelsen (2025) samt praktiska trafikerfarenheter från tiden för kajrenoveringen. Statistiken visar att sjöolyckor i området främst utgörs av grundstötningar och maskinhaverier, och att den planerade sjömacksverksamheten i sig inte bedöms öka sannolikheten för allvarliga kollisioner, under förutsättning att föreslagna försiktighetsmått följs.

6.1.3 Bedömning av alternativ

Olika lokaliseringsalternativ har analyserats med utgångspunkt i dagens trafiksituation. Genom att jämföra risker vid olika placeringar konstateras att **huvudalternativet**, vilket innebär en utvidgning av vattenområdet med användningsbestämmelse W1 i DP 164, är det mest fördelaktiga ur ett maritimt säkerhetsperspektiv. Figur 10.

Huvudalternativet innebär en samlokalisering av sjömackskapaciteten, vilket bedöms som fördelaktigt då:

- Risker kopplade till bränslehantering och båttrafik koncentreras till ett område som är lättöverskådligt och förutsägbart för sjötrafiken.
- Antalet platser i kommunen med förhöjd risk förknippad med bränslehantering minskar.
- Säkerhetsmarginalerna mot den allmänna farleden kan bibehållas på en acceptabel nivå.

6.1.4 Slutsats och säkerhetshöjande åtgärder

Utredningen drar slutsatsen att planförslaget kan genomföras utan att de maritima riskerna ökar i förhållande till dagens nivå. För att säkerställa en fortsatt trygg miljö under perioder med intensiv fritidsbåtstrafik föreslår utredningen att befintliga hastighetsbegränsningar efterlevs strikt och att information till båtlivet prioriteras. Genom den föreslagna

regleringen i detaljplanen skapas de förutsättningar som krävs för en långsiktigt säker och hållbar maritim miljö i Vaxholm.

6.1.2 Förorenad mark

Förorenade områden är mark- eller vattenområden, byggnader och anläggningar som innehåller hälso- och miljöfarliga ämnen. Förorenade områden kan bidra till betydande negativa miljöeffekter och är ett framtida hot mot människors hälsa och miljön. Människors hälsa kan påverkas när vi exponeras av giftiga ämnen som till exempel sprids via luft, damm, dricksvatten och ytvatten. Föroreningarna påverkar också förutsättningarna för ekosystem och den biologiska mångfalden, på land och i grund- och ytvatten. Geotekniska undersökningar har visat att jordlagerföljden på spontens utsida i vattnet är varierande. Österhamn består av friktionsjord på berg, ytligt berg samt lera i områdets norra del.



Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram en miljöteknisk markundersökning längs med och intill Vaxholms kaj inom fastigheterna Vaxön 1:11 och 1:81. Undersökningen visar att det inte förekommer halter över riktvärdet för MKM inom planområdet.

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.

Figur 11. Karta över potentiellt förorenade områden inom och i närområdet till aktuellt planområde (modifierad från EBH, 2023).

Enligt länsstyrelsernas geoportal för potentiellt förorenade områden (EBH, 2023) återfinns två utpekade verksamheter inom aktuellt planområde. Dessa består av drivmedelshantering och hamn, se Figur 11. Karta över potentiellt förorenade områden inom och i närområdet till aktuellt planområde (modifierad från EBH, 2023).

.

Förorenade sediment
Sedimentundersökningen indikerar att mängden sediment som finns på botten längs kajen är begränsad, framför allt i Österhamnen och Söderhamnen. Sediment med föroreningshalter över de bedömningsgrunder som finns för sediment har dock påträffats längs kajkanten. Miljörisken för sediment bedöms framför allt vara risken för spridning av föroreningar i vattnet vid grumling.

Förebyggande åtgärder
Spridning av förorenade sediment förhindras genom att minska grumling. För att minska risken för grumling kommer aktuellt arbetsområde där grumlande arbeten utförs att ske innanför grumlingsskydd i form av siltgardiner som sträcker sig från botten till vattenyta.

För att undvika att transportera alltför blöta schaktmassor kommer de läggas upp för avvattning inom arbetsområdet, vilket kommer att beskrivas i ansökan och anmälan om avvattning av avfall.

Kontroll
Kontroll av spridning av föroreningar i sediment görs genom turbiditetsmätning. Mätning ska initialt ske både med fältmetod (turbiditetsmätare) och med ackrediterad laboratorieanalys (suspenderat material och turbiditet) som jämförelse. Syftet är att få en eventuell korrelation mellan fältmätningar och laboratorieanalyser. Det är dock inte säkert att en tydlig korrelation erhålls.

Kontroll av turbiditet ska utföras dagligen den första veckan då grumlande arbeten utförs. Därefter kan kontrollen glesas ut till 1 gång per vecka förutsatt att resultat av mätningarna den första veckan är låga.

Kontrollen görs i första hand med fältmetod. Under den första veckan ska laboratorieanalys dock utföras minst tre gånger parallellt med fältmätningarna.

Mätning görs minst 0,5 meter under vattenytan, både innanför och utanför siltgardinen. Provpunkternas lägen kommer att flyttas beroende på var arbeten pågår. Mätning kommer att ske i anslutning till pågående arbeten. ’’Miljökontrollprogram, vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet Vaxön 1:3, 1:11 och 1:81, Vaxholms stad 2021’’

6.1.3 Buller
Inom en hamn pågår generellt många verksamheter som kan medföra störningar i form av buller. Sådana störningar är speciellt påtagliga när hamnen ligger i anslutning till bostäder. De närmaste bostäderna ligger endast cirka 30 meter från kajen inom aktuellt planområde. Buller bildas i dagsläget främst av båtar, transporter och arbetsmaskiner. Biltrafiken till och från planområdet kan också ofta uppfattas som störande av boende. Då ingen bullerutredning utförts inom eller i närheten av planområdet, så är bullersituationen i dagsläget okänd.

Bullerstörningar kan under byggskedet minskas genom god planering av tillfartsvägar samt kravställning på entreprenör att dieseldrivna fordon ersätts med eldrivna som minskar såväl buller som luftutsläppen.

Det är i allmänhet besvärligt att begränsa buller från en hamn, därför är det viktigt att risken för bullerstörning uppmärksammas i tidigt skede. Finns det risk för att närboende kan störas av buller bör alternativa lokaliseringar övervägas (Naturvårdsverket, 2003).

Hur mycket planerade verksamheter får bullra kommer att regleras i verksamheternas tillstånd där det säkerställs att bullernivåer hålls inom angivna riktlinjer.

Planförslaget bedöms inte leda till någon betydande förändring av bullernivån. Trots att bullersituationen idag är okänd bedöms inte MKN eller riktvärden för buller att överskridas vid utbyggnad enligt planförslaget.

6.2 Riskbedömning av transporter med farligt gods och sjöbensinstationer

6.2.1 Risker och säkerhet – Farligt gods och sjömackar

Efter granskning har en fördjupad och uppdaterad riskbedömning tagits fram (WSP, 2026). Denna utredning ersätter tidigare bedömningar och innehåller en kvantitativ analys av transporter av farligt gods samt en specifik konsekvensanalys av lossningsplatser för sjöbensinstationer i Kv. Tullbommen.

6.2.2 Bedömning av risknivåer

Riskbedömningen visar att riskerna kopplade till den sekundära transportleden för farligt gods längs kajen är acceptabla. För hanteringen vid lossningsplatsen konstateras dock att risknivåerna utan åtgärder delvis ligger på oacceptabla nivåer. Genom att tillämpa ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable) har kommunen identifierat och infört specifika riskreducerande åtgärder som sänker riskerna till en tolerabel och acceptabel nivå.

Lokalisering och reglering av lossningsplats

I valet mellan olika placeringsalternativ har Alternativ 2 (södra placeringen) valts. Detta alternativ är det mest lämpliga ur säkerhetssynpunkt då avståndet till befintlig bebyggelse är störst här, vilket minimerar risken för brandspridning. Till skillnad från tidigare förslag är lossningsplatsens exakta läge nu fixerat och regleras i planhandlingarna för att säkerställa förutsägbarhet och säkerhet.

6.2.4 Fysiska skyddsåtgärder och planbestämmelser

För att hantera riskerna vid en eventuell pölbrand vid lossning införs följande bindande krav i detaljplanen:

- **Spillzon:** En doserad spillzon om ca 8x4 meter ska anläggas vid lossningsplatsen. Denna leder effektivt bort ett eventuellt spill till en uppsamlingstank med oljeavskiljare. Beräkningar visar att denna åtgärd reducerar konsekvensradien för en brand från 21 meter till ca 13 meter.
- **Begränsning av markanvändning (Prickmark):** Mark inom 13 meter från spillzonen beläggs med prickmark (u-skyddsområde). Detta säkerställer att ingen stadigvarande vistelse eller ny bebyggelse sker inom det påverkade konsekvensområdet, vilket garanterar trygga utrymningsvägar.

6.2.3 Hantering av backning och logistik

Angående risker vid backning har utredningen visat att säkerheten kan garanteras genom en kombination av fysiska och organisatoriska åtgärder. Vid lossningsplatsen ska påbackningsskydd och kantskydd vid kajkant installeras. Vidare ska organisatoriska rutiner, såsom användande av backledare/signalman vid lossning, tillämpas för att minimera risker för tredje man.

6.2.6 Tidsmässiga restriktioner

För att ytterligare sänka riskexponeringen ska lossning ske under förmiddagar när personbelastningen i området är som lägst. Detta ligger i linje med verksamhetens nuvarande tillstånd och kommer att säkerställas genom kommunala trafikföreskrifter.

Genom att gå från generella skyddsavstånd (enligt MSB:s handbok) till en platsspecifik utformning med spillzon och prickmark, bedömer kommunen att planförslaget uppfyller kraven på hälsa och säkerhet enligt PBL. En samlokalisering av sjömackar i detta läge bedöms totalt sett minska de sjötrafikrelaterade riskerna inom kommunen, samtidigt som de lokala riskerna vid Kv. Tullbommen hanteras genom de föreslagna planbestämmelserna.

6.3 Tillstånd enligt miljöbalken

Enligt 9:e kapitlet miljöbalken regleras tillstånds- eller anmälningsplikt för miljöfarlig verksamhet. Med miljöfarlig verksamhet avses:

1. utsläpp av avloppsvatten (definieras i efterföljande paragraf), fasta ämnen eller gas från mark, byggnader eller anläggningar i mark, vattenområden eller grundvatten,
2. användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön genom annat utsläpp än som avses i 1 eller genom förorening av mark, luft, vattenområden eller grundvatten, eller

3. användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för omgivningen genom buller, skakningar, ljus, joniserande eller icke-joniserande strålning eller annat liknande.

Verksamheter har krav på sig att avhjälpa den negativa påverkan som kan uppstå från verksamheten. Detta behandlas särskilt i anmälnings- och tillståndsärendena.

Sjömackar klassas som miljöfarlig verksamhet och C-anläggningar enligt miljöprövningsförordningen (sfs 2013:251). Anläggande och drift av verksamheten ska anmälas till Södra Roslagens Miljö- och hälsoskyddsförbund (SRMH).

Sjömackar ska även ansöka om tillstånd för hantering av brandfarlig vara enligt SFS nr: 2010:1011. Tillståndsgivare är Storstockholms Brandförsvar (SSBF).

Både SRMH och SSBF är remissinstanser för förhandsbesked, bygglov och detaljplan.

Anmälan av vattenverksamhet till Länsstyrelsen krävs vid uppförande av en anläggning eller fyllning, samt vid grävning eller schakt, i havsområden om högst 3000 m2, enligt förordningen (1998:1388) om vattenverksamheter. Länsstyrelsen prövar om anläggningen är lämplig genom att bedöma dess påverkan på vattenmiljön, vilket bland annat avgörs av naturvärden, båttrafik och förekomst av föroreningar inom vattenområdet.

6.4 Barnrättsperspektiv

Enligt FN:s Barnkonvention ska alla åtgärder som rör barn i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa. Vid framtagande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits. Planändring medför att ett större vattenområde får överbyggas. Barn och unga bedöms inte påverkas negativt av det aktuella planförslaget.

7 Genomförande

7.1 Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning för genomförande

Ändringen av detaljplan upprättas av Vaxholms stads stadsbyggnadsförvaltning som också författar planbeskrivningen. Lantmäterimyndigheten prövar och beslutar om de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar med kommunalt huvudmannaskap bekostas av Vaxholms stad genom Tekniska enheten. Vaxholms stad svarar för och bekostar iordningställande av kvartersmark, vattenområde och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m.

7.1.1 Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Allmänna platser

Kommunen är huvudman för allmänna platser inom planområdet. Kommunen ansvarar därmed för att allmänna platser byggs ut i enlighet med detaljplaneförslaget.

Vatten och spillvatten
Roslagsvatten AB:s dotterbolag Vaxholmsvatten AB är kommunens huvudman för det allmänna verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Huvudmannen äger och ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmänna vatten- och spillvattenanläggningar. Nedan kallas VA-huvudmannen för Roslagsvatten AB. VA-huvudmannen är ansvarig fram till fastighetsgräns. Verksamhetsutövare, innehavare av arrenden och entreprenör som nyttjar detaljplanens byggrätt ansvarar för eventuella nödvändig VA åtgärder för verksamheternas behov inom vilket omfattar både servisledningar och övriga ledningsdragningar.

Roslagsvatten AB och verksamhetsutövare svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

Dagvatten
Det finns idag ingen känd kapacitetsproblematik för dagvattnet inom planområdet. Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad av erforderliga dagvattensystemen. Dagvattnet hanteras i största möjliga mån inom egen fastighet. Från anvisad/-e förbindelsepunkt/-er ansvarar VA-huvudmannen för omhändertagande av dagvattnet via dagvattennätet. Fastighetsägaren ansvarar också för drift och skötsel av dagvattenanläggningen.

El
E.ON Elnät Sverige AB är nätägare inom Vaxholms stad och ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av elnätet.

Tele
TeliaSonera Sverige AB äger genom Skanova telenätet och ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av telenätet. Fastighetsägaren ansvarar för nödvändiga kontakter med ägare av telenätet samt ansvar för anläggande och framtida drift av enskilda ledningar in till det egna huset, det s.k. fastighetsnätet. Fastighetsägaren ansvarar för och bekostar eventuella åtgärder eller ledningsflytt efter överenskommelse med ledningsägaren i samband med genomförandet av detaljplanen.

Fjärrvärme
E.ON. elnät Sverige AB, är nätägare till fjärrvärmenätet inom Vaxholms stad och ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll.

Tidplan
Arbetet inriktar sig på att detaljplanen får laga kraft i mitten av 2026.

Genomförandetid
Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen har fått laga kraft (4 kap. 21-25 § PBL).

7.1.2 Avtal

Arrendeavtal

Vaxholm stad har ett arrendeavtal med sjömacken Gulf.
Verksamhetsutövares framtida behov av VA-lösningar, dagvattenhantering, miljöansvar med mera ska beskrivas och regleras i arrendeavtalet. Ansvar och kostnader ska regleras i arrendeavtal.

Verksamheter kan ges möjlighet till att verka inom planområdet genom att nyttjanderättsavtal om arrende tecknas mellan kommunen och verksamhetsutövaren.

7.2 Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga åtgärder bekostas av fastighetsägaren.

7.2.1 Fastighetsbildning

Inom planområdet finns i dagsläget ingen gällande fastighetsplan för fastigheterna Vaxön 1:11 och Vaxön 1:81. Båda dessa fastigheter ägs av Vaxholms stad.

Eftersom kommunen har rådighet över marken bedöms förutsättningarna för att genomföra detaljplanen som goda. Eventuella behov av fastighetsreglering (exempelvis gränsjusteringar mellan olika markanvändningar eller allmän plats och kvartersmark) kommer att hanteras under genomförandetiden.

All fastighetsbildning sker genom lantmäteriförrättning på initiativ av fastighetsägaren. Eftersom planen inte ställer krav på specifika fastighetsindelningar via fastighetsplan, medges en flexibilitet i hur fastighetsgränserna slutgiltigt dras för att stödja den tänkta verksamheten eller användningen inom ramen för detaljplanens bestämmelser.

7.2.2 Gemensamhetsanläggning, servitut och ledningsrätter

Planområdet korsas av fibernät som ägs av Skanova Ab och av elnät som äga av E.ON. Det lokala fibernätet och elnätet som korsar planområdet kan behöva flyttas eller tas bort vid en exploatering av området.

Ledningsrätter

Inga kända ledningsrätter.
Eventuell bildande av nya ledningsrätter genomförs på initiativ av ledningsägaren. Bestämmelsen $\mathbf{u_1}$ innebär markreservat för allmännyttiga undervattensledningar.

7.3 Ekonomiska frågor

Vaxholms stad ansvarar för alla kostnader för drift av allmänna platsmarken (gata) och vattenområdet inom planområdet.

7.3.1 Intäkter, kostnader

Alla erforderliga kostnader kopplat till ny exploatering av verksamheter eller anläggningar bekostas av verksamhetsutövaren eller arrendehavaren av marken. Verksamhetsutövaren eller arrendatorn ansvarar också för erforderliga ansökningar och tillstånd kopplat till verksamheterna eller exploateringen av byggrätten.

7.3.2 Avgifter, taxor

7.3.2.1 Lantmäteriförrättning

För åtgärder som utförs av fastighetsbildningsmyndighet såsom avstyckning, fastighetsreglering, anläggningsåtgärd och ledningsrättsförrättning erläggs avgift enligt lantmäteritaxan. Kostnader för lantmäteriförrättning betalas av den som ansöker om förrättning om inget annat har avtalats. Utöver taxan kan förrättningarna medföra beslut om ersättning mellan respektive markägare samt mellan markägare och ledningsägare.

7.3.2.2 Vatten och avlopp, avfall

Utbyggandet av och kostnaderna för kommunal VA-anläggning regleras i avtal mellan verksamhetsutövaren, arrendatorn eller exploatören och Roslagsvatten AB.

7.3.2.3 Bygglov, bygganmälan och planavgift

För bygglov och bygganmälan erläggs avgifter enligt taxa för byggnadsnämndens verksamhet i de delar planavgift inte har reglerats i planavtal.

7.4 Teknisk försörjning

7.4.1 Vägar

I anslutning till planområdet finns utbyggda, kommunala vägar. Samtliga arbeten som berör eller sker i samband med anslutning till kommunala vägar ska godkännas av Vaxholms stad.

7.4.2 Vatten och avlopp

Roslagsvatten AB ansvarar för utbyggnad av det allmänna VA-nätet. Det allmänna VA-nätet kommer i samband med renovering av kajerna att ersättas med nya ledningar och dimensioneras upp något. Vid eventuell ny exploatering kan dock nätet komma behöva dimensioneras upp ytterligare och nya förbindelsepunkter krävas.

7.4.3 Dagvatten

Utbyggda dagvattenledningar finns i fastighetsgräns. Beroende på placering av eventuella verksamheter, kan förbindelsepunkt behöva anläggas.

7.4.4 Brandvatten

Roslagsvatten AB ansvarar för att VA-nätet är dimensionerat för brandvattenförsörjning. Verksamhetsutövaren, arrendatorn eller exploatören ansvarar för att bekosta utbyggnad av erforderlig brandvattenförsörjning.

7.4.5 Bredband/kanalisation

Verksamhetsutövaren, arrendatorn eller exploatören ansvarar för anslutning och ledningsdragning av optofiber.

Kristina Henschen	Farnaz Wigh
Tf. Plan- och exploateringschef	Planarkitekt

VAXHOLMS STAD

Ändring av detaljplan för kv. Tullbommen, Ädp 429

Vaxholms stad, Stockholms län

Granskningsutlåtande

I kommunstyrelsen 2022-06-02 fick stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ändra detaljplan för vattenområdet för Kv. Tullbommen m.fl. Dp. 164. Kommunstyrelsen beslöt den 2 feb 2023 §17 att godkänna start PM:et. 2024-05-02 Inför plansamrådet har förslag till detaljplan utarbetats.

I enlighet med kommunstyrelsens planeringsutskott beslut den 12 mars 2025 § 12 har granskning hållits om förslag till detaljplan. Granskningen har ägt rum under tiden den 19 mars – 10 april 2025. Information om granskning har sänts till berörda sakägare enligt fastighetsförteckning samt remissinstanser enligt sändlista. Handlingarna har under granskningstiden visats på stadsbyggnadsförvaltningen, Eriksövägen 27, 1tr, på stadsbiblioteket, Hamngatan 19B samt på Vaxholms stads hemsida, www.vaxholm.se.

Inkomna granskningsyttranden finns samlade i planakten, vilken går att ta del av på stadsbyggnadsförvaltningen.

Inkomna yttranden	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter	Kvarstående synpunkter
Myndigheter				
1. Länsstyrelsen i Stockholms län			X	
2. Lantmäteriet			X	
3. Sjöfartsverket			X	
4. Trafikverket			X	
5. Trafikförvaltningen Region Stockholm			X	
6. Näringslivsberedningen		X		
7. Bygglovsenheten			X	
8. Värmdö kommun			X	
9. Norrtälje kommun		X		
Bolag				
10. Roslagsvatten AB:			X	
11. E.ON Elnät Stockholm AB		X		
12. Stadensfastighetsverk				
13. Post Nord		X		
Organisationer, föreningar				
14. Storstockholms brandförsvar (SSBF)		X		
15. Föreningen Värna Vaxholm				X
Fastighetsägare				
16. Fastighet 1				X
17. Fastighet 2				X
18. Fastighet 3				X

19. Fastighet 4				X
20. Fastighet 5				X
21. Fastighet 6				X
22. Fastighet 7				X
23. Fastighet 8				X

Stadsbyggnadsförvaltningens sammanställning och kommentarer till inkomna synpunkter

Nedan följer en redovisning av synpunkter i inkomna skrivelser. Dessa bemöts avsnittsvis i form av stadsbyggnadsförvaltningens (SBF:s) kommentarer. Skrivelserna i sin helhet finns att tillgå i stadsbyggnadsförvaltningens arkiv. Privatpersoners uppgifter hanteras enligt GDPR och detta dokument kan publiceras på kommunens webbplats. För att ta del av vilka privatpersoner som har inkommit med yttranden kontakta kansliet.

Myndigheter

1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Detaljplanen syftar till att pröva lämpligheten att utvidga Vb- området i gällande detaljplan för att möjliggöra en större yta för småbåts- och vattenverksamheter. Länsstyrelsens yttrande utgår från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav som rör säkerhet med hänsyn till hantering av drivmedel. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till vattenverksamhet.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Säkerhet

Hantering av drivmedel

Detaljplaneändringen syftar till att pröva lämpligheten att utvidga Vb-området i gällande detaljplan, för att på så sätt möjliggöra en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjömackar. En förutsättning för sjömackar är att det går att anordna en säker lossningsplats för bränsle inom eller utanför planområdet. Länsstyrelsen framförde i samrådet att kommunen behöver visa att den avsedda lossningsplatsen är lämplig med hänsyn till människors säkerhet samt redogöra för rådigheten över lossningsplats och intilliggande områden. Länsstyrelsen kan inte utläsa ur planhandlingarna var lossningsplatsen finns eller planeras och dessa synpunkter kvarstår därmed.
I planhandlingarna framför kommunen att inga hinder föreligger under förutsättning att säkerhetsavstånd kan hållas, i enlighet med Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskaps (MSB) handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer.*
Handboken utgår från lagen (2010:2011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) med tillhörande föreskrifter och allmänna råd. Dock framgår av handboken att krav enligt bland annat plan- och bygglagen inte har beaktats. Det är därmed inte alltid så att de avstånd som handboken anger är

tillräckliga för att säkerställa att markanvändningen ska bli lämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet. Kommunen behöver bedöma risker kopplat till sjömackarna och tillhörande lossningsplats med hänsyn till platsens förutsättningar och markanvändningen inom de områden som kan bli påverkade vid en olycka. Kommunen behöver beakta förutsättningarna för spridning av brandfarlig vätska, liksom risker för spridning av brand till intilliggande bebyggelse samt möjligheter att utrymma bebyggelsen på ett säkert sätt. Om bedömningen av riskerna visar på behov av åtgärder utöver de avstånd som LBE- regelverket kräver, behöver kommunen reglera detta på plankartan.

Övrigt gällande planens genomförbarhet
Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på följande frågor av betydelse för planens genomförbarhet.

Vattenverksamhet
Länsstyrelsens synpunkter från samrådet gällande tillstånd- eller anmälningspliktig vattenverksamhet för bryggorna kvarstår. Det finns risk att kommunen inte kan genomföra planförslaget om tillstånd inte kan ges.

SBF:s kommentar:

Tack för inkomna synpunkter.
Riskbedömningen avseende transport av farligt gods väg har uppdaterats med hänsyn till de synpunkter som framförts i yttrandet.

<u>Hantering av drivmedel – krav på säker lossningsplats</u>
Länsstyrelsen anger att kommunen inte har visat att lossningsplatsen är lämplig och att riskerna för brand och explosion inte tydligt hanterats i planförslaget. Kommunen har nu kompletterat planunderlaget med:

1. Tydlig lokalisering och bedömning av lossningsplats
I den uppdaterade riskbedömningen (WSP 2026) har två alternativa lossningsplatser analyserats. Utredningen visar att:

Alternativ 2 (södra placering) är den mest lämpliga ur ett säkerhetsperspektiv, då konsekvensområdet vid pölbrand inte når intilliggande bebyggelse om spillzon anläggs.
De tidigare otydligheterna kring placering av lossningsplats har åtgärdats genom att denna nu visas och regleras i planhandlingarna.

2. Risker för brand, spridning och utrymning
Riskanalysen beskriver nu i detalj:

- Spridning av brandfarlig vätska vid slangbrott.
- Konsekvensavstånd för pölbrand (12–21 m beroende på pölstorlek).
- Risk för brandspridning till byggnader inom påverkat område.
- Möjlighet till trygg utrymning av närliggande bebyggelse.

Analysen visar att risknivåerna utan åtgärder delvis ligger på oacceptabla nivåer inom närområdet vid lossning, vilket Länsstyrelsen korrekt påpekat. Detta har nu åtgärdats genom införande av konkreta riskreducerande åtgärder.

<u>Åtgärder som säkerställer tolerabla risknivåer</u>

Utifrån utredningar från WSP har kommunen identifierat och infört följande åtgärder i planförslaget:

1. Spillzon som planbestämmelse

- En doserad spillzon 8 × 4 meter anläggs vid lossningsplatsen och regleras genom planbestämmelse.
- Spillzonen leder spill bort från fordonet och är kopplad till oljeavskiljare.

Beräkningar visar att spillzon reducerar konsekvensområdet från 21 m till cirka 13 meter, vilket gör att brandspridningsrisk mot omgivande byggnader elimineras i alternativ 2.

2. Begränsning av markanvändning (prickmark)

- Mark inom 13 meter från spillzonen säkerställs som prickmark, dvs. ej tillåten för stadigvarande vistelse.

Detta säkerställer att risknivåerna hålls inom tolerabla nivåer även vid incident.

3. Tidpunkter för lossning

- Lossning sker endast under förmiddagar, då personbelastningen är låg, vilket motsvarar befintligt tillstånd för verksamheten.
- Kommunen avser att reglera detta i kommande trafikföreskrifter där det är möjligt, i enlighet med WSP:s rekommendationer.

4. Tekniska åtgärder

Vid längre slangdragning kan permanent rörledning anläggas för att minska risker vid hantering.

<u>Förhållande till LBE och MSB:s handbok</u>

Länsstyrelsen framför att MSB:s skyddsavstånd inte är tillräckliga för PBL-prövning. Kommunen instämmer och därför har riskbedömningen gjorts utifrån platsens specifika förutsättningar, inte enbart handboken.

WSP:s analys visar att:

- kraven enligt LBE är inte ensamma tillräckliga,
- men de föreslagna åtgärderna (spillzon, prickmark, tidsrestriktioner) ger en tolerabel risknivå enligt ALARP-principen.

Kommunen har därför infört planbestämmelser för de delar som måste säkras via PBL.

<u>Rådighet över lossningsplatsen</u>

Kommunen har rådighet över marken där lossningsplatsen anläggs och säkerställer att:

- lossningsplatsens utformning regleras i detaljplanen,
- området runt lossningsplatsen ges användning Gata som möjliggör både säkerhet och framtida tillståndsprövning.

Detta adresserar Länsstyrelsens tidigare begäran att kommunen ska redovisa rådighet samt reglerbarhet i plan.

<u>Maritima risker och samlokalisering av sjömackar</u>

RISE:s maritima riskbedömning (Steg 3) har beaktats och visar att en samlokalisering av sjömackar är möjlig under förutsättning att:

- genomfartsförbud för fritidsbåtar i Kastellsundet efterlevs,
- tillsyn stärks under högsäsong,
- val av södra placering av sjömack är mest fördelaktig ur sjötrafiksynpunkt.

Denna riskbild har integrerats i planförslaget.

Vattenverksamhet

Kommunen noterar Länsstyrelsens kvarstående synpunkt kring att bryggorna kan vara tillstånds- eller anmälningspliktiga vattenverksamheter.

Kommunen kommer att:

- säkerställa att prövning enligt miljöbalken görs innan genomförande,
- anpassa utformningen av bryggor för att minimera påverkan och möjliggöra tillstånd.

Sammanfattande bedömning

Genom kompletterande riskutredningar och införda planbestämmelser bedömer kommunen att:

- Planförslaget uppfyller PBL:s krav avseende säkerhet,
- Ingripandegrund enligt 11 kap. 10 § PBL inte längre föreligger,
- Riskerna vid drivmedelslossning är tillräckligt utredda och hanterade,
- Planen är genomförbar även avseende vattenverksamhet, under förutsättning att tillstånd söks.

2. Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar har följande noterats:
Lantmäteriet vill upplysa om att det inom planområdesgränsen ingår ett vattenområde som är outrett.
Exakta området av det outredda vattenområdet i plankartan är vid det nordöstra ”hörnet”.
Lantmäteriet har noterat att det ej framgår om/hur planförslaget ska genomföras rent fastighetsrättsligt. Även om det ej ska ske något rent fastighetsrättsligt, för att genomföra detaljplanen, bör detta framgå. I Plankartan under ”Tullbommen” framgår en fastighetsbeteckning, Vaxön 1:3, som bör justeras så att fastighetsbeteckningen blir synlig.
Enligt Lantmäteriets mening framstår det otydligt i plankartan var användningsområdet lokalgata är beläget, delvis på grund av att området är smått och svårt att identifiera.
Lantmäteriet ställer sig frågande till varför inte fastigheten Vaxön 1:3 nämns och anses vara berörd av planförslaget (jfr vad som sägs på s. 7 under ” 3.1 Lägesbestämning, areal och” samt s.29 under ”7.2.1 Fastighetsbildning ”).

SBF:s kommentar:
Kommunen har i den reviderade plankartan justerat redovisningen av det outredda vattenområdet i nordöst för att säkerställa en korrekt fastighetsrättslig beskrivning. Eftersom Vaxön 1:3 ligger utanför planområdet har gränserna förtydligats så att inga fastighetsrättsliga anspråk eller ändringar görs på angränsande fastigheter. Justeringen innebär att det outredda området kvarstår som sådant, men att planens bestämmelser endast reglerar vattenanvändningen (W1/W2) utan att kräva ny fastighetsbildning, vilket tillgodoser Lantmäteriets krav på tydlighet inför planens genomförande.

3. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder

och farvatten samt för sjöfartens riksintresseanspråk. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Bakgrund

Rubricerat förslag till detaljplan syftar till att utöka ytan som i befintlig detaljplan benämns ”Vb” Det befintliga området Vb ersätts av W_1. W_1 medger ”Vattenområde med bryggor och pontoner.
Angörings- och tilläggsmöjligheter för fartyg.” Syftet är också att med den nya detaljplanen få möjlighet att ge bygglov till befintlig sjömack ”Gulfmacken” samt att möjliggöra en eventuell framtida flytt av ”Sjömacken Vaxholm” till det justerade planområdet. Detaljplanen är nu på granskning.

Yttrande

Sjöfartsverkets tidigare synpunkter kvarstår.
I samrådsredogörelsen kan man läsa att bl.a. Trafikverket Färjerederiet, Trafikförvaltningen och Blidösundsbolaget utrycker en viss oro för den trafiksituation som kan uppstå i och med ändringen av detaljplanen.
Sjöfartsverket anser fortsatt att synpunkter från Trafikverket, Färjerederiet, Trafikförvaltningen, Region Stockholms samt de rederier som trafikerar området på uppdrag av Regionen, noga behöver vägas in, innan man gör en planändring. Placeringen av byggnationer på vatten, relaterat möjligheten till säker manövrering till och från kaj måste, genom dialog, säkerställas med operatörerna.
Eftersom syftet med ändringen av detaljplanen är att justera planen för vattenområdet och möjliggöra fler byggnationer på vattnet i farledens och sjötrafikens närhet, så anser Sjöfartsverket att dessa diskussioner bör ske inom ramen för detaljplanen.

SBF:s kommentar:

Tack för inkomna synpunkter.
Kommunen har noterat era synpunkter. Den genomförda riskbedömningen avseende transport av farligt gods väg och maritima riskbedömning har uppdaterats med hänsyn till de synpunkter som framförts i yttrandet.

<u>1.Tidigare framförda synpunkter</u>
Sjöfartsverket anger att era tidigare synpunkter kvarstår och betonar vikten av att väga in synpunkter från rederierna och övriga sjötrafikaktörer. Kommunen vill här lyfta att:
Ett särskilt sjötrafikmöte hölls den 9 oktober 2025.
Tjänstepersoner från Sjöfartsverket, Trafikverket Färjerederiet, Trafikförvaltningen, Blidösundsbolaget, Transportstyrelsen och Vaxholms stad deltog.

Mötet omfattade bland annat:

- Trafiksituation i Kastellsundet
- Planerade bryggor och sjömackar
- Framkomlighet och manövreringsytor
- Operatörernas samlade bedömningar av risker
- Möjliga gemensamma lösningar i farleden

Minnesanteckningarna från mötet har använts som obligatoriskt beslutsunderlag i den fortsatta planeringen.

2.Sjöfartsverkets ståndpunkt i mötet
Sjöfartsverket betonade att operatörernas praktiska erfarenhet måste väga tungt, särskilt avseende begränsat manöverutrymme och historiska incidenter.

Kommunen har tagit fasta på dessa synpunkter och låtit RISE:s maritima riskbedömning (2026) analysera just detta — manövreringsförutsättningar och riskbilden kopplad till olika lokaliseringar.

3.Operatörernas synpunkter
Enligt mötesanteckningarna framkom följande operatörsbedömningar:

- Trafikförvaltningen och Transportstyrelsen framhöll att ytterligare en sjömack i Kastellsundet kan tvinga reguljärtrafiken att flytta öster om Kastellet, vilket skulle innebära ca 3 min längre restid och bedömdes som en försämring.

- Färjerederiet och Sjöfartsverket bedömde att tidigare riskanalyser inte fullt ut beaktade incidentstatistik och enkätresultat.

Kommunen har därför:
– Uppdaterat den maritima riskbedömningen (RISE Steg 3, 2026)
– inkluderat ny incidentstatistik från flera källor
– analyserat trafikflödet i Kastellsundet (ökad sommartrafik)
– bedömt att den norra delen av sundet erbjuder större ytor och mer förutsägbara manöverlinjer

4. Integrerat operatörernas synpunkter i planförslaget
Operatörernas bedömningar ligger nu uttryckligen bakom:

- Utformningen av W_1-området
- Kommunens syn på möjlig framtida placering av sjömack
- De rekommenderade åtgärderna för riskreduktion
- Planeringsprinciper för framtida bygglov på vatten

5. Förslag till lösning
Mötet den 9 oktober resulterade i ett gemensamt framtaget förslag, som samtliga parter kunde acceptera:

1. Reguljärtrafik ska ligga kvar i Kastellsundet
2. Totalförbud för genomfart av småbåtar, särskilt i södra delen
3. All fritidsbåtstrafik till sjömack ska dirigeras från norra öppningen
4. Kustbevakningen behöver förstärka tillsynen
5. En begränsningslinje söder om sjömacken kan införas sommartid
6. Kommunen initierar föreskrift med giltighet 12 månader

Kommunen arbetar nu vidare med dessa åtgärder och kommer att:

- Initiera föreskriftsprocess i dialog med Sjöfartsverket och Kustbevakningen
- Säkerställa att nya bryggor eller pontoner inte reducerar manöverutrymmet
- Samråda inför varje större bygglov inom vattenområdet

6.Sjöfartsverkets synpunkt att dialogen ska ske inom ramen för detaljplanen
Kommunen instämmer helt i Sjöfartsverkets bedömning att:

”frågor om farledens funktion, framkomlighet och säkerhet ska hanteras inom ramen för detaljplanen.”
Det är också därför som:

- det särskilda sjötrafikmötet genomfördes
- riskanalysen uppdaterades
- planhandlingarna kompletterats med styrning av användning och byggnation inom W_1

Kommunen avser att fortsatt föra dialog med Sjöfartsverket och operatörerna även i kommande skeden.

4. Trafikverket

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på remiss. Trafikverket yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverkets verkar även för att de transportpolitiska målen samt de övergripande miljö- och klimatmålen ska nås.

Ärendet

Syftet med ändringen av detaljplanen är att pröva lämpligheten att utvidga planbestämmelse för vattenområde med bryggor och pontoner samt angörings- och tilläggsmöjligheter för fartyg (W1). Längs kajen läggs en 1,7 meter bred remsa ut som ”GATA”, enligt tidigare givet bygglov. I övrigt gäller bestämmelser från befintlig detaljplan. Närmaste statlig anläggning som Trafikverket ansvarar för är väg 274 samt Vaxholmsleden där Trafikverket Färjerederiet bedriver färjeverksamhet mellan Vaxön och Rindö.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket framförde när detaljplaneförslaget var på samråd att Trafikverket Färjerederiet anser att det är olämpligt att trafiken ökar i det östra Kastellsundet, då det kan påverka och komma i konflikt med vägfärjornas trafikering. Samt att kommunen bör ta hänsyn till vägfärjornas trafikering och en komplettering bör göras av planförslaget som visar att en ökad mängd sjötrafik i östra sundet inte påverkar vägfärjorna. Detta med anledning av att Vaxholm stad framförde två alternativ för att minska risken för exempelvis kollisioner, fartbegränsning till 5 knop hela året genom sundet eller det alternativa vägvalet via östra Kastellsundet.

Trafikverket står fast vid denna synpunkt men tolkar kommunens svar i samrådsredogörelsen som att alternativet med vägvalet via östra Kastellsundet utgått ur

granskningsförslaget och därmed att Trafikverkets synpunkt har tillgodosetts.

Samlad bedömning

Trafikverket står fast vid de synpunkter som framfördes under samråd som kommunen i granskningsförslaget tillgodosett. Trafikverket har med anledning av detta inget att erinra mot att planförslaget prövas positivt.

SBF:s kommentar:

Tack för inkomna synpunkter.

Kommunen har noterat era synpunkter. Den genomförda riskbedömningen avseende transport av farligt gods väg har uppdaterats med hänsyn till de synpunkter som framförts i yttrandet.

1.Trafikverkets tidigare synpunkt om östra Kastellsundet
Trafikverket framförde under samrådet att en ökad trafikering i östra Kastellsundet riskerar att påverka vägfärjetrafiken på Vaxholmsleden. Kommunen kan bekräfta att detta synsätt varit vägledande i det fortsatta planarbetet. Alternativet med att styra fritidsbåtstrafik via östra sundet har, som Trafikverket uppfattat, tagits bort ur granskningshandlingen, då analysen visat att det inte är ett lämpligt styrmedel i ett område där flera statliga och regionala trafikintressen ska samverka.

2.Planens inriktning i relation till vägfärjornas funktion
Planförslaget innebär inte några förändringar av farleder eller navigationsmönster som påverkar vägfärjedriften. Kommunens inriktning är att:

reguljär trafik och färjeleden ska behålla sina nuvarande rörelsemönster,
åtgärder som rör styrning av fritidsbåtar koncentreras till Kastellsundets norra anslutning, vilket är den lösning som bäst samordnas med Trafikverkets behov och med övriga aktörers trafikering.
Dessa avgränsningar gör att vägfärjetrafiken inte bedöms påverkas av planförslaget eller av den föreslagna utvidgningen av W1-området.

3.Avvägning i helheten
I de kompletterande maritima riskutredningar som tagits fram under planprocessen har färjeledens funktion varit en integrerad del av bedömningen. Eventuella risker som rör interaktion mellan vägfärjor och annan trafik behandlas därför i den samlade analysen av farledens kapacitet, som redovisas i separata yttranden till Sjöfartsverket och Region Stockholm. Enligt dessa genomgångar bedöms vägfärjornas trafik inte påverkas negativt av detaljplaneändringen.

4.Avslutande ställningstagande
Vaxholms stad ser positivt på att Trafikverkets synpunkter från samrådet nu är tillgodosedda och välkomnar Trafikverkets besked att myndigheten inte har något att erinra i granskningsskedet. Kommunen kommer även fortsättningsvis säkerställa samverkan med Trafikverket i frågor som rör Vaxholmsleden och övriga statliga anläggningar i direkt anslutning till planområdet.

5. Trafikförvaltningen Region Stockholm

Syftet med detaljplaneändringen är 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.

Region Stockholm och dess bolag bedriver omfattande kollektivtrafik på sjö angränsande planområdet, i Kastellsundet, Österhamnen och Söderhamnen.

Under perioden juni-augusti kan Blidösundsbolaget/Waxholmsbolaget dagligen ha upp emot 100 passager i Kastellsundet av större passagerarfartyg och som angör kajen nedanför Vaxholms hotell (Söderhamnen och i förlängningen mot Österhamnen).

Region Stockholms synpunkter på förslaget

Region Stockholm anser alltjämt att förslaget att utöka möjligheten att tillskapa en större yta för ytterligare verksamheter i Österhamnen kan komma att innebära problem för regionens sjötrafik. Aktuell placering kan komma att innebära negativa konsekvenser för trafiken i farleden. Detta framför allt under högsäsong då fler fritidsbåtar kan komma att röra sig i farleden, vilket bland annat delvis behandlas inom riskbedömningen som bifogats med planhandlingarna. Region Stockholm och dess operatörers sjötrafik bör värnas inom planområdet, och eventuella försämringar för Region Stockholms sjötrafik ska undvikas. Det är av vikt att kommunen, Region Stockholm och dess trafikutövare underrättas om förändringar i god tid och att samordning sker.

SBF:s kommentar:

Tack för inkomna synpunkter.
Kommunen har noterat era synpunkter. Den genomförda riskbedömningen avseende transport av farligt gods väg har uppdaterats med hänsyn till de synpunkter som framförts i yttrandet.

1. Påverkan på farleden och reguljär sjötrafik
Region Stockholm uttrycker oro för att en utökning av Vb-området i Österhamnen ska innebära risker för sjötrafiken, särskilt under högsäsong. Den maritima riskbedömningen (RISE, Steg 3, 2026-02-18) har specifikt analyserat detta. Utredningen visar att:

Trängseln under sommaren 2025 uppstod till följd av tillfälligt begränsad kajlängd i Österhamnen, inte av en utökad verksamhetsyta för småbåtar. (Kap. 7)
När både Söderhamnen och Österhamnen åter öppnas 2026 förbättras förutsättningarna väsentligt, vilket kraftigt minskar risken för incidenter. (Kap. 7)
Skärgårdsbåtarnas trafik i norra Kastellsundet är mer förutsägbar och mindre konfliktfylld än i sundets södra del.
Den i planen föreslagna utvidgningen i Österhamnen bedöms kunna genomföras utan att skada förutsättningarna för reguljär trafik, under förutsättning att riskreducerande åtgärder genomförs.

2. Riskbilden och behov av styrning av fritidsbåtstrafik
Region Stockholm lyfter att ökad småbåtstrafik kan ge negativa konsekvenser för den reguljära trafiken. RISE-utredningen visar att:
Fritidsbåtar är den dominerande orsaken till närsituationer och incidenter vid möten med skärgårdsbåtar. (Kap. 6.1)
Den största risken uppstår vid otillåten genomfart av småbåtar i västra Kastellsundet, vilket redan idag är förbjudet sommartid enligt TSFS 2016:120, men efterlevs bristfälligt.
Samtliga myndigheter vid sjötrafikmötet 2025-10-09 var överens om att ökad efterlevnad av genomfartsförbudet är avgörande för att säkerställa en stabil trafiksituation, oavsett sjömackslösning.

Kommunen delar denna bedömning och konstaterar att riskerna är hanterbara vid följande åtgärder, vilka rekommenderas av både RISE och Sjöfartsverket.
Riskreducerande åtgärder som ska genomföras:
- Totalförbud för genomfart av fritidsbåtar genom västra Kastellsundet under sommartid ska upprätthållas med ökad tillsyn från Kustbevakningen. (Minnesanteckningar + RISE kap. 6.1)
- Fritidsbåtar till sjömackar ska hänvisas via norra infarten, vilket skapar separerade rörelsemönster.
- Fortsatt dialog och samordning med Trafikförvaltningen, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen innan bygglov och genomförande.

3. Lokalisering och effekter av sjömacksverksamheten
Region Stockholm uttrycker oro för att ytterligare en sjömack i Kastellsundet skulle kunna tvinga skärgårdstrafiken till östra farleden. Riskutredningen visar att med sjömackar samlokaliserade i norra Kastellsundet, och med all fritidsbåtstrafik in och ut därifrån, bedöms tillgängligt utrymme vara tillräckligt även under högsäsong. (RISE kap 7)

4. Samordning och långsiktig dialog
Kommunen delar Region Stockholms syn på behovet av återkommande samordning. Under både utredningsskedet och sjötrafikmötet har myndigheter och operatörer medverkat, och denna dialog kommer att fortsätta.

6. Näringslivsberedningen

Både Näringslivsberedningen och näringslivsansvarig ställer sig positiva till ändring av Dp 164, kv. Tullbommen. Vi har inga synpunkter eller kommentarer.

7. Bygglovsenhet

Yttrande Bygglovsenheten har granskat granskningsförslaget och har följande synpunkter:

- I bestämmelsen $\mathbf{f_1}$ anges att "*nockhöjden får ej överstiga 4 meter ovan brygga eller pontons ovansida*". Bygglovsenheten vill påpeka att detta kan leda till en stor variation på bebyggelsens höjder. Om en enhetlig höjd önskas föreslås att i stället använda en maximal plushöjd över medelhavsnivån eller annan nollpunkt.
- I bestämmelsen $\mathbf{f_2}$ anges att tak ska täckas med "*plåt, papp eller annat enklare, traditionellt taktäckningsmaterial*". Bygglovsenheten anser att det finns risk för bred tolkning utifrån de relativt ospecifika begreppen "*enklare*" och "*traditionellt*". Ett förslag vore att helt enkelt begränsa tillåtna takmaterial till plåt och papp för att öka tydligheten. Det finns ett visst utrymme i plan- och bygglagen att tillåtna mindre avvikelser, så som ett annat material med samma utseende och karaktär som det som anges i planbestämmelsen, om det skulle vara påkallat.
- I samma bestämmelse $\mathbf{f_2}$ anges också att "*fasader ska vara av träpanel i traditionell utformning samt täckmålas i traditionella slamfärgskulörer*". Begreppet "*traditionell utformning*" är här också oprecist. I det antikvariska utlåtandet nämns faluröd locklistpanel som ett karaktärsdrag för området. Bygglovsenheten föreslår att

bestämmelsen preciseras, exempelvis med att endast föreskriva stående träpanel eller locklistpanel.

- Gällande begreppet "*traditionella slamfärgskulörer*" vill bygglovsenheten påpeka att slamfärg finns i kulörerna rött, svart, grått, grönt, gult och brunt. Ordet *traditionellt* är ett brett begrepp och garanterar inte en anpassning till den specifika miljön. Om inte alla slamfärger anses lämpliga, bör detta preciseras genom att begränsa tillåtna fasadkulörer till exempelvis falurött och eventuellt fler kulörer som är passande i sammanhanget samt att lämna öppet för knutar och snickerier i en accentfärg, som till exempel vitt.
- Bestämmelsen **p_l** anger att "*byggnader på bryggor ska placeras med hänsyn till siktlinjer från Lotsgatan mot Kastellholmen*". I och med att Lotsgatan har en relativt brant lutning och därmed stora höjdskillnader kan det vara svårt att identifiera siktlinjer och hur de kan påverkas av ny bebyggelse, vilket riskerar att bestämmelsen tappar sin kraft. Ett alternativ skulle kunna vara att planen identifierar en zon där byggnadernas högsta tillåtna höjd anpassas till siktlinjerna, eller där byggnader på bryggor/pontoner inte alls tillåts så som rekommenderas i det antikvariska utlåtandet.
- På sida 9 i planbeskrivningen, i avsnittet "*Motiv till ändringens regleringar*", står det som kommentar/beskrivning till bestämmelsen **f_l**: "*Genom att uttrycka byggrätten i byggnadsarea, som förenklat innebär byggnadens fotavtryck på pontonen, blir det enklare att beräkna byggrätten. Byggnadsarea blir därmed tydligare och säkerställer på ett säkrare sätt att bygga mindre byggnad.*" Bygglovsenheten kan inte identifiera att någon begränsning av byggnadsarea finns i bestämmelsen **f_l**.
- På samma sida i planbeskrivningen står det som kommentar/beskrivning till bestämmelsen

  p_l: "*För att värna siktlinjer från Lotsgatan mot Kastellholmen begränsas bod-/uthus på bryggor." Bygglovsenheten anser inte att någon faktisk eller precis begränsning av byggnader återfinns i bestämmelsen, utan den lämnar öppet för bred tolkning. Se tidigare punkt om bestämmelsen p1.*
- *På sida 15 i planbeskrivningen hänvisas i bildtexten till figur 5 till en röd pil som saknas på själva figuren.*

SBF:s kommentar:

Fastställande av höjder (f1)
Kommunen delar uppfattningen att en fast höjdreferens (RH2000) ökar förutsägbarheten. Förvaltningen avser dock att bibehålla en viss flexibilitet för att säkerställa att byggnaderna upplevs som små i förhållande till bryggnivån. En översyn kommer att ske, men en strikt övergång till plushöjd genomförs endast om det inte medför en oavsiktlig minskning av den planerade byggrätten.

Materialval och takbeklädnad (f2)
Bygglovsenhetens önskan om en snävare definition av takmaterial noteras. Förvaltningen bedömer dock att en helt låst bestämmelse riskerar att bli för begränsande över tid. Därför bibehåller utrymme för material med motsvarande visuell karaktär för att medge framtida underhåll med moderna, likvärdiga material.

Fasadutformning och kulör
Förvaltningen instämmer i att stående träpanel utgör ett viktigt karaktärsdrag men kommer inte att precisera detta i planen. Gällande färgsättning bedöms bygglovsenhetens förslag om att begränsa kulörer till enbart falurött som alltför restriktivt. Förvaltningen vidhåller att ett spektrum av traditionella slamfärgskulörer bör vara tillåtna för att spegla hamnmiljöns historiska variation, förutsatt att dessa harmonierar med platsens särdrag.

Värnande av siktlinjer (p1)
Behovet av att skydda siktlinjer från Lotsgatan bekräftas. Förvaltningen motsätter sig emellertid införandet av generella byggnadsförbud i specifika zoner i detta skede. I stället regleringen fokuserar på en noggrann höjdsättning av byggnadskropparna för att balansera allmänhetens tillgång till vyn mot Kastellholmen med projektets genomförbarhet.

Redaktionella justeringar och planbeskrivning
Planenheten vill förtydliga att avsikten med planändringen inte har varit att reglera eller begränsa byggnadsarea på bryggor eller pontoner genom bindande planbestämmelser. Bedömningen har varit att en detaljerad reglering av byggnadsarea i detta läge inte är ändamålsenlig, utan att byggnaders omfattning och utformning på ponton i stället hanteras inom ramen för bygglovsprövningen.
Texten i planbeskrivningen syftar till att beskriva hur byggrätt kan förstås och tolkas i förhållande till byggnadsarea, men innebär inte att någon faktisk begränsning införs genom bestämmelsen f1. Planbeskrivningen är vägledande och inte juridiskt bindande, medan plankartan med tillhörande bestämmelser är styrande.

8. Värmdö kommun

Värmdö kommun har tagit del av granskningsförslaget till detaljplaneändring i Vaxholms stad, vilket syftar till att möjliggöra en utvidgning av vattenområdet för bryggor, pontoner och småbåtsverksamheter, samt en förstärkning av vattenområdets funktioner genom beteckningarna W1 och W2. Kommunen lämnar följande yttrande:

Allmän synpunkt
Värmdö kommun ser generellt positivt på utvecklingen av Vaxholms stadskärna och dess skärgårdsnära verksamheter som bidrar till det maritima livet, tillgänglighet och ett levande stadsrum.
Planförslaget bedöms kunna stärka dessa kvaliteter, förutsatt att hänsyn tas till samordning, säkerhet och miljövärden i skärgårdsområdet.

Maritima trafik- och riskaspekter
Med hänsyn till det ökade antalet bryggor och vattenverksamheter vill Värmdö kommun särskilt betona vikten av ett robust maritimt trafiksystem och säker hantering av kollisioner och farligt gods. Kommunen noterar att maritima riskbedömningar har genomförts och att vissa riskreducerande åtgärder föreslås, vilket är positivt. Det är av största vikt att dessa åtgärder realiseras i praktiken, särskilt med tanke på att planområdet berör sekundära transportleder för farligt gods. Vi uppmanar till fortsatt samordning med berörda myndigheter och närliggande kommuner för att säkerställa att den ökade trafiken inte medför negativa konsekvenser för säkerheten eller framkomligheten i skärgårdens vattenleder.

Kulturmiljö och siktlinjer
Planområdet ingår i ett större riksintresse för kulturmiljövård, och det är därför av vikt att planförslaget bibehåller områdets kulturhistoriska värden. Värmdö kommun tillstyrker att ny bebyggelse anpassas i höjd, form och utseende, samt att särskild hänsyn tas till siktlinjer mot Kastellholmen. Det är angeläget att bevarandevärdena fortsatt hålls i fokus vid genomförandet.

Miljöpåverkan
Att en strategisk miljöbedömning ska tas fram inom ramen för planarbetet anser Värmdö kommun som rimligt, med tanke på den potentiellt betydande miljöpåverkan planändringen kan innebära med tanke på dess påverkan på vattenmiljön, bullernivåer samt effekter av ökad båttrafik.

Behov av regional samordning
Eftersom planområdet ligger i ett känsligt kust- och skärgårdsområde där flera kommuners intressen möts, vill Värmdö kommun lyfta vikten av en fortsatt regional dialog och samordning kring vattenanvändning, tillgänglighet och infrastruktur. Vattenområden är i praktiken gränsöverskridande, och ett helhetsperspektiv är nödvändigt för att långsiktigt säkerställa en hållbar utveckling.

Sammanfattning
Värmdö kommun tillstyrker detaljplaneändringen under förutsättning att de föreslagna riskreducerande åtgärderna genomförs, att kulturmiljövärden säkerställs samt att fortsatt samordning sker kring trafik- och miljöfrågor i vattenområdena.

Värmdö kommun ser positivt på planförslaget och anser att det är av stor vikt att skärgårdens kommuner ges goda förutsättningar att förbli levande och attraktiva. För att detta ska möjliggöras krävs att det maritima transportbehovet kan tillgodoses och utvecklas, samt att vattennära verksamheter ges möjlighet att etableras och växa på ett hållbart sätt.

SBF:s kommentar:

Vaxholms stad tackar Värmdö kommun för ett konstruktivt och positivt yttrande.

Kommunen delar uppfattningen om vikten av en långsiktigt hållbar utveckling av skärgårdens vattenområden och ser värdet av fortsatt regional samverkan. De maritima riskbedömningar som genomförts ligger till grund för de föreslagna riskreducerande åtgärderna, vilka kommer att hanteras vidare i kommande skeden. Kulturmiljövärden och siktlinjer mot Kastellholmen är centrala utgångspunkter i planförslaget och beaktas i både utformningsbestämmelser och genomförandefrågor.

Kommunen instämmer i att en strategisk miljöbedömning är nödvändig och denna kommer att färdigställas som del av planarbetet.
Vaxholms stad ser positivt på Värmdö kommuns stöd för planförslaget och välkomnar fortsatt dialog kring gemensamma frågor i skärgårdsområdet.

9. Norrtälje kommun

Norrtälje kommun har inget att yttra sig över.

Bolag

10. Roslagsvatten AB:

Roslagsvatten AB har mottagit den ovanstående remiss för granskning och har inga synpunkter att framföra.

Renhållningsbolaget Roslagsvatten AB har mottagit den ovanstående remiss för granskning och har följande synpunkter:

- Tömning av slam från sjömackar ska i första hand ske från land varför utrymme för slambilen behöver säkerställas längs med sjölinjen på ett trafiksäkert och arbetsmiljömässigt sätt.
- Det framkommer inte huruvida det har tagits i beaktning att kommunen behöver planera för att kunna tillhandahålla separat insamling av förpackningsmaterial; papper, plast, metall samt färgat och ofärgat glas på platser där det uppstår betydande mängd avfall som det kan tänkas göras inom föreslaget planområde. Yta för behållare samt möjlighet för insamlingsfordon som ska tömma behållarna behöver därför säkerställas.

SBF:s kommentar:

Slamtömning av sjömackar
Synpunkten har noterats. Kommunen ansvarar för att framkomlighet och uppställningsplatser för slambil säkerställs i genomförandeskedet. I enlighet med Roslagsvatten AB:s önskemål ska tömning i första hand möjliggöras från land. Frågan regleras vidare genom teknisk projektering och arrendeavtal för att garantera en trafiksäker och funktionell lösning.

Utrymme för förpackningsinsamling
Behovet av utökad kapacitet för separat insamling av förpackningsmaterial (papper, plast, metall och glas) bekräftas. Kommunen avser att under genomförandet avsätta och samordna ändamålsenliga ytor som medger säker angöring för insamlingsfordon. Dimensionering och utformning av dessa ytor ska ske i samverkan med Roslagsvatten AB för att uppfylla kraven i avfallsförordningen och kommunens renhållningsordning.

11. E.ON Elnät Stockholm AB:

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende

och har inga ytterligare synpunkter att framföra.

12. Statens fastighetsverk

Inledning

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till granskning av förslag till ändring av detaljplan 164 för Kv. Tullbommen m.m. inom fastigheten Vaxön 1:11 i Vaxholms stad. SFV yttrar sig som

sakägare med grannfastigheter till planområdet. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på kommunens webbplats och också fått tillsänt sig fastighetsförteckningen.

SFV har tidigare lämnat yttrande under samrådsskedet, SFV:s yttrande daterat 2024- 05-28 med dnr. 2246/24.

SFV:s uppdrag och fastigheter

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten.

SFV förvaltar cirka 4000 byggnader för olika användningar och en sjundedel av Sveriges markyta. SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

I anslutning till planområdet förvaltar SFV fastigheterna Vaxön 1:1 Kronudden och Vaxön 1:12 med Vaxholms kastell. Vaxholms kastell omfattas även av förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen (FSBM).

Sammanfattning

- SFV:s synpunkter från samrådsskedet har inte tillgodosetts vad gäller att begränsa sjömackens lokalisering.
- SFV kvarstår i sin bedömning att lokalisering av en ny sjömack i läge N riskerar att ytterligare öka trängseln och kollisionsrisken vid SFV:s hamnficka vid Kronudden. SFV anser att detaljplanen ska begränsa möjligheten att anlägga pontonbryggor norr om u-området.
- SFV avstyrker fortsatt en ny sjömack i läge N.

Planförslaget

Detaljplaneändringen syftar till att pröva lämpligheten att utvidga det befintliga Vb- området, där bryggor och pontoner tillåts i gällande detaljplan, utmed strandkanten i

Österhamn. Syftet med planändringen är utöka småbåts- och vattenverksamheten och tillgodose den brist som råder idag på båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar och restaurang med mera. Därigenom föreslås att den befintliga sjömacken kan få planstöd i sitt nuvarande läge samt att det ges två alternativa lägen för ytterligare en sjömack norr om, i läge N, eller söder om, i läge S, den befintliga sjömacken. Båda dessa alternativa lägen möjliggörs i planförslaget.

SFV:s synpunkter

SFV avstyrkte lokalisering för en ny sjömack i läge N i samrådsskedet. SFV ansåg att förslaget med läge N riskerar att skapa en väldigt trång passage genom Kastellsundet samt för de båtar som ska angöra till och från SFV:s båthamn vid Kronudden, samt att det trånga utrymmet tillsammans med en ökad båttrafik i området bidrar till att ge en ökad kollisionsrisk. Vidare ansåg SFV att en ny sjömack i läge N riskerar att ge en ökad föroreningsrisk i SFV:s hamnficka.

I samrådsredogörelsen framför kommunen att med rätt placering och utformning av pontoner i N läge går det att säkerställa minskning av trafikrisker i sundet och hänvisar till de idéskisser som finns

redovisade i den maritima undersökningen och som tagits fram för att visa hur kommunen tänker sig en placering av pontoner och bryggor. Kommunen redogör vidare att ändringen av detaljplanen inte garanterar att fler sjömackar får plats inom planområdet i framtiden då det är en fråga som prövas genom bygglov och tillståndsansökan.

SFV anser att den föreslagna idéskissen som kommunen hänvisar till och som finns redovisad i underlaget är mer en principskiss hur en pontonbrygga kan få plats norr om Gulfmacken. Däremot saknas en redogörelse för hur båttrafiken kommer röra sig i området för att angöra till pontonbryggan/sjömacken och hur den föreslagna placeringen påverkar tillgängligheten till SFV:s hamnficka vid Kronudden.

Tillgängligheten till hamnen vid Kronudden är en förutsättning för att SFV ska kunna nyttja sin hamn samt bedriva sin verksamhet på de platser som endast är tillgängliga med båt. SFV vill därför uppmärksamma kommunen om att det redan idag är stundtals besvärligt att ta sig till och från hamnen i Kronudden när det är köbildning vid den befintliga Gulfmacken. SFV ställer sig därför mycket kritisk till att det möjliggörs för ytterligare en sjömack i detaljplaneförslaget i läge N. SFV anser fortsatt att den föreslagna pontonbryggan i läge N sträcker ut sig alltför långt ut i Kastellsundet i nord/nordöstlig riktning vilket skapar en alltför trång passage i ett läge som redan idag upplevs som besvärlig. Att möjliggöra för ytterligare en sjömack i läge N intill den befintliga innebär även att olycksrisken och brandrisken ökar i ett redan riskutsatt område. SFV kvarstår i övrigt i sin tidigare bedömning och avstyrker en ny sjömack i läge N.

SFV anser även att kommunen skjuter fram problemet genom att hänvisa att lämpligheten med en ny sjömack som samlokaliseras med den befintliga Gulfmacken kommer att göras i bygglovsansökan och i kommande tillståndsansökan för miljöfarlig verksamhet och C-anläggningar enligt miljöprövningsförordningen (sfs 2013:251) som sjömackar kräver.

Av den maritima riskbedömningen del 2 framgår det att planförslaget och den nya sjömacken i läge N kommer innebära att trafikökningen främst kommer att belasta

Kastellsundets norra del. SFV anser att kommunen ska uppdatera den maritimariskbedömningen utifrån ett uppdaterat trafikrörelsemönster som tar hänsyn till den befintliga båttrafiksrörelsen som finns i området, även den till och från Kronudden, och hur den kommer att påverkas av en tillkommande pontonbrygga med sjömack i läge N. Vidare anser SFV att det är oklart om de flygbilder som visar registrerade AIS fartygsspår från 2022 i den maritima riskbedömningen även inräknar spårlinjer från linfärjan. SFV anser därför att den maritima riskbedömningen behöver uppdateras med nya registrerade AIS fartygsspår eftersom den linfärja som trafikerade Kastelletleden avvecklades hösten 2023. SFV anser även att den maritima riskbedömningen felaktigt beaktar en åtgärd som redan är gjord eftersom det framgår att avvecklingen av linfärjedriften, som angetts som en riskbidragande faktor i Kastelletsundet, antas innebära att risken för kollisioner och andra tillbud i sundet minskar.

SFV anser även att det redovisade nollalternativ i den Maritima riskbedömningen, där befintlig Gulfmack omlokaliserats och där pontonerna konfigurerats för att hela anläggningen ska rymmas inom området med användningsbestämmelsen Vb, kommer även den att försvåra tillgängligheten till Kronudden. SFV anser därför att detaljplanen ska begränsa utbyggnad av pontonbryggor norr om det markerade u- området som syftar till att säkerställa en allmännyttig undervattensledning. Detta skulle säkerställa att tillgängligheten till SFV:s hamnficka inte försämras.

SFV anser att kommunen bör utreda alternativ placering för en ny sjömack inom hela Vaxön och se placeringen av en ny sjömack i ett större sammanhang. SFV anser även att det är olämpligt att kommunen möjliggör miljöfarliga verksamheter i form av sjömackar precis i närheten av Vaxholms

kastell som är ett statligt byggnadsminne. Att det redan finns en sjömack innebär inte att den känsliga miljön kring det statliga byggnadsminnet tål ytterligare påverkan.

SBF:s kommentar:

Vaxholms stad tackar Statens fastighetsverk (SFV) för ert yttrande, liksom för ert tidigare bidrag under samrådsskedet. Kommunen värdesätter SFV:s långsiktiga förvaltningsansvar för kulturhistoriskt värdefulla miljöer såsom Vaxholms kastell, och har beaktat era synpunkter i det fortsatta planarbetet.
Nedan följer kommunes bemötande av inkomna synpunkter.

1. Avseende SFV:s önskemål om att begränsa möjligheten till sjömack i läge N
SFV framför återigen att en ny sjömack i läge N riskerar att skapa trängsel i Kastellsundet och försämra tillgängligheten till SFV:s hamnficka vid Kronudden. Kommunen har tagit del av dessa synpunkter och konstaterar följande:

Den maritima riskbedömningen (RISE Steg 3, 2026) analyserar trafikflöden, tillbud och olycksstatistik, samt olika lokaliseringsalternativ för ytterligare sjömackar. Bedömningen visar att samlokalisering av sjömackar inom planområdet kan genomföras utan att den maritima risknivån ökar, under förutsättning att vissa riskreducerande åtgärder vidtas.
RISE konstaterar även att den norra delen av Kastellsundet generellt erbjuder mer förutsägbara trafikmönster, att risknivån inte är anmärkningsvärt hög i dagsläget, och att alternativ N kan fungera, givet att placering och pontonutformning anpassas samt att genomfartsförbud för fritidsbåtar efterlevs.
Kommunens bedömning kvarstår därför att det inte finns skäl att utesluta läge N i plankartan, eftersom detta skulle begränsa möjligheten att pröva alternativa utformningar i bygglovs- och tillståndsprövningen, där de detaljerade tekniska och trafiksäkerhetsmässiga frågorna slutligen avgörs.

2. Om trängsel och tillgänglighet till SFV:s hamnficka vid Kronudden
SFV beskriver redan idag begränsad framkomlighet vid köbildning vid befintlig Gulfmack.
Kommunen noterar dessa synpunkter och vill samtidigt betona:

Den maritima riskbedömningen identifierar att den mest betydande förbättringen i Kastellsundets trafiksäkerhet redan inträffat genom nedläggningen av linfärjan, vilket avsevärt minskat tidigare riskbild.
Riskanalysen bedömer att framtida ökningar av båttrafik främst kan hanteras genom reglering av småbåtsgenomfart, riskreducerande åtgärder och tydligare trafikstyrning i sundet.

Kommunen delar SFV:s uppfattning att tillgängligheten till Kronudden är viktig. Samtidigt bedöms det vara möjligt att i bygglovskedet utforma och placera pontoner på ett sådant sätt att framkomligheten inte försämras. Planens utformning ger också möjlighet att ställa villkor i kommande tillståndsärenden för att säkerställa att tillgänglighet och säkerhet inte påverkas negativt.

3. Avseende behovet av uppdaterad AIS-data och trafikmönster
SFV önskar att riskbedömningen uppdateras utifrån att linfärjan upphörde 2023. I den senaste maritima riskbedömningen (Steg 3) har:
ny olycksstatistik från Trafikförvaltningen, Blidösundsbolaget och Sjöfartsverket integrerats,

erfarenheterna från 2025 års trafiktoppar analyserats och dagens trafiksituation utvärderats utifrån aktuella observationer.

RISE bedömer att de viktigaste förändringarna i riskbilden redan hanterats, och att slutlig utformning av bryggor och pontoner i nästa skede är avgörande för risknivån. Därför bedömer kommunen att komplettering av AIS-data inte förändrar planens avvägningar eller slutsatser.

4. Avseende SFV:s önskemål att begränsa pontonbyggnation norr om U-området
Kommunen noterar återigen SFV:s önskemål men gör följande bedömning:

Plankartan reglerar användningsområdet (W1) men styr inte exakt placering av pontoner, eftersom detta kräver mer detaljerad teknisk projektering.
En strikt begränsning i plankartan skulle riskera att utesluta lösningar som – med rätt utformning – kan vara fullt trafiksäkra.
Det är genom bygglov och tillstånd enligt miljöbalken och LBE som den exakta pontonens längd, läge och utformning prövas.

Kommunen finner därför inte skäl att i detta skede av planprocessen inskränka W1-området ytterligare.

5. Avseende lokalisering av sjömack inom hela Vaxön och närhet till statligt byggnadsminne
Detaljplanens syfte är att pröva utvidgning av det befintliga vattenområdet i DP 164 och möjliggöra för sjömacksverksamhet inom detta geografiskt avgränsade planområde. Frågan om övergripande lokalisering i hela Vaxholm är en översiktsplanefråga, inte en detaljplaneåtgärd.
Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård. Planhandlingarna redovisar detta och föreskriver:

- varsamhetsbestämmelser för ny bebyggelse,
- utformningskrav som tar hänsyn till kulturmiljön och siktlinjer,
- att verksamheter som sjömackar prövas enligt miljöprövningsförordningen och tillstånd enligt LBE.

Det faktum att en sjömack redan finns inom området innebär inte att detaljplanen utökar påverkan på byggnadsminnet, utan skapar ett planstöd för att säkerställa att framtida verksamheter uppfyller gällande säkerhets- och utformningskrav.

13. PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.
Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.
Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området.
I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande
av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alt ny infrastruktur.
En placering som inte är godkända leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

SBF:s kommentar:
Vaxholms stad tackar för PostNords yttrande. Kommunen noterar informationen om krav på standardiserade postmottagningsfunktioner och PostNords roll i att godkänna placering och utformning. Då detaljplaneändringen avser vattenområde och inte medför ny bostadsbebyggelse, bedöms planförslaget inte påverka möjligheterna att uppfylla PostNords riktlinjer.
Eventuella framtida verksamhetsutövare inom planområdet kommer att informeras om att kontakt ska tas med PostNord i god tid för godkännande av postmottagningslösningar vid ny eller förändrad infrastruktur.

Organisationer, föreningar

14. Storstockholms brandförsvar

SSBF har inget att erinra i detta skede för rubricerat ärende.

15. Föreningen värna Vaxholm

Vi har ändrat oss

I samrådet kring Dp 164 förra året underströk föreningen Värna Vaxholm vikten av att Staden gynnar sjöfarten i Vaxholm, som är en omistlig och självklar del av stadens dna. Det gäller givetvis fortsatt. Men i samband med ombyggnaden av Vaxholms kajer växer nu en folklig opinion i Vaxholm sig allt starkare mot att sjömackar överhuvudtaget tillåts ligga kvar i Kastellsundet, med alla de risker och olägenheter som detta medför i form av buller och avgaser från tankbilar för boende, besökare och för natur- och kulturmiljön inom riksintresset.

Allvarliga olägenheter har underskattats
Värna Vaxholm har tagit stort intryck av de faktabaserade argument som allt fler Vaxholmsbor nu lyfter fram mot att sjömackar tillåts ligga förankrade alldeles intill 1700-talskvarteret Cronudden och stadens allra äldsta stenhus, lotshuset från 1739. Att dessa känsliga natur- och kulturmiljöer, med det nyupprustade Waxholms hotell, de vackra stråken längs kajen och Fiskaregatan samt många boende i närheten, ska få störas av buller och avgaser måste anses vara en dålig lösning, både ur risksynpunkt, hållbarhetsskäl och för Vaxholm som turistort.
Vi ser därför med stor förvåning att Vaxholms miljö- och hälsoskyddsnämnd helt
tycks ha missat de krav som Miljöbalken ställer på farlig verksamhet. Det är ju sedan länge kutym i vårt land att flytta ut alla bensinstationer från tättbebyggt område. Att vi här i Vaxholm gör tvärtom är varken vettigt eller logiskt, särskilt inte nu, när också Rindöfärjan inom kort kommer att elektrifieras.

Stora risker för allvarliga olyckor

I MSB:s handbok för ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer” (2015) framhålls att ”lossningsplats för tankfordon etc [ska] placeras på betryggande avstånd från byggnader och andra verksamheter”; siffran 25 meter nämns. Och i det specialavsnitt som rör just sjömackar läser vi att ”Bensintankning av båtar innebär, jämfört med dieseltankning, en större risk för brand och explosion än motsvarande tankning av fordon på land, eftersom bränsleångor och spill lätt rinner ner i en båt och där kan komma i kontakt med tändkällor”. Så skedde också just i Kastellsundet för några somrar sedan, då det var rena turen att Sjöräddningen fanns i närheten och kunde se till att den brinnande båten inte närmade sig andra fartyg vid Söderhamnen och de fullsatta uteserveringarna.

Miljöbalkens försiktighetsprincip måste gälla
Också Länsstyrelsen har tagit fram riktlinjer i en rapport (”Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer”). Här framhålls både Miljöbalkens försiktighetsprincip (2 kap 3 §) och lokaliseringsprincip (2 kap 4 §) som föreskriver att den plats som väljs för en verksamhet ska vara lämplig med hänsyn till miljöbalkens mål.
I rapporten skildras också vad som kan hända om olyckan är framme vid en bensinstation. Det är skrämmande läsning: om ett läckage uppstår i samband med påfyllning från en tankbil till en cistern bildas en pöl som snabbt avger brännbara gas-luft-blandningar som kan antändas mycket tätt. Det kan räcka med en brinnande cigarrett …

Ett kusligt scenario
Läcker 10 kubikmeter bensin ut bildas en pöl på 300 kvadratmeter som kan ge cirka 25 meter höga flammor och avge en strålning på 25 kW/m2 på cirka 17 meters avstånd. Då antänds de flesta trämaterial, fönsterrutor går sönder och på cirka 30 meters avstånd från branden kan människor få svåra brännskador på 5 sekunder.
Det konstateras också lakoniskt i rapporten att antalet leveranser av bränsle påverkar sannolikheten för att en olycka ska ske. Och det är ju ingen hemlighet att Gulfmacken är en av Sveriges allra mest anlitade båtmackar.

Nya lösningar att beakta
Sedan samrådet ägde rum förra året har Sjömacken etablerats på utsidan av piren i Västerhamnen med ett tioårigt tidsbegränsat bygglov. Lösningen har visat sig vara mycket lyckad, inte minst med tanke på framtida möjligheter att underlätta en snar övergång till eldrift på sjön. I samband med den elutbyggnad som skett i Vaxholm har ett nytt ställverkshus placerats alldeles i närheten.

Ett konstruktivt förslag
Gulfmacken finns i Kastellsundet sedan mycket länge, men har bara bygglov för en del av anläggningen. Företaget vill utöka rejält och har flera gånger sökt nya lov. Men föreningen Värna Vaxholm anser att varken nyetablering eller utökning av mackar för tankning av fossila bränslen ska få ske på platsen. Olovliga bryggor måste tas bort omgående. Däremot borde Gulf erbjudas att flytta både befintlig och eventuell utökad verksamhet intill Sjömacken på utsidan av piren, så att tankning kan samordnas och risker och olägenheter i tättbebyggda områden minskas i Vaxholm.

Viktigt med största möjliga transparens
Om det förslag som nämns ovan genomförs skulle också de brister vad beträffar likabehandling som föreningen Värna Vaxholm påpekade i samrådet minskas avsevärt. Särbehandling, både i form av gynnande och missgynnande, måste till varje pris undvikas. Därför är det extra viktigt nu att alla beslut som rör sjömackar och båttaxi fattas med största möjliga öppenhet och transparens.

Rättspraxis
En dom från 2002 bör vara vägledande för hur vi i Vaxholms ska hantera sjömackarnas placering. I mål nr 2002:46 skriver Mark- och miljödomstolen att ”lokalisering av en bensinstation på ett avstånd om endast 50–60 m från bostadsbebyggelse bedömdes kunna medföra olägenhet av väsentlig betydelse och kunde därför inte tillåtas enligt 4–6 §§ miljöskyddslagen”.

SBF:s kommentar:

1. Opinion och rättslig prövning
Kommunen noterar inkomna synpunkter, men betonar att detaljplanearbetet baseras på en sammanvägning av allmänna intressen, remissvar och expertutredningar. Genomförda risk-, miljö- och trafikstudier visar att det inte föreligger hinder enligt plan- och bygglagen (PBL) eller miljöbalken (MB) för sjömacksverksamhet inom planområdet. Detaljplanen reglerar mark- och vattenanvändning; specifika verksamhetstillstånd prövas separat enligt miljöprövningsförordningen och lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE).

2. Kulturmiljö och riksintresse
Planförslaget tillgodoser riksintresset för kulturmiljövård genom specifika utformningskrav (f1, f2 och p1) samt varsamhetskrav enligt PBL 8:13–14. Den strategiska miljöbedömningen (MKB 2024) fastställer att påverkan på riksintresset är begränsad och hanterbar genom föreslagna anpassningsåtgärder. Kommunen delar inte bedömningen att verksamheten medför oacceptabla olägenheter för miljön.

3. Tillämpning av miljöbalken
Hänvisningar till miljöbalkens allmänna hänsynsregler (försiktighets- och lokaliseringsprincipen) prövas i samband med verksamhetens miljöprövning, inte vid fastställande av markanvändning i detaljplan. Upprättad MKB och riskbedömning visar att riskerna ligger inom tolerabla nivåer (ALARP) under förutsättning att föreskrivna skyddsåtgärder, såsom spillzoner och prickmark, respekteras.

4. Riskhanteing och MSB:s riktlinjer
MSB:s rekommenderade skyddsavstånd avser primärt landbaserade stationer. För sjömackar medger regelverket anpassade lösningar. WSP:s analys visar att riskerna vid lossning och tankning är hanterbara genom planbestämmelser om spillzoner 8x4 meter, prickmark (13 meter) samt tidsreglerad lossning. De scenarier som framförts gällande omfattande brandförlopp bedöms som osannolika givet de tekniska restriktioner (begränsat flöde och automatisk avstängning) som regleras i planen.

5. Alternativ lokalisering
Nuvarande tidsbegränsade bygglov i Västerhamnen utgör en temporär lösning som saknar stöd i gällande detaljplan för permanent utökad verksamhet. Föreliggande planändring (Ädp 429) syftar till att pröva förutsättningarna inom det specifika planområdet för DP 164. Frågor om alternativa lokaliseringar i ett bredare perspektiv hanteras inom kommunens översiktliga planering.

6. Likabehandling och rättspraxis
Samtliga aktörer och verksamheter prövas enligt enhetliga rättsliga principer i enlighet med PBL och miljöbalken. Det föreligger inget stöd för påståenden om särbehandling. Den åberopade rättspraxisen (mål nr 2002:46) bedöms inte vara analogt tillämplig då de fysiska och

funktionella förutsättningarna för en sjömack i hamnmiljö väsentligt skiljer sig från en landbaserad station i anslutning till bostadsfastigheter.

Fastighetsägare

16. Fastighet 1

Yttrande från grannarna på Strandgatan inför mötet med stadsbyggnads förvaltningen Gunnar Lunnergård, Farnaz Wigh den 25 mars 2025 Eriksövägen

Den 2 juni 2022 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ändra detaljplanen för Tullbommen Dp 164.

Kommunstyrelsens angav som skäl. ***Vaxholm i dag har brist på båtplatser, korttidsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar.***

Hur fan hamnade vi här? Vilka är det i dag som sitter i kommunstyrelsen och påstår att det är brist på bensinmackar och gästbryggor i centrala Vaxholm? Vi har en av Sveriges största båtmack "Gulfmacken" i Kastellsundet, Sjömacken i Västerhamnen, Frode` Marina i Blynäsviken. Vi har en fin gästhamn som kan vara fullbelagd max 14 dagar per år, samt 15 båtklubbar i kommunen. Kommunstyrelsen är välkomna ned till hamnen och se hur vi har det i Vaxholm. Att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ändra en gällande detaljplan är också helt felaktig. Kommunstyrelsen beordrar stadsbyggnadsförvaltningen att utföra en ändring som strider mot PBL:s regelverk. Det är ju extremt pinsamt.

Plan och bygglagen PBL föreskriver följande: Ändring av detaljplan. En ändring ska rymmas inom syftet för den ursprungliga planen.

Detaljplanen Dp164 antogs i Vaxholm 1964. Vaxholmsborna var så framsynta 1964 att man utökade detaljplanen med en vattenyta (markerad med V) mellan Kastellet och Vaxön. Denna vattenyta betecknad med V och betyder att vattenytan inte får övertäckas med pontoner och bryggor.

Syftet med detaljplanen Dp164 år 1964 är ju helt klarlagt. Man markerar en vattenyta med V, för att syftet med markeringen är att en majoritet av Vaxholmsborna år 1964 bestämde att Kastellsundet i all framtid skall vara en vattenspegel, med fri utsikt från kajen mot Kastellet. *Detaljplanen Dp 164 får alltså inte ändras enligt PBL.*

PBL Plan och bygglagen ställer krav på att bebyggelse lokaliseras till för ändamålet lämplig plats med syfte att säkerhetsställa en god miljö för brukare och omgivning. Vid planläggning och i ärenden om bygglov ska byggnadsverk placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser.

Riktlinjer. Riktlinjerna innebär kortfattat att länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelse fritt skyddsavstånd på 25 meter från vägar med farligt gods. För bensinstationer gäller att ambitionen vid nyplanering alltid bör vara att hålla ett avstånd på minst 100 meter från bensinstationen till bostäder. *Stockholms stad har den ambitionen. Bör inte skärgårdens huvudstad ha samma ambition.*

PBL Planen skall utformas så att de fördelar som kan vinnas överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

PBL Inom område med sammanhållen bebyggelse skall miljön utformas med hänsyn till behovet av skydd mot uppkomst och spridning av brand

För en nyetablering av en sjöbensinstation i Kastellsundet krävs ett bygglov. Enligt PBL kan bygglovsenheten i Vaxholm omöjligt tillstyrka ett bygglov för en ny sjöbensinstation i Kastellsundet.

Sjöfartsverket Sjöfartsverket är ansvarig för säkerheten i alla sjöfartsleder (prickade leder). Via skyltar och notering i sjökort är det krav på att båtar mindre än 12 meter ej rar framföras i västra Kastellsundet utan skall gå via östra Kastellsundet. Båtar mindre än 12 meters längd rar alltså inte vistas i västra Kastellsundet. *Varför skall då bensinmackarna placeras i Kastellsundet?*

Brandförsvaret Generellt skyddsavstånd mellan bebyggelse och ny etablering av bensinstationer är 100 meter. Transport av brandfarligt gods är skyddsavståndet till bostäder 50 meter.

Fastigheten Strandgata 7 (träkåk från 1885) ligger 20 meter från kajkanten

Bebyggelse och landskapsbild För att behålla planområdets karaktärsdrag är det viktigt att nya bryggor regleras så att det passar in i området både när det gäller höjder och utformning. Vikten behöver ligga på att utblickarna mot kastellet och Vaxholmsfjärden fortsatt är möjliga och att siluetten kvarstår sett från vattnet. *En bensinstation med 3 meter höga byggnader på en 1 meter hög ponton kommer att ta bort den utsikten.*

Att placera en bensinstation i västra Kastellsundet strider också mot miljöskyddslagen (1969:387) § 4–6. Lokalisering av en bensinstation på avståndet 50–60 meter från bostadsbebyggelse bedömdes kunna medföra olägenhet av väsentlig betydelse och kan därför inte tillåtas enlig miljöskyddslagen.

Miljööverdomstolen dom MÖD 2002:46

Lokalisering enligt miljöskyddslagen av en bensinstation. Lokalisering av en bensinstation på ett avstånd om endast 50–60 meter från bebyggelse bedömdes kunna medföra olägenhet av väsentlig betydelse och kunde därför inte tillåtas enligt 4–6 §§ miljöskyddslagen. Länsstyrelsen och miljödomstolen har betonat att målet gäller en nyetablering och miljödomstolen har framhållit att det då bör ställas stränga krav att den sökta platsen verkligen är lämpad för det avsedda ändamålet.

Återföring av bensinångor För att begränsa utsläppen av flyktiga organiska ämnen när någon tankar ska bensinstationer vara utrustade med system för återföring av bensinångor. När sjömackens cisterner fylls på med bensin tar tankbilen hand om ångorna. På depån omvandlas ångorna till bensin igen. Sjömackarna i Vaxholm saknar denna utrustning. Bensinångor är cancerogena och cancerframkallande.

Tankbilarnas plats vid lossning Tankbilarna kommer att stå på Strandgatan?

Vaxholms kommun har medverkat till en Miljökonsekvensbeskrivning dat 2024-01-15 rev 2024-03-04 och Plan-och genomförandebeskrivning

3.1 Risker Enligt genomförd kompletterande riskbedömning bedöms det inte föreligga någon generell och överhängande risk för olycksfall eller miljöpåverkan inom hamnen. **Den största risken återfinns kring hantering av brandfarliga varor i vid sjömackaren.** *Precis det är det vi pratar om.*

Sid 17 Österhamnen har ansetts som en lämpligare placering av tankstation, än Söderhamnen på grund av konkurrensen med pendelbåtstrafiken och risk för närsituationer med annan båttrafik vid Söderhamnen. *Det räcker med en bensinstation i Vaxholms hamn. Vi Vaxholmare tankar hos Frode`i Blynäsviken*

Sid 21 Ökad båttrafik bedöms leda till ökad grumlig av vattenområdet samtidigt som kollisionsrisken ökar.

Sid 29 Då trafikintensiteten periodvis är mycket hög i Kastellsundet med både passerande fartyg och korsande och väntande båtar antas kollisionstillbud och olyckor kunna ske relativt ofta. Då en sjömack förekommer inom planområdet finns en risk för båtbränder. Bränder kan uppstå i samband med tankning av bensin, om en tändkälla finns i närheten. *Båtförare har ofta problem med båtar som ligger stilla mitt i en farled. Det borde inte få förekomma.*

Sid 30 Risknivån i Österhamnen blir något förhöjd vid samplacering av tankstationerna. Den **oacceptabla** risknivån ligger dock fortsatt mellan 0 och 9 meter från lossningsplatsen. Med ett skyddsavstånd på 9 meter från tankstation i österhamnen till bebyggelse skulle funna risker elimineras helt.

Den **oacceptabla** risken på vägen längs kajen rekommenderas att lösas genom att minska mängden trafik genom omledning på alternativa vägar. *Hur då? Hur skall en tankbilsförare kunna hålla 9 meters skyddsavstånd när det kommer rökande gångtrafikanter på kajen. Det är ju transport av brandfarligt gods det handlar om … och inte vanlig biltrafik.*

Sid 31 Hela sidan 31 identifierar faror och maritima risker. *Läs den!*

Vaxholms kommun har medverkat till en **Riskbedömning av förändrad detaljplan** dat 2025-02-19
Sammanfattning I dag finns två sjöbensinstationer utmed kajen, en inom planområdet en utanför. Ett framtida huvudscenario enligt Vaxholms kommun är en samlokalisering av dessa två sjöbensinstationer till det aktuella planområdet i syfte att minska antalet områden med förhöjd risk. *Att samlokalisera de två bensinmackarna har inte med ändringen av detaljplanen Dp 164 att göra. Att man minskar antalet områden med förhöjd risk till ett område. Begriper man inte då, att man fördubblar den förhöjda risken inom detta planområde?*

SAMRÅDSHANDLING dat 2024 -04-18.

2.1 Motiv till ändring Att anlägga ytterligare en sjömack gör planområdet och Vaxholms kastell mer attraktivt och tillgängligt för besökare. *Hur tänker man då? Kan kastellet bli mer attraktivt och tillgängligt med en bensinstation framför om man står på kajen.*

1.4.1 Översiktsplan Sjömackarna har stor betydelse för båtburna besökare. För att minska negativ påverkan på landskapsbilden i området bör det fortsatt undersökas möjliga sätt att minska intrycket av planerad tankstation! *Här konstateras att en sjömack i västra Kastellsundet är en negativ påverkan på landskapsbilden, av vilken anledning flyttar man då hit en sjömack till? Bensinmackar kan placeras utan anknytning till stadsbebyggelse.*

Hur kan kommunstyrelsen bortse ifrån miljökonsekvensbeskrivningen som kommunstyrelsen har beställt eller tagit fram, och som påtalar ett flertal miljöbrister, brandrisker, fordonstrafik med brandfarliga varor m.m. Vi är många vaxholmare som funderar på detta.

Ändringen av befintlig detaljplan är förenligt med kommunens översiktsplan.

Det gör den inte.

P.S. Yttrande följer med 2 bilagor:

1. Ändring av detaljplan (https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/andring-av-detaljplan/)

2. MÖD 2002:46 (https://lagen.nu/dom/mod/2002:46)

SBF:s kommentar:

1. Påstående om brist på bensinmackar Kommunstyrelsens uppdrag (2022-06-02) handlade inte om att konstatera en numerisk brist på bensinmackar, utan om att utreda och pröva förutsättningarna för sjömackar som en nödvändig servicefunktion för båtlivet. Fokus i planuppdraget ligger på att säkerställa tillgång till drivmedel och gästservice i anslutning till kajutvecklingen, vilket är i linje med kommunens strategiska mål.

2. Ändring av DP 164 (från 1964) Enligt Plan- och bygglagen (PBL) kan alla detaljplaner ändras genom lagstadgat förfarande. V-beteckningen (vattenområde) utgör inget permanent förbud mot framtida förändringar som exempelvis utvidgning av bryggor.

3. Säkerhet och olycksrisk Två oberoende riskutredningar (RISE och WSP, 2026) visar att risknivån är acceptabel (ALARP). Samlokalisering minskar antalet riskområden i kommunen och föreslagna skyddsåtgärder uppfyller PBL:s krav på säkerhet.

4. Skyddsavstånd på 100 meter Kravet på 100 meter gäller markstationer. För sjömackar på ponton är riskbilden annorlunda. WSP visar att oacceptabel risk endast föreligger inom 12 meter, vilket hanteras genom prickmark och tekniska skydd.

5. Sjöfartsverkets regler och genomfart Transportstyrelsens förbud (TSFS 2016:120) gäller endast genomfartsommartid, inte tillfart till mack eller brygga. Planförslaget strider därmed inte mot gällande sjötrafikregler.

6. Visuell påverkan och siktlinjer Planen reglerar utformningen strikt: max 4 meter nockhöjd från ponton, traditionell träpanel och sadeltak. Bestämmelserna säkerställer att siktlinjer mot Kastellet bevaras.

7. Rättslig praxis (MÖD 2002:46) Denna dom rör markbaserade stationer med biltrafik och är inte tillämplig på sjömackar. Skillnader i placering, flöden och begränsade spillzoner gör att domen inte är vägledande här.

8. Tankbilsuppställning på Strandgatan Risken vid lossning minimeras genom begränsade tider, spillzoner och prickmark. Detaljer kring logistik och avspärrning fastställs i kommande bygglov och LBE-tillstånd.

9. Samlokalisering av risker Utredningar visar att samlokalisering är fördelaktigt då det koncentrerar riskerna till ett område där tillsyn och skyddsåtgärder kan samordnas effektivt. Risknivån förblir inom acceptabla gränser.

10. Förenlighet med översiktsplanen Översiktsplanen betonar att sjömackar är viktiga för besökslivet och att lämpliga platser bör studeras vid kajutveckling. Planförslaget följer därmed kommunens långsiktiga strategi.

17. Fastighet 2

Angående detaljplaneförslaget Dp 164, kvarteret Tullbommen med flera fastigheter för del av Vaxön 1:11, vill vi från fastigheten Kronan 18 meddela att vi kvarstår vid våra tidigare framförda synpunkter och fortsatt motsätter oss nuvarande planförslag.

Vi vill särskilt framhålla följande:

•Vi anser att det är anmärkningsvärt att kommunen inte tar hänsyn till rekommendationerna från MSB, Stockholms stad, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Boverket, vilka föreskriver ett säkerhetsavstånd på 100 meter vid etablering av nya bensinstationer. Avståndet i nuvarande förslag är endast cirka 30 meter, vilket strider mot dessa rekommendationer. Miljööverdomstolens dom (MÖD 2002:46) stärker ytterligare detta synsätt, där bensinstation inte godkändes vid ett avstånd av 50–60 meter.

•Sjömackens placering i Österhamnen är olämplig, bland annat eftersom samlokalisering av risker i ett och samma område snarare ökar riskbilden än minskar den. Att förlägga verksamheten i ett tätbebyggt område med hög rörelse av människor och trafik innebär ökade olycksrisker och negativa konsekvenser på lång sikt för området och dess invånare.

•För att möjliggöra lossning av bränsle krävs byggnation av en ny doserad spillzon med tätt ytskikt, eventuellt med brunn och oljeavskiljare, vilket kan kräva omfattande ingrepp i nybyggd kaj, vem står för denna kostnad? Det finns också tveksamheter kring hur kommunen ska säkerställa säkerhetsavståndet på 9 meter till lossningsplatsen, då detta i praktiken kräver avstängning av delar av kajområdet och angränsande gångstråk.

•Vi ifrågasätter också att kommunens dokument antyder att "sjömacken" eventuellt ska etableras här utan att hänsyn verkar ha tagits till lagen om offentlig upphandling (LOU).

•Vid etablering av två sjömackar i närheten av varandra i Österhamnen kommer området att påverkas negativt med ökat buller, lukt och störningar från tankfordon som lossar bränsle flera timmar dagligen under högsäsong.

•Att använda färja för bränsleleveranser bedömer vi som orealistiskt och osäkert med tanke på den redan höga trafikintensiteten i Kastellsundet, vilket ytterligare ökar risken för olyckor.

Vi vill också betona följande punkter som kvarstår:

•Länsstyrelsen har tidigare påpekat behovet av tydligare redovisning kring transporter av farligt gods samt åtgärder för att säkerställa säkerhetsavstånd på 12 meter till bostäder och personer enligt MSB:s rekommendationer. Dessa åtgärder bör tydligt framgå i planen.

•En ordentlig bullermätning och simulering behöver genomföras under realistiska högsäsongs förhållanden med samtidiga tankfordon och hög turistaktivitet.

•Kommunen behöver också tydligt beskriva hur ett förbudsområde på 12 meter enligt MSB:s rekommendationer ska säkerställas under högsäsong då många människor rör sig i området.

Vi förväntar oss att kommunen tar dessa synpunkter på allvar och anpassar planförslaget efter gällande lagar, riktlinjer och rekommendationer.

SBF:s kommentar:

Vaxholms stad tackar för ert yttrande. Nedan följer Kommunens bemötande av de punkter ni lyfter.

• Rekommendationer om 100 meters skyddsavstånd gäller landbaserade bensinstationer, inte sjöbensinstationer.

Riskutredningen (WSP 2026) visar att risknivåerna i Österhamnen ligger inom ALARP och att oacceptabel risk endast föreligger inom 0–9 m från lossningsplatsen, vilket hanteras genom spillzon och prickmark.

• Samlokalisering minskar den totala riskbilden i kommunen.
RISE Steg 1–3 visar att samlokalisering gör risksituationen mer kontrollerbar och att den maritima risknivån inte är anmärkningsvärt hög.

• Kostnader för spillzon och tekniska skyddsanläggningar bärs av verksamhetsutövaren, inte kommunen. Plan- och genomförandebeskrivningen anger att verksamhetsutövare ansvarar för nödvändiga säkerhetsanpassningar och VA-lösningar.

• LOU är inte en detaljplanefråga.
Upphandling och markupplåtelser prövas separat och regleras inte i detaljplanen, som endast styr markanvändning.

• Buller och lukt bedöms ge liten negativ påverkan och kan hanteras i verksamheternas miljöprövning. MKB:n visar att inga miljökvalitetsnormer överskrids och att påverkan på buller och luft är liten och hanterbar.

• Färjetransporter av bränsle är inte en förutsättning för detaljplanen. Planförslaget baseras på landbaserad lossning enligt WSP:s riskutredning.

• Länsstyrelsens synpunkter har beaktats genom att planbestämmelserna kompletterats med en 13 meter bred prickmark och en specifik spillzon direkt i plankartan. För att ytterligare höja säkerheten under högsäsong kommer lossningsmomentet att säkras genom krav på skyltning och manuell bemanning/bevakning på plats.

• Ytterligare bullermätningar i detaljplaneskedet krävs inte, då en bullermätning genomförd i juni 2024 visar att ljudnivåerna inte är höga och att de ligger väl inom ramen för gällande rekommendationer. Enligt praxis kommer slutgiltiga bullervillkor att fastställas i miljöprövningen, och MKB:n bekräftar att planförslaget inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

• Den säkerhetszon på 12 meter som krävs vid lossning regleras genom driftvillkor och instruktioner, snarare än i själva plankartan. Detaljer kring avspärrningar och logistik fastställs i kommande LBE- och miljötillstånd (tillstånd för brandfarlig vara).

18. Fastighet 3

Jag önskar härmed framföra synpunkter gällande det föreslagna planförslaget avseende ändring av detaljplan DP 164, kv. Tullbommen.

Förslaget innebär att den nuvarande planbestämmelsen för området benämnt "V" – vilket i gällande detaljplan avser ett vattenområde som icke får överbyggas – föreslås ändras. Jag motsätter mig denna förändring då jag anser att den avviker från syftet med den ursprungliga detaljplanen från 1963, vars tydliga ambition var att bevara vattenområdet fritt från exploatering för att värna stadsbilden och det öppna vattenrummet.

En exploatering av detta vattenområde riskerar att medföra betydande negativ påverkan på stadens siluett, det kulturhistoriska värdet samt det fria vattenrummet som utgör en viktig del av Vaxholms identitet och attraktionskraft. Det finns goda skäl att fortsatt skydda detta område från bebyggelse eller verksamheter på vatten, i enlighet med tidigare gällande planintentioner.

Befintligt sjömack i norra delen av Kastellsundet

Jag vill samtidigt lyfta fram vikten av att hantera den befintliga bensinstationens (sjömackens) läge på ett korrekt sätt. Den nuvarande verksamheten har inte möjlighet att fortsätta bedriva sin verksamhet i nuvarande form, placering. Den nuvarande verksamheten har enligt uppgift tidigare haft tillstånd att ligga inom vattenområde betecknat "V", vilket enligt gällande bestämmelser egentligen inte medger överbyggnad. Istället för att möjliggöra ytterligare exploatering, bör planförslaget begränsas till en justering av befintlig gräns mellan områdena "Vb" och "V", så att det tydligt framgår att bensinmacken får fortsätta sin verksamhet med viss förflyttning justering mot norr från sin befintliga, nuvarande position – utan att detta innebär ett generellt undantag för vattenområdet som helhet annat än det som redan framgår av DP 164.

Vidare är det av största vikt att de regler och riktlinjer som tillhandahålls av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt räddningstjänsten beaktas. En sjömack i tätbebyggt område, med närhet till bostäder och kommersiella lokaler, ställer höga krav på brandskydd, säkerhet och hantering av farligt gods. Att fylla bränsletankar i pontoner från land med tankbil i ett sådant läge medför betydande risker, och det måste tydligt framgå att det är verksamhetsutövaren – dvs. den som driver sjömacken – som bär fullt ansvar för att samtliga lagar och föreskrifter efterlevs.

Planbeskrivningen bör därför kompletteras med ett tydligt avsnitt om det ansvar som åligger verksamhetsutövaren vad gäller hantering, lagring och påfyllning av drivmedel, inklusive hänvisning till MSB:s föreskrifter samt gällande praxis från räddningstjänsten.

En fortsatt etablering av denna typ av verksamhet i ett känsligt läge förutsätter ett mycket högt säkerhetstänk och strikt efterlevnad av regelverket.

Befintlig (i dåligt skick) mindre hamn innanför sjömacken

Den befintliga inre hamnen i norra delen av Strandgatan mot Cronhamnsplan som även ligger skyddad för nordliga vindar kan då fortsatt ha fasta förtöjningsplatser för mindre båtar ex. vis yrkesbåtar såsom Sjötaxi och personalbåtar till Kastellet och Badholmen.

Militärstrategisk och samhällsviktig aspekt

- Vaxholm har historiskt och fortfarande en viktig roll för Försvarsmakten, med närhet till bl.a. Oxdjupet, Rindö och historiskt även Kastellet.
- Kastellsundet är en av få navigerbara leder från norr in mot Stockholms inre skärgård och hamn.
- Med en ökad försvarsförmåga och därtill kopplad upprustning av samtliga militärslag i fokus nationellt så även inom våra grannländer i EU, bör kommunen i sina detaljplaner ta höjd för framtida behov av kajplatser eller obebyggda vattenytor för exempelvis:
    - Militär logistik
    - Tillfällig förtöjning av fartyg
    - Evakuering, civilförsvar, sjötransporter

Jag uppfattar inte att Vaxholms stad har tagit tillräcklig hänsyn till det ändrade omvärldsläget och de behov som följer med detta genom att planera för en verksamhet på vatten i befintligt område där man dessutom i skrivande stund rustar upp hamnen just för att kunna ta emot personbefordrande fartyg.

Den generella uppfattningen och utvecklingen inom transportsektorn inom sjöfart är att vi går mot hybrid drift och/eller elektrifierad drift och den kaj som nu anläggs är förberedd för att möta just dessa behov. Detta genom att ha plats för infrastruktur att möta dessa krav. Detta framförallt i kajområdet av Österhamnen och Söderhamnen.

Sjötransporter generellt genom transport av gods

Vaxholm har idag genom pågående Kajprojekt tagit bort möjligheten för godslastning med ex vis transportfärjor i centrumområdet.

Enligt idéskisser och visualiseringar har man planerat för promenadstråk vid norra änden av Strandgatan där det tidigare fanns en förtöjningsplats för transportfärjor att lägga till och lasta samt lossa gods. Ur ett besöksperspektiv är detta att föredra och lyfter på så vis hela intrycket av den nya kajen.

SBF:s kommentar:

Ändring av vattenanvändning (från V till W1/W2)
Kommunen konstaterar att plan- och bygglagen medger ändring av äldre detaljplaner. Syftet med Ädp 429 är inte oinskränkt exploatering, utan att tydliggöra var öppet vatten respektive bryggverksamhet får finnas. Genom utformningsbestämmelser (nockhöjd, materialval och siktlinjer) säkerställs att stadssiluetten och utblicken mot Kastellet värnas.

Planens syfte och ursprunglig intention
Att den gällande planen från 1964 anger öppet vatten (V) utgör inget hinder för uppdateringar som möter dagens krav på säkerhet och tillgänglighet. Förslaget ersätter endast delytor med bryggor (W1), medan stora delar bevaras som öppet vatten (W2) för att bibehålla områdets karaktär.

Befintlig sjömack och rättslig hantering
Planen syftar till att ge den befintliga sjömacken ett tydligt planstöd och en korrekt prövningsordning. Själva driften avgörs inte i detaljplanen, utan prövas genom bygglov och tillstånd enligt miljöbalken och LBE. Den nya strukturen ger kommunen bättre kontroll över säkerhet och utformning än nuvarande reglering.

Säkerhet och ansvarsfördelning
Verksamhetsutövaren bär fullt ansvar för att följa MSB:s föreskrifter och räddningstjänstens krav. Baserat på WSP:s riskbedömning införs bindande bestämmelser i planen om spillzoner, skyddsavstånd och tider för lossning. Planbeskrivningen kompletteras med ett tydligt avsnitt om ansvar och tekniska säkerhetslösningar.

Visuell påverkan och kulturmiljö
För att skydda kulturmiljön begränsas byggnader på pontoner till en nockhöjd på 4 meter med krav på enkel bodkaraktär. Placeringen ska ta hänsyn till siktlinjer från Lotsgatan. Enligt MKB:n är påverkan på kulturmiljön liten och hanterbar så länge dessa krav efterlevs.

Maritim trafiksäkerhet och samlokalisering
Enligt RISE (2025) är trafikläget i hamnen hanterbart. Genom att samlokalisera verksamheter minskar antalet riskzoner i kommunen, vilket gör riskerna mer koncentrerade och överblickbara. Detta förutsätter dock skärpt tillsyn av genomfartsförbudet för fritidsbåtar under högsäsong.

Inre hamn för yrkesbåtar och sjötaxi
Förslaget att skapa fasta platser för mindre yrkesbåtar i den skyddade vikdelen ligger i linje med planens intentioner. Denna användning kan regleras inom W1-området via framtida arrenden utan att komma i konflikt med kulturmiljöhänsyn.

Totalförsvar, beredskap och fria vattenytor
Planen tar inte i anspråk hela vattenrummet, vilket säkerställer handlingsfrihet för sjöfart och totalförsvar. Genom att tydligt reglera verksamhetsytor underlättas beslut vid beredskapsläge, samtidigt som infrastrukturen förbereds för elektrifiering och modern passagerartrafik.

Sjötransporter, gods och promenadstråk
Omgestaltningen av kajerna innebär att tung godshantering i centrum minskas för att istället prioritera tillgänglighet, vistelse och passagerartrafik. Detta bedöms ge positiva effekter för stadslivet och de allmänna promenadstråken.



Bild ovan hur kajen såg ut innan kajprojektet drogs igång



Bilden ovan med däck och bänkar anger ett tänkt utseende när allt är klart dvs en yta för rekreation och promenad.

Del av skådespelet i detta område är just siluetten av Kastellet i sin helhet samt förbipasserande sjötrafik i stort och smått.



Det förslag till ändring sträcker sig ända till den gula pollaren på bilden ovan och ”låser” därmed en stor del utav den idag nygjorda kajen.

I angivet planförslag anges följande;

Att verksamhet på vatten skulle få anordnas i berört område och då med en angiven höjd på byggnad placerad på brygga eller ponton till att ej överstiga 4 m i nockhöjd.

Då inget anges om höjd på brygga eller ponton innebär det vad jag uppfattar att det kan komma att tillåtas en pråm i likhet med den som idag inrymmer verksamhet för kajentreprenören.



Bodarna i 2 led på höjd på bilden ovan är placerade på en pråm och den undre raden bodar har en yttre takhöjd på 3 m och staketets höjd är 1,10 dvs vid ett normalvattenstånd är det ungefär motsvarande höjd för nocken som förslaget uppfattas tillåta.

Bilden ovan är tagen 2025-04-16 och vattenståndet är då vid Värtahamnen +/- 0 cm dvs normalvattenstånd.

Jag uppfattar inte att detta kan ha varit syftet med de som beslutade om framtagande av ett nytt planförslag att en gestaltning för de besökande eller promenerande som bilen ovan skulle kunna antyda, samt för den skull idag boende i området är syftet med förändringen.

<u>Transport av varor och gods till området:</u>

Vaxholm har idag enligt uppskattningar ett besöksantal på + 1 000 000 människor och innevånare är ca 12 000 boende i kommunen.

Av dessa besökare utgör ca + 300 000 personer som kommer med passagerare båtar. Framförallt är det då Vaxholmsbolaget (Landstinget med drift av Transdev) och Strömma Gruppen som står för dessa transporter

Besöksantalet följer i stora delar semestertider så en uppskattning är att den berömda 80/20 regeln gäller även här dvs ca + 800 000 st kommer under perioden Juni- September.

Dessa kan vi med verksamheter eller boende på Strandgatan intyga promenerar gärna utmed trottoarer, gator, kajkanter i sin iver att se och uppleva vår skärgårds stad.

Ett av de mest beundrade men för oss boende självklara objekten att titta på är just Vaxholms Kastell och dess siluett (det är nog inte många som uppfattar att de fotar cellfönstret där Efraim Långstrump satt fängslad i de världsberömda Astrid Lidgren serierna, Pippi Långstrump).

Dvs att tillåta permanent ex vis gästhamn, flytande restaurang/servering, bensinmack eller annan verksamhet som hågad verksamhetsutövare ämnar driva om ändrat planförslag vinner laga kraft vore högst olyckligt över tid.

Att passagerare båtar ligger förtöjda i detta område av och till är det ingen som uppfattar som störande då det är en idag naturlig del av stadsbilden.

Biltrafik i stadskärnor – på väg bort eller bara i ny form? Tendenser mot minskad biltrafik i city:

- Många städer i Sverige och Europa (Stockholm, Oslo, Paris, Köpenhamn) har redan börjat:
    - minska biltrafik i citykärnor
    - införa bilfria zoner, miljözoner, eller högre p-avgifter
    - prioritera gång, cykel och kollektivtrafik
- Miljö- och klimatmål kräver minskade utsläpp från transporter.
- Trängsel och buller är stora problem i täta stadskärnor. Men vissa typer av biltrafik behövs fortfarande:
- Servicefordon, utryckningsfordon, färdtjänst och varutransporter måste komma fram.
- I vissa mindre städer (som Vaxholm) kan bilen fortfarande vara en viktig del av vardagslogistiken – särskilt där kollektivtrafiken är begränsad.

Uppfattningen är inte att verksamhetsutövare med antingen sjömack eller för den skull en restaurangverksamhet på vatten kommer att erbjudas någon hållbar lösning på land i området vad gäller lastning och lossning av vare sig flytande gods (bensin o diesel) eller varor att försälja genom servering eller ren handel.

Uppfattningen från våra lokala politiker och den allmänna uppfattningen är att biltrafik i Vaxholm centrum har man inte för avsikt att utöka utan snarare begränsa till förmån för gående och cyklister.

Kastellsundet, västra sundet

Kastellsundet är en aktiv farled med frekvent båttrafik, särskilt under sommarmånaderna. Färjor, turistbåtar och skärgårdstrafik samsas i sundet, vilket gör det till en viktig passage både för lokalbefolkningen och besökare.

Begränsningar i det östra sundet:

Enligt Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:97) får fartyg som är kortare än 12 meter eller smalare än 4 meter inte passera genom det östra sundet vid Vaxholms Kastell.

Detta innebär i praktiken att fritidsbåtstrafiken är förhindrad att enligt gällande regler passera genom västra Kastellsundet.

Som ett exempel skulle då vara i det fall att en gästhamn är placerad i norra änden av Strandgatan inom dp 164 så tillåter inte gällande sjötrafikföreskrifter (regler) att fritidsbåtar kan åka från en tänkt gästhamn eller flytande servering västerut. Formellt inte heller från den idag redan befintliga

sjömacken och ta sig sydväst vart. Dvs fortsatt färd mot Vaxholms Gästhamn i Västerhamnen alternativt in mot Stockholm eller in mot Lidingö osv.

Anledningen till denna trafikseparation är att den yrkestrafik som idag passerar sundet vill undvika nära situationer, dvs risker för kollision och/eller sammanstötningar mellan fritidsbåtar och yrkesbåtar.

Det kan redan idag konstateras att vid högsäsong för befintlig sjömack så ligger båtar och driver i Kastellsundet i avvaktan på att komma in för att tanka sin egen båt.

Att då ändra befintlig detaljplan till att tillåta verksamhet på vatten som kan vara gästhamn, sjömack eller annan publik verksamhet kommer då med all säkerhet öka frekvensen av gästande fritidsbåtar i detta område.

Då kastellsundet tillsammans med Oxdjupet är enda huvudsakliga transportlederna mellan Stockholm och mellan skärgården samt norra skärgården är det högst sannolikt att Sjöfartsverket inte kommer att medverka till att även fritidsbåtstrafik tillåts passera västra Kastellsundet i Vaxholm.

Detaljplaneförändringen kommer därmed att delvis vara kontraproduktiv då syftet med förändringen är att tillåta utökad trafik för just småbåtar i norra änden av Strandgatan.

Internationella sjövägsregler (COLREG):

Utöver de lokala reglerna gäller de internationella sjövägsreglerna (COLREG) för all sjötrafik i området. Dessa regler omfattar bland annat väjningsplikt, hastighetsanpassning och användning av signaler.

Riskerna för en olycka till sjöss anses därför öka genom idag gällande regler för sundet och en ändring till att tillåta verksamhet som ökar anledningen till att navigera till området.

<u>Vad är syftet med en detaljplan?</u>

1. Reglera markanvändningen

Den anger vad olika delar av ett område får användas till – exempelvis bostäder, park, gata, vatten, hamn, industri osv.

2. Styra bebyggelse

Den bestämmer hur och var man får bygga, t.ex.:

- byggnaders höjd
- storlek
- placering på tomten
- takvinkel, färgsättning i vissa fall

3. Skydda allmänna intressen Det kan handla om:

- kulturmiljö
- miljöskydd
- tillgänglighet

- trafiksäkerhet
- brandskydd

4. Ge tydlighet och rättssäkerhet

Den ger både fastighetsägare och grannar klarhet i vad som är tillåtet – det är därför den är juridiskt bindande.

Uppfattningen är inte att den ändring av planbestämmelser som föreslagits tar hänsyn till ovan. Den befintliga detaljplanen tog hänsyn till ovannämnda faktorer dvs, DP 164 kv. Tullbommen m.m. beslutad 1 december 1963.

Det större perspektivet

Denna detaljplan i sitt befintliga skick möter även den i centrum andra detaljplanen som styr i första hand vattenområdet vid Söderhamnen och Västerhamnen DP 188 – Söderhamnen och Västerhamnen

DP 188 har förvisso uppdaterats och delvis förändrats men då inom de områden som är belägna på land men inga förändringar har skett gällande vattenområden.

Uppfattningen och medskicket är därför att se på bägge dessa detaljplaner som en gemensam yta gällande för hela centrala Vaxholms kajanläggningar – den pågående kajrenoveringen inbegriper i stort sett just bägge dessa detaljplaner.

En gemensam helhetssyn på bägge dessa och då även taget i beaktande den del av gästhamnspiren som idag har sitt ursprung från 1939 med sin betongkasuner.

Kasunerna som utgör vågbrytare till gästhamnen står på träpålar och den landförhöjning samt utökade storlek på fritidsbåtar gör att det även ligger ett intresse av att se över denna anläggning snarare än att anlägga en ny i andra änden av hamnen.

Vad gäller väder och vindriktning så är även den södra delen av Vaxholms centrum att föredra för en gästhamnsplacering snarare än den norra änden med svall som rullar in och nordliga vindar, detta gäller även närheten till kollektivtrafik, SL bussar.

Lastkaj i Vaxholm

För att återkomma till frågan om lastkaj så har Vaxholms Kommun på ö med fast förbindelse endast Estlandsvägens kaj att tillgå idag. Denna uppfattas i sitt nuvarande skick vara i allt annat än gott skick. Den tillåter heller inte större fordon att på ett säkert sätt manövrera i samband med lastning och lossning av gods från färjor och transportbåtar.



Ovan område tillåter dock på ett säkert sätt utan att störa boende ex vis en tankbil att lossa till en där belägen sjömack som ett förslag och då nedanför befintlig sopstation dvs i bildens övre del där en bogserbåt syns ligga förtöjd.



Ovan stående mack som är utvecklad av det svenska bolaget, Fossil Free Marine är ett exempel på en modern produkt som tar hänsyn till riskerna vid ex vis läckage och de krav myndigheter ställer vid obemannad tankning ex vis. Denna skulle kunna placeras direkt öster om kajen på Estlandsvägen och tillåta tankning på ett miljömässigt hållbart vis från land.

Den allmänna utvecklingen inom fritidsbåtstrafiken är att farten generellt har minskat och detta i syfte att sänka sina driftskostnader. Samtidigt är man mer benägen att åka som i detta fall 1,5 Nm extra för att tanka vid ex vis Frodé Marinas mack som är belägen i närheten av Estlandsvägen.

Kommer besökare till Vaxholms Gästhamn att välja annan hamn om bensinmackarna inte finns kvar i samma omfattning?

Det är inte undertecknads uppfattning att det stora antal båtar som ex vis tankar på sjömacken i norra Kastellsundet gör stopp i Vaxholm för vare sig kortare inköp eller restaurangbesök lokalt. De har redan bestämt sig vart de skall och tankstoppet i Vaxholm sker för att det numera är ett av få ställen att tanka på under sin färd ut i mellan eller norra skärgården.

Det kan även nämnas att ingen av de bägge sjömackarna tillåter gästande båtar som har tankat att ligga kvar för att göra kortare stopp och handla i Vaxholm. Dessa hänvisas till gästhamnen.

Uppfattningen är dock att den stora majoriteten besökare till Sjömackarna inte gör vare sig planerade och spontana besök i Vaxholm. Dessa besökare angör gästhamnen och gör möjligen ett tankstopp efter att ha legat tillfälligt eller längre tid i gästhamnen.

Att besöksnäringen i Vaxholm påverkas i en negativ omfattning om inte sjömackarna ligger i centrum delas inte av undertecknad – kunder som tankar på sjömackarna stannar inte i Vaxholm generellt.

Det är inte sjömackarnas placering i centrala Vaxholm som avgör om man väljer att spendera pengarna hos handlare i Vaxholm.

Jag uppmanar Vaxholms kommun att ta ovanstående synpunkter i beaktande och tänka om när det gäller ändringen av detaljplanen. Detta så att inte ändringen leder till oönskad eller oavsiktlig exploatering av Vaxholms känsliga vattenmiljö, samt att säkerheten för närboende och allmänhet prioriteras över tid.

SBF:s kommentar:

<u>Angående negativ påverkan på siluett och stadsbild</u>
Den föreslagna användningen W1 (vattenområde med bryggor och pontoner) är begränsad till angivna ytor i vattnet och berör inte promenadstråket eller den nyanlagda kajytan på land.
Planbestämmelserna f1, f2 och p1 innehåller:

- ✓ krav på maximal nockhöjd 4 m från pontonens ovansida
- ✓ krav på traditionell, lågmäld utformning (bod/uthuskaraktär, träpanel, småskalighet)
- ✓ krav på att byggnader ska placeras med hänsyn till siktlinjerna mot Kastellet

Detta finns tydligt redovisat i planbeskrivningen och syftar till att siluetten av Kastellet ska bevaras och att pontoner ska ha minimal visuell påverkan.
Planen möjliggör alltså inte pråmar, kontorsbodar eller byggnadsvolymer av den typ som förekommer vid tillfälliga entreprenader. Den aktuella bilden från kajprojektet (med arbetspråm och containrar) avser tillfälliga anläggningsarbeten och säger inget om detaljplanens framtida utformningskrav. Det är korrekt att planbestämmelsen anger en nockhöjd, men pontonens höjd regleras indirekt genom:

- tillståndsprövning (LBE och miljöbalken)
- bygglov, där höjd på ponton och konstruktioner ska prövas mot stadsbild, kulturmiljö och siktlinjer

Planens avsikt är inte att möjliggöra höga arbetspråmar eller staplade bodar. Tvärtom är bestämmelsen f2 uttryckligen framtagen för att säkerställa visuell varsamhet, kulturmiljöhänsyn och småskalighet.

<u>Turism, besökstryck och synbarhet mot Kastellet</u>
Planen tar hänsyn till både:

1. turismens behov av attraktiva vistelseytor, och

2. riksintresset för kulturmiljövård

MKB:n (2024) bedömer att påverkan på landskapsbild och kulturmiljö blir liten negativ men hanterbar, under förutsättning att de utformningsbestämmelser som planen föreskriver följs. Detta är exakt syftet med f1/f2/p1.
Passagerartrafik och turiströrelser påverkas inte av planens genomförande; huvudpromenadstråk, kajliv och utsiktspunkter kvarstår oförändrade.

<u>Lastning/lossning av varor, bränsle och gods – och biltrafikfrågor</u>
Planen möjliggör inte trafiklösningar eller logistikupplägg i strid med kommunens trafikstrategiska mål. All lossning av bränsle, gas och varor prövas i:

- miljöprövning enligt miljöbalken
- tillstånd för brandfarlig vara (LBE)
- villkor och krav från räddningstjänst och MSB

WSP:s riskutredning (2026-02-09) är tydlig:
endast spillzon + prickmark + reglerad lossning är acceptabla underlag för säker drift
risknivån ligger i nedre ALARP med dessa åtgärder.
kommunens trafikintentioner påverkar inte risknivån negativt, eftersom lossning sker under kontrollerade tider med tillfälligt avspärrad yta.
Planens syfte är inte att öka biltrafik i centrum, och ingen del av planen kräver ny bil access för kommersiell verksamhet.

<u>Farledsregler, fritidsbåtar och trafikseparation i Kastellsundet</u>
Frågan om 12-metersregeln har tidigare utretts i RISE:s maritima riskbedömning Steg 3 (2026). RISE konstaterar att:

- trafikseparationen avser genomfart för fartyg,
- tillfart och angöring till bryggor och sjömack påverkas inte av förbudet
- dagens trafikbild är hanterbar, och
- samlokalisering i norr ökar inte olycksfrekvensen, givet att småbåtsgenomfartsförbudet efterlevs.

Det är korrekt att fritidsbåtar vid högsäsong ibland väntar i sundet. Just därför har RISE rekommenderat:

1. tydligare sjötrafikstyrning,
2. uppföljning av 5-knopsregeln,
3. efterlevnad av genomfartsförbudet,
4. dialog med regionen om alternativ rutt för skärgårdstrafiken.

Planen bygger på att dessa trafikregleringsåtgärder kan genomföras utan hinder.

<u>Syftet med detaljplaner – och påståendet att DP 164 redan uppfyller detta</u>
Det är riktigt att en detaljplan ska:

- reglera markanvändning
- styra bebyggelse
- skydda allmänna intressen
- ge tydlighet och rättssäkerhet

Just därför behöver DP 164 (1964) moderniseras:

- ✓ den saknar hantering av farligt gods

- ✓ den saknar riskavstånd
- ✓ den saknar kulturmiljöbestämmelser
- ✓ den saknar reglering för småbåtsverksamhet och angöring
- ✓ den saknar koppling till dagens miljölagstiftning

Ädp 429 tillför just detta genom: W1/W2-indelning, spillzon + prickmark, f1/f2/p1 (utformning och siktlinjer), hänvisningar till modern risk- och miljöjuridik och koppling till MKB.
Ändringen stärker — inte försvagar — rättssäkerheten.

Helhetsperspektivet med DP 188 (Söderhamnen/Västerhamnen)
Det är riktigt att Vaxholms kajer utgör en helhet, men:
Ädp 429 behandlar endast DP 164:s vattenområde. DP 188 har separata syften och frågeställningar. kajprojektet hanterar helheten i genomförande, inte genom att slå ihop planområden.
Att pröva alla vattenytor från Österhamnen till Västerhamnen i ett och samma plan är inte förenligt med PBL:s krav på avgränsning, och skulle fördröja redan pågående projekt flera år.

Väder, svall, vind och gästhamnsfrågan
Frågan om framtida gästhamnsutformning ligger inte inom Ädp 429.
RISE:s analys visar att Österhamnens norra del har:

- förutsägbar trafik
- hanterbara svallförhållanden
- möjlighet att avlasta södra hamndelen

Planen innebär inte att en gästhamn etableras — endast att W1 möjliggör brygg- och pontonlösningar om de uppfyller krav.

Lastkajer i Vaxholm
Planen påverkar inte Estlandsvägen eller övriga godsnoder. Detta ligger utanför DP 164:s avgränsning och behandlas i kommunens arbete med logistik, trafik och beredskap.
Förslaget om att använda en alternativ plats vid Estlandsvägen för sjömack är en lokaliseringsfråga på översiktsplanenivå, inte en fråga som kan avgöras inom ramen för Ädp 429.
Det är korrekt att det finns nya båtbränslelösningar, bl.a. från Fossil Free Marine. Dessa kan prövas av verksamhetsutövare i samband med kommande tillstånd, men val av teknik ingår inte i detaljplanens rättsverkan.
Riskutredningen (WSP 2026) för Ädp 429 bygger på:

- spillzon 8×4 m
- prickmark 13 m
- reglerad lossning med låg persontäthet
- kontrollerad dagvattenhantering och oljeavskiljare

Dessa krav gäller oavsett vilken teknisk lösning verksamhetsutövaren använder.

Tankbeteenden, båtturism och besöksmönster
Påståendet att sjömackar saknar betydelse för besöksnäringen är inte förenligt med översiktsplanens ställningstagande. ÖP anger att:
’’sjömackar är viktiga servicepunkter för båtburen turism, de bör finnas på strategiska platser, en fungerande sjöfartsservice är del av Vaxholms identitet och attraktionskraft.’’

Planförslaget inför inte någon ny gästhamn eller publik verksamhet och innebär inte ökad angöring för handel eller restaurangbesök. W1 tillåter endast pontoner och mindre byggnader knutna till sjöfart/småbåtsservice — inte serveringar eller större verksamheter.
Planen syftar inte till att öka besökstryck, utan till att styra befintlig småbåtstrafik så att risker och funktioner blir mer förutsägbara.

<u>försämrad säkerhet och oönskad exploatering</u>
Riskfrågan är redan omfattande analyserad:
■ Riskbedömning för farligt gods – WSP (2026–02–09)
Risknivån i Österhamnen ligger i nedre ALARP, dvs tolerabel med skyddsåtgärder.
Oacceptabel risk finns endast under 12 m från lossningsplats (hanteras med prickmark).
Spillzon, oljeavskiljare och reglerad lossning ger acceptabel risknivå.

■ Maritim riskbedömning – RISE Steg 3
- ✓ Nuvarande olycksnivå bedöms inte som anmärkningsvärd.
- ✓ Sämsta tiden för konflikt i farleden (linfärja) är redan borttagen.
- ✓ Samlokalisering av sjömackar leder till färre riskzoner i kommunen.

Med andra ord:
Planförslaget ökar inte risknivån — det skärper riskkontrollen.

<u>besöksnäring och risk för exploatering</u>
Kommunen ser sjömackar som en strategisk basservice som stärker Vaxholms attraktionskraft som skärgårdsknutpunkt, även om inte varje enskilt tankstopp leder till ett direkt butiksbesök. Servicen är en viktig del av Kommunens identitet och det totala utbudet för båtturismen enligt översiktsplanen.
När det gäller oron för exploatering och säkerhet är syftet med planändringen just att öka kontrollen jämfört med den nuvarande planen från 1964. Genom att införa tydliga begränsningar för vad som får byggas (W1) och strikta säkerhetsregler (spillzoner och prickmark), säkerställs att verksamheten bedrivs säkert och att oönskad exploatering, såsom restauranger eller handel, förhindras juridiskt. Säkerheten för allmänheten prioriteras genom dessa skyddsåtgärder, som enligt externa analyser håller risknivåerna inom acceptabla gränser.

19. Fastighet 4:

1. Syftet att utvidga vb-området i gällande detaljplan där bryggor och pontoner tillåts och möjliggöra en större yta för småbåtar och vattenverksamheter/sjömackar. Det är absolut inte lämpligt att utöka vb-området i förstockholmsområdet, en av fyra farleder från huvudstaden. Vaxholm har den mest frekventa ström av passerande båtar av alla farleder och är en flaskhals att passera.

Kastellsundet kan uppfattas som ganska brett på vattenytan men det finns uppgrundningar vilket gör att sundet blir mycket trängre p.g.a vattendjupet. Mycket trafik medför att det mest hela tiden är mycket skvalpigt vid kajerna och sjömacken vilket medför problem vid förtöjningar och tankning.

I Kastellsundet är det också stundtals väldigt strömt beroende på pålandsvind från Östersjön samt vid stora nivåskillnader när man släpper på vatten från Mälarslussarna. Att lägga till med båt i Kastellsundet kommer inte att vara en lätt uppgift för båtägare med avdrift och trångt samt passerande båtar och yrkestrafik att ta hänsyn till. Det finns andra lämpligare platser att förlägga småbåtshamn och vattenverksamhet i Vaxholm på någon annan detaljplan. Sjömackar i Kastellsundet är mycket olämpligt och medför riskfylld hantering av bränslen.

Befintliga sjömackar i Vaxholms Centrum:

Gulf – Peter Wickström.

3 st pontoner i drift, 12 st bränslepumpar med 14 pistoler. Bränsletankvolymer i pontoner ca 6 kubikmeter x 12 st = 72 kubikmeter.

Ytterligare 1 st. ponton (ej uppkopplad) 4 st pumpar med 6 pistoler, 4 x 6 kubikmeter = 24 kubikmeter. Uppskattad försäljning ca 2 500 kubikmeter, ca 80% av försäljningen sker under juni—augusti.

Sjömacken – Billy Göransson

2 st pontoner i drift, 6 st pumpar med 12 pistoler. 12 st tankar x 6 kubikmeter = 72 kubikmeter.

Ref. En klassisk sjömack =, 1 st ponton med 4 st pumpar och 4 pistoler som standard. 4 st tankar x 6 kubikmeter 24 kubikmeter. Gulf och Sjömacken har tillsammans 24 st pumpoar och 26 pistoler.

Jämförelse CircleK i Vaxholm, landmack. 4 st pumpar och 16 pistoler, 4 st bilar kan tanka samtidigt.

Gulf kan tanka 14 st båtar samtidigt, Sjömacken kan tanka 12 st båtar samtidigt (beroende på storlek av båt)

Tankbil totalvikt 37 ton och tanksläp totalvikt 36 ton.

1 st tankbil rymmer ca 18 kubikmeter bränsle, 1 st tanksläp rymmer ca 55-57 kubikmeter bränsle. Tömning av tankbil 18 kubikmeter vid mack tar ca 50-75 minuter. Hur går det med en timmes tomgångskörning varje gång?

Tankbil som ska till Vaxholms sjömackar har ofta släp med sig men kan inte köra ner i centrum med kopplat släp tankbilsföraren ställer ofta av släpet på rastplatsen längs väg 274 vid Nibbleviken, där sker också omtankning från släp till tankbil. Tankbilen återvänder efter påfyllningar ner till Vaxholm Centrum ett antal gånger.

Enligt regler (MSB) för omtankning mellan tankbil och släp skall det endast utföras på speciellt avsedd plats som är skyltad (stort riskavstånd) inte på en allmän rastplats för turister där människor kanske röker och grillar samt att Nibbleviken är ett naturskyddsområde som tillhör Bogesund (Rastplatsen tillhör Trafikverket)

Lossning av bränsle vid Cronhamnplan

Tankbilen ska snirkla sig fram till lossningsplatsen, backa in och lossa Lasten. Riskavståndet enligt MSB är en radie på 12 meter runt bilen och påfyllningsstället. Alltså inga obehöriga personer inom området, ingen öppen eld under lossning av tankbilen mm.

På grund av att det utrymme som finns till förfogande är mycket begränsat kan inte lossning ske på ett regelrätt sätt med minimal risk, det fungerar inte i praktiken utan att reglerna och säkerheten åsidosätts. Man ska ha i åtanke att turister som anländer till Vaxholm kommer med Vaxholmsbåt, egen båt, bil eller buss. Turisterna följer promenadstråket från Söderhamnen via Hotellhörnan mot Cronhamnplan och vägen dit uppfattas som gågata, besökare går ofta mitt i gatan och blockerar delvis den trafik som finns. Många av de turister som besöker Vaxholm är från andra kulturer och det är inte ovanligt att de är rökare (öppen eld) det är inte lämpligt i kombination med lossning av tankbil.

Efter det att tankbilen lossat bränslet skall den ta sig därifrån genom att köra mot Norrhamnen via Trädgårdsgatan, till väg 274. Turisterna som vandrar mot kulturen i Norrhamnen ska försöka kliva undan när tankbilen ska fram. Tyvärr finns det ingen trottoar från Monika Linds affär (Magasinet) till början på Norrrhamn, ca 150 meter, endast bergvägg och staket vilket medför ökad risk för personskador. Ökade/dubblerade lossningstillfällen vid mack ger också en dubblering av risker för olyckor.

Det är viktigt att man, innan beslut fattas, utreder vem som har ansvaret för de beslut som fattas och att personerna som fattar besluten förstår att de kommer hållas ansvariga ifall besluten inte är väl förankrade på de regler och den praktiska kunskapen som finns hos de människor den här DP164 / Tullbommen berör. Tänk efter innan!

För kännedom:

- Vaxholm har ingen brandbåt som kan utföra en släckning av större format, närmaste båt finns stationerad i Åkersberga.

- Ingen ambulans finns heller i Vaxholm. Kustbevakningen finns i Vaxholm men kan vara på patrull mellan äregrund och Stockholm.

- Polisbåt finns ej stationerad i Vaxholm. Det finns inte längre någon Polisstation i Vaxholm.

- Brandstationen med full bemanning vardagar, endast deltidsbrandmän på helger.

SBF:s kommentar:

Farledens känslighet, trängsel, djupförhållanden och sjömackars lämplighet i Kastellsundet
Den maritima riskbedömningen (RISE Steg 3) visar att trots trång farled och hög trafikintensitet är nuvarande risknivå inte anmärkningsvärt hög och att sjötrafiken kan hanteras med kompletterande åtgärder. Samlokalisering inom planområdet leder till färre riskzoner och möjliggör tydligare trafikstyrning. Detta omfattar även hantering av uppgrundningar, svall och ström i sundet.
Risknivån bedöms därför som tolerabel och hanterbar utifrån gällande metodik.

Omfattningen av dagens två sjömackar och bränslevolymer
Riskutredningen (WSP 2026-02-09) tar höjd för de faktiska bränslemängderna, antal pumpar och tankningstoppar och har bedömt risknivån i förhållande till både dagens verksamheter och ett framtida huvudscenario. Resultatet visar att riskerna ligger i nedre ALARP-nivån under förutsättning att föreskrivna skyddsåtgärder (bl.a. spillzon och prickmark) införs.
Planen möjliggör inte ökade volymer i sig; volymtillstånd prövas separat i miljöbalks- och LBE-processer.

Tankbilar, omtankning, trafik och lossningsrisker
WSP:s riskbedömning behandlar lossningsmomentet ingående och konstaterar att:

- kritiska risker uppstår inom 12 m från lossningsplatsen,
- dessa hanteras genom spillzon, prickmark, avspärrning och lossning vid låg persontäthet,
- risknivån är acceptabel vid ett korrekt utformat lossningsområde.

Tillståndet för lossning och uppställning av tankbil prövas i brandfarlig-vara-tillståndet, inte i detaljplan. Omtankning mellan bil och släp är heller inte en del av den tillståndsgivna logistiken inom planområdet och regleras av MSB separat — inte av detaljplanen.

Gående, turister, rökning och trafikmiljö vid Cronhamnplan
Riskutredningen bygger på att lossning sker under tider med låg persontäthet och att området avspärras vid lossning. Detta är normala villkor för drivmedelsverksamhet i tätort och hanteras genom tillstånd, inte genom plankartan.
Planförslaget innebär inte att fler tankbilar trafikerar centrum än vad som följer av verksamheternas tillstånd; detaljplanen reglerar inte transportantal.

Brist på brandbåt, ambulans, polis och beredskap
Riskutredningen bedömer risknivån utifrån avstånd, scenarier, konsekvenser och åtgärder – inte utifrån antalet räddningsresurser i kommunen. Det är så ALARP-bedömningar görs nationellt.
RISE bekräftar att den samlade risknivån i sjötrafiken i Kastellsundet även efter tillämpade åtgärder är hanterbar och inte anmärkningsvärd.
Kommunens räddningstjänst bedömer riskbild i samband med tillståndsgivning, inte i detaljplaneskedet.

Kommunens ansvar och rättsliga underlag
Planbeskrivningen och utredningarna visar att:

- riskerna är analyserade av oberoende sakkunniga (RISE och WSP),
- skyddsåtgärder finns definierade,
- planförslaget inte innebär ökade bränslevolymer eller fler etableringar, utan skärpt reglering av befintlig funktion,
- samtliga krav enligt PBL, MB och LBE hanteras i rätt skede (plan–bygglov–tillstånd).

Planen leder därför inte till ett beslut utan underlag, utan till en reglerad och prövningsbar ordning för verksamheter som redan finns i området.

20. Fastighet 5:

Undertecknad överlämnar härmed synpunkter på granskningsförslaget för detaljplan Ädp 429, samt att tidigare synpunkter kvarstår. Vi konstaterar att kommunen bemött ett stort antal inkomna synpunkter från myndigheter, organisationer och fastighetsägare. Dock finns det åtskilliga synpunkter som antingen inte bemötts tillräckligt eller där svaren endast hänvisar till framtida processer utan att faktiska åtgärder föreslås i detaljplanen.

Allmän kritik mot bemötanden i samrådsredogörelsen:

- Kommunen skjuter många frågor till framtida bygglovs- och tillståndsprocesser, vilket underminerar planens förutsebarhet.

Viktiga intressen, såsom sjötrafikens funktion, brandsäkerhet och kulturmiljö, regleras inte

- tillräckligt i själva planhandlingarna.

- Kritik från sakägare och berörda föreningar bemöts ofta med tekniska eller formella svar utan att planens övergripande konsekvenser fångas upp.

Exempel på synpunkter och otillräckliga bemötanden:

- **Länsstyrelsen** påtalade risken för överskridna miljökvalitetsnormer för vatten samt brister i redovisningen av farligt gods. Kommunen har endast delvis bemött detta genom kompletteringar och hänvisningar till framtida prövning.
- **Sjöfartsverket** och **Region Stockholm** framhöll faror för kollektivtrafikens funktion. Kommunen noterar detta, men reglerar inte trafiken i planen.
- **Statens fastighetsverk (SFV)** motsätter sig uttryckligen sjömack i läge N. Kommunen gör inga planändringar och bemöter med förhoppning om att placeringen kan utformas säkert.

Särskilt yttrande för fastigheten Kronan 17 (BRF Kronan): Vi vill särskilt framhålla våra synpunkter, som återigen kvarstår som otillgodosedda, exempelvis:

- Detaljplanen möjliggör sjömacksverksamhet utan att visa hur lossning ska ske på ett säkert sätt.
- MSB:s rekommendationer om lossning via självfall följs inte, och någon åtgärdsplan saknas.
- Kommunens svar är allmänt och hänvisar till framtida tillståndsprocesser.
- Detaljplanen reglerar inte etableringsytor tillräckligt tydligt, vilket riskerar att leda till olämplig exploatering.

Vi anser att dessa synpunkter visar att planförslaget inte uppnår tillräcklig kvalitet för att få antas. För att en detaljplan ska vara rättssäker, genomförbar och förtroendeingivande krävs:

- Att sjömackens etableringsyta, lossningsplats och transportväg tydligt regleras
- Att miljö- och bulleråtgärder skrivs in som bindande bestämmelser
- Att planhandlingarna revideras för att tydligare tillgodose sakägares intressen, genom att redovisa alternativa placeringar för sjömacksverksamhet, reglera avstånd till bostäder, och införa bestämmelser som tydligare skyddarboendemiljö och fastighetsrättsliga förhållanden.

Med hänvisning till ovan begär vi att synpunkterna beaktas.

SBF:s kommentar:

Vaxholms stad tackar för inkommet yttrande och vill här redovisa ett samlat bemötande av de principiella frågor som lyfts gällande planens innehåll, rättssäkerhet och hantering av risk, vattenmiljö, sjötrafik och etableringsytor.

<u>Om att frågor ”skjuts till framtida processer”</u>
Plan- och bygglagen skiljer mellan vad som ska regleras i detaljplan och vad som prövas i bygglov, miljöprövning och tillstånd för brandfarlig vara. Detaljplanen reglerar därför mark- och vattenanvändning, utformningsramar, siktlinjer, höjder och riskzoner, medan tekniska detaljer ska prövas i rätt process.
Det innebär inte att frågor lämnas oreglerade; tvärtom:

- Riskutredningen (WSP 2026) anger bindande säkerhetsförutsättningar: spillzon, 13 m prickmark och lossning med låg persontäthet. Dessa är inlagda i planhandlingarna som krav vid bygglov och tillstånd.
- Maritim risk (RISE 2026) visar att sjötrafikens funktion är hanterbar med föreslagna åtgärder och att risknivån inte är anmärkningsvärt hög.

Planen reglerar alltså de delar som enligt PBL ska regleras på plannivå.

Miljökvalitetsnormer, farligt gods och Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsens synpunkter har hanterats genom:
komplettering av riskbedömningen för farligt gods, där risknivåerna bedöms ligga inom ALARP vid föreslagna åtgärder,
MKB (2024) som bedömer påverkan på vattenmiljön som liten och hanterbar med föreslagna renings- och dagvattenåtgärder.
Detaljplanen ändrar inte bränslevolymer eller transportfrekvens; dessa prövas i miljö- och LBE-tillstånd.

Sjöfartsverkets och Region Stockholms synpunkter på sjötrafik

Planen skapar inga hinder för kollektivtrafikens farleder.
RISE:s analys visar att:

- trafikseparationens regel (12-metersregeln) avser genomfart, inte angöring,
- sjötrafikens framkomlighet förblir möjlig,
- samlokalisering av sjömackar minskar det totala antalet konfliktpunkter.

Sjötrafikens funktion regleras genom sjötrafikföreskrifter, inte detaljplan.

Statens fastighetsverks synpunkter på läge N

SFV:s synpunkter är kända och har vägts in. RISE bedömer att både N- och S-läge är möjliga ur trafiksäkerhetssynpunkt vid rätt utformning. Därför låses inte läget i plankartan — det prövas i bygglov/tillstånd där exakta placeringar fastställs. Detta sker för att säkerställa att kulturmiljö, siktlinjer, framkomlighet och risknivå uppfylls.

Lossning av bränsle och MSB:s rekommendationer

WSP:s riskanalys behandlar lossning i detalj och anger bindande minimikrav:

- spillzon 8×4 m
- 13 m prickmark som mark utan stadigvarande vistelse
- avspärrning och låg persontäthet vid lossning
- tidsstyrning vid högsäsong

Alla dessa är införda i planbeskrivningen som måste-villkor i bygglov och tillstånd.
Planen följer därmed MSB:s riskprinciper: risk ska minimeras, zoner ska skyddas, och verksamhetsutövaren bär fullt ansvar enligt miljöbalken och LBE.

Krav på att reglera etableringsytor tydligare

Plankartan anger:

- ✓ W1 – exakt var pontoner får placeras
- ✓ Spillzon
- ✓ prickmark – var människor inte får vistas
- ✓ p1, f1 och f2 – exakta krav på höjd, volym, material och siktlinjer

Detta är den nivå av reglering som PBL tillåter inom detaljplan. Alla tekniska lösningar utöver detta är verksamhetsprövning.

Onskemål om att planen ska visa alternativa placeringar och större jämförelser
Detta kan inte göras inom ramen för en ändring av DP 164. Alternativa lokaliseringar (Estlandsvägen, Västerhamnen m.fl.) är översiktsplane- och programfrågor, inte detaljplanefrågor.
Ädp 429 ska endast pröva om befintligt vattenområde inom DP 164 kan regleras på ett mer kontrollerat, säkert och förutsebart sätt än idag — vilket är vad planen gör.

21. Fastighet 6

Vi, familjeföretaget Gulf Vaxholm, är världens äldsta båtmack och en av världens äldsta aktiva bensinstationer över lag. Macken har varit aktiv på samma plats i kastellsundet sedan 1922.
Under seklet som gått har givetvis mycket ändrats, båtarna har blivit både fler och större.
Vi har alltid strävat att möta upp mot det förändrade kundunderlaget för att erbjuda en så bra service som möjligt och tillhandahålla det som efterfrågas. Vi är välkända för vår service och professionalitet och i att hantera stora mängder båtar snabbt och säkert.
Vi är idag tre heltidsanställda här på Gulf och under sommaren har vi mellan 30-40 sommarjobbare i skolåldern.

Vi har läst igenom samtliga planhandlingar gällande föreslagen ändring av Dp 164 och inkommer härmed med våra synpunkter. Samtliga synpunkter gäller oavsett sjömacken Altus läge N eller läge S som föreslagits i samrådet.

1. Försämrat företagsklimat

Om sjömacken Altus skulle nyetableras här i kastellsundet så skulle de i så fall tillhandahålla samma produkter levererade från samma leverantör på samma plats som vi. Inte på något annat ställe i riket står en sådan situation att finna.
En stor skillnad mellan båtmackar och bilmackar är att bilkunder med sina betal- och tankkort håller sig till ett bränsleföretag. Båtmackar saknar helt sådana tankkortsfunktioner och därmed är marknaden mer öppen, vilket skulle skapa ett direkt olämpligt företagsklimat på plats. Båtar skulle därmed kunna prisförhandla och jämföra guppandes mitt emellan våra två stationer. Det gäller givetvis även andra varor som t.ex gasolflaskor och kioskutbud Det första som stryker på foten för att få ner priset är antalet anställda och därmed servicen.

Båtar dirigeras idag aktivt in hit till Gulf för att snabbt komma in på en bra plats vid macken, att då inom några meters avstånd ha en konkurrent som dirigerar på motsvarande vis skulle bli en mycket märklig situation.

En missuppfattning baserad på okunskap är också att fler båtmackar är bra för konkurrensen, vi ser snarare att om man säljer större volymer så ges ju möjligheten att sänka sin marginal och därmed priset. Att vi aktivt skulle sätta samma pris på båda stationerna är uteslutet då detta skulle räknas av Konkurrensverket som kartellbildning.

2. Känslig och historisk miljö

Med Vaxholms fästning i öster och Vaxholms stad med hotellet, det gamla värdshuset, Tullhuset, Lilla strand, Magasinet och husen i kvarteren Tullbommen och Kronudden i väster så är kastellsundet helt fel ställe att anlägga fler bensinstationer i. Denna plats är Vaxholms signum.

Intrycket som stadens gamla fasader inger samt siktlinjen till fästningen skulle störas utav en nyetablering av en bensinstation. Detta framgår tydligt i kajernas gestaltningsplan där sjömacken Altus i sitt läge vid Söderhamnsplan räknades som visuell barriär, och det på ett ställe där de faktiskt bara täckte utsikten mot en stor fjärd. Att då etablera den mitt i kastellsundet skulle vara ett särskilt ogenomtänkt beslut, oavsett hur de skulle omforma den.

3. Lossningsplatsen på kajen lyder under våra tillstånd

I tillstånden regleras t.ex användningstiderna för lossningsplatsen för att störa de boende så lite som möjligt. Lossningsplatsen kan därmed inte användas till andra sjömackars leveranser.

4. Koncentrerad risk

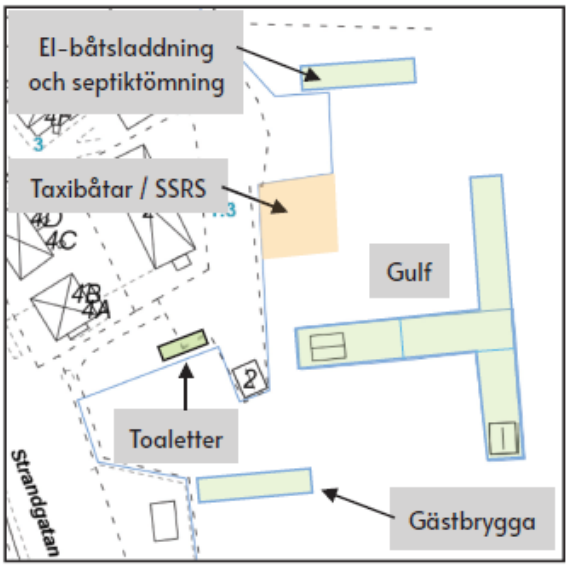
Ofta framhålls bensinstationer som lokala riskområden, att då anse att man ska koncentrera risker, i stället för att sprida dem är en mycket märklig inställning. Om en båt börjar brinna vid en båtmack måste båten puttas ut eller dras därifrån. Om vinden då ligger emot en annan båtmack bredvid och den brinnande båten då hamnar där, så är det högst olyckligt.

5. Vi har under 15 års tid ansökt om olika utbyggnader i form av Bl.a:

- Utläggning av ytterligare en flytponton med bränslecisterner och pumpar. Detta för att kunna hantera och få in båtar till macken för att undvika väntetider. Samt för att utöka bränslelagrets uthållighet och därmed effektivisera bränsleleveranserna till macken.
  Vi har sedan 2023 tillstånd för denna ökade mängd brandfarlig vara.
- Flytponton för septiktömning och laddning av el-båtar. El-båtar får ej laddas vid pontoner med bränslecisterner och pumpar, för detta krävs ett säkerhetsavstånd på 20 meter enligt Aqua Superpower som tillhandahåller elstolparna för laddning.

- Toaletter på land för våra båtkunder, turister från landsidan och för vår personal.
- Miljöskåp för att kunna ta emot avfall så som batterier, gammalt bränsle osv.

Efter dessa åtgärder ser vi inte att ytterligare expansion är möjlig och vi når alltså vår slutgiltiga utformning på plats.



Önskad slutgiltig utformning av Kronudden och Gulf.

Att föreslå att nyetablera en annan bensinstation direkt invid oss ser vi som direkt olämpligt och inte i linje med logisk och rimlig utveckling. Det skulle även visa ett bristande respekt och förståelse för oss och vårt företag.
Vi har i decennier försökt komma framåt och utveckla Gulf här i Österhamnen, men hindrats av tolkningen av gällande detaljplan. Att då föreslå en ny detaljplan hos oss i Österhamnen, bara för att möjliggöra för en annan bensinstation att etableras här är inget annat än en förnärmelse.

Men givetvis kan ändringen av detaljplanen möjliggöra vår utveckling, så att vi når vår önskade slutgiltiga utformning. Vi är således ej emot ändringen av detaljplanen, vi är emot nyetablering av ytterligare en bensinstation här i Österhamnen.

SBF:s kommentar:

Vaxholms stad tackar Gulf Vaxholm för ett långt och viktigt engagemang i Kastellsundet sedan 1922, och för de synpunkter som nu inkommit. Kommunen bemöter punkterna i sammanfattad form nedan.

1) Företagsklimat och konkurrenssituationen
Detaljplanen reglerar mark- och vattenanvändning (var bryggor/pontoner kan tillåtas samt ramar för byggnaders höjd/utformning). Frågor om antal aktörer, prisbild eller affärsmodeller faller utanför detaljplanens rättsverkan och prövas inte i PBL-processen. Planförslaget varken premierar eller utesluter enskilda företag; det skapar neutralt planstöd för den typ av småbåtsservice som redan finns i området och hänvisar i övrigt till verksamheternas tillstånd enligt miljöbalken och LBE.

2) Kulturmiljö och gestaltning i Kastellsundet
Planhandlingarna innehåller bindande utformningskrav för att säkra stadsbilden och siktlinjen mot Kastellet: maximal nockhöjd 4 m från pontonens ovansida (f1), krav på enkel bod/uthus-karaktär i trä (f2) och att byggnader på bryggor måste placeras med hänsyn till siktlinjer från Lotsgatan (p1). Dessa bestämmelser har tagits fram för att minimera visuell påverkan i det kulturhistoriskt känsliga riksintresset och gäller oavsett aktör. MKB:n bedömer påverkan på landskapsbild/kulturmiljö som liten och hanterbar med dessa krav.

3) Lossningsplats på kajen och tillstånd
Lossning av brandfarlig vara är en verksamhetsfråga som prövas i särskild ordning (LBE/miljöbalken). Riskutredningen (WSP) anger bindande minimiåtgärder som villkoras i planens genomförande: spillzon 8×4 m, prickmark 13 m från uppställningsplats samt lossning vid låg persontäthet med avspärrning. Dessa krav är inskrivna i planbeskrivningen som förutsättningar för bygglov/tillstånd och gäller alla verksamhetsutövare. Att nyttja en tillståndsgiven lossningsplats delas inte genom detaljplan; det regleras av respektive tillståndsbeslut och arrende/avtal.

4) ”Koncentrerad risk” vid ev. samlokalisering
RISE:s maritima riskbedömning visar att samlokalisering inte ökar den samlade olycksrisken i farleden; tvärtom blir riskbilden mer kontrollerbar när konfliktpunkter koncentreras och kan styras med tydligare trafikreglering (t.ex. efterlevnad av genomfartsförbud för < 12 m, hastighetstillsyn och avspärrning vid lossning). Den aktuella olycks- och incidentstatistiken indikerar ingen ”anmärkningsvärt hög” risknivå i Kastellsundet med föreslagna åtgärder.

5) Gulfs önskade utveckling (extra ponton, laddning, septik, service)
Planändringen är neutral till vilken aktör som utvecklar, men möjliggör att funktioner knutna till småbåtsservice kan prövas inom W1-området under utformnings- och säkerhetskrav enligt plan och tillstånd (t.ex. skilda zoner för laddning/brandfarlig vara). Vem som i praktiken nyttjar en viss ponton eller lossningsplats avgörs dock inte av detaljplanen utan av bygglov, tillstånd och civilrättsliga avtal.

22. Fastighet 7:

World Wide & Autosport Sweden i Vaxholm AB i egenskap av fastighetsägare till Tullhuset 1 bestrider ändring av detaljplan 164, kv. Tullbommen mm - för del av Vaxön 1:11.
Nedan grunder är tillägg till de grunder som skickades in daterade 2024-06-18 och ska beaktas även här i sin helhet då de invändningarna inte bemöts av Kommunen samt att ingen riskreduktion skett.

Sammanfattning av nya grunder:

- Överbyggnad över vattenområdet V_b (W_1) samt sjömack/handel/restaurangverksamhet innebär sådana **väsentliga förändringar av detaljplanen**, var och en för sig, att en ny detaljplan behöver upprättas.

- De politiker som ska ta detta beslut behöver vara väl insatta vilket ansvar de har **för de olyckor som kommer** ske om detaljplaneändringen genomförs. Inga fullständiga utredningar har gjorts och många risker som är **oacceptabla är ej behandlade**. MKB avfärdar luftföroreningar och buller i ett kort kapitel och helt felaktiga antaganden kring risker har gjort eller inte har inte alls behandlats i riskanalyserna 2013 samt 2024. Framför allt risker kring tankning och olyckor på vägen är bristfälliga. Om en ny detaljplan tas fram innebär planprocessen att fullständiga utredningar genomföras så att alla risker, miljökonsekvenser mm kommer fram på ett ordnat, fullständigt och korrekt sätt.

- En dubblering av antalet mackar blir också en **dubblering av risken** för både påkörning av oskyddade fotgängare och olyckor med farligt godes oavsett vad alla beräkningsprogram säger

- Till Vaxholm kommer årligen **ca en miljon turister** under sommarmånaderna juni till augusti. Alla turister går på Strandgatan för att se Kastellet. Detta gör att i snitt ca 11 000 turister besöker Vaxholm och Strandgatan mellan kl 9-18 dagligen på sommaren och de vistas 100% ute. Antaganden i riskanalysen 2024 kapitel 2.3 Befolkning och persontäthet **är helt felaktiga**. Enligt denna tas bara hänsyn till bofasta i Vaxholms tätort 2683 individer/km^2 och att dessa vistas inomhus till 90% dagtid.

- **Oacceptabel risk tas ej upp och åtgärdas ej.** I "Riskbedömning av förändrad detaljplan - Transport av farligt gods och sjöbensinstation" daterad 2024-11-29 (nedan kallad Riskanalysen 2024) **tar inte en upp den oacceptabelt höga risken för trafikolycka längs Strandgatan** som finns med i "Detaljerad riskbedömning för detaljplan – Vaxholms kajer" daterad 2013-11-19 (nedan kallad Riskanalysen 2013). Oacceptabla risker ska enligt Det Norske Veritas (DNV) **ej tolerera**s men kan reduceras genom att åtgärder vidtas. I riskanalysen har risken inte åtgärdats utan risken har helt sonika eliminerats genom att i avgränsningarna avgränsa bort den från riskanalysen och därmed inte ta upp den.

- **Enligt Riskanalys 2013 är risken för trafikolycka längs Strandgatan oacceptabelt hög** och kräver en lösning redan när det ligger endast en sjömack i området. Denna risk tas inte upp i den nya Riskanalysen 2024. **Det är högst anmärkningsvärt** att det i kommunens förslag av ändring av detaljplan 164 **fortfarande efter påpekande i yttrande 2024-06-18 inte finns någon lösning presenterad för den oacceptabelt höga risken varken för en eller två mackar** inom detaljplaneområdet.

- Trafiken fortsätter även på Fiskaregatan som på partier **saknar trottoar och har en bergvägg som begränsar möjligheten att undkomma fordon**. Enligt Riskanalys 2013 behöver **trafiken reduceras** på Strandgatan men det nya **förslaget innebär en ökning av trafiken,** detta gäller oavsett vilken ny verksamhet som tillkommer i sundet fritidsbåtsbryggor, handel eller sjömack.

- Olyckor i trafik är antagna att ske i vägområdet med personer som sitter i fordon inte

oskyddade trafikanter varför det antagandet är felaktigt att använda eftersom **samtliga turister är gående oskyddade trafikanter.**

- **Tomgångsköring vid tankning sker i flera timmar** eftersom det tar flera timmar att tanka en sjömack. 20 kubikmeter bränsle **tar ca 1 timme** att pumpa över till sjömacken och ca 60 kbm bränsle tankas vid varje påfyllning efter överpumpning mellan släp och tankbil vid Nibble.

- **Fler än 10 transporter per dag är högst sannolikt.** Ett grovt fel i antalet beräknade farligt gods transporter i Riskanalys 2013 samt Riskanalys 2024 har gjort. Redan i dag ska analysen beräknas som att är det mer än 16 transporter eftersom tankbilen vid en tankning kör tre (3) vändor mellan släpet som står parkerat i Nibble och Vaxholm för att tanka upp sjömacken. Alla tankning sker mellan kl 8-17 vilket är ca 8 timmar, vilket också är den tid då alla turister är här, beräkningsprogrammet räknar per dygn. 80% av alla tankningar sker på 3 månader på sommaren mellan juni och augusti medan beräkningsprogrammet räknar tankningar per år.

- **Tankbilen fyller på bränsle i Nibble från tankbilssläpet tre gånger/tankning fram och tillbaka mellan Vaxholm och Nibble.** Eftersom det är så trångt i Vaxholm kan inte tankbilen åka till Vaxholm med tankbildsläpet kopplat efter tankbilen utan måste ställa av tanksläpet vid Nibble och sedan tura emellan Nibble och Österhamnen för att fylla sjömacken. Tankbilssläpet rymmer ca 40 kbm och tankbilen rymmer ca 20 kubikmeter. Tankbilen måste då först tömma bränslet i tankbilen och sedan köra tillbaka till Nibble och pumpa över bränsle i Nibble från tanksläpet två gånger vid varje tankning av sjömacken. Totalt kör alltså tankbilen tre gånger per tankning på Standgatan.

Grunder

I Plan- och genomförandebeskrivningen för dp 164, s 4, beskrivs syftet med ändringen vara:
"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."

Detaljplaneändringen medför en väsentlig ändring av detaljplanen.
Enligt Plan och bygglagen 4 kap. 34§ får en detaljplan ändras om förändringen är "enligt de förhållande som planens syfte medger" dvs att ändringen inte innebär en sådan väsentlig förändring av planen att en ny plan skulle behöva upprättas.
Eftersom Kommunen tänker ändra detaljplanen så att det vattenområde som tidigare var skyddat mot bebyggelse nu ska kunna bebyggas, överbyggnad över vattenområdet V_b (W_1) samt tillåta sjömack/handel/restaurangverksamhet i området, är detta att betrakta som en väsentlig förändring av planen och att en ny plan behöver upprättas.
Eftersom kommunen har tagit fram en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) visar det att förändringen **är väsentlig varför en ny detaljplan bör upprättas** så att även andra aspekter som kan påverkas av förändringen kommer upp till diskussion. Till exempel har inte oskyddade

trafikanter (turister) på Strandgatan/Fiskaregatan behandlats över huvud taget. Buller och försämrad luftkvalitet berörs högst ytligt i den MKB som upprättats.
Ett förslag är att Kommunen kontaktar en expert inom plan och byggfrågor för att få rådgivning och vägledning som kan ge information om aktuell lagstiftning, miljöaspekter och andra krav som påverkar projektet.

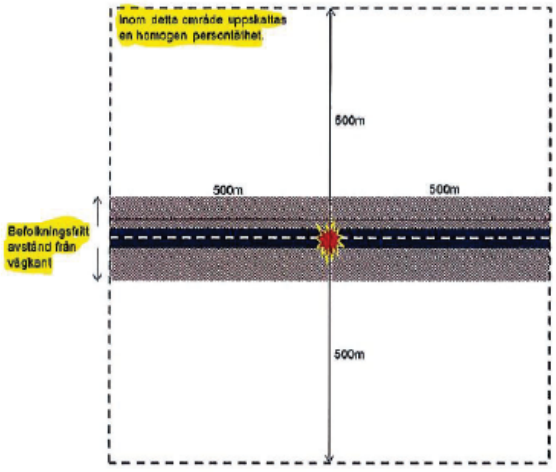
Risker kring Persontäthet saknas eller är felaktiga
Den nya Riskanalysen 2024 har inte risker med persontäthet tagits med. I Riskanalysen 2013 har helt felaktiga antagande kring persontäthet gjorts. Trots det har inte detta inte rättats till eller ens bemötts i den nya riskanalysen 2024.

Felaktiga antagandena om persontäthet som använts vid beräkningar av personrisk i riskanalysen 2013:

- Persontätheten antas vara homogen över ytan och dygnet
- Tankning sker homogent över dygnet
- Vägen antas vara befolkningsfri på hela vägytan samt 5 meter från vägrenen.
- Beräkningarna grundar sig på persontätheten för Vaxholms tätort på 2962 personer/km^2
- Beräkningar grundar sig på att de som bor och arbetar i området är inne 90% av tiden på dagen och 99% på natten.

Korrekta antaganden bör vara:

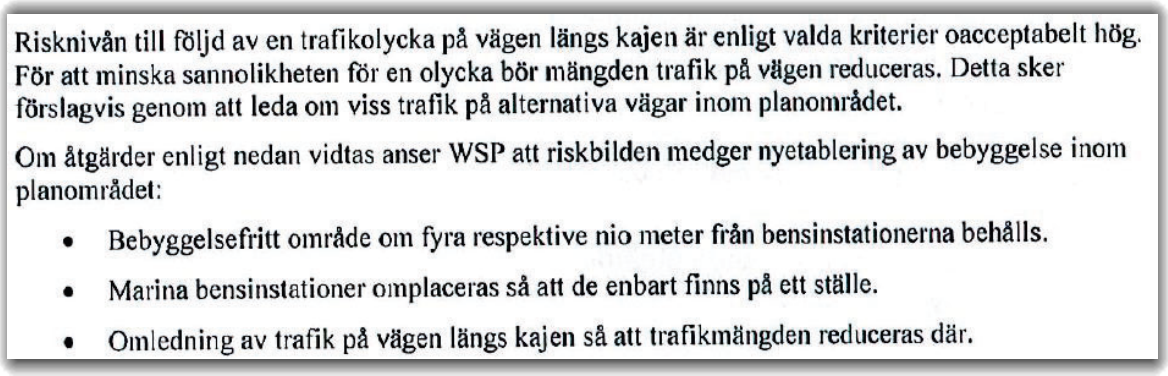
- Tankning sker mellan kl 8-17 på dagen både från tankbil och till båtar
- I genomsnitt under högsäsong (juni-augusti) besöker **11 000 turister dagligen Strandgatan/Fiskaregatan**, Vaxholm mellan kl 9-18.
- Beräkningarna ska göras inte utspritt över dygnet utan koncentreras till de åtta timmar som turister och tankning sker.
    - Eftersom beräkningsmodellen görs dygnsvis måste alla värden tredubblas {3 x 8=24timmar) för att stämma med beräkningsprogrammet.
- ALLA turister går på vägen eller på trottoaren/vägrenen. Alltså det är inte befolkningsfritt på vägen och 5 meter från vägrenen utan tvärt om ALLA befinner sig på vägen eller i direkt anslutning till vägen.
- ALLA turister vistas utomhus 100% av tiden.



Figur 23. Principskiss för hur persontätheten har räknats fram. Personerna inom hela området antas befinna sig jämt utspridda över ytan.

Urklipp 1: WSP:s bilaga C kapitel C1. Persontäthet sid 34"Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer" daterad 2013-11-19.

Oacceptabelt hög risk vid trafikolycka på vägen längs kajen-beaktas inte i nya riskanalysen
Enligt WSPs Riskanalys 2013 blir risknivån till följd av trafikolycka på vägen läng kajen oacceptabelt hög om inte trafiken minskas redan när endast en sjömack finns i området, se nedan urklipp från WSP:s sammanfattning sid 3.



Risknivån till följd av en trafikolycka på vägen längs kajen är enligt valda kriterier oacceptabelt hög. För att minska sannolikheten för en olycka bör mängden trafik på vägen reduceras. Detta sker förslagvis genom att leda om viss trafik på alternativa vägar inom planområdet.

Om åtgärder enligt nedan vidtas anser WSP att riskbilden medger nyetablering av bebyggelse inom planområdet:

- Bebyggelsefritt område om fyra respektive nio meter från bensinstationerna behålls.
- Marina bensinstationer omplaceras så att de enbart finns på ett ställe.
- Omledning av trafik på vägen längs kajen så att trafikmängden reduceras där.

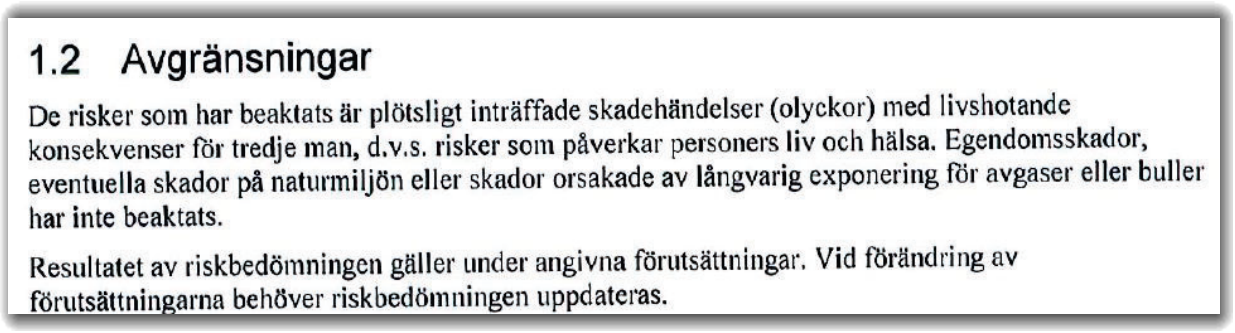
Urklipp 2: WSP:s sammanfattning sid 3"Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer" daterad 2013-11-19 angående vilka åtgärder som behöver vidas för att risk inte ska vara oacceptabelt hög.

Varför har detta inte behandlats i Riskanalysen 2024? Enligt den använda riskbedömningsmetoden som används i Riskanalysen 2013 måste oacceptabla risker behandlas. De får inte lämnas utan åtgärder. WSP skriver i sin riskanalys att det Norske Veritas (DNV) som tagit fram modellen anser att oacceptabla risker ska enligt DNV "***ej tolereras*** *men kan reduceras genom att åtgärder vidtas*".
Fast att detta bemött i tidigare överklagande 2024-06-18 och att flera frågor ställts kring detta har **Kommunen inte på något sätt svarat** på någon av frågorna eller på annat sätt bemött denna risk i sina dokument till detta samråd. Det är anmärkningsvärt att inte Kommunen gjort en sammanställning av svar från förra samrådet på kommuninvånarnas frågor.

Bifogar frågorna även i detta inlägg de obesvarade frågorna kring lösningar på trafiken:

- **Varför finns inga förslag på hur trafiken ska hanteras i detaljplaneändringen?**
- **Hur ska trafiken minskas på Strandvägen/Fiskaregatan?**
    - Ska det ske genom att endast behörig trafik få köra?
    - Om så, var ska den trafik som inte får köra på Strandgatan/Fiskaregatan köra för alternativ väg?
    - Om så, ska trafik vända vid hotellet?
    - Om så, ska det göras en vändplan eller ska all trafik vända i rondellen och inte få köra fram till hotellet?
    - Hur blir det då med de parkeringsplatser eftersom turister inte kommer att kunna använda de parkeringsplatser som finns på Strandgatan/Fiskaregatan?

Avgränsningar i Riskanalyserna från 2013 och 2024 gör så oacceptabla risker ej tas upp
I Riskanalysen 2013 i kapitel 1.2 Avgränsningar beskrivits att "egendomsskador, eventuella skador på naturmiljö eller skador orsakade av långvarig exponering för avgaser eller buller **inte har beaktats"**.



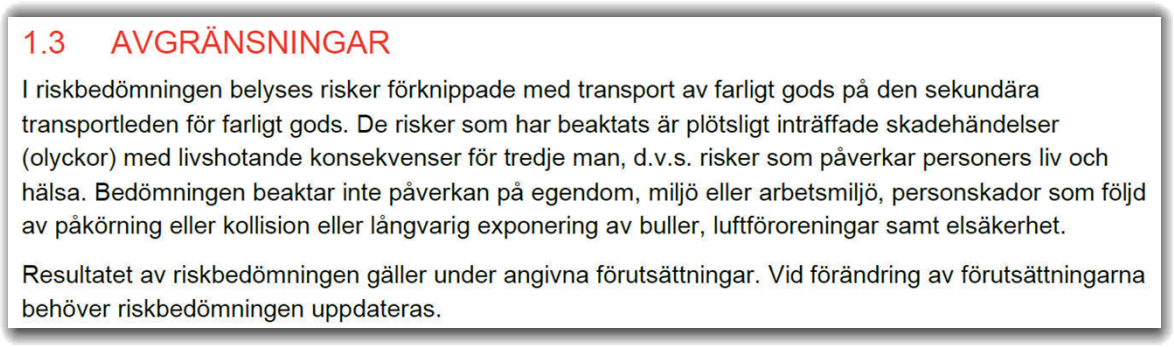
1.2 Avgränsningar

De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personers liv och hälsa. Egendomsskador, eventuella skador på naturmiljön eller skador orsakade av långvarig exponering för avgaser eller buller har inte beaktats.

Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras.

Urklipp 3: WSP:s Riskanalys 2013 kapitel 1.2 Avgränsningar sid 6 angående de avgränsningar som gjorts i riskanalysen. Det står även att vid förändrade förutsättningar behöver riskbedömningen uppdateras.

Riskanalys 2024 har i kapitel 1.3 Avgränsningar utökats beskrivs nu att undanta risker som "påverkan på egendom, miljö eller arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision eller långvarig exponering av buller, luftföroreningar samt elsäkerhet **inte har beaktats"**.



1.3 AVGRÄNSNINGAR

I riskbedömningen belyses risker förknippade med transport av farligt gods på den sekundära transportleden för farligt gods. De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personers liv och hälsa. Bedömningen beaktar inte påverkan på egendom, miljö eller arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision eller långvarig exponering av buller, luftföroreningar samt elsäkerhet.

Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras.

Urklipp 4: WSP:s Riskanalys 2024 kapitel 1.3 Avgränsningar sid 5 angående de avgränsningar som gjorts i riskanalysen. Det står även att vid förändrade förutsättningar behöver riskbedömningen uppdateras.

Den nya riskalysen 2024 tar alltså **fortfarande inte upp egendomsskador, skador på naturmiljö eller skador orsakade av långvarig exponering av för avgaser eller buller!** Varför inte det?
Avgränsningarna har i stället **utökats** till att även inte gälla arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision (vilket var en oacceptabelt hög risk i Riskanalys 2013}, långvarig exponering av luftföroreningar samt elsäkerhet! Den nya riskanalysen är **alltså ännu mer avgränsad och eliminerar ännu fler risker än riskanalysen från 2013**. Framför allt är den enda risk som var oacceptabelt hög inte behandlats eftersom den eliminerats genom att avgränsa bort den och som enligt DNV **ej får tolereras**!
Risker kring elsäkerhet har också avgränsats bort trots att riskanalysen 2013 beskriver att statisk elektricitet från en vätskestråle kan vara tillräckligt för att en antändning ska äga rum.



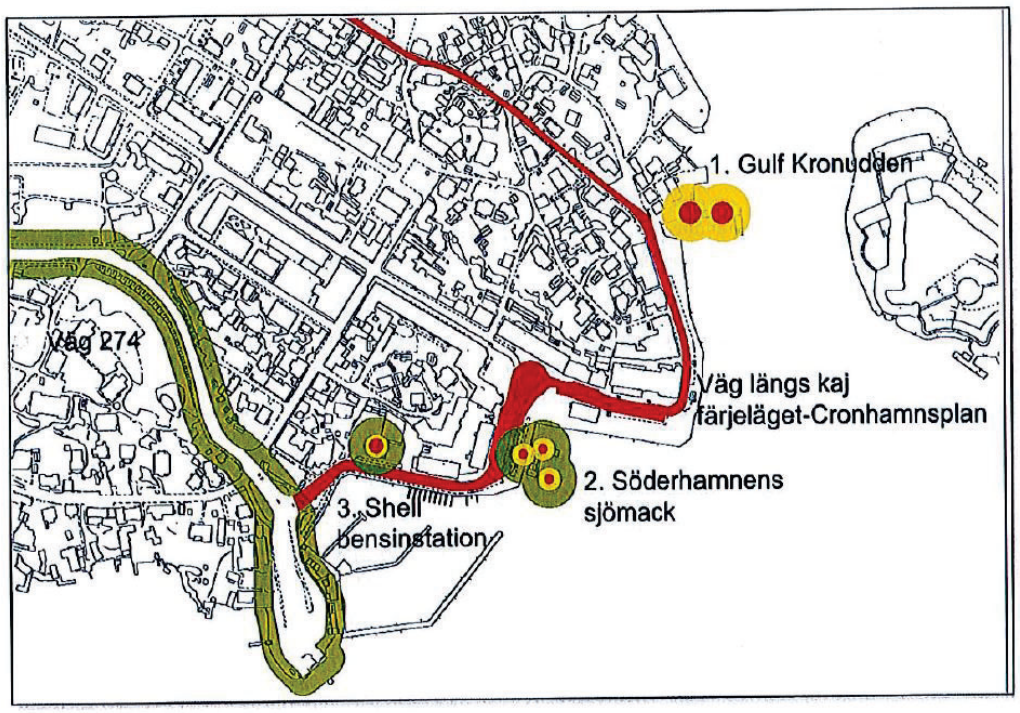
För att antända bensinångor krävs mycket liten energi varför alla tänkbara tändkällor kan betraktas som potentiellt farliga. Även statisk elektricitet som kan skapas då en vätskestråle faller fritt kan vara tillräckligt för att en antändning ska äga rum.

Urklipp 5: WSP:s Riskanalys 2013 bilaga A kapitel A7 Sannolikhet för antändning sid 29.

Individrisker

5.1 Individrisk

Individrisken inom planområdet från de identifierade riskällorna visas i Figur 11.



Figur 11. Individrisk inom planområdet. Grön, gul och röd färg hänvisar till ALARP-området, se Figur 6. Risknivån är oacceptabel inom nio meter från Gulf Kronudden (lossningsplats) och inom fyra meter från Söderhamnens sjömack och Shell bensinstation. Risknivån är även oacceptabel på vägen längs kajen.

Urklipp 6: WSP:s kapitel 5.1 Individrisk sid 17"Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer" daterad 2013-11-19.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

Planförslaget innebär att befintlig tankstation ligger kvar som idag och ytterligare en tankstation tillkommer söder den befintliga macken, se Figur 7.

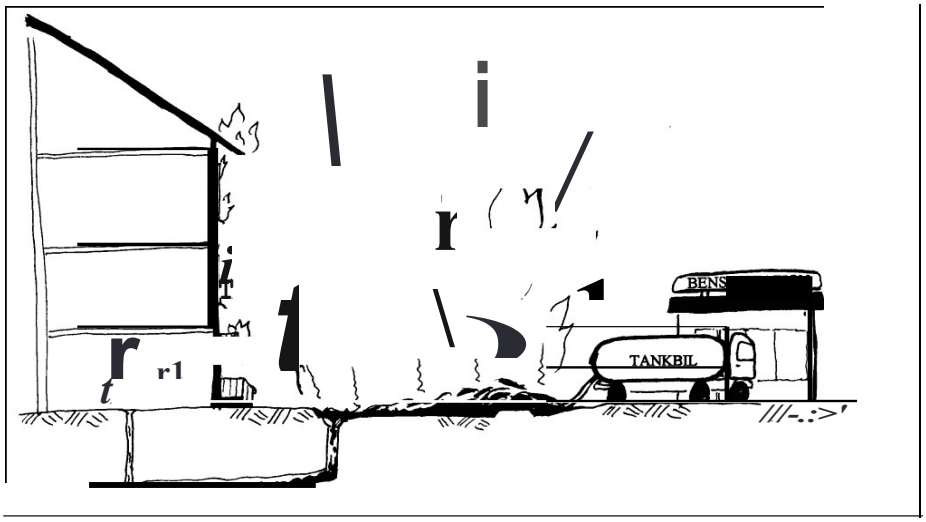
Risknivån i Österhamnen blir något förhöjd vid en samplacering av tankstationerna. Den oacceptabla risknivån ligger dock fortsatt mellan 0 och 9 meter från lossningsplatsen. Med ett skyddsavstånd på 9 meter från tankstation i Österhamnen till bebyggelse skulle funna risker elimineras helt (WSP, 2013). Den oacceptabla risken på vägen längs kajen rekommenderas att lösas genom att minska mängden trafik genom omledning på alternativa vägar (WSP, 2013).

Urklipp 7: Konsekvenser vid genomförande av detaljplan sid 30 med **felaktig slutsats att riskavstånd på 9 meter är samma**

oavsett hur många tankstationer som finns i området "Miljökonsekvensbeskrivning {MKB} daterad 2024-01-15, Reviderad 2024-03-042024-04. WSP har bara tagit hänsyn till fallet med **en** tankstation

Enligt Länsstyrelsens i Stockholms län rapport "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer" 2000:01 ska avståndet minst vara 100 meter till bostäder vid nyetablering av en bensinstation vilket också kommenteras i Riskanalys 2024 kapitel 1.4 Styrande Dokument, sidan 6. Varför tas inte detta upp, **att det är högst olämpligt att nyetablera en bensinstation i Österhamnen när bostadshusen på Strandgatan står ca 15 meter från kajen?**

Länsstyrelsen skriver också att alla transportleder primära och sekundära vägar med farligt gods ska finnas med i Översiktsplanen eftersom dessa är av stort samhällsintresse. *"Dessa transportleder är av stort samhällsintresse och bör skyddas mot förändringar av markanvändningen som minskar deras lämplighet*" sidan 29.



Figur 5.1 Olycka på bensinstation vid påfyllning av bensin från tankbil till cistern

Urklipp 8: Figur 5.1 i Länsstyrelsens i Stockholms län från rapport "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer" 2000:01.

Felaktiga antaganden om hur lång tid det tar att tanka sjömacken vid beräkning av luftföroreningar

Det tar flera timmar för tankbilen att tanka upp sjömacken och tankbilen står på tomgångskörning i flera timmar vid macken. Tankbilen rymmer 20 kubikmeter vilket tar ca en timme att pumpa ur. Under hela denna tid måste tankbilen stå på tomgång.

Felaktiga antaganden av antalet transporter till sjömacken vid beräkning av tankning

Tankbilen kan inte heller köra in med lastbilssläpet till Vaxholm utan lämnar det vid Nibble, som gränsar till ett naturskyddsområde. Vid Nibble pumpar tankbilen över sitt bränsle från släpet till bilen och kör in till Vaxholm igen. Tankbilens tank rymmer endast 20 kubikmeter bränsle och släpet
rymmer ca 40 kubikmeter bränsle varför överpumpning från släpet vid Nibble måste göras två gånger. Detta innebär att tankbilen åker fram och tillbaka mellan Vaxholm och Nibble **tre gånger vid varje tillfälle som sjömacken behöver fyllas upp.** Det innebär att beräkningarna på hur många

transporter som sker i samband med takning är helt felaktiga i både Riskanalys 2013 och Riskanalys 2024.
Varje tankning innebär i praktiken tre (3) tankningar. Försäljningen av bränsle vid dagens mack är ca 3000 kubikmeter bränsle som till 80% säljs under de tre (3) sommarmånaderna juni och augusti inte 12 månader. **Beräkningsprogrammet som används räknar risken per dygn (24 timmar) och år (12 månader)**. Alla risker måste därför multipliceras med de risker som är på sommaren för att få den verkliga risk som är på sommaren.

- Tankbilen tar ca 20 bubikmeter.
- Macken säljer ca 3000 kubikmeterbränsle/år
- 80% säljs av bränslet säljs på sommaren
- Bränslet säljs på 3 månader – ca 90 dagar.

Beräkningsprogrammet räknar på 24 timmar men bränslet säljs på 8 timmar varför varje tankning behöver multipliceras med 3 x 8 timmar =24 timmar

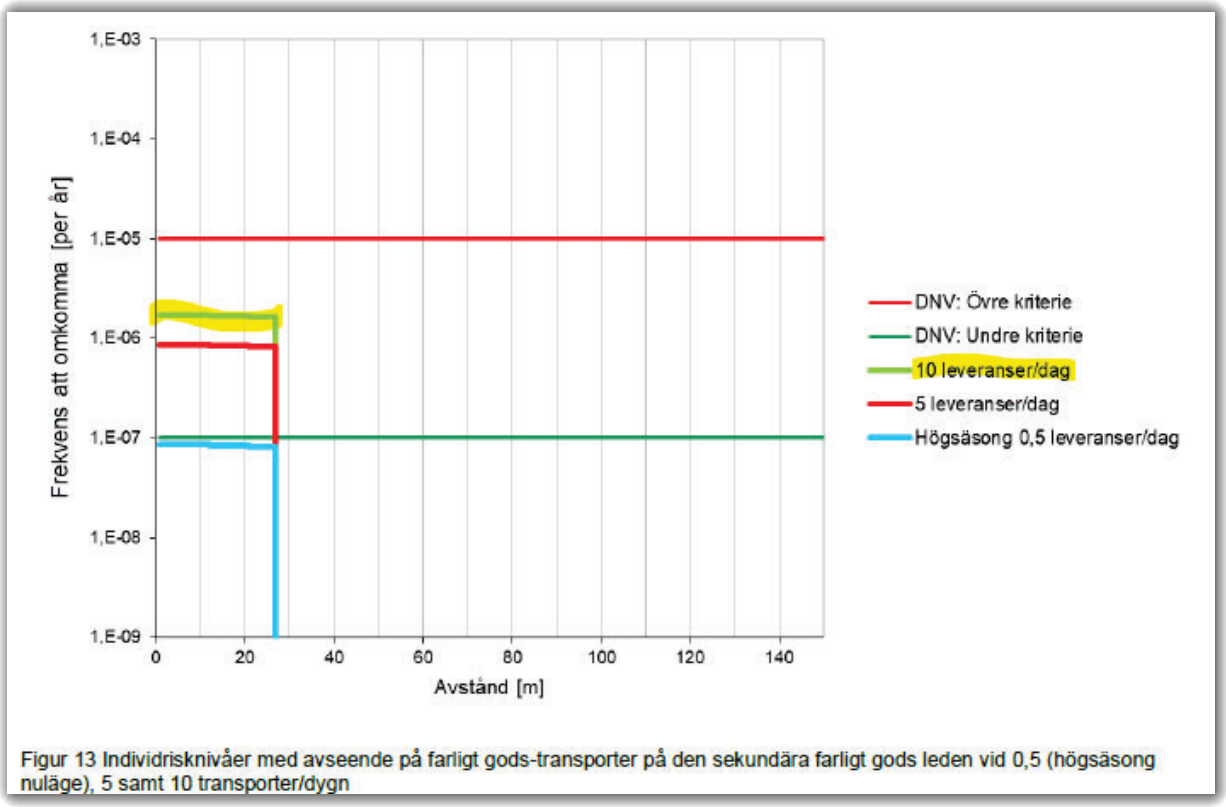
- 80% x 3000 = 2400 kubikmeter
- 2400 kbm/20 kbm= 120 tankningar
- 120 tankningar/90 dagar = 1,33 tankningar per 8 timmar
- 1,33 tankningar på 8 timmar x 3=**4 tankningar/24 timmar idag**

All försäljning sker på sommarens 3 månader varför risken per år blir 4 tankningar per dag i tre månader är samma sak som

- 4x 4 =**16 tankningar/12 månader och dygn.**

  Den siffra som ska beräknas med är alltså **16 tankningar** i beräkningsprogrammet för att få fram risken som är på sommaren när alla turister är här!

  I beräkningarna i Riskanalysen 2024 har räknats med 0,5 tankningar/dag vilket är en helt felaktig siffra. I kapitlet 4.3 Känslighetsanalys av antalet transporter med farligt gods har en analys gjort på vilken risk det är om 5 tankningar görs per dag eller om 10 tankningar görs per dag. Det som de ska räkna med är att det **redan i dag är 16 tankningar** per dag. Redan vid 5 tankningar per dag är ALARP risken inom området mellan det gröna och röda sträcket där risken behöver åtgärdas. Risker som hamnar över det röda sträcket är oacceptabla och ska enligt DNV ej tolereras.



Figur 13 Individrisknivåer med avseende på farligt gods-transporter på den sekundära farligt gods leden vid 0,5 (högsäsong nuläge), 5 samt 10 transporter/dygn

Förmodligen är antalet transporter redan idag över det röda sträcket med dagens 16 tankningar och en risk som inte ska tolereras.
Om en mack till etableras kommer risken inte gå att åtgärda på något sätt utan att tankning sker på ett annat sätt.

Tabell 3 Föreskrivna säkerhetsavstånd vid bensinstationer [1].

Objekt/Riskkälla	Påfyllningsanslutning till cistern	Mätarskåp	Pejlförskruvning	Cisternavluftningsmynning
Plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostad, kontor, gatu-kök, butik, servering, busshållplats), verksamheter och objekt med stor brandbelastning, verkstad eller annan lokal där gnistbildande verksamhet eller öppen eld förekommer	25[1,2]	18[1]	6	12

Urklipp 10: WSP:s Riskanalys 2024 kapitel 5.2 Sjöbensinstation sidan 23 angående de avstånd som bör vara mellan bostäder och påfyllningsanordning till cistern.

Hur rimmar ovanstående tabell med föreskrivna säkerhetsavstånd vid bensinstationer, speciellt påfyllningsanslutning till cistern på 25 meter, när **bostadshusen på Strandgatan står ca 15 meter från kajen?**

En dubblering av antalet mackar blir också en **dubblering av risken** för både påkörning och olyckor med farligt godes oavsett vad alla beräkningsprogram säger.

Sammanfattning av grunder daterad 2024-06-18 som ej ännu beaktats av Kommunen.

- Detaljplaneförslaget medför mycket försämrad boendemiljö med avseende på buller, avgaser, ökad trafik, 100% ökning av flera timmars daglig tomgångskörning samt stor ökning av orenade avgaser från båtar (båtar har ingen katalysator) som ska tanka.

- När nya sjömacken ligger i södra läget kommer **avluftningsrören att vara precis i höjd med andra våning på Tullhuset där våra hyresgäster sover.** Om varje tank har en volym på 6 kubikmeter(kbm} kommer 6 kbm bensinånga eller dieselångor att komma ut ur varje avluftningsrör 16 meter från Tullhusets andra våningsplan vid tankning!

- **Dagens placering av sjömack i dp 188** medför att den tankas via sjön. På detta sätt fås **inga ökade transporter av farligt gods genom Vaxholm** över huvud taget.

- **Fritidsbåtar kommer i mycket högre grad att köra bland yrkestrafiken** och sjöpolisen och kustbevakning kommer inte att kunna förhindra detta.

- **Ingen annan verksamhet än att anlägga ytterligare en sjömack** inom detaljplan 164 **får plats i detta förslag av ändring av detaljplan 164**.

- **Kommunen visar inte något förslag där båtplatser, avstigningsmöjligheter, gästbryggor mm** finns redovisat inom detaljplaneområdet.

- **Förslaget att lägga en ytterligare mack i södra läget hindrar all annan planerad verksamhet i området**. Till exempel kommer trappan och bryggan i Lotsgatans förlängning att blockeras. **Fundamentet för bryggan i Lotsgatans förlängning är redan pålad**. Bryggan ligger utanför den spontade kajlinjen och har inte stöd i detaljplan samt saknar bygglov. Varken trappan eller bryggan finns konstigt nog inte med i detta förslag på ändring av detaljplan.
  Vid det **norra läget finns en ledningsrätt med ankringsförbud** varför även det är en högst olämplig placering av en sjömack eller fritidsbåtsbrygga. Berörda ledningsägare kommer ej att tillåta att ledningsrätten överbyggs då det förhindrar underhåll av ledningar och ökar risken för åverkan!

- **Tillstånd att bedriva handel finns inte med i detaljplaneförslaget**. Att en vattenyta får övertäckas ger inte stöd för handel
  Det **är flera fel i samrådshandlingen**, inte ens detaljplaneområdet är rätt inritat.

Alternativa placeringar är dels i dp 188 där den idag är placerad eller utanför Rindöfärjan mellan färjan och färjerederiets stuga där det även finns plats för att skapa ett resecentrum för båt och bussar. På Rindö vid Skarpöbron där det tidigare funnits förslag på att placera en mack är ytterligare ett förslag.

SBF:s kommentar:
Tack för inkomna synpunkter.
Kommunen har noterat era synpunkter. Den genomförda riskbedömningen avseende transport av farligt gods väg har uppdaterats med hänsyn till de synpunkter som framförts i yttrandet.

Påståendet att ändringen innebär ”väsentlig förändring” och att ny detaljplan krävs
Ädp 429 prövar en ändring av befintlig detaljplan, inte en ny plan.
Enligt PBL 4 kap. 38 § får en detaljplan ändras om den överensstämmer med planens grundstruktur, vilket här innebär:

- ✓ samma mark- och vattenutbredning som DP 164
- ✓ fortsatt användning för småbåtsverksamhet
- ✓ bibehållet öppet vatten (W2) samt reglerat vattenområde (W1)
- ✓ tillägg av utformnings- och riskbestämmelser som saknas i DP 164

Ädp 429 för in moderna krav (risk, siktlinjer, vattenverksamhet, kulturmiljö) som inte finns i DP 164 från 1964, och ändringen ryms därmed inom PBL:s regler för planändring.
Planen medger inte ”restaurangverksamhet” eller övriga publika funktioner som anges i yttrandet — detta är inte tillåtet i W1 och kräver separat prövning.

Påståendet att ”fullständiga utredningar saknas”
Samtliga huvudområden har utretts av oberoende sakkunniga:
✓ Miljökonsekvensbeskrivning (MKB 2024)
Bedömer att planförslaget innebär liten negativ men hanterbar påverkan på vatten, naturmiljö och kulturmiljö.
✓ Maritim riskbedömning – RISE Steg 3 (2026)
Bedömer att den samlade risknivån i Kastellsundet inte är anmärkningsvärd och är hanterbar med föreslagna åtgärder.
✓ Riskbedömning Farligt gods & Sjöbensinstation – WSP (2026)
Bedömer risknivån som tolerabel (lägsta ALARP) under förutsättning att spillzon, prickmark och reglerad lossning tillämpas.
Detaljplanen bygger alltså på komplett underlag, anpassat till dagens regelverk.

Om ”dubblerad risk” vid flera sjömacksverksamheter
RISE:s riskbedömning visar motsatsen:

1. samlokalisering minskar antalet riskzoner i kommunen
2. riskbilden blir mer kontrollerbar
3. trafiksituationen i norra Kastellsundet är hanterbar med tillsyn och fartbegränsning

Riskutredningen (WSP) visar att även med ökade transporter ligger risknivån inom tolerabel ALARP-nivå för farligt gods.

Persontäthet, turister och metodfrågor
Riskanalys 2024 bygger på etablerad svensk metodik (ALARP, individ- och samhällsrisk).

Personrisk beräknas dygnsvis enligt gängse standard — det är så riskanalyser måste göras för att vara jämförbara nationellt.
RISE:s trafikbedömning och MKB:n bekräftar att besökstrycket i området inte innebär en risknivå som omöjliggör planens genomförande.
Detaljerad dimensionering av persontäthet, avspärrning, drift och lossning regleras i LBE-tillståndet och miljöprövningen, inte i detaljplan.

Trafikolycksrisk på Strandgatan
Riskanalysen 2024 analyserar risk för farligt gods och sjöbensinstationer enligt uppdraget.
Olycksrisker på allmän väg regleras i:

- kommunens trafikstrategi
- tillståndsvillkor för lossning
- ordningsföreskrifter och avspärrning vid lossning

Riskanalysen uppdaterats 2026 utifrån synpunkter.
Detaljplanen styr inte trafikflöden eller gatubredd; den reglerar endast markanvändning i vattenområdet.

Om ”felaktig trafikberäkning” och antal transporter
WSP:s riskbedömning uppdaterats och bygger på:

- faktisk hantering av farligt gods
- verifierat leveransmönster
- realistiska scenarier med flera turer per leverans
- skyddsavstånd baserade på 0–9 m oacceptabel zon, ALARP därefter

Tillståndsprövningen avgör exakt antal transporter, tider och logistik — inte detaljplanen.

Om att ändringen skulle kräva ny detaljplan på grund av MKB
Det att en MKB har upprättats betyder inte att ändringen är otillåten — tvärtom föreskriver miljöbalken att MKB ska tas fram när en plan kan innebära betydande miljöpåverkan. MKB:n konstaterar att påverkan är liten och hanterbar, och stödjer därmed planens genomförande.

Individriskgrafen och antal transporter per dag
Den första bilden visar ett DNV-baserat individriskdiagram där olika antal transporter (0,5, 5 och 10 per dygn) jämförs med DNV:s övre och undre acceptanskriterier.
Det är viktigt att klargöra:
Riskanalysen för Ädp 429 använder inte 0,5 transporter som beslutsunderlag.
Riskbedömningen 2024 innehåller känslighetsanalys som visar risknivåer för 5 och 10 transporter/dygn, just för att hantera variationer i bränsletillförsel. Dessa scenarier ligger:

- under DNV:s övre kriteriegräns,
- inom ALARP-området,
- med acceptabel risknivå givet att spillzon, prickmark och avspärrning används.

Transportfrekvens styrs inte av detaljplanen
Antal transporter regleras av:

- tillstånd enligt lag om brandfarliga och explosiva varor (LBE)

- verksamhetens miljötillstånd
- leverantörens säkerhetsrutiner

Detaljplanen avgör inte transportvolymer.
Risknivån bedöms enligt den metod som används i Sverige (DNV/ALARP) och bedömningen visar tolerabel risknivå vid föreslagna skyddsåtgärder.

Om 25-metersregeln i säkerhetsavståndstabellen
Tabellen som åberopas gäller landbaserade bensinstationer, och avståndet 25 meter gäller påfyllningsanslutning till cistern på mark.
För sjöbensinstationer gäller annorlunda riskbild, eftersom:

- cisterner ligger över vatten,
- pölutbredning begränsas av spillzon 8×4 m,
- trycksatta utsläpp på land inte förekommer,
- brandutbredning följer andra spridningsmodeller.

WSP:s riskanalys har därför bedömt:
oacceptabel risk: 12 meter
tolerabel risk: >12 meter med föreslagna åtgärder

Det är dessa avstånd som gäller för sjöbensinstationer enligt nationell praxis. Därför ska inte 25-metersavståndet från landstationer appliceras rakt av — det är inte tekniskt eller juridiskt överförbart.

Antalet turister och persontäthet
Utredningen uppdaterats och grafen i bild 1 visar individrisk, inte samhällsrisk.
Individrisk beräknas alltid:

- över dygnet,
- oavsett tillfällig sommartopp,
- för att följa DNV-modellen.

RISE:s maritima analys hanterar däremot turistflöden, och konstaterar att:

- risknivån i Kastellsundet inte är anmärkningsvärt hög,
- sommartidens intensitet kan hanteras med tillsyn och hastighetsreglering.

Detaljerade driftsvillkor för lossning (tider, avspärrning, tätare vakthållning) sätts i tillstånd, inte i detaljplan.

Riskanalysen avgränsar bort trafikolyckor
Det är riktigt att riskanalysen 2024 endast hanterar farligt gods och sjöbensinstation, vilket är den fråga som enligt uppdraget ska bedömas för planändringen.

Risker på kommunala vägar (Strandgatan, Fiskaregatan):

- är inte del av detaljplanens markanvändning,
- prövas i kommunens trafikplanering,
- kontrolleras genom ordningsföreskrifter och lossningsvillkor,

- ingår inte i ALARP-bedömningen eftersom de inte är farligt gods-scenarier.

Detta följer metodiken i både DNV-modellen och MSB:s vägledning.
Samlad bedömning av de två bilderna i relation till planförslaget
Individriskdiagrammet visar att:
även 5–10 transporter/dygn med åtgärder ligger inom tolerabel nivå (ALARP)
oacceptabel risk endast gäller 12 m från pölkant
denna zon hanteras genom prickmark, spillzon och avspärrningar i lossningsfasen

23. Fastighet 8:

Tack för svar, även om det är svårbegripligt, näst intill obegripligt. Inte bara det. Dessutom vagt, undanglidande, oengagerat, mekaniskt (likalydande med övriga) och till synes helt ointresserat av tidigare ingivna synpunkter. Ett exempel på otydlighet. SBF skriver om placeringen av två sjöbensinstationer: "...inga hinder ser ut att föreligga..." Ser ut? Med andra ord varken SBF, vi eller någon annan har en aning. Ett exempel på mekaniskt (utan eftertanke). Svar ska lämnas senast 20 april 2025, dvs Påskdagen. Rätt osannolikt att någon större mottagningskommitté är redo att ta emot svaren den dagen. Inte ens dagen efter. I övrigt upprepar vi och vidhåller samtliga synpunkter från tidigare inlaga. Det gäller speciellt det ytterst olämpliga att förlägga två sjöbensinstationer i det trånga kastellsundet. En synpunkt som delas av flera remissinstanser, men ändå lämnas torftigt besvarad.

SBF:s kommentar:

Formuleringen ”inga hinder ser ut att föreligga” sammanfattar utredningsläget på plannivå: med föreskrivna skyddsåtgärder – spillzon 8×4 m, 13 m prickmark (ingen stadigvarande vistelse) samt tidsstyrd/avspärrad lossning vid låg persontäthet – bedöms risknivån vara tolerabel (nedre ALARP) och de maritima riskerna hanterbara; den exakta placeringen (N eller S), utformningen och driften prövas därefter i bygglov och MB/LBE-tillstånd, vilket är i enlighet med PBL:s rollfördelning.
Yttranden som inkommer under helg registreras och hanteras första vardag (administrativ rutin – inte en materiell bedömning).
Kommunen noterar att ni vidhåller er samtliga synpunkter från tidigare inlaga.

Stadsbyggnadsförvaltningens sammanfattande bedömning

De synpunkter som framförts under planarbetet, har avvägts mot intresset att planlägga området. Även allmänna intressen har därvid beaktats. Förvaltningen bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Förändringar i planhandlingar efter granskning:

Plankarta

- Förändring 1: Planområdet utvidgades efter granskning, varvid 13m rund spillzon med 4x8 meter yta. Användning gata med ”Prickmark” lagts på ytan för att säkerställa en lossningsplats för tankbilar samt en spillzon inom planområdet.

Planbeskrivning

Sida 15: Texten avseende buller har omformulerats för ökad tydlighet.

Sida 23: Avsnittet om maritima risker har uppdaterats/kompletterats.

Sida 26–27: Texten rörande transport av farligt gods har uppdaterats.

Sida 28–29: Innehållet har kompletterats och uppdaterats utifrån framtagna utredningar.

Sida 30: Texten om fastighetsbildning har förtydligats.

Sida 7–8: Bilderna har ersatts med en ny, uppdaterad plangrans på karta.

Därutöver har planhandlingarna generellt setts över och redaktionella ändringar utförts.

Sakägare och organisationer/föreningar som lämnat skriftliga synpunkter under samrådsskedet och/eller granskningsskedet samt inte fått dem tillgodosedda

Följande sakägare, boende, med flera, som enligt plan- och bygglagen berörs av detaljplanen, har inte fått sina synpunkter på detaljplaneförslaget tillgodosedda och kommer därför efter ett beslut om antagande att informeras om möjligheten att överklaga beslutet:

Fastighet	***Skede***
Fastighet 16	G
Fastighet 17	S, G
Fastighet 18	G
Fastighet 19	G
Fastighet 20	S, G
Fastighet 21	S, G
Fastighet 22	S, G
Fastighet 23	S, G
Fastighet 22	S
Fastighet 24	S
Fastighet 29	S

Bolag	***Skede***
Statens fastighetsverk	S, G

Organisation, förening	***Skede***
Föreningen Värna Vaxholm	S, G
Bostadsrättsföreningen Cronudden	S

Stadsbyggnadsförvaltningen, den 7 maj 2026

Planarkitekt, Farnaz Wigh

Ändring av detaljplan 164, kv. Tullbommen m.m. för del av Vaxön 1:11- Ädp 429

Vaxholms stad, Stockholms län

Samrådsredogörelse

Detaljplanen baseras på ett godkänt planprogram från 2017.

I enlighet med kommunstyrelsens beslut 2023-05-02 §61 har samråd hållits om förslag till ändring av detaljplan. Samrådet har ägt rum under tiden den 28 maj – 20 juli 2024. Information om samråd har sänts till berörda sakägare enligt fastighetsförteckning samt remissinstanser enligt sändlista. Handlingarna har under samrådstiden visats på stadsbyggnadsförvaltningen, Eriksövägen 27, 1tr, på stadsbiblioteket, Hamngatan 19B samt på Vaxholms stads hemsida, www.vaxholm.se.

Inkomna samrådsyttranden finns fysiskt samlade i planakten, vilken går att ta del av på stadsbyggnadsförvaltningen i kommunhuset på Eriksövägen 27 i Vaxholm.

Inkomna yttranden	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter	Kvarstående synpunkter
Myndigheter				
1. Länsstyrelsen i Stockholms län			X	
2. Lantmäteriet			X	
3. Försvarsmakten	X			
4. Nordion Energi AB		X		
5. Sjöfartsverket			X	
6. Trafikverket			X	
7. Trafikförvaltningen Region Stockholm			X	
8. Södra Roslagens miljö och hälsoskyddskontor (SRMH)			X	
9. Bygglovsenheten			X	
10. Tekniska enheten		X		
Bolag				
11. Roslagsvatten AB			X	
12. Bildösundsbolaget			X	
13. Norrvatten		X		
14. Ellevio AB		X		
15. E.ON Elnät Stockholm AB			X	
16. Skanova			X	
17. PostNord			X	
Organisationer, föreningar				
18. Storstockholms brandförsvar (SSBF)			X	
19. Statens fastighetsverk			X	
20. Föreningen Värna Vaxholm			X	X
21. Bostadsrättförening Cronudden			X	X
Fastighetsägare				

22. Fastighet 1			X	X
23. Fastighet 2			X	X
24. Fastighet 3			X	X
25. Fastighet 4			X	X
26. Fastighet 5			X	X
27. Fastighet 6			X	X
28. Fastighet 7			X	X
29. Fastighet 8			X	X

Stadsbyggnadsförvaltningens sammanställning och kommentarer till inkomna synpunkter

Nedan följer en redovisning av synpunkter i inkomna skrivelser. Dessa bemöts avsnittsvis i form av stadsbyggnadsförvaltningens (SBF:s) kommentarer. Skrivelserna i sin helhet finns att tillgå i stadsbyggnadsförvaltningens arkiv. Privatpersoners uppgifter hanteras enligt GDPR och detta dokument kan publiceras på kommunens webbplats. För att ta del av vilka privatpersoner som har inkommit med yttranden kontakta kansliet.

Myndigheter

1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad ändring av detaljplan för samråd. Ändringen syftar till att möjliggöra en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjömackar. Länsstyrelsen lämnar synpunkter på förslaget utifrån innehållet i 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen behöver bearbeta planförslaget gällande miljökvalitetsnormer för vatten samt säkerhet avseende transporter med farligt gods.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till kulturmiljö och miljökvalitetsnormer för vatten samt synpunkter på frågor av betydelse för planens genomförbarhet kopplade till vattenverksamhet. Länsstyrelsen lämnar även synpunkter på formalia.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljökvalitetsnormer för vatten

Kommunen har redovisat att sedimenten i planområdet har förhöjda halter av föroreningar som kan spridas till följd av all typ av arbete i vattenområdet samt den utökade verksamheten som planförslaget medger. Kommunen behöver till nästa skede redogöra för spridningsrisk av föroreningar genom till exempel byggnation av nya kajer, grumlande effekter såsom pumpande flytbryggor och ökad båttrafik samt koppla dessa till recipientens behov. Kommunen behöver också redovisa de åtgärder som krävs för att göra vattenområdet lämpligt för avsedd användning. Kommunen behöver visa att föroreningarna kan hanteras så att de inte riskerar att påverka de beslutade miljökvalitetsnormerna. Eventuella skyddande åtgärder får inte försvåra en framtida sanering som kan komma att krävas.

Säkerhet

Transporter med farligt gods

Ändringen av detaljplanen möjliggör en tillkommande sjömack i Österhamnen. Kommunen redovisar i en riskutredning för bland annat sjömacken i Österhamnen

(WSP, 2013-11-19) att riskerna är förhöjda intill både lossningsplats och Kommunen behöver i planbeskrivningen redovisa var drivmedel är avsett att lossas. Med hänsyn till att lämpliga ytor för lossning är begränsade samt att antalet lossningar kommer att öka kraftigt behöver kommunen även visa att den avsedda lossningsplatsen är lämplig med hänsyn till människors säkerhet. Kommunen behöver även redogöra för rådigheten över lossningsplats och intilliggande områden.

Kommunen behöver bedöma riskerna längs med transportvägarna till lossningsplatsen och då beakta att en tillkommande sjömack innebär en betydande ökning av antalet bränsletransporter. Med tanke på att den bifogade riskutredningen är från 2013 behöver kommunen visa att indata och antaganden fortsatt är aktuella. Riskutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen lyfter fram omledning av trafik som en riskreducerande åtgärd. Kommunen behöver förtydliga vad som avses med åtgärden och hur den ska säkerställas.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Kulturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset. Länsstyrelsen vill dock upplysa om att det finns en ny riksintressebeskrivning för riksintresset Stockholms farled och inlopp. Kommunen behöver utgå från den nya beskrivningen i sin bedömning av hur den nya tankstationen, bryggor och byggnader behöver anpassas till riksintresset och kulturmiljön.

MKN Vatten

Idag finns en risk att TBT klassas ner i förekomsten. Om sedimentundersökningen tyder på att det finns TBT i området bör åtgärdsutredning fokusera på denna kvalitetsfaktor.

Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen noterar att kommunen i miljökonsekvensbeskrivningen bedömer att planförslaget kan ge negativa konsekvenser på naturmiljön genom bland annat påverkan på vattenlevande djur, ökad grumling av vattnet samt större risk för spill av bränsle. Detta indikerar att det finns frågor om naturmiljön som behöver behandlas i samband med tillståndsprövning eller anmälan enligt 11 kap. MB.

Prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (MB) görs i särskild ordning. Länsstyrelsen har inte gjort någon bedömning avseende om kommande anmälningar om vattenverksamhet kan bifallas eller om tillstånd i mark- och miljödomstolen kan tillstyrkas. Länsstyrelsen noterar att kommunen har tillstånd genom dom i mål M 4988-22 och M 4392-23 från mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt till ombyggnation av kaj m. m. inom planområdet. Kommunen behöver ta ställning till om de ska anmäla eller tillståndspröva de tillkommande vattenverksamheterna såsom bryggor eller pontoner inom planområdet. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att komma in med anmälningar eller samråd för tillståndsansökningar för vattenverksamhet så tidigt som möjligt. Detta eftersom planen riskerar att inte kunna genomföras om tillstånd inte kan ges eller att den anmälda vattenverksamheten inte får genomföras.

Formaliafrågor

Redovisning av ändringar

Enligt 4 kap. 32 § PBL ställs krav på en detaljplans tydlighet. Flera överlappande plankartor och juridiska dokument kan innebära att detta tydlighetskrav inte uppfylls. Kommunen bör därför överväga att redovisa ändringarna i den ursprungliga plankartan och planbeskrivningen.

SBF:s kommentar:
Synpunkterna har beaktats. Planbeskrivningen har kompletterats med skrivningar enligt önskemål. Lämpliga skyddsåtgärder kan vidtas om det finns risk för spridning av föroreningar. I samband med kajrenoveringen i Österhamnen bedömde Mark och Miljödomstolen att siltgardin inte behövde användas men kommunen bestämde ändå att använda denna. Österhamnen har även tidigare använts som hamn för större fartyg vilka riskerar att grumla upp sediment i högre utsträckning än vad mindre båtar gör vilka kommer att lägga till vid flytbryggorna. I samband med renoveringen av kajen genomförs det arbete med dagvattenrening vilket kommer att förbättra kvaliteten på dagvattnet som når recipienten.

Stycket om Miljökonsekvensnormer i avsnittet sedimentanalys i planbeskrivningen har förtydligats. Även sedimentanalys och kontrollprogram för vattenverksamheter för hela kajprojekt har lagts till som bilagor till granskningshandlingar. Kontrollprogrammet kommer att användas för nödvändiga åtgärder inom detaljplanen.

Angående påverkan på vattenlevande djur har det gjorts inventeringar som visat på låga naturvärden. Detta är ett exploaterat område sedan länge och därav är påverkan på vattenlevande djur låg.

Kommunen har tagit fram en riskbedömning angående transport av farlig gods. Bedömningen utifrån tillgängliga och beräknade data i denna riskbedömning är att risknivåerna kopplade till den sekundära transportleden för farligt gods längs med kajen är acceptabla men att åtgärder bör vidtas med hänsyn till praktisk genomförbarhet.

Vad gäller bedömningen av placeringen av två sjöbensinstationer inom planområdet, verkar inga hinder föreligga under förutsättning att säkerhetsavstånd i enlighet med MSB handbok kan hållas.

Gällande risker kopplade till backning av tankbilar i samband med lossning förskriver MSB att tankbilar ska kunna ta sig från platsen utan att backa. Detta kräver antingen en omledning av tankbilstrafiken längs med kajen för nuvarande sjöbensinstation samt för eventuell framtida station i läge N, eller att backning sker till lossningsplatsen. För att minska riskerna vid backning kan till exempel fysiska hinder så som påbackningsskydd och kantskydd vid kajkant installeras tillsammans med en dedikerad person som agerar backledare/signalman.

Resultatet i denna riskbedömning ligger i linje med den riskbedömning som utfördes av WSP 2013.

Kommunen bedömer att ansökan eller anmälan av vattenverksamhet ska göras av verksamhetsutövaren eftersom ansökan för vattenverksamhet kräver en helhetsbedömning av verksamheten. Detaljplanen möjliggör endast bryggor och pontoner på vatten, vilket inte medför negativa konsekvenser på naturmiljön.

Ändringen redovisas på ursprunglig plankarta enligt tydlighetskraven.

Riksintressebeskrivningen har uppdaterats i plankartan och ett antikvariskt utlåtande har tagits fram för att säkerställa att utformning och placering av nya byggnader inte påverkar kulturmiljön negativt.

2. Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2024-04-18) har följande noterats:

FÖRTYDLIGANDE OM GENOMFÖRANDETIDEN

På plankartan finns det angivet att genomförandetiden är 5 år. Enligt 4 kap. 22 § PBL avser dock genomförandetiden vid planändring endast de frågor som ändras. För att ändringen ska vara tydlig bör det framgå av skrivningar i planbeskrivningen vilka planbestämmelser som ändras och att det är dessa som får ny genomförandetid.

OKLAR FORMULERING I PLANBESKRIVING

Lantmäteriet ställer sig frågande till formuleringen på sida 24 i planbeskrivningen under avsnitt 5.2.1 Fastighetsbildning. Vad är det med Vaxön 1:11 som inte stämmer överens med markanvändningen och vad för planstridiga utgånglägen är det som kan förekomma?

SBF:s kommentar:
Plankarta har reviderats och förtydligats enligt Lantmäteriets synpunkter. Genomförandetiden i markerad röd ruta gäller endast för ändringen och detta har också förtydligats.

Avsnitt 7.2.1 Fastighetsbildning i planbeskrivning har kompletterats och förtydligats med nya texter.

3. Försvarsmakten

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

4. Nordion Energi AB

Nordion Energi AB där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Weum Gas och Swedegas har inga ledningar eller anläggningar inom det berörda området och därmedinget att erinra.

5. Sjöfartsverket

Planområdet ligger i direkt anslutning till den allmänna farleden 548. Farleden och omgivande vattenområde är intensivt trafikerat, främst av fritidsbåtar och kollektivtrafik.

I den tillhörande maritima riskanalysen bedöms sannolikheten för kollisioner eller ombordläggningar som hög, på grund av kombinationen av manövrerande eller passerande skärgårdsfartyg och fritidsbåtar som tankar, väntar på bryggplats för tankning eller bara passerar sundet.

Samtidigt beskriver riskanalysen att trafikbilden idag inte framstår som anmärkningsvärt riskfylld bl.a. på grund av fartbegränsningen på 5 knop.

Sjöfartsverket anser att synpunkter från Trafikförvaltningen, Region Stockholms samt de rederier som trafikerar området på uppdrag av Regionen noga behöver vägas in, innan man gör en planändring. Möjligheten till säker manövrering till och från kaj måste säkerställas med operatörerna. Sjöfartsverket anser att detaljplaneändringen i sig, kan genomföras, men tillstyrker i detta skede inte

en flytt av Sjömacken Vaxholm. Vi anser att kommunen bör följa rådet i riskanalysen och använda perioden för ”Sjömacken Vaxholms” tillfälliga bygglov i Västerhamnen till att utvärdera om det geografiska läget tillsammans med en planändring av Dp 188 är att föredra, framför en samlokalisering i Dp 164.

Inför en eventuell framtida samlokalisering ter det sig som att det norra alternativet är en bättre etablering ur sjösäkerhetssynpunkt. En säker miljö för skärgårdstrafiken att manövrera i och för fritidsbåtar, att ta sig till och från sjömackarna, behöver säkerställas. Risken att ett skärgårdsfartyg kör in i en sjömack måste minimeras.

Sjöfartsverket vill vara med i samrådsprocessen kring en eventuell framtida omlokalisering av sjömacken/sjömackarna och anser att kollektivtrafikens synpunkter ska väga tungt.

Generella synpunkter

Verksamheteter som planeras på, eller intill vattnet, behöver konstrueras så att dessa inte kommer att störas av fartygstrafiken, så som exempelvis svall, vilket på sikt annars skulle kunna leda till klagomål och önskemål om inskränkningar för sjöfarten.

All belysning inom planområdet bör utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfasen.

SBF:s kommentar:
Synpunkter noteras. Syftet med detaljplanändringen är att utöka vattenområdet för bryggor och verksamheter. Ändringen av detaljplan har även prövat lokalisering av sjömackar inom området. Ändringen möjliggör sjömackar men dessa kräver ytterligare prövning för att få tillstånd och bygglov. Nedläggningen av linfärjeförbindelsen till Kastellet har varit den mest effektiva åtgärden för att reducera de maritima riskerna i västra Kastellsundet. Kommunen vill gärna ha en samordning med region Stockholm och dess trafikutövare för att säkerställa en bra lösning. Dessa frågor bör utredas i ett större sammanhang och utanför ramen av detaljplanändringen. Maritima riskanalysen och riskutredningen som tagits fram till detaljplaneändringen visar på att riskerna med en samlokalisering är acceptabla.

6. Trafikverket

Utökningen av området i Österhamnen för bryggor och pontoner motiveras med att det idag råder brist på båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar och restaurang. Kommunen skriver att ”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”. Det har därmed gjorts en riskbedömning av RISE (Research Institutes of Sweden AB) på uppdrag av Vaxholms stad, som förslår ett antal åtgärder för att minska dessa risker. Två alternativ som läggs fram är fartbegränsning till 5 knop hela året genom sundet. En annan åtgärd kan vara det alternativa vägvalet via östra Kastellsundet.

Trafikverket Färjerederiet anser att det är olämpligt att trafiken ökar i det östra Kastellsundet, då det kan påverka och komma i konflikt med vägfärjornas trafikering. Kommunen bör ta hänsyn till vägfärjornas trafikering och en komplettering bör göras av planförslaget som visar att en ökad mängd sjötrafik i östra sundet inte påverkar vägfärjorna.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras. Kommunen ser att flytt av farleden till östra Kastellsundet är en bra lösning för att ta hänsyn till vägfärjorna men att det bör utredas i ett större sammanhang och utanför ramen av detaljplanändringen. Nedläggningen av linfärjeförbindelsen till Kastellet har varit den mest effektiva åtgärden för att reducera de maritima riskerna i västra Kastellsundet.

7. Trafikförvaltningen

Förslaget att utöka möjligheten att tillskapa en större yta för ytterligare verksamheter i Österhamnen kan komma att innebära problem för regionens sjötrafik. Aktuell placering kan komma att innebära negativa konsekvenser för trafiken i farleden. Detta framför allt under högsäsong då fler fritidsbåtar kan komma att röra sig i farleden, vilket bland annat delvis behandlas inom riskbedömningen som bifogats med planhandlingarna. Region Stockholm och dess operatörers sjötrafik bör värnas inom planområdet, och eventuella försämringar för Region Stockholms sjötrafik ska undvikas. Samordning ska ske med Region Stockholm och dess trafikutövare för att säkerställa en bra lösning för alla parter.

SBF:s kommentar:
Kommunen har tagit fram flera utredningar, bland annat maritima riskbedömningar, och resultatet visar att riskerna är inom acceptabla nivåer. Utredningarna föreslår ett antal åtgärder för att minska sjötrafikpåverkan i farleden. Nedläggningen av linfärjeförbindelsen till Kastellet har varit den mest effektiva åtgärden för att reducera de maritima riskerna i västra Kastellsundet. Kommunen vill gärna ha en samordning med region Stockholm och dess trafikutövare för att säkerställa en bra lösning. Dessa frågor bör utredas i ett större sammanhang och utanför ramen av detaljplanändringen.

8. SRMH – Södra Roslagens miljö och hälsoskyddskontor

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontor har granskat planförslaget från miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Kontoret har inget att tillägga.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen, Vaxholms stad, har skickat ett detaljplaneförslag för kv. Tullbommen m.m. för del av Vaxön 1:11 på remiss till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd.

Syftet med detaljplaneändringen är att utöka ytan där bryggor och pontoner tillåts. Därmed möjliggörs en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjömackar.

Planområdet ligger i centrala Vaxholm utefter kaj- och strandkant Österhamnen med bryggor, byggnader och platsmark för småbåtstrafik. Planområdet omfattar del av fastigheten Vaxön 1:11. Inom planområdet återfinns idag en sjömack (Gulf Kronudden). Norr om macken finns plats för mindre taxibåtar och ett antal allmänna båtplatser och söder om macken går Waxholmsbåtarna, Blidösundsbolaget och Strömma. Cirka 50 meter öster om planområdet finns Vaxholms kastell.

Vaxholms stad har bedömt, enligt 6 kap 7 § miljöbalken (1998:808), att ändringen av aktuell detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt beslut i KS 2023-11-08 §29. Det föreligger ett behov att genomföra en strategisk miljöbedömning med tillhörande

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. I MKB:n föreslås anpassningsåtgärder som bör övervägas i framtida planprocess och vid genomförande.

Ändringen av detaljplanen innebär att användningen Vb (vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande) ersätts av W1 (Vattenområde med bryggor och pontoner. Angörings- och tilläggsmöjligheter för fartyg) och området utökas inom öppet vatten.

Förorenad mark

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram en miljöteknisk markundersökning längs med och intill Vaxholms kaj inom fastigheterna Vaxön 1:11 och 1:81.

Undersökningen visar att det inte förekommer halter över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) inom planområdet.

Buller

Planområdet bedöms vara påverkat av störningar i form av buller. De närmaste bostäderna ligger endast cirka 30 meter från befintlig kaj. Buller bildas i dagsläget främst av båtar, transporter och arbetsmaskiner. Planförslaget bedöms inte leda till någon betydande förändring av bullernivån och möjliggör inte avsteg från rekommenderade riktvärden för buller med avseende på vägtrafikbuller, buller från färjeläge och färjetrafik eller externt industribuller. Trots att bullersituationen idag är okänd bedöms inte MKN eller riktvärden för buller att överskridas vid utbyggnad enligt planförslaget.

Dagvatten

En dagvattenutredning har genomförts för aktuell kajrenovering. Vid utbyggnad enligt planförslaget förväntas dagvattenflödena inom planområdet att öka på grund av ökad nederbörd. Denna ökning tillsammans med planerad renovering av kajerna på Vaxön som ger större mängd hårdgjorda ytor förväntas leda till ökad föroreningsbelastning till recipienten. För att inte bidra till försämring av MKN rekommenderas rening av dagvattnet inom respektive kajområde. Inom Österhamnen föreslås dagvattenrening i form av skelettjordar och filterbrunn.

Ekonomiska överväganden

Det finns inte några ekonomiska konsekvenser att ta hänsyn till.

Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

RESERVATION

SRMH 12 juni 2024, ärende 12: Yttrande över detaljplaneförslag för kv. Tullbommen mm för del av Vaxön 1:11

Bakgrund
Miljö- och hälsoskyddskontorets passiva hållning i samrådet för detaljplaneändringen ovan stämmer illa med SRMH:s ansvarsfyllda uppgift. Särskilt som det finns en utredning, beställd av Vaxholms stad, som tydligt pekar på uppenbara maritima risker om ändringen genomförs (PM 20231761-1 Maritim riskbedöming Vaxholms stad Dp 164 av den 1 december 2023). Här anges visar (på sid 17) att "kollisionstillbud eller -olyckor antas ske relativt ofta i området". "Exempelvis kan en liten öppen båt eller kanot kantra så att människor hamnar i vattnet om de påseglas, eller utsätts för propellerstrålen från ett större fartyg såsom en skärgårdsbåt".

Vidare framhålls i utredningen att "Med anledning av lokaliseringen av sjömackar i det aktuella området, **utgör risken för båtbränder en uppenbar fara**" [vår halvfetning]. Utredningen slår också fast att "Bränder i fritidsbåtar kan exempelvis uppstå i samband med tankning av bensin om en tändkälla finns i närheten av tankluftningsutsläpp eller vid bensinspill ombord." Det kan också hända att statisk elektricitet i ojordade fasta bensintankar leder till gnistor och som till och med kan förorsaka explosioner.

Det här är naturligtvis mycket allvarliga uppgifter, som SRMH måste uppmärksamma. I utredningen nämns till exempel den dramatiska båtbrand som uppstod mitt i Kastellsundet i augusti 2022 i samband med tankning, då giftig, svart rök riskerade att invadera hela Söderhamnsplan med då fullsatta uteserveringar. Kustbevakningen tvingades gripa in och föra den brinnande båten till Rindösidan, där släckningsarbetet så småningom kunde ske.

Ja, utredningen konstaterar att båtmacksplaceringen i sundet medför att **risken för båtbränder utgör "uppenbar fara"** och att denna risk måste tas med i beräkningen när bedömningen görs huruvida det överhuvudtaget är lämpligt att förlägga sjömackar i detta område – som ju dessutom är det allra mest centrala i hela Vaxholm, i direkt anslutning till Vaxholmsbåtarnas angöringsplatser där många människor vistas.

Området ligger också i stadens allra äldsta kvarter med kulturhistoriskt viktiga byggnader, där många promenerar och där ett antal lägenheter har både fönster och balkonger och både boende och förbipasserande drabbas av betydande olägenhet när brummande tankbilar står i timmar – ibland dagligen – och släpper ut både avgaser och giftiga bensinångor.

Motivering
Gulfmackens placering har tyvärr inte varit utsatt för vare sig prövning eller granskning, vi menar att en sådan prövning måste utföras innan den aktuella detaljplaneändringen godkänns. Sommartid bildas dessutom inte sällan köer till Gulfmacken som medför extra stora risker för olyckstillbud. Och det hör till saken att Gulf endast har bygglov för delar av sin verksamhet och att andra delar utgör så kallade svartbyggen. Genom detaljplaneändringen skulle Gulf få möjlighet att utvidga, vilket vi i Livbojen Vaxholmsdemokraterna ser som en mycket olycklig och otidsenlig utveckling för Vaxholm, i en tid när fossila bränslen tärtom behöver fasas ut.

Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

I utredningen som vi hänvisar till ovan framhålls att om nuvarande placering av Gulf hade varit föremål för nyetablering, med den omfattning verksamheten har i dag, ja, då "är det sannolikt att myndigheter som Sjöfartsverket hade skulle ställa sig tveksamma".

Den andra sjömacken, den som tidigare låg vid Söderhamnsplan, har nu flyttat till utsidan av piren, ett betydligt lämpligare och mindre riskfyllt läge. Påfyllningen av bensin sker med en pipeline från tankbilar placerade vid färjeläget, där det vare sig finns boende eller promenadstråk. Vi anser att också Gulfmacken borde flytta dit. **Värt att notera är att utredningen just förordar en permanent samlokalisering på annan plats än i Kastellsundet, då det skulle minska den riskexponerade yta och de sjötrafikrelaterade olycksrisker som finns där.**

Enligt reglementet (antaget den 16 mars 2020) är det miljö- och hälsoskyddsnämndens skyldighet att ansvara för att gällande miljölagstiftning följs i Vaxholm. Det är därför angeläget att nämnden yttrar sig om de uppenbara risker och den olägenhet som detaljplaneändringen medför för både människor och miljön i Vaxholms kanske allra känsligaste, kulturhistoriska delar inom riksintresset.

Yrkande: Livbojen Vaxholmsdemokraterna yrkar att ärendet återremitteras för vidare utredning av de olycksrisker och olägenheter som detaljplaneändringen för kvarteret Tullbommen medför.

SBF:s kommentar:
Kommunen har tagit fram två maritima riskanalyser vilka fokuserade på riskerna inom vattenområdet. Senare efter samråd gjordes en riskbedömning för transport av farligt gods. Kommunen följer rekommendationer och åtgärder utifrån utredningar. Resultatet från alla utredningar visar att risknivåerna ligger inom acceptabla nivåer**.** Se tidigare svar till länsstyrelsen.

9. Bygglovsenheten

Bygglovsenheten har granskat planhandlingarna och har följande synpunkter:

- Eftersom W1-området egentligen inte tillåter byggnader eller erbjuder någon byggrätt, bör en annan användning användas som motsvarar den exploatering man vill tillåta. Förslagsvis V, hamn, eller annan typ av kvartersmark.

- Om ovan innebär en för stor ändring av nu gällande plan, föreslås istället att tydligt specificera vilka byggnadsverk och typ av användning som ska tillåtas inom området, t.ex. sjömackar och restauranger. Detta bör anges redan i användningsbestämmelsen. Utan närmare reglering och precisering kommer exempelvis lämpligheten för sjömackar att behöva prövas i varje ärende om bygglov, och kan inte garanteras. Det är också oklart om planen ska tillåta etableringar som exempelvis restauranger på flytbrygga, eftersom endast ”mindre byggnader kopplade till verksamheter” tillåts.
- Användningen av ordet ”byggnadsverk” i egenskapsbestämmelserna behöver ses över. Byggnadsverk innefattar både byggnader och anläggningar, varför det inte tydligt framgår att det är byggnader man syftar på. Bygglovsenheten antar att det är ”mindre byggnader kopplade till verksamheter” som menas. I och med att byggnader strider mot användningen W1, kommer ”byggnadsverk” i det här fallet att behöva tolkas som endast de anläggningar som ryms inom användningen, nämligen bryggor och pontoner.
- Bygglovsenheten rekommenderar att man använder konkreta formuleringar och undviker ord som ”mindre” och ”exempelvis”. Det är också oklart vad som menas med ”ansluta till särdrag i omgivande kvarter”. Bygglovsenheten föreslår och efterfrågar att man preciserar det som man anser är extra viktigt, så som byggrätt, kulörer och material, och låter resten inrymmas i bestämmelsen att ”byggnadsverk ska utformas med särskild hänsyn till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse”, där en bedömning av lämplig utformning som är förenlig med planens intention och lagligt anpassad till riksintresset och den särskilt värdefulla miljön får göras i varje enskilt fall.
- Bygglovsenheten noterar en del stavfel, men lämnar med varm hand över korrekturläsning till plan- och exploateringsenheten.

SBF:s kommentar:
Synpunkterna har bedömts och vissa har tillgodosetts. Plankarta och planbeskrivning har reviderats. Ett antikvariskt utlåtande som kopplas till bestämmelserna bifogas till handlingarna. Begreppet byggnadsverk är utbytt till byggnad på de platser begreppet kan leda till missförstånd. Bestämmelserna f_1 och f_2 formuleras om för att förtydligas enligt önskemål. En ny bestämmelse har lagts till plankarta angående siktlinje, P_1.

10. Tekniska enheten

Tekniska enheten har arrendeavtal där näringsverksamhet bedrivs. En utökning av ett så kallat Vb-område (W1) skulle innebära en utökning av möjligheterna att bedriva verksamhet.

Enheten ställer sig positiva till denna förändring och ser det dels som en möjlighet att utöka stadens centrum med verksamheter, dessutom en möjlighet att få en ökad intäkt.

På längre sikt anser tekniska enheten att en tydligare koppling mellan Österhamnen och Kastellet är önskvärt. Detta skulle gynna båda staden samt Statens Fastighetsverk (SFV). Farleden agerar i dagsläget som en barriär till Kastellet och försvårar för verksamhet att bedrivas där. Kastellet är ett attraktivt turistmål vars tillgänglighet begränsas avsevärt med dagens situation.

SBF:s kommentar:
Synpunkter noteras.

Bolag

11. Roslagsvatten AB:

Roslagsvatten AB har fått rubricerad remiss för yttrande och har följande att framföra:

VA
Planbeskrivning
• S. 14

2.2.1 Vatten och avlopp

Den berörda delen av fastigheten är idag endast ansluten till det allmänna dricksvattennätet. I samband med projekteringen för ombyggnationen av kajerna, är en ny förbindelsepunkt för spillvatten projekterad i gata.

2.2.2 *Dagvattenhantering*.

Den berörda delen av fastigheten är inte ansluten till allmän dagvattenhantering.

• S. 21 – 22

4.4.4 Vattenområden, dagvatten och översvämning

Med tankbilstransporter av båtbränsle, finns risk för spill och olyckor. De dagvattenutlopp som försörjer gata och kajområde fram till befintlig och eventuell framtida sjömack, bör därför förberedas för katastrofavstängning.

• S. 23

5.1.2 Vatten och spillvatten

I planen står att huvudmannen äger och ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av vatten- och spillvattenanläggningar. Förtydliga att VA-huvudmannen är ansvarig fram till fastighetsgräns.

• S. 26

5.4.3 Vatten och avlopp

Det allmänna VA-nätet kommer i samband med renovering av kajerna att ersättas med nya ledningar och dimensioneras upp något. Vid eventuell ny exploatering kan dock nätet komma behöva dimensioneras upp ytterligare och nya förbindelsepunkter krävas.

Vi anser att texten som berör brandvatten här är överflödig.

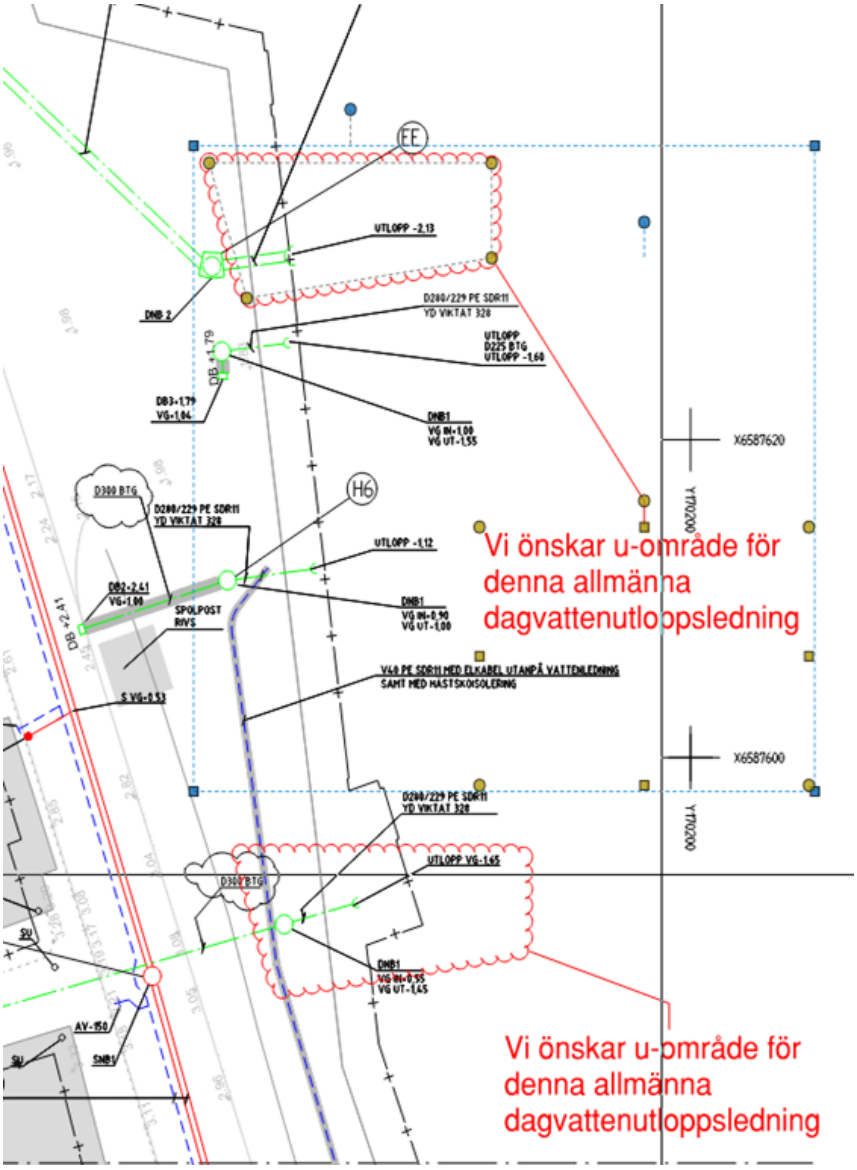
5.4.3 *Dagvatten*

Beroende på placering av eventuella verksamheter, kan förbindelsepunkt behöva anläggas.

5.4.4.Brandvatten

En bättre formulering av den andra meningen är att verksamhetsutövaren, arrendatorn eller exploatören ansvarar för att bekosta utbyggnad av erforderlig brandvattenförsörjning.

Plankarta
• Vi önskar U-område för 2st allmänna dagvattenutlopp som kommer byggas ut i projektet Vaxholms kajer. En mer detaljerad DWG-fil för placering av utloppen översändes separat på begäran.



Avfall

Planbeskrivning och plankarta

• Lämplig plats för överlämning av verksamheternas avfall behöver säkras för området. Hämtning ska möjliggöras utan att sopbilen behöver backa eller att chauffören behöver dra kärlen längre sträckor.

Med tanke på det centrala läget är lastbilens angöringsplats och uppehållstid vid tömning extra viktig för att störa gång och biltrafik så lite som möjligt.

SBF:s kommentar:
Planbeskrivningen har reviderats och ovannämnda styckena har kompletterats enligt synpunkter. På plankartan är u-området minskat från 10 meter bredd till 6 meter.

Angående önskemål om två u-områden längs kajen så gör förvaltningen bedömningen att det inte är nödvändigt. Endast 1,7 meter av kajkanten ligger inom planområdet och staden äger den allmänna platsen. Hur marken används säkerhetsställs av fastighetsägaren som kan reglera placeringen längs kajen.

På planbeskrivningen har lossningsplatser för tankbilar och sophämtning förtydligats.

12. Norrvatten

Jag vill meddela att Norrvatten inte berörs av detaljplanen.

13. Ellevio

Ellevio har inget att erinra gentemot planförslaget då vi inte har något elnät i området.

14. E.ON Elnät Stockholm AB:

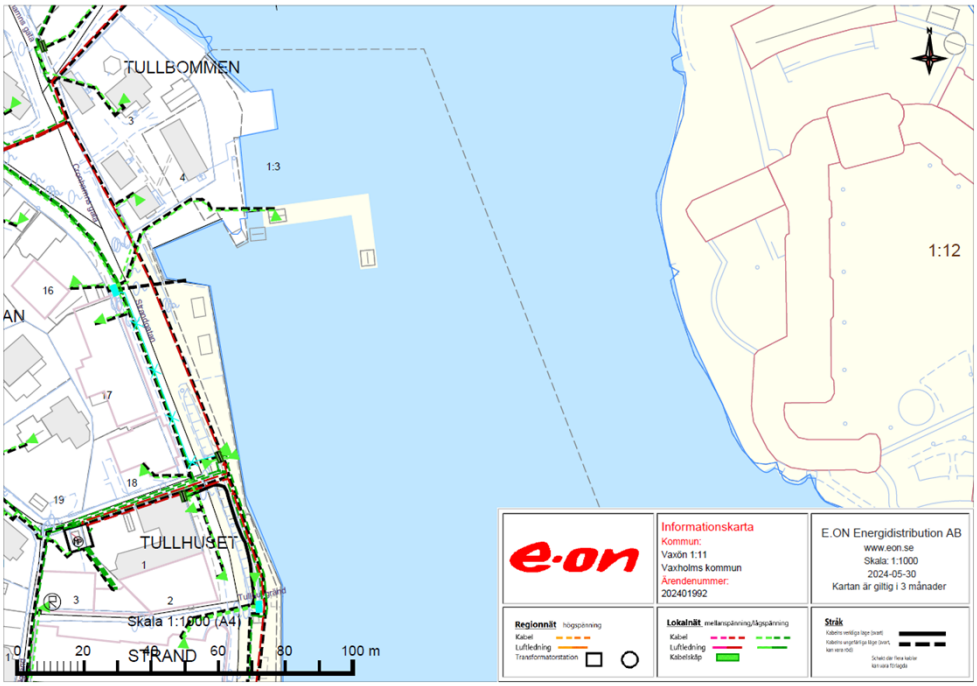
E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom området har E.ON låg- och mellanspänningsledningar i osäkert läge, se bifogad karta.

Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.



SBF:s kommentar:
Synpunkten har beaktats. Förtydligande texter om ledningar har även lagts till i planbeskrivningen.

15. Bildösundsbolaget

Med det föreslagna förslaget kommer det bli en ökad trafik med fritidsbåtar i det västra fästningssundet. Det kommer ett bidra till ett ökat antal närsituationer. Farten i området är låg så man bör inte överdriva riskerna men ändå konstatera att idén med separation av fritidsbåtar och yrkesfartyg i grunden är en säkerhetshöjande åtgärd som man med detta förslag går emot.

Om vi skall väga de två förslagen mot varandra så är vår allmänna inställning att den norra placeringen är att föredra då den inkräktar på den mest kritiska delen av farleden i något mindre grad.

När det gäller förslaget generellt så är det otvivelaktigt så att det kommer bidra till ökad trafik med fritidsbåtar i sundet och det är troligt att skärgårdstrafiken efter riskbedömning kommer att behöva lägga om sin trafik till det andra sundet med viss ökad körtid och körsträcka som följd.

SBF:s kommentar:
Vad gäller placering av sjömackar så har två maritima utredningar tagits fram vilka visar att risken för olycka inte är hög och med åtgärder kan man hålla den låg. Det har även tagits fram några idéskisser i maritima undersökningen för att visa hur förvaltningen tänker sig placering av pontoner och bryggor. Stadsbyggnadsförvaltningen vill säkerhetsställa att nya verksamheter inte har negativ påverkan i farleden. Nedläggningen av linfärjeförbindelsen till Kastellet har varit den mest effektiva åtgärden för att reducera de maritima riskerna i västra Kastellsundet. Kommunen vill gärna ha en samordning med region Stockholm och dess trafikutövare för att säkerställa en bra lösning. Dessa frågor bör utredas i ett större sammanhang och bedöms ligga utanför ramen av detaljplanändringen.

16. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undan flyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

SBF:s kommentar:
Synpunkterna har beaktats. Planbeskrivningen har kompletterats med en skrivelse om Skanovas förväntningar under ledningssamordningen.

17. PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på

postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkända leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras. Placering av postlådor kan inte regleras i en detaljplan. Vid behov kan en lådsamling vid infarten till området rymmas inom vägområdet på kvartersmark. Kontaktuppgifter till PostNord vidareförmedlas till fastighetsutövare för godkännande av postmottagning i samband med nya verksamheter.

Organisationer, föreningar

18. Storstockholms brandförsvar

Det underalternativ som föreslår att Sjömacken samlokaliseras till den Norra delen av sundet (N) ser ut att kunna medföra svårigheter med åtkomlighet och tillgänglighet för räddningstjänsten jämfört med det södra alternativet.

SSBF anser att det södra underalternativet (S) för placering av sjömack är att föredra ur ett räddningsinsatsperspektiv.

Det är viktigt att i tidigt skede beakta de förutsättningar som tillkommer med bensinstationsverksamhet, främst i frågan om Lagen om brandfarlig och explosiv vara (LBE), då detta kan komma att påverka utformningen och placeringen av sjömackarna och dess lossningsplatser. Vi rekommenderar därmed vidare utredning av placering av Sjömacken med hänsyn till LBE.

SBF:s kommentar:
Synpunkten har beaktats och granskningsförslaget har kompletterats med en riskbedömning för transport av farligt gods enligt rekommendationen från SSBF. Lossningsplatser har utretts i bedömningen och det har även tagits fram några idéskisser i maritima undersökningen för att visa hur förvaltningen tänker sig placering av pontoner och bryggor.

19. Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till samråd om förslag till ändring av detaljplan 164 Kv Tullbommen m.m., för del av Vaxön 1:11 i Vaxholms stad.

Framtagandet av detaljplanen sker med utökat förfarande. SFV yttrar sig som sakägare med två fastigheter utanför planområdet. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på kommunens webbplats och också fått tillsänt sig fastighetsförteckningen.

SFV:s uppdrag och fastigheter

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten.

SFV förvaltar cirka 4000 byggnader för olika användningar och en sjundedel av Sveriges markyta. SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

I anslutning till planområdet förvaltar SFV fastigheterna Vaxön 1:1 Kronudden och Vaxön 1:12 med Vaxholms kastell. Vaxholms kastell omfattas även av förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen (FSBM).

Sammanfattning

- SFV lämnar synpunkter på de föreslagna lokaliseringarna för en ny sjömack och avstyrker läge N.
- SFV menar att läge N riskerar att ge en ökad föroreningsrisk i SFV:s hamnficka samt att skapa kollissionsrisk vid SFV:s hamnverksamhet.

Planförslaget

Detaljplaneändringen syftar till att möjliggöra en större yta för småbåts- och vattenverksamheter såsom sjömackar utefter kaj-och strandkant i Österhamn genom att utöka den befintliga ytan där det tillåts byggas bryggor och pontoner. Syftet med planändringen är att tillgodose den brist som råder idag på båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar och restaurang med mera. Därigenom föreslås att den befintliga sjömacken kan få planstöd i sitt nuvarande läge samt att det ges två alternativa lägen för ytterligare en sjömack norr om, i läge N, eller söder om, i läge S, den befintliga sjömacken. Båda dessa alternativa lägen möjliggörs i planförslaget.

SFV:s synpunkter

Cirka 50 meter öster om planområdet finns det statliga byggnadsminnet Vaxholms kastell som förvaltas av SFV. Planområdet angränsar även till Vaxön 1:1 i planområdets norra sida. Denna fastighet är en del av Kronudden med samma fastighetsbeteckning som också förvaltas av SFV. Inom Vaxön 1:1, härefter kallat Kronudden, har SFV sin båthamn och angöringsplats för sina båtar och bryggplatser som SFV hyr ut. I samband med kajrenoveringsprojektet på Vaxholm har linfärjan mellan Vaxholm och Kastellet tagits ur drift. Detta har lett till att tillgängligheten till Kastellet har försämrats avsevärt. För kommunens kännedom håller SFV därför på att se över möjligheterna hur tillgängligheten till Kastellet kan förbättras.

SFV anser att det en ny sjömack i läge N hamnar alltför nära Kronudden med SFV:s båthamn. Enligt den genomförda riskanalysen som hör till planhandlingarna och som beskriver de maritima riskerna har riskaspekter förenade med olika möjliga lokaliseringsalternativ analyserats främst ur ett kvalitativt jämförande perspektiv, i vilket dagens trafiksituation, utformning och lokalisering av sjömacksverksamheten är utgångspunkt. SFV anser att den riskbedömning som är gjord inte beaktar SFV:s båthamn och den ökade kollisionsrisken som en ny sjömack i läge N kan frambringa. SFV befarar att läge N riskerar att skapa en väldigt trång passage genom sundet men även för de båtar

som ska angöra till och från Kronudden. Detta eftersom planförslaget bedöms leda till ökad sjötrafik framför allt av fritidsbåtar som ska angöra till och från den föreslagna sjömacken.

SFV ser även att läge N med stor sannolikhet kommer leda till en ökad föroreningsrisk och luktproblem i Kronudden. Redan nu ligger det ofta en hinna av drivmedel på vattenytan i SFV:s hamnficka. Detta har varit en återkommande företeelse de senaste åren. SFV anser att förutom en störande lukt kan det innebära en brandfara. En ny sjömack i läge N som föreslås hamna närmre Kronudden kommer med stor sannolikhet leda till att föroreningssituationen och luktproblematiken förvärras.

SFV ser dessutom att planförslaget med det nya läget för drivmedelsstation i läge N riskerar att skapa svårigheter för SFV att genomföra eventuella utvecklingsåtgärder på sin fastighet. Vidare anser SFV att kommunen inte tagit hänsyn till vilka alternativa angöringsmöjligheter som kan finnas för att öka tillgänglighet till Kastellet och som kan ersätta den linfärjetrafik som är nedlagd.

Den gällande planen förslås kompletteras med planbestämmelsen f2 som reglerar byggnadsverkens utformning. Det framgår att *byggnadsverk ska utformas med särskild hänsyn till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Färgsättning av byggnadsverk ska ansluta till särdrag i omgivande kvarter. Byggnadsverk ska ha en lätt karaktär i exempelvis trä, glas eller plåt.* Detta anser SFV är ett positivt tillägg jämfört med den gällande detaljplanen.

SFV avstryker därmed det norra läget, läge N, för en ny sjömack. SFV anser att plankartan ska begränsa var drivmedelsstation i form av sjömack får anläggas så att enbart det nuvarande läget samt det södra läget, läge S, tillåts.

SBF:s kommentar:
Kommunen noterar att SFV oroar sig över att maritima riskbedömningar inte beaktar deras båthamn och den ökade kollisionsrisken som en ny sjömack i läge N kan frambringa. Förslag för en sjömack i N läge riskerar att skapa en väldigt trång passage genom sundet men även för de båtar som ska angöra till och från Kronudden. Stadsbyggnadsförvaltningen ser att med rätt placering och utformning av pontoner i N läge kan man säkerställa minskning av trafikrisker i sundet. Det har även tagits fram några idéskisser i maritima undersökningen för att visa hur förvaltningen tänker sig placering av pontoner och bryggor. Angående angöringsmöjligheter och ersättare för nedlagd linfärja borde en separat dialog med olika parter hållas, och det är inte syftet med ändringen av denna detaljplan.

20. Föreningen Värna Vaxholm

För Vaxholm – skärgårdens huvudstad – är sjöfarten en självklar del av stadens dna. Dagens två befintliga sjömackarna utgör därför ett omistligt inslag i stadens serviceutbud. Att flytta någon av dem till ett mindre attraktivt läge än det mest lämpliga, sida vid sida i Kastellsundet, skulle få betydande negativa konsekvenser för Vaxholms attraktivitet för turism och näringsliv.

Föreningen Värna Vaxholm ser mycket allvarligt på den bristande likabehandling från Vaxholms kommun som vi kan konstatera förekommer i samband med kajombyggnaden, där vissa av sjöfartens aktörer gynnas och andra missgynnas och motarbetas. Det gäller särskilt Sjömacken och Taxi- Lasse, som är verksam på Cronudden sedan ett halvt sekel och som på egen bekostnad har räddat och renoverat det enda kompletta kulturhistoriska kvarter som finns kvar i Vaxholm.

Nota bene: Inga politiska beslut har fattats som stöder denna fördolda inriktning som genom många, ofta rutinmässiga beslut – ofta tagna på delegation, alltså utom de folkvaldas insyn och granskning –

förskjuter Vaxholms naturliga position som levande sjöstad till förmån för en framtida kulisstad för massturism. Denna inriktning saknar helt folkligt stöd i Vaxholm.

I föreliggande ändringsförslag av detaljplanen för kvarteret Tullbommen finns till yttermera visso flera tveksamma bedömningar och några felaktigheter som kan hindra en flytt av Sjömacken till Kastellsundet:

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 stick i stäv med upprättad MKB. Ett direkt fel är att den befintliga lossningsplatsen för tankbilar inte har beaktats när två möjliga lägen för ytterligare en sjömack i sundet har bedömts.
Det norra alternativ som förordas är dessutom 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 undervattensledningar.
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 inkommande 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 anser att riskerna med denna placering underskattats rejält i Rises bedömning.

Sammanfattningsvis anser vi att de föreslagna detaljplaneändringarna bygger på ett ofullständigt och i vissa avseenden direkt felaktigt underlag. Bristerna måste åtgärdas innan ärendet kommer upp i Vaxholms fullmäktige för beslut. Och den fördolda plan som uppenbart föreligger och som går ut på att förändra Vaxholms historiska och naturliga karaktär och position som knutpunkt för sjöfarten i Stockholms skärgård till ett slags Skansen måste stoppas.

SBF:s kommentar:
Ändringen av detaljplanen garanterar inte att fler sjömackar får plats i framtiden inom planområdet då det är en fråga som prövas genom bygglov och tillståndsansökan.

Konsulten som har tagit fram riskbedömningar i två steg är en erfaren och oberoende konsult inom området, och bedömer på uppdrag av Vaxholms Stad.

Uppdraget att göra en riskbedömning och en MKB, gällde att jämföra två alternativ:

1. Noll-alternativ som innebär att Gulfmacken placeras inom befintligt Vb område.
2. Utökat Vb- område med två sjömackar, Här visade utredningen om en något mindre riskbild för den norra placeringen. Därför inkluderades läge N i utredningen.

Vaxholms sjömack beviljades ett tidsbegränsat bygglov utanför piren när staden jobbade med denna ändring. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömde att det vore rimligt att även utreda risker i detta område, och därför blev det fyra alternativ.

Nockhöjden för byggnader har ändrats till 4 meter i nockhöjd.

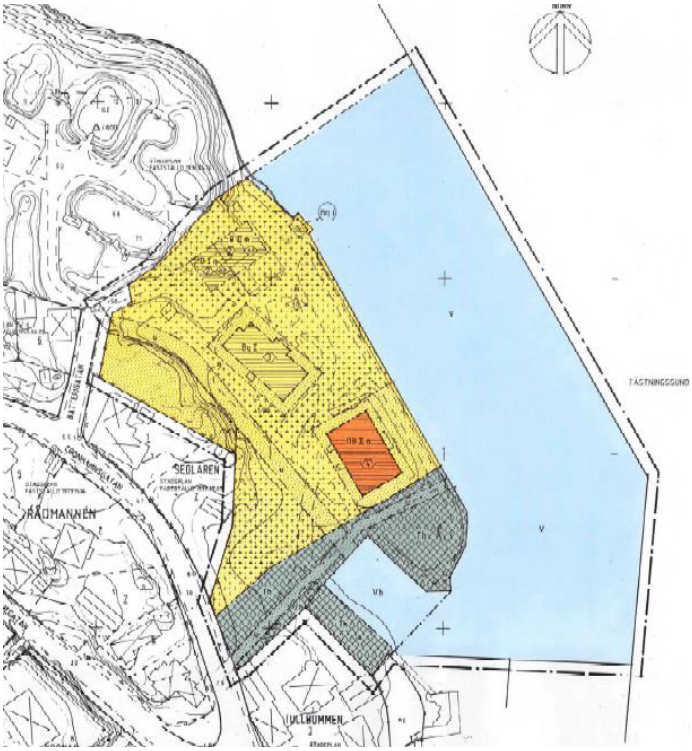
Gällande MKB så utreds enbart påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten, samt risk och säkerhet, och MKB föreslår inte någon placering av verksamheter. Uppdraget baserades på de två ovannämnda alternativen. MKB koordinerade bedömningen med åtgärder av riskanalys

men har även oberoende av varandra gjort sina bedömningar (sida 17 MKB). I MKB jämförs de två alternativ som vi kallar nollalternativ och samlokaliseringsalternativ, eftersom placering norr om eller söder om Gulfmacken inte påverkas av miljöeffekter.

21. Bostadsrättsföreningen Cronudden

Yttrande Styrelsen för bostadsrättsföreningen Cronudden, har efter att ha tagit del av detaljplaneändring enligt samrådshandling ärende nr 2022/82,214, sammanfattat våra synpunkter enligt följande.

Vår fastighet är kv Vaxön 1:99 enligt nedanstående urklipp från plankarta enligt Vaxholms kommunfullmäktiges beslut 1987-01-19. Den gulmarkerade delen omfattar bostadsrättsföreningens bostäder med tre hus. Den gråmarkerade fastighetsytan tillhör Statens Fastighetsverk och enligt ritning är området för trafikändamål (hamn). Hamnen används av Fastighetsverket med båttransport till Fastighetsverkets fastigheter. Eftersom Fastighetsverket dagligen har in- och utfart från hamnen för fastighetsunderhåll och i förkommande fall i nödsituation vid eventuella driftstopp, så är en förutsättning att in- och utfart fungerar utan störning. (Fastighetsverket har enligt uppgift även lämnat synpunkter på föreslaget.) Enligt fastställt avtal, så disponerar BRF Cronudden detta område (det gråmarkerade) i samråd med Fastighetsverket. Bostadsrättsföreningen disponerar ett par båtplatser i hamnen till föreningens medlemmar.



Som framgår av ovanstående plankarta, så gränsar vår fastighet till Tullbommen och det område som omfattas av föreslagen detaljplaneändring. Som grannfastighet till detta vattenområde som berörs av föreslagen ändring, har vi med erfarenhet av nuvarande båttrafik, följande synpunkter.

1. Miljöpåverkan ökar med spill av bränsle som redan idag är mycket som kan konstateras driva in i hamnen (hamnen vid det gråmarkerade området).
2. Om den norra sjömacken flyttas som redovisas i skissfigur 7, så begränsas vår (BRF:s och Fastighetsverkets) in- och utfart, särskilt när båtar köar/cirkulerar för tankning.
3. Förslaget med två sjömackar resulterar till kraftig ökning av trafik som cirkulerar i Kastellsundet.
4. Två konkurrerande sjömackar kommer att skapa onödig förvirring och kaos, respektive osämja.
5. Vi anser att nuvarande (tillfälliga) placering av sjömacken på pirens utsida intill Padelbanan är optimal. Alla berörda parter tycks dessutom vara nöjda med den placeringen, så varför skapa oreda genom att placera två konkurrerande sjömackar bredvid varandra i ett smalt sund? Vi uppfattar det som mycket ogenomtänkt.
6. Vid en gästhamn så borde det finnas tillgång till en närliggande sjömack, varför den provisoriska placeringen är optimal. Förslaget med att lägga två sjömackar i

Kastellsundet, innebär ökad båttrafik mellan gästhamn och sjömack, som dessutom korsar nyttotrafiken.

7. En ytterligare synpunkt är att sjömackarna bör med hänsyn till miljö- och brandskäl förläggas med betryggande avstånd till bostadsbebyggelse / kulturbyggnader.

Bostadsrättsföreningen Cronudden motsätter sig att föreslagen planändring antas, och vi tar för givet att Stadsbyggnadsförvaltningen finner en för alla berörda godtagbar alternativ lösning.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras. Planerade ändringar inom vattenområdet har utretts med två etapper av maritima utredningar samt en riskbedömning för transporter av farligt gods. Resultatet av utredningarna visar att inte finns betydande risker inom området avseende miljöpåverkan, spill av bränsle, lukt, brand och kulturmiljö. In- och utfart till fastigheten ska inte ske genom andras fastigheter. Placering av andra sjömacken i gästhamnen utanför piren är tillfälligt och det innebär att den måste flyttas innan det tidsbegränsade bygglovet går ut.

Att placera en sjömack i gästhamnen är inte optimalt med tanke på övernattning nära en brandkälla enligt Lag om skydd mot olyckor (LSO) och Lag om brandfarliga och explosiva varor (LBEV).

Avståndet till bostadsbebyggelse har studerats i riskutredningar och finns med som bilagor till planhandlingarna.

Fastighetsägare

22. Fastighet 1

Överklagan gällande förändring av detaljplan 164, Kvarteret Tullbommen

Inledning

Den föreslagna förändringen av detaljplan 164 för Kvarteret Tullbommen i Vaxholm har väckt allvarliga bekymmer bland de boende och besökare i området. Särskilt oroande är bristen på utredning av alternativa placeringar för de föreslagna bensinstationerna och bryggorna samt de potentiella riskerna kopplade till miljö, transporter och brand. Denna överklagan syftar till att lyfta fram dessa brister och de risker som inte tillräckligt beaktats i planförslaget.

Bristande utredning av alternativa placeringar

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) anges att en utredning över lokalisering av sjömackar i Vaxholm har genomförts för att belysa förutsättningarna och resonera kring lämpliga lokaliseringar dock saknas en detaljerad redogörelse för varför alternativa placeringar utanför Österhamnen inte har övervägts. Till exempel skulle en placering av sjömackar i mindre trafikerade vattenområden minska risken för kollisioner och förbättra säkerheten för alla sjötrafikanter.

Att endast flytta den befintliga tankstationen något norrut vid nollalternativet är inte tillräckligt för att på allvar utvärdera andra potentiella lokaliseringar som kan vara mer lämpliga med hänsyn till både säkerhet och miljöpåverkan §6 t krävs en mer omfattande analys för att säkerställa att den valda platsen är den mest fördelaktiga ur ett helhetsperspektiv.

Miljörisker

Förslaget om att inrätta ytterligare en tankstation inom planområdet innebär en större risk för spill av petroleumprodukter och andra olyckor, vilket kan leda till betydande miljöpåverkan på ytvattnet och den omgivande naturmiljön §6:1 är särskilt oroande med tanke på att området redan har identifierats

som förorenat, med förekomst av hälsofarliga ämnen i både markvatten och sediment §6:15 :t vissa skyddsåtgärder föreslås, såsom invallningar och påkörningsskydd, kvarstår betydande risker för ytterligare föroreningar, särskilt under byggtiden §6:16 rad riskbedömning visar att risknivån är oacceptabel nära lossningsplatserna och att samhällsrisken ligger på en nivå som endast är acceptabel med restriktioner §:5 ort- och brandrisker ökningen av antalet tankbilstransporter av bränsle till området medför en högre risk för spill och olyckor, vilket kan påverka både miljön och säkerheten negativt §6:17nd och explosion är särskilt oroande, med tanke på att förslaget inkluderar hantering av brandfarliga och explosiva varor inom planområdet.

Den föreslagna placeringen av tankstationerna nära farleden och andra bebyggda områden förvärrar dessa risker ytterligare. En mer lämplig lokalisering bort från tätbebyggda områden och huvudsakliga trafikleder skulle kunna minska dessa risker avsevärt.

Sammanfattning

Det är uppenbart att den föreslagna förändringen av detaljplan 164 för Kvarteret Tullbommen medför betydande risker och negativa konsekvenser som inte har hanterats på ett tillfredsställande sätt. Bristen på alternativa lokaliseringar för tankstationerna, tillsammans med de ökade miljö-, transport- och brandriskerna, gör att förslaget bör omprövas och utredas ytterligare. Vi uppmanar beslutsfattarna att noggrant överväga dessa synpunkter och att säkerställa att en hållbar och säker lösning uppnås för Vaxholms framtid.

Tacksam för återkoppling på ovanstående och att kommunen stoppar de aviserade planerna och gör en mer omfattande och fullständig bedömning.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras. Det har tagits fram en kompletterande riskbedömning för transport av farligt gods i närområdet. Bedömningen, utifrån tillgängliga och beräknade data i riskbedömningen, är att risknivåerna kopplade till den sekundära transportleden för farligt gods längs med kajen är acceptabla men att åtgärder bör beaktas med hänsyn till praktisk genomförbarhet, kostnad och konsekvenslindrande effekt enligt ALARP-principen. Inga sådana åtgärder har identifierats för existerande byggnader, men för eventuell nybyggnation kan brandtekniska åtgärder komma att bli aktuella i mindre omfattning. Bedömningen gällande placering av två sjöbensinstationer inom planområdet är att inga hinder ser ut att föreligga under förutsättning att säkerhetsavstånd i enlighet med MSB handbok kan hållas.

Övergripande problematik vad gäller exempelvis bristande sjötrafiksäkerhet och farledens kapacitetsproblem är exempel på frågor som inte kan lösas i en enskild plan.

23. Fastighet 2

Av en ren slump upptäcker (undertecknad fastighetsägare i Vaxholm till Kronan 18 Strandgatan7), en kungörelse införd i SvD den 8 maj 2024 av Stadsbyggnads förvaltningen i Vaxholm. undringen av Dp164 kommer att förändra Vaxholm så mycket så alla Vaxholmsbor borde få möjlighet att ta ställning till ändringen. Vid samrådsmötet den 27 maj 2024 var vi 12 personer.

År 1964 Upprättade Vaxholm stad en detaljplan DP 164 där man betecknade ett vattenområde i västra kastellsundet med beteckningen V som icke får utfyllas eller överbyggas, alltså för 60 år sedan insåg Vaxholmsborna att detta vattenområde skulle bevaras och att vara en öppen vattenspegel. Vi tror att detta vattenområde är det enda i Vaxholm som är reglerad i en detaljplan.

För 60 år sedan var man så framsynt och ansåg det vara så viktigt alt behålla vattenspegeln så man tog med detta vattenområde i detaljplanen. Syftet med en detaljplan är att bevara och förhindra att områden förstörs och förfulas.

Det är just denna vattenyta som Vaxholms stad nu vill övertäcka med bryggor och pontoner och placera restauranger och sjömackar på. Vaxholms stad anser att det är brist på båtplatser; avstigningsplatser, Gästbryggor för fritidsbåtar samt sjömackar.

Det kan omöjligt vara brist på sjömackar. I Vaxholm har vi i dag en av Sverige största sjömackar som betjänar privata småbåtar. Gulfmacken på Kronudden.

Vaxholms småbåtsägare tankar oftast på Frodes Marina i Blynäsviken. Varför skull vi Vaxholmare offra en i dag fungerande service, för att båtägare från Stockholmstrakten skall få möjlighet att tanka sina båtar hos oss i Vaxholm och acceptera den negativa påverkan av landskapsbilden, som etablering av en ny sjömack till utgör.

I vår fastighet på Strandgatan 7 bor i dag undertecknads familj och 10 personer som har sina fasta kontorsplatser i ett 140 gammalt trähus. 14 meter från kajkanten. Att placera en sjömack vid kajen och med tankbilar som levererar bensin stående på Strandgatan framför vårt hus, känns mycket besvärande och oroande.

Syftet med detaljplaneändringen är att utvidga Vb -området i gällande detaljplan genom att utöka ytan Vb där bryggor och pontoner tillåts möjliggör en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis Sömackar.

Detaljplaneändringen innebär byggrätter för bryggor och mindre byggnader kopplade till småbåtsverksamheterna vilket innebära att 9 000 m^2 vattenyta i västra Kastellsundet ersätts av pontoner med bensinmackar, kaffeservering, båtaffärer, restauranger m.m.

Detta för att tillgodose brist på båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar och restauranger m.m.

Om man ändrar detaljplanen Dp 164 öppnar man alltså upp en möjlighet att placera en Sjömack till i västra Kastellsundet.

För att tillgodose brist på avstigningsplatser och gästbryggor för fritidsbåtar är väl Ok men att det är brist på bensinmackar är helt feltänkt. Det har under åren diskuterats i Vaxholm om Gulf

mackens utbyggnad och existens. Det har sen 1940 talet funnits en bensinmack på Kronudden så den sjömacken har man anpassat sig till. Men att flytta en ny bensinmack till i västra kastellsundet är helt galet. Har Vaxholms stadsledning glömt alla farhågor, utredningar och resonemang om tankbilstransporterna av brandfarliga varor i Vaxholms stadskärna. Nu kommer möjligheten med den nya detaljplanen att fördubbla dessa transporter.

Att placera en bensinstation i västra Kastellsundet strider också mot miljöskyddslagen(J969:387) § 4–6. Lokalisering av en bensinstation på avståndet 15 meter från bostadsbebyggelse bedömdes kunna medföra olägenhet av väsentlig betydelse och kan dä1för inte tillåtas enlig miljöskyddslagen.

Våra farhågor är bland annat följande. Brandfaran med hantering av brandfarliga bränslen och gasflaskor är obehagligt. Vaxholm Stad bör fråga brandkåren vad dom anser är en lämplig plats att placera en sjömack vid.

Buller från tankbilarna som pumpar bränsle en halvtimme ett par gånger per vecka. Luften i Sjömackarnas bränsletankar anses ohälsosam. När det kommer en tankbil med 20 m^3 bensin och pumpar över den så kommer 20 m^3 giftiga gaser att blåsa ut ur sjömackens bränsletanken var? Det finns ett regelverk i Sverige hur dessa giftiga gaser skall minimeras, i Vaxholm struntar man i detta. Båttrafiken i västra kastellsundet är under sommaren överbelastad med båtar som tankar och som väntar på att få tanka. Det kommer alltså att bli dubbelt så mycket båtar i sundet om man flyttar en bensinstation till in i sundet. Båtar under 12 meters längd får inte passera genom västra sundet utan skall runda Kastellet genom östra sundet. Det måste vara fel att placera en bensinmack för småbåtar på en vattenyta som småbåtar **inte får** trafikera.

Tyvärr har polisen slutat med att kontrollera båttrafiken genom sundet. Vid de få tillfällen när polisen ligger och bevakar att småbåtarna följer de skyltar och regler och som sjökorten föreskriver, så väljer småbåtarna att gå till macken och tankaför det tycks vara tillåtet och man slipper böter.

Ändringen av befintlig detaljplan är förenligt med kommunens översiktsplan. **Det är den inte**! Den i dag gällande planen för vattenområdet markeras med V på detaljplanen och är ett vattenområde som **icke får** utfyllas eller överbyggas**. En ändrad detaljplan tillåter att vattenområdet får överbyggas.**

Förslaget innebär att vattenområdet kan fyllas med pontoner och byggnader för restauranger och sjömackar.

Västra kastellsundet upplevs av yrkestrafiken i dag som trångt och bökigt, med mängder av småbåtar som irrar runt och väntar på tankplats vid Gulf macken. Skall vi nu få en bensinmack till så blir det ännu värre. Att placera en ny bensinmack mitt i en stad tror jag att Vaxholms stad är ensamma om.

Undertecknad har fått möjligheten att granska Vaxholms stads SAMRÄDSHANDLING dat 2024-04-18 Skall denna handling ingå i ändring av Dp 164 så bör den stämma med verkligheten, det gör den inte.

2.1 Motiv till ändringen. Att anlägga ytterligare en sjömack gör planområdet och Vaxholms kastell mer attraktivt och tillgängligt för besökare. *Hur tänker man då? Kan kastellet bli mer attraktivt och tillgängligt med en bensinstation framför om man står på kajen som turist?*

1.2 Bakgrund och Syfte. I Vaxholm finns idag brist på båtplatser, korttidsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra verksamheter som exempelvis sjömackar? *Alla vaxholmare har möjlighet till båtplatser via befintliga båtklubbar. Vaxholm har en stor gästhamn som den 12 juni 2024 var till 10% utnyttjad.*

1.4.1 Översiktsplan Sjömackarna har stor betydelse för båtburna besökare. För att minska negativ påverkan på landskapsbilden i området bör det fortsatt undersökas möjliga sätt att minska intrycket av planerad tankstation! *Här konstateras att en sjömack i västra Kastellsundet är en negativ påverkan på landskapsbilden, av vilken anledning flyttar man då hit en sjömack till? Bensinmackar kan placeras utan anknytning till stadsbebyggelse.*

4.2 Bebyggelse och landskapsbild För att behålla planområdets karaktärsdrag är det viktigt att nya bryggor regleras så att det passar in i området både när det gäller höjder och utformning. Vikten behöver ligga på att utblickarna mot Kastellet och Vaxholmsfjärden fortsatt är möjliga och att siluetten kvarstår sett från vattnet. *En bensinstation med 3 meter höga byggnader på en 1 meter hög ponton kommer att ta bort den utsikten.*

1.5 Miljöpåverkan enligt miljöbalken

Det föreligger ett behov att genomföra en strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. *Ok men gör då detta.*

1.5.1.3 Buller De närmaste bostäderna ligger endast cirka 30 meter från befintlig kaj? *Vårt hus ligger 14 meter från kajkanten.*

3.1 Risker Den största risken återfinns kring hantering av brandfarliga varor vid sjömackar. *Tankbilen kommer vid lossning av bensin att stå på Strandgatan 4 meter från vårt trähus. Vi bor i ett gammalt trähus byggt 1885. På Strandgatan går folk och röker.*

3.2 Transporter med farligt gods Samlokaliseringen av tankstationerna leder till en förhöjd individ-och samhällsrisk i Österhamnen. Med ett skyddsavstånd på 9 meter för bebyggelse och omledning av trafiken på vägen längs kajen kan riskerna minskas. ***Hurdå? Vårt hus ligger där det ligger; omledning av trafiken är helt omöjlig!***

4.4.5 Strandskydd Befintlig detaljplan omfattas inte av strandskydd. Detaljplaneförslaget innefattar en ändring av befintlig detaljplan vilket medför att strandskyddet inte kommer att förändras. Det är länsstyrelsen som reglerar och prövar strandskyddet. Att skriva in en massa text i en samrådshandling och sen göra tvärt om är för undertecknad helt felaktigt.

Enligt PBL

Detaljplanen skall utformas så att de fördelar som kan vinnas överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. PBL 28a§ Innan en detaljplan antas får kommunen förelägga den som till följd av antagandet kan komma att drabbas av skada anmäla sina anspråk på ersättning. Kronan 18 kommer att anmäla anspråk på ersättning. Inom område med sammanhållen bebyggelse skall miljön utformas med hänsyn till behovet av skydd mot uppkomst och spridning av brand.

Permanenta båtplatser har alla Vaxholmsbor tillgång till genom ett flertal båtklubbar. Avstigningsplatser och gästbryggor har också Vaxholm en stor gästhamn för och **som är bemannad under högsäsong.** En liten gästhamn i västra kastellsundet fungerar inte vilket försöket 2023 med en ponton visade. Vaxholms stad placerade en lång ponton med tillhörande bojar för båtsgäster i Norrbergshamnen för några år sedan. Dessa båtplatser har nyttjats mycket sparsamt. Båtsgästerna tyckte det var för långt att gå till centrala Vaxholm.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras. Vad gäller risker angående brand, buller, transport av farligt gods, lossningsplatser, kollisioner i farleden och ökning av fritidsbåtar vilket fastighetsägaren oroar sig

över, är dessa risker något som stadsbyggnadsförvaltningen jobbar med och därför har en rad utredningar tagits fram. Se tidigare svar till fastighet 1.

Länsstyrelsen är en myndighet som bevakar strandskydd och miljöpåverkanfrågor. Kommunen beaktar Länsstyrelsens synpunkter och säkerhetsställer att ändring av detaljplan inte har någon negativ påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten samt säkerhet avseende transporter av farligt gods.

24. Fastighet 3

Kommunens förslag angående flytt av ”Sjömacken” till Kastellsundet måste och det bestämdaste bemötas och kritiseras.

Personligen har jag levt med Vaxholm och Vaxholms Kastell sedan 1984. Från 1997 och stadigvarande är jag bofast på Fästningen. Under flera år var jag ledamot och ordförande i Vaxholm Turism, samt under många år bokningsansvarig för festvåningen, konferensen och aktiviteterna på Kastellet. Dagligen kör jag egen båt mellan Kastellet och Vaxön. Med detta vill jag påstå att jag har mycket god kännedom om Kastellsundet, hur båtlivet där ser ut alla dagar under året, samt hur olika verksamheter kan påverka flödet och det turistattraktiva, på både positiva och negativa sätt.

Vaxholm vill vara och är en turistdestination. Alltså måste man då klokt planera för våra besökare vare sig de kommer promenerandes längs kajen eller anländer/passerar med passagerar- eller fritidsbåt. Utsikten från kajkanten på Vaxholmsidan mot Kastellet är den som är mest fotograferad och beundrad genom tiderna, av såväl turister som av vaxholmarna själva. Denna vy, denna tavla, ska hållas fri från förfulande, skrymmande och skymmande verksamheter och byggnader. Kastellets fasad och exteriör är något vi värnar om, och på samma sätt måste stadens siluett från sjösidan sett också vårdas och värnas.

I Kastellsundet ligger redan en anrik (102 år på samma plats) och välskött båtmack med rätt utseende och atmosfär. Den utgör ett smycke i sig, med övrig historisk bebyggelse i absolut samklang.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras och beaktas. Det har tagits fram ett antikvariskt utlåtande som bedömer hur man ska bygga små byggnader på pontoner för att inte påverka kulturmiljön negativt, främst kastellets siluett från Österhamnen. Bestämmelserna f1 och f2 har justerats på plankarta enligt utlåtandet.

25. Fastighet 4

Vi, familjeföretaget Gulf Vaxholm, är världens äldsta båtmack och en av världens äldsta aktiva bensinstationer över lag. Macken har varit aktiv på samma plats i kastellsundet sedan 1922.Under seklet som gått har givetvis mycket ändrats, båtarna har blivit både fler och större. Vi har alltid strävat att möta upp mot det förändrade kundunderlaget för att erbjuda en så bra service som möjligt och tillhandahålla det som efterfrågas. Vi är välkända för vår service och professionalitet och i att hantera stora mängder båtar snabbt och säkert.

Vi är idag tre heltidsanställda här på Gulf och under sommaren har vi mellan 30–40 sommarjobbare i skolåldern.

Vi har läst igenom samtliga planhandlingar gällande föreslagen ändring av Dp 164 och inkommer härmed med våra synpunkter. Samtliga synpunkter gäller oavsett Sjömacken Altus läge N eller läge S som föreslagits i samrådet.

1. Försämrat företagsklimat

Om sjömacken Altus skulle nyetableras här i kastellsundet så skulle de i så fall tillhandahålla samma produkter levererade från samma leverantör på samma plats som vi. Inte på något annat ställe i riket står en sådan situation att finna.

En stor skillnad mellan båtmackar och bilmackar är att bilkunder med sina betal- och tankskort håller sig till ett bränsleföretag. Båtmackar saknar helt sådana tankkortsfunktioner och därmed är marknaden mer öppen, vilket skulle skapa ett direkt olämpligt företagsklimat på plats. Båtar skulle därmed kunna prisförhandla och jämföra guppandes mitt emellan våra två stationer. Det gäller givetvis även andra varor som t.ex gasolflaskor och kioskutbud Det första som stryker på foten för att få ner priset är antalet anställda och därmed servicen.

Båtar dirigeras idag aktivt in hit till Gulf för att snabbt komma in på en bra plats vid macken, att då inom några meters avstånd ha en konkurrent som dirigerar på motsvarande vis skulle bli en mycket märklig situation.

En missuppfattning baserad på okunskap är också att fler båtmackar är bra för konkurrensen, vi ser snarare att om man säljer större volymer så ges ju möjligheten att sänka sin marginal och därmed priset. Att vi aktivt skulle sätta samma pris på båda stationerna är uteslutet då detta skulle räknas av Konkurrensverket som kartellbildning.

2. Känslig och historisk miljö

Med Vaxholms fästning i öster och Vaxholms stad med hotellet, det gamla värdshuset, Tullhuset, Lilla strand, Magasinet och husen i kvarteren Tullbommen och Kronudden i väster så är kastellsundet helt fel ställe att anlägga fler bensinstationer i. Denna plats är Vaxholms signum.

Intrycket som stadens gamla fasader inger samt siktlinjen till fästningen skulle störas utav en nyetablering av en bensinstation. Detta framgår tydligt i kajernas gestaltningsplan där Sjömacken Altus i sitt läge vid Söderhamnsplan räknades som visuell barriär, och det på ett ställe där den faktiskt bara täckte utsikten mot en stor fjärd. Att då etablera den mitt i kastellsundet skulle vara ett särskilt ogenomtänkt beslut, oavsett hur de skulle omforma den.

3.Lossningsplatsen på kajen lyder under våra tillstånd

I tillstånden regleras t.ex. användningstiderna för lossningsplatsen för att störa de boende så lite som möjligt. Lossningsplatsen kan därmed inte användas till andra sjömackars leveranser.

4.Koncentrerad risk

Ofta framhålls bensinstationer som lokala riskområden, att då anse att man ska koncentrera risker, istället för att sprida dem är en mycket märklig inställning. Om en båt börjar brinna vid en båtmack måste båten puttas ut eller dras därifrån. Om vinden då ligger emot en annan båtmack bredvid och den brinnande båten då hamnar där, så är det högst olyckligt.

5. VI HAR UNDER 15 ÅRS TID ANSÖKT OM OLIKA UTBYGGNADER I FORM AV BL.A:

- Utläggning av ytterligare en flytponton med bränslecisterner och pumpar. Detta för att kunna hantera och få in båtar till macken för att undvika väntetider. Samt för att utöka bränslelagrets uthållighet och därmed effektivisera bränsleleveranserna till macken.

Vi har sedan 2023 tillstånd för denna ökade mängd brandfarlig vara.

- Flytponton för Septiktömning och laddning av el-båtar. El-båtar får ej laddas vid pontoner med bränslecisterner och pumpar, för detta krävs ett säkerhetsavstånd på 20 meter enligt Aqua Super Power som tillhandahåller elstolparna för laddning.

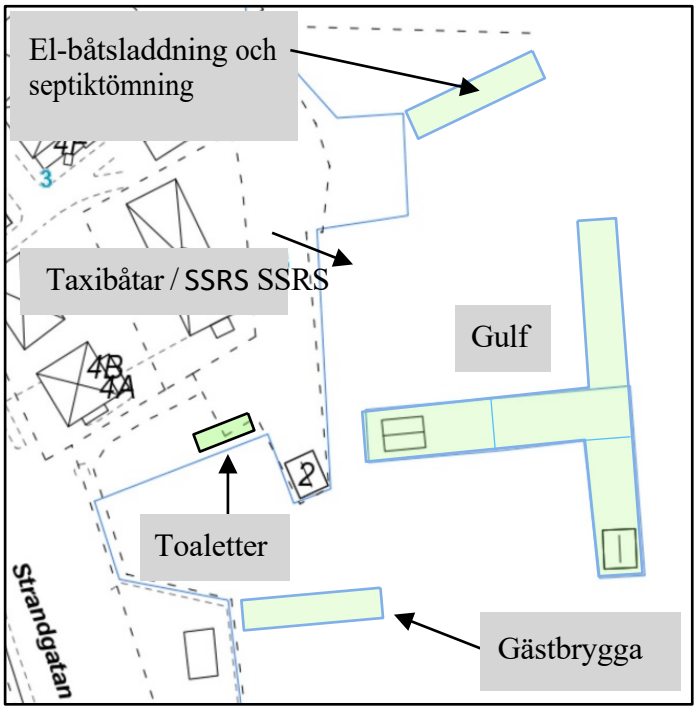
- Toaletter på land för våra båtkunder, turister från landsidan och för vår personal.

- Miljöskåp för att kunna ta emot avfall så som batterier, gammalt bränsle osv.

Efter dessa åtgärder ser vi inte att ytterligare expansion är möjlig och vi når alltså vår slutgiltiga utformning på plats.

Att då föreslå att nyetablera en annan bensinstation direkt invid oss ser vi som direkt olämpligt och inte i linje med logisk och rimlig utveckling. Det skulle även visa ett bristande respekt och förståelse för oss och vårt företag.

Önskad slutgiltig utformning Gulf Vaxholm



FELAKTIGHETER I SAMRÅDET OCH RISKANALYSEN

➤ Båtbranden den 22 augusti 2022 uppstod ej i samband med tankning som Rises första PM anger.

➤ Rises PM refererar till vad Sjömacken Altus verksamhetsutövare hävdar är säkert och inte, vilket är anmärkningsvärt. Därmed upplevs Rises PM som partisk, vinklad och inte professionellt utförd.

➤ Den styrbordspricken som refereras till i riskanalysen är bortplockad i och med linfärjans nedläggning, därmed kommer farleden närmre läge S än som framkommer både i samrådet och i Rises båda PM.

➤ På sida 12 står: ”Att anlägga ytterligare en sjömack gör planområdet och Vaxholms kastell mer attraktivt och tillgängligt för besökare” Detta är ett påhitt, det visar på den bristande verklighetsbilden som samrådshandlingen uppförts i.

➤ Läge N som föreslås för Sjömacken Altus berörs av ankringsförbud, och är därmed endast lämplig för en mindre flytponton. Denna plats är endast lämplig för laddning av el-båtar eftersom det kräver säkerhetsavstånd på 20 meter till brandfarlig vara.

➤ På sida 17 står: ”Planförslaget bedöms inte leda till någon betydande förändring av bullernivån. Trots att bullersituationen idag är okänd bedöms inte MKN eller riktvärden för buller att

överskridas vid utbyggnad enligt planförslaget.” Att tro att ytterligare en bensinstation i Österhamnen inte kommer bidra med mer buller är en mycket märklig bedömning …

➤ På sida 20 står: ”För att behålla planområdets karaktärsdrag är det viktigt att nya bryggor regleras så att det passar in i området, både när det gäller höjder och utformning. Vikten behöver ligga på att utblickarna mot Kastellet och Vaxholms fjärden fortsatt är möjliga och att siluetten kvarstår sett från vattnet. Den planerade tillkommande tankstationen kommer behöva utformas för att smälta in i omgivningen.” Att etablera och utforma en bensinstation på läge S bedömer vi som helt omöjligt om man inte vill störa Vaxholms siluetten och utblicken mot Kastellet.

Vi har i decennier försökt komma framåt och utveckla Gulf här i Österhamnen. Att då föreslå en ny detaljplan hos oss i Österhamnen, bara för att möjliggöra för en annan bensinstation att etableras här är inget annat än ett slag i magen.

Sammanfattningsvis är vi emot en detaljplaneändring här i Österhamnen eftersom dess huvudsakliga syfte är att möjliggöra nyetablering av en till bensinstation.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras. Flyttning av sjömackar inom planområdet prövas med tillstånd från ansvariga myndigheter och bygglov. Ändring av detaljplanen möjliggör eventuella tillägg till verksamheten som ni har sökt tidigare men angående byggnation på kajen det är inte möjligt inom ramen av denna ändring.

Vad gäller känslig och historisk miljö, har det tagits fram ett antikvariskt utlåtande som bedömer hur man kan bygga små byggnader på pontoner för att inte påverkar kulturmiljön negativt, främst kastellets siluett från Österhamnen. Bestämmelserna f justerats på plankarta enligt antikvariskt utlåtandet.

Vad gäller risker, se tidigare svar till länsstyrelsen och fastighet 1.

Angående lossningsplatser, ska ansvariga myndigheter ge tillstånd.

Angående felaktigheter i utredningar så anlitar kommunen konsult som är oberoende och sakkunnig i sitt område. Angående buller läs svar till fastighet 5.

Förvaltningen reviderats och tillagt bestämmelser om utformning och placering av bryggor enligt antikvarisk utlåtande.

26. Fastighet 5

Det finns flera skäl till att varför en ändring av detaljplan för fler sjömackar i Österhamnen, Strandgatan Vaxön är olämpligt.

Inledningsvis nämns en lista på aspekter som anses speciellt relevanta gällande ändring av detaljplanen kvarteret Tullbommen.

- Buller
- Miljöfarliga utsläpp, hälsofarliga ämnen

- Transport av allmänt farligt gods
- Närbeläget bostadsområde
- Närbelägen trafik, fotgängare, cyklister, bilar etc.
- Vaxholm som turistmål
- Belastning på Strandgatan

Kontext

Som boende i Brf Kronan finns ett antal synpunkter och frågor som avser ändring i detaljplanen och lämpligheten i föreslagen ändring där inte bara en utan flera sjömackar kan placeras i Österhamnen. Brf Kronan har tidigare lämnat in ett yttrande (”Yttrande gällande lovansökan på Vaxön 1:81 med ärendenummer: BYGG.2023.96”) för tillfälligt bygglov för placering av sjöbensinstation. Kommunen har avslagit ansökan och vårt yttrande återfinns som bilaga. Noterat är också att ändring av detaljplanen och pågående projekt av kajrenovering motsäger varandra i sin utformning. Det finns ingen lossningplats beskriven eller visas i det som publicerats, istället framhävs trätrallar, utsiktsplatser och gångstråk. Motsägelsen försvårar placering av båtmack samt säkerheten i dess underhåll.

Redan idag anses en stor påverkan finnas på boende och i närmiljön. Hög bullernivå upplevs vid transport och leverans av drivmedel till existerande sjöbensinstation. Flera olika faktorer påverkar lossning av tankbil vilken sker från land, och beroende på typ av drivmedel och volym. Under sommaren, maj till september, kommer i princip en till flera tankbilar varje dag under dagtid till GULF-macken. Lossning uppskattas ta minst 60 till 180 minuter, och med motorn igång för att driva pumparna. Rekommendation från MSB är att använda självfall för bensinstationer. Placering av tankbilen är direkt på kaj, precis bredvid av kommunen anvisade parkeringsplatser, mindre än 20 meter från vårt hus, i vändplats som frekvent används alla typer av fordon, främst stora varutransporter och bussar för turister förutom begränsad framkomlighet lossning/lastning av båttransporter ut i skärgården med material mm.

Den 11/5 (2022) kommer tankbil, tömning startas 9.03 och avslutas 10:13, samma tankbil återkommer och startar tömning 11.00 och avslutar 12:18. Detta är ett exempel innan högsommar och båtsäsongen är i full gång. Vid högsäsong samt om en ytterligare sjöbensinstation anläggs blir siffran betydligt högre och påverkan betydligt större. Hur ser tillståndet ut för befintlig verksamhet (GULF) och finns en uppskattning från nya sjöbensinstation gällande antal tankbilar och leverans beskrivet i volym av drivmedel?

Lovansökan innebär en betydlig ökning av antalet drivmedelstransporter i området samt den sammanlagda tiden som dem befinner sig där under lossning, under tömning och med pumpar igång.

Hänsyn bör tas gällande dess ansenliga områdespåverkan, risker, verksamhetspåverkan och hälsopåverkan mm samt utformning av nya kajen där trall ska utgöra underlag vid föreslagen lossningsplats och som hänvisas till en mötesplats i kajprojektet och visas som tillgänglig för gångtrafikanter eller sittplats för att njuta av miljön.

Vi ser framemot den renovering av kaj som kommunen planerar för, men frågar oss hur turister och boende i Vaxholm ska kunna nyttja den nya kajen i Österhamnen om tankbilar mestadels är inom kajområdet. Utsikten mot Kastellsundet kommer att påverkas och hur stämmer det överens med att det ska finnas sittplatser eller önskan att få verksamheter att vilja etablera sig? Som boende kan föreningen väl beskriva hur turister (en betydlig mängd under dagtid som passerar under sommarmånader) utöver övriga gående flitigt använder Österhamnen för genompassage eller utsikt mot kastellet – vilka båda delar försämras av sjöbensinstation och detta hinder skulle öka exponentiellt vid placering av ännu en

till verksamhet. Vändplatsen används som passage för att gå från kaj till att korsa vägen och ta sig vidare, ofta till välbesökta Hembygdsgården. Under sommartid ökar trafiksituationen markant med fotgängare och fordon som bil och busstrafik utöver stora lasttransporter på samma yta. Det saknas redan idag rimlig hastighet och framkomlighet reglerat till detta.

När det gäller båttrafik i Kastellsundet är det i dag trångt med många båtar, samtidigt som Stockholms sjötrafik försöker bedriva verksamhet för en levande skärgård. Fler båtar som ska samsas med anläggning och förtöjning i Sundet ökar risken för olyckor mm. Varför lägga två verksamheter som tillhandahåller samma utbud istället för att erbjuda möjligheten på alternativa ställen?

Kommunen har beviljat ett tillfälligt tillstånd för sjöbensinstation utanför piren, vilket styrker att det finns andra bättre platser att placera denna typ av verksamhet, som också ligger i anslutning till gästhamn med alla de faciliteter som erbjuds. Rimligt att anta är att turister som besöker Vaxholm tillför mer till kommunen än enbart bunkring av båt.

Riskanalys och konsekvensanalys

Riskanalys och konsekvensanalys i ett omgivningsperspektiv, inte bara vatten utan mark som ligger i direkt anslutning, vilket användningsområde påverkas för att uppfylla ändringarna i ändring detaljplan, och som kompletterar verksamhetsanalys måste göras för att kunna bevilja detaljplansändringen. Nedan nämns synpunkter och viktiga aspekter att tillhandase under flertalet perspektiv som påverkar boendemiljön och omgivning. Ett flertal olika lagar reglerar när riskanalyser skall utföras. Enligt Plan- och bygglagen (2010:900) skall bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till boendes och övrigas hälsa. Sammanhållen bebyggelse skall utformas med hänsyn till behovet av skydd mot uppkomst av olika olyckor. Översiktsplaner skall redovisa riskfaktorer och till detaljplaner ska vid behov en miljökonsekvensbeskrivning tas fram som redovisar påverkan på bland annat hälsa. Utförande av miljökonsekvensbeskrivning regleras i Miljöbalken (1998:808). Hänvisning till MSB bensinstationshandbok (2015) som dels är avsedd för tillstånds- och tillsynsmyndigheter som ska granska en planerad eller befintlig bensinstation.

Grunden för bensinstationshandboken är MSBs föreskrifter och allmänna råd som är tillämpliga på bensinstationer. Föreningen önskar att både befintlig anläggning och tillkommande anläggning beaktar innehållet (Kap. 1.1–6 Bensinstationer, Kap. 14. Sjöbensinstationer, Kap. 16 Leverans från tankfordon, mm.)

Buller

Riktvärden för ljudnivå för trafik och andra yttre bullerkällor finns reglerat i Boverkets Byggregler. Regler om buller finns i såväl plan- och bygglagen som miljöbalken och förordningar. För olika kategorier av buller finns också riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader. Nya regler för buller trädde i kraft under 2015, 2016 och 2017. Se också Folkhälsomyndigheten råd för buller inomhus. Ekvivalent ljud max 35 decibel, ljud max 45 decibel. Genomgående planering för att minimera buller kommer behövas tas om båtmackarna skall kunna uppnå kraven då våra preliminära mätningar från Gulf macken pekar mot oacceptabel bullernivå (se folkhälsomyndigheten m.m).

Viktigt att ha i åtanke är att bullernivå vid tömning är hög om självfall (självfall är rekommendationen från MSB) inte nyttjas.

Miljöfarligt utsläpp och hälsofarliga ämnen

Analysdel som omfattar omgivningspåverkan med inventering av möjliga olycksrisker kopplade till hanteringen av brandfarliga varor vid stationen inklusive transport till eller från stationen måste göras. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap tillhandahåller föreskrifter som reglerar hanteringen av brandfarlig vara (se avsnitt 1.7.2). Syftet med dessa föreskrifter är bland annat att förhindra påverkan genom att förhindra risken för brandspridning. Naturvårdsverket tillhandahåller också vägledning och stöd i detta arbete.

Transport av allmänt farligt gods

Länsstyrelsen i Stockholms Län har tagit fram riktlinjer för hur risker från transporter med farligt gods på väg ska hanteras vid exploatering av ny bebyggelse. Syftet med riktlinjerna är att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor. Länsstyrelsen anger också i sina riktlinjer generellt att skyddsavstånd är att föredra framför andra skyddsåtgärder. Vid korta avstånd lägger Länsstyrelsen större vikt vid konsekvensen av en olycka än frekvensen av olyckan.

Två relevanta utdrag ur Stockholms länsstyrelses riktlinjer för riskhänsyn följer. Utöver dessa bör alla andra riktlinjer beaktas och diskuteras utifrån leverans. Att alla riktlinjer inte följs till högsta grad tyder på starka brister i förslaget. Sådana brister är extremt viktiga att beakta då de utgör en hälsorisk. Länk: Stockholms länsstyrelse, Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer.

”Transportleder för farligt gods innebär risker som kan påverka planområdet. Det är viktigt att detaljplanen utformas så att lokaler för vård och omhändertagande av barn, gamla och rörelsehindrade, som exempelvis vårdhem, ålderdomshem och skolor samt **bostäder inte lokaliseras i direkt anslutning till en väg eller järnväg där farligt gods transporteras**. ”

”Bensinstationer är en risk- och störningskälla som kan påverka planområdet. Det är viktigt att planera på samman sätt som vid transportleder för farligt gods d.v.s. att detaljplanen utformas så att bostäder, daghem, skolor, ålderdomshem, sjukhus m.m. **inte lokaliseras i direkt anslutning till bensinstationer eller tvärtom.”**

Stockholms länsstyrelse, Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer.

I de två ovan urdragen är tagna ur Stockholms länsstyrelses riskföreskrifter gällande transport av farligt gods vid nybebyggelse. Länsstyrelsen understryker vikten av att inte lokalisera farligt gods och benstationer i direkt anslutning till bostäder. Synpunkt lämnas på att förslaget inte följer aktuella föreskrifter.

Närbeläget bostadsområde

Avstånd till bostäder skall vara minst 25 meter och avstånd till parkering skall vara minst 6 meter enligt MSB, tabell 1 nedan. Stockholms länsstyrelse rekommenderar även ytterligare säkerhet genom ett skyddsavstånd på minst 50 meter mellan bostäder och bensinstation, för att minska konsekvenserna och hälsoskador vid olyckor mm. **Tabell 1**

OBJEKT / RISKKÄLLA	PÅFYLLNINGS-ANSLUTNING TILL CISTERN	MÄTAR-SKÅP	PEJL-FÖRSKRUVNING	CISTERN-AVLUFTNINGENS MYNNING
Plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostad, kontor, gatukök, butik, servering, busshållplats), verksamheter och objekt med stor brandbelastning, verkstad eller annan lokal där gnistbildande verksamhet eller öppen eld förekommer	25 [1,2]	18 [1]	6	12
Stationsbyggnad (se 1.6.1)	12	6 [3]	3	6
Minst en utrymningsväg från stationsbyggnad	18	9	6	12
Byggnad där människor vanligen inte vistas (t.ex. fristående förråd, garage) eller objekt med låg brandbelastning	9	3	3	3
Förrådsbyggnad med stor brandbelastning[4]	12	3	3	6
Cistern ovan mark för brandfarlig vätska[5]	3	3	–	–
Starkt trafikerad väg eller gata	3	3	3	3
Parkeringsplatser	6	3	3	6
Miljöstation	12	12	3	12
Båtplatser[6]	25	25	–	18

***Närbelägen** trafik*

Närhet till bostäder samt att det främst under sommartid är ett välbesökt turiststråk mot Hembygdsgården, där redan nu saknas möjligheter för framkomlighet på ett bra sätt, förutom den vändplats som frekvent används av stora fordon.

Slutsats att flytta och anlägga flera sjöbensinstationer i Österhamnen, Strandgatan, Vaxön är ytterst olämpligt. Således finns synpunkter på ändring av detaljplanen i Tullbommen som inte kan anses följa flertalet av Stockholm länsstyrelses riskföreskrifter, MSBs föreskrifter samt övrigt nämnda i underlaget för synpunkter. En lösning som bör utredas är möjligheten till att tanka sjöbensinstationer genom tankbåtar från sjön (både GULF m fl). Vilket är en lösning som flera andra sjöbensinstationer brukar, både i Stockholms skärgård och utanför. Omgivningspåverkan för både individ och grupp bör utredas nogsamt och hur vi boende i området kommer påverkas om ytterligare Sjöbensinstation läggs nära redan befintlig anläggning. Sjöbensinstationer är en viktig del för Skärgården, men ska precis som övriga verksamheter uppfylla de regler, förordningar och rekommendationer med tydlig vägledning och råd

som ges från instanser. Vi poängterar även att kommunen har beviljat ett tillfälligt tillstånd för sjöbensinstation utanför piren, vilket styrker att det finns andra, bättre, platser för placering inom kommunen, med fördelen att också befinnas i anslutning till gästhamn med alla de faciliteter som erbjuds.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras.

Angående hög bullernivå vid transport och leverans av drivmedel till existerande sjöbensinstation har kommunen tagit fram en bullermätning. Resultatet visar att bullernivåerna i samband med leverans av tankbilar inte är högre än rekommendationen från MSB.

Det har tagits fram en kompletterande riskbedömning för transport av farligt gods i när området. Den visar att genomförande av ytterligare en sjömack inom planområdet inte medför förhöjd brandrisk för närliggande byggnader. Dock föreslår utredningen åtgärder för att minska risken. Utredningen baseras på MSB:s förskrifter.

Övergripande problematik vad gäller exempelvis bristande sjötrafiksäkerhet och farledens kapacitetsproblem är exempel på frågor som inte kan lösas i en enskild plan.

Angående felaktigheter i utredningar så anlitar staden en konsult som är oberoende och sakkunnig i sitt område.

Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort bedömningen att den förändring som planens genomförande innebär är godtagbar, att skillnaden gentemot ytterligare en sjömack inte har så stor effekt på utsikt, miljökvalitetsnormer och farliga bränsletransporter. Nya verksamheter har en del positiv effekt på miljön.

Angående närbeläget bostadsområde så beräknas avståndet från sjömackarnas cisterner till bostäder, vilket ska vara minst 25 meter enligt MSB:s rekommendation.

27. Fastighet 6

Vi boende i kvarteret Tullbommen har enhälligt enats om följande yttrande beträffande ändring av detaljplanen:

Vi avstyrker bestämt förslaget att lokalisera en eller två marina bensinstationer i det s k Kastellsundet.

Motivering: Det finns flera goda skäl. De kommer här.

Felaktiga grunder. Förslaget bygger på felaktiga eller mycket diskutabla grunder.

Kommunen anger att syftet med detaljplanändringen är att utvidga Vb-området i gällande detaljplan. Därmed skulle möjliggöras en större yta för småbåts-och vattenverksamheter som exempelvis sjömackar.

Vår kommentar. Vattenområdet utgör den smalaste passagen genom Kastellsundet. Den präglas, särskilt sommartid, av tät yrkesmässig trafik med passagerarfartyg. Riskerna för trafikstörningar, incidenter och olyckor ökar väsentligt med utökad trafik av fritidsbåtar till sjömackar. Den borde snarare minskas genom flytt av den redan befintliga sjömacken i sundet.

Ett alternativ är att placera båda sjömackarna vid den yttre piren till gästhamnen. Ett annat alternativ är att utveckla ett större fritidsbåtsområde vid Norrbergshamnen.

Kommunen anser att sjömackarna har stor betydelse för båtburna besökare och att de bidrar till att generera ett rikt och varierat båtliv i Vaxholm, vilket är positivt för besökare. Att anlägga ytterligare en sjömack gör planområdet och Vaxholm kastell mer attraktivt och tillgängligt för besökare.

Vår kommentar. Felaktiga slutsatser. Sjömackarna bidrar på intet sätt till fler besökare i Vaxholm. De är endast till för förbipasserande som tankar. Båtarna tillåts ej ligga kvar för besök i land eller stadens butiker.

Några ytterligare och viktiga kommentarer.

MILJÖN

Kvarteret Tullbommen utgörs idag av Vaxholms enda bevarade historiska gårdar med anor från 1708, således med starka kulturvärden. Intresset för bebyggelsen bekräftas av en ständig ström av nyfikna betraktare. Den bild de får, såväl från land som sjövägen, skulle påtagligt förbättras utan nära intilliggande sjömackar.

RISKER

Redan med en sjömack i anslutning till Tullbommen finns påtagliga olägenheter och risker. Det gäller såväl buller som brandrisk. För närvarande sker tankning från tankbil parkerad 5-10 meter från bostadsfastighet. Det är långt under rekommenderade ”riskavstånd”. Ytterligare en sjömack torde förvärra problemet. Det är svårbegripligt att inte nuvarande mack föreläggs att hantera påfyllning med tankbåt.

En helt annan risk gäller sjötrafiken. Med vetskap om många fritidsbåtförares bristande rutin och kompetens att manövrera sina båtar förefaller det som kommunen underskattar risken för incidenter i den trånga farleden. Något som bland andra Kustbevakningen och Waxholmsbolaget vittrar om. Att i det perspektivet ytterligare öka trafiken med ytterligare ett tankställe förefaller synnerligen oklokt. Istället borde båda tilltänkta sjömackarna lokaliseras till annan plats.

Till sist några mer personliga funderingar som Vaxholmsbor

• Nuvarande sjömack under varumärket Gulf drivs av bolaget WIKAB Produkter AB med säte i Åkersberga. Såväl bolaget som dess huvudägare är således ej skattskyldiga i Vaxholm.

• Sjömacken drivs med enheter som saknar bygglov. Kommunen konstaterar att bygglov saknas efter att tidigare tillfälligt bygglov löpt ut 2018. Uppenbarligen har det inte föranlett någon åtgärd från kommunens sida under alla dessa år. Märkligt.

• Såvitt vi erfar har Sjömacken Gulf erhållit nytt arrendeavtal för verksamheten för en fyraårsperiod. Kronuddens taxibåtar, som varit verksamma på platsen och i kommunen sedan 1967 har erhållit nytt arrendeavtal för bara ett år. Hur stämmer det med likabehandlingsprincipen för kommunala beslut?

• En sista fundering. Har Sjöfartsverket, Sjöpolisen och Kustbevakningen deltagit i denna remissrunda? Om inte, torde det vara mycket lämpligt.

SBF:s kommentar:

Synpunkten noteras. Några av synpunkterna berör inte frågor inom denna planändring.

Angående synpunkten om felaktiga grunder. Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att ändra detaljplanen för del av fastigheter Vaxö 1:11. Förvaltningen har beställt utredningar och anlitat experter inom maritima bedömningar och sjötrafik som legat till grund för detta förslag till planändring.

När det gäller kulturmiljö så bevakar Länsstyrelsen planers inverkan på kulturmiljö och de identifierar ingen risk för påtaglig skada i detta fall. Stadsbyggnadsförvaltningen har dessutom tagit fram ett antikvariskt utlåtande för att ta hänsyn till mindre byggnader på pontoner.

Det har tagits fram en kompletterande riskbedömning för transport av farligt gods i närområdet. Avståndet till bostadsbebyggelse har studerats i riskutredningar. Avståndet mellan vägen och byggnaderna uppskattas variera mellan ca. 1,5–5 m och har i beräkningarna ansatts till 3 m. För den sjöbensinstation som idag ligger inom planområdet kan avståndet på 50 meter till bebyggelse, som förespråkas av Stockholms stad, nästan uppfyllas. Det är främst beroende på exakt placering och medför att de skyddsavstånden som förespråkas i MSB:s handbok kan hållas. I samband med lossning parkerar tankbilen dock nära bostadsbyggnader medan påfyllningsanslutningen till cisterner är placerad inom bensinstationens område.

Angående remissinsatser har vi upprättat en sändlista som är allmän handling vilket man kan få utlämnad på begäran.

28. Fastigheten 7

Sammanfattning av grunder:

- Detaljplaneförslaget medför mycket försämrad boendemiljö med avseende på buller, avgaser, ökad trafik, 100% ökning av flera timmars daglig tomgångskörning samt stor ökning av orenade avgaser från båtar (båtar har ingen katalysator) som ska tanka.
- Enligt riskbedömning från kajen 2013 är risken för trafikolycka längs Strandgatan oacceptabelt hög och kräver en lösning redan när det ligger endast en sjömack i området. Det är högst anmärkningsvärt att det i kommunens förslag av ändring av detaljplan 164 finns ingen lösning presenterad för den oacceptabelt höga risken varken för en eller två mackar inom detaljplaneområdet.
- När nya sjömacken ligger i södra läget kommer avluftningsrören att vara precis i höjd med andra våning på Tullhuset där våra hyresgäster sover. Om varje tank har en volym på 6 kubikmeter(kbm) kommer 6 kbm bensinånga eller dieselångor att komma ut ur varje avluftningsrör 16 meter från Tullhusets andra våningsplan vid tankning!
- Dagens placering av sjömack i dp 188 medför att den tankas via sjön. På detta sätt fås inga ökade transporter av farligt gods genom Vaxholm över huvud taget.
- Fritidsbåtar kommer i mycket högre grad att köra bland yrkestrafiken och sjöpolisen och kustbevakning kommer inte att kunna förhindra detta.
- Ingen annan verksamhet än att anlägga ytterligare en sjömack inom detaljplan 164 får plats i detta förslag av ändring av detaljplan 164.
- Kommunen visar inte något förslag där båtplatser, avstigningsmöjligheter, gästbryggor mm
- finns redovisat inom detaljplaneområdet.

- Förslaget att lägga en ytterligare mack i södra läget hindrar all annan planerad verksamhet i området. Till exempel kommer trappan och bryggan i Lotsgatans förlängning att blockeras. Fundamentet för bryggan i Lotsgatans förlängning är redan pålad. Bryggan ligger utanför den spontade kajlinjen och har inte stöd i detaljplan samt saknar bygglov. Varken trappan eller bryggan finns konstigt nog inte med i detta förslag på ändring av detaljplan.
- Vid det norra läget finns en ledningsrätt med ankringsförbud varför även det är en högst olämplig placering av en sjömack eller fritidsbåtsbrygga. Berörda ledningsägare kommer ej att tillåta att ledningsrätten överbyggs då det förhindrar underhåll av ledningar och ökar risken för åverkan!
- Tillstånd att bedriva handel finns inte med i detaljplaneförslaget. Att en vattenyta får övertäckas ger inte stöd för handel
- Det är flera fel i samrådshandlingen, inte ens detaljplaneområdet är rätt inritat.
- Alternativa placeringar är dels i dp 188 där den idag är placerad eller utanför Rindöfärjan mellan färjan och färjerederiets stuga där det även finns plats för att skapa ett resecentrum för båt och bussar. På Rindö vid Skarpöbron där det tidigare funnits förslag på att placera en mack är ytterligare ett förslag.

Grunder

Mycket försämrad boendemiljö med avseende på buller, avgaser från båtar och bilar, ökad trafik, 100% ökning av daglig tomgångskörning av tankbil i flera timmar.

Luftföroreningarna från båtar är mycket större än från bilar då samtliga båtar saknar avgasrening i form av katalysator samt en andel av båtarna har tvåtaktsmotorer.

Verksamheten kommer störa våra hyresgäster med ökat buller från den ökade trafiken både på land och i sundet. En analys av ökningen av transporter samt människor både på land och i sundet saknas helt.

När befintligt sjömack, Gulfmacken, tankas står tankbilen på tomgång på kajen i flera timmar vid varje tankning dagligen. Under högsäsongen kommer dessutom tankbilen flera gånger om dagen. Denna verksamhet kommer att öka med 100% med ytterligare en sjömack!

Dessutom när nya sjömacken ligger i södra läget kommer avluftningsrören att vara precis i höjd med andra våning på Tullhuset där **våra hyresgäster** sover. Om varje tank har en volym på 6 kubikmeter(kbm) kommer 6 kbm bensinånga eller dieselångor att komma ut ur varje avluftningsrör 16 meter från Tullhusets andra våningsplan!

Den brandfarliga verksamheten kommer att bedrivas mindre än 16 meter från vår fastighet samt våra hyresgästers sovrumsfönster.

Skyddsavstånd till bensinstationer ska enligt Länsstyrelsen i Stockholms län (Riskhänsyn vidnybebyggelse) minst vara 100 meter. Även Boverkets rapport ”Bättre plats för arbete” samt sprängämnesinspektionen har rekommendationer på 100 meter men absolut inte närmare än 50 meter på grund av utbredningen vid pölbränder, buller-, lukt-, ljusstörningar samt luftföroreningar.

Riskanalysen behöver tydligt belysa och analysera:

- hur brandfarlig verksamhet kan bedrivas 9-16 meter från bostadshus
- hur verksamheten kommer störa våra hyresgäster med buller, ljus och luftföroreningar
- hur och var tankning av sjömacken ska genomföras
- hur sjömacken ska underhållas/skötas

- hur livsmedel, reservdelar och andra varor som säljs på macken ska transporteras till macken
- hur byte samt leverans av nya gasflaskor ska ske
- ökningen av trafik i sundet och på land

2. Oacceptabelt hög risk vid trafikolycka på vägen längs kajen

Enligt WSPs riskbedömning från 2013 blir risknivån till följd av trafikolycka på vägen läng kajen oacceptabelt hög om inte trafiken minskas redan när endast en sjömack finns i området, se nedan urklipp från WSP:s sammanfattning sid 3.

> Risknivån till följd av en trafikolycka på vägen längs kajen är enligt valda kriterier oacceptabelt hög. För att minska sannolikheten för en olycka bör mängden trafik på vägen reduceras. Detta sker förslagvis genom att leda om viss trafik på alternativa vägar inom planområdet.
>
> Om åtgärder enligt nedan vidtas anser WSP att riskbilden medger nyetablering av bebyggelse inom planområdet:
>
> - Bebyggelsefritt område om fyra respektive nio meter från bensinstationerna behålls.
> - Marina bensinstationer omplaceras så att de enbart finns på ett ställe.
> - Omledning av trafik på vägen längs kajen så att trafikmängden reduceras där.

Urklipp 1: WSP:s sammanfattning sid 3”Detaljerad riskbedömning för detaljplan – Vaxholms kajer” daterad 2013-11-19 angående vilka åtgärder som behöver vidas för att risk inte ska vara oacceptabelt hög.

Kommunen har inte på något sätt bemött denna risk i sina dokument. Hur ska trafiken minskas? Ska endast behörig trafik få köra? Ska vanligt trafik då vända vid hotellet? Om så krävs det plats för vändplan vid hotellet. Om det inte finns vändplan kan inte bussar och gäster med bil köra fram till hotellet för att släppa av gäster.

Fritidsbåtar kommer åka där nyttotrafiken går

Inga eller ytterst få fritidsbåtar som kommer söder ifrån (från Vaxholm) kommer att ta om vägen runt Kastellet för att komma in till det södra förslaget av sjömack och tanka sin båt som de enligt de allmänna råd till de trafikbegränsande restriktioner, TSFS, 2016:120, som gäller 14 maj-30 september ska göra.

Restriktionerna innebär att båtar kortare än 12 m inte får passera Kastellsundet mellan 14 maj och 30 september. Fartbegränsning till 5 knop hela året gäller i sundet. Ingen som kommer söder ifrån som ska lägga till vid småbåtshamnen köra vägen runt kastellet.

Detaljplaneändringen medför alltså att ej tillåten trafik så som fritidsbåtar till ännu högre grad än redan idag kommer tvingas att köra bland yrkestrafik. Sjöpolisen/kustbevakningen kommer inte kunna upprätthålla ordningen, att fritidsbåtar inte får köra i sundet, då alla lätt kommer att kunna säga att de har ett ”ärende” till sundet.

Planområdet i dp 164 är för litet för att rymma beskrivna anläggningar/verksamheter.

I Plan- och genomförandebeskrivningen för dp 164, s 4, beskrivs syftet med ändringen vara:

”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.”

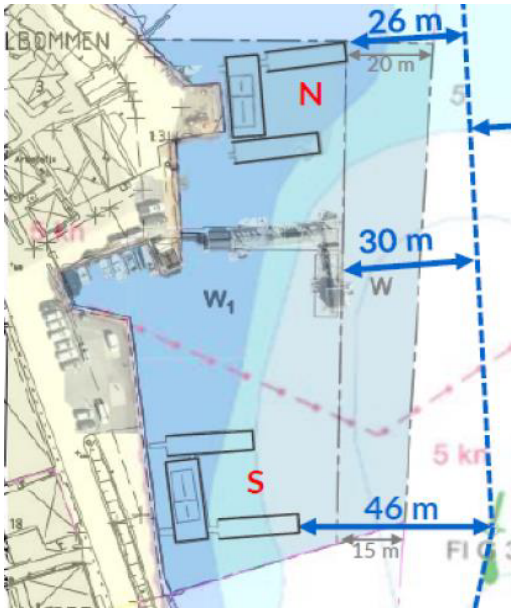


Bild 1: Förslag på placering av ny sjömack

I kapitlet 1.2 Bakgrund och syfte sid 6, går att läsa:
”I Vaxholm finns idag en brist på båtplatser, korttidsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter som exempelvis sjömackar. Ett av målen för stadens kajrenoveringsprojekt är därför att det ska bidra till, och medge fortsatt utveckling av småbåts- och vattenverksamheter av olika slag.”
Följande förslag finns framtaget för två olika placeringar av ytterligare en sjömack:

Inte på någon bild har Vaxholms stad visat hur placering av båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar kan förläggas.

I kapitel 5.2.2 anges att inga kända ledningsrätter finns i planområdet

Enligt plankarta för detaljplan 164 finns två vattenledningar till Rindö angivna och i det nya planförslaget ligger ledningsrätten kvar markerat med u1 för undervattensledningar där även ankringsförbud gäller, se nedan.

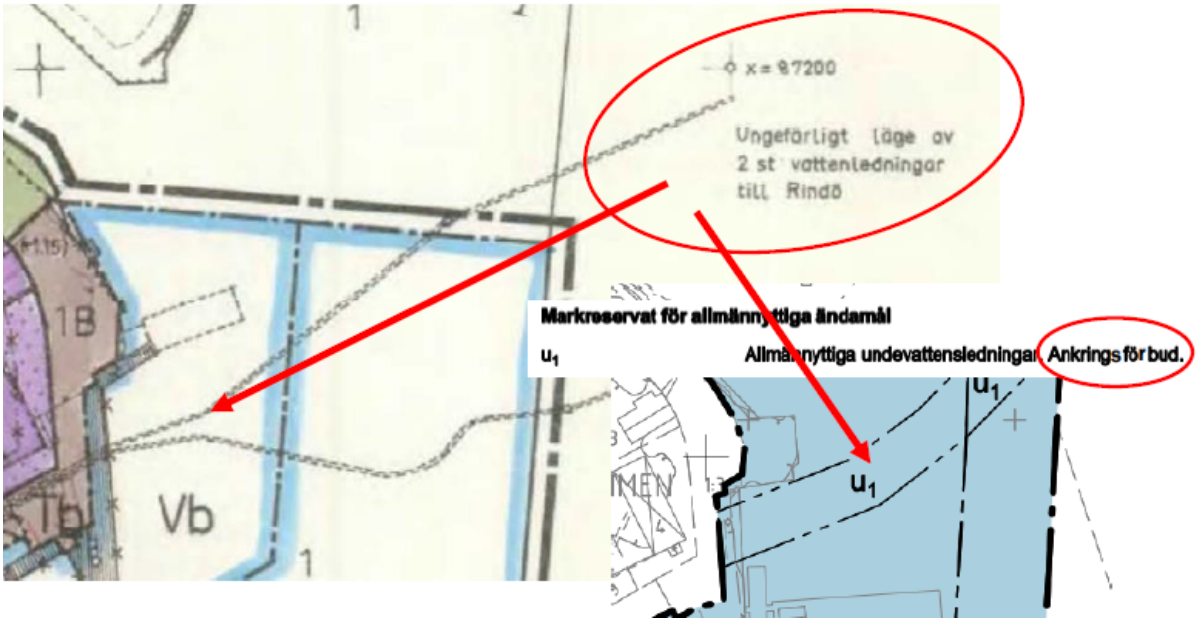


Bild 2–3: Ledningar utritade på detaljplaneområde 164 samt u1-område utritat på nya detaljplaneförslaget.

I och om kring u1-området för undervattensledningar där ankringsförbud gäller finna även många andra skyltar som varnar sjöfarten för livsfarliga elledningar både på Vaxholms sidan och Rindösidan.



Bild 4–5: Varningar för ledningar inom detaljplaneområdet samt varning för livsfarlig ledning på Rindö.

Placering av ytterligare en sjömack i det södra läget

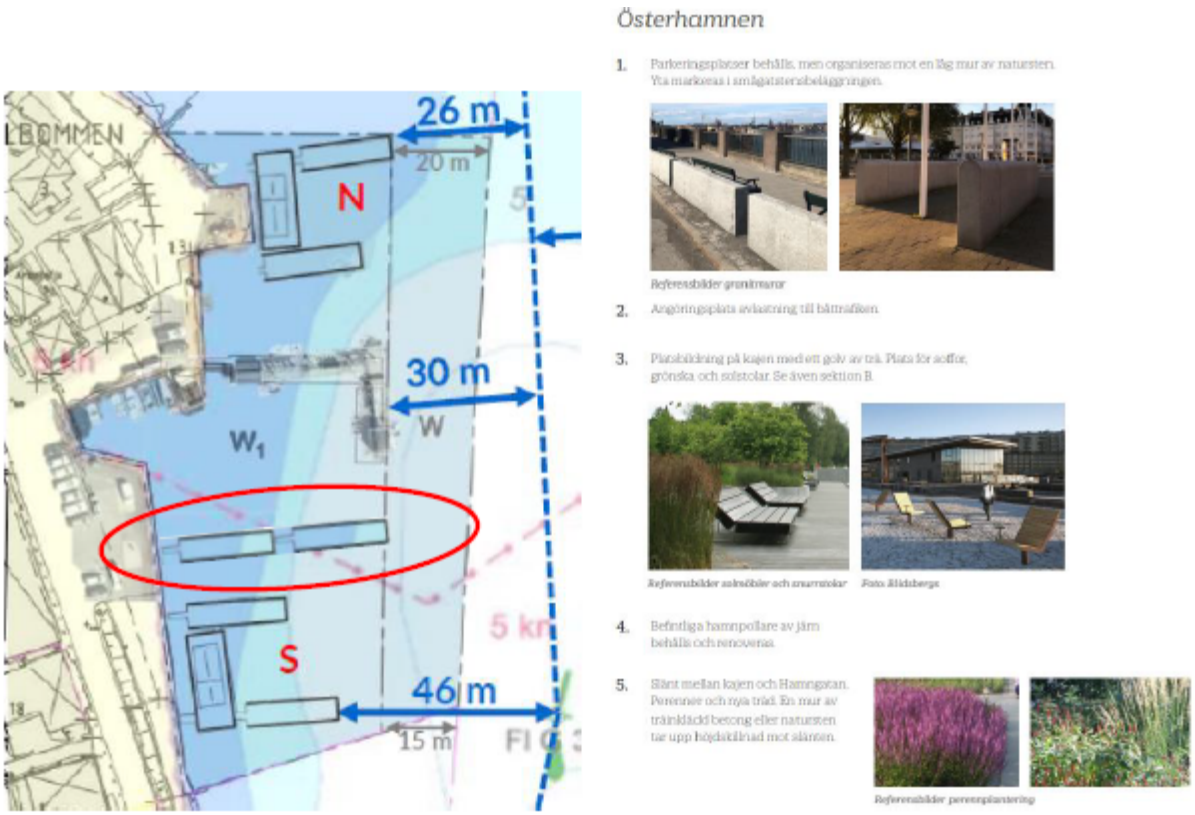


Bild 6: En fritidsbåtbrygga inlagd i kommunens förslag. Bild 3: Urklipp från sid 30 i gestaltningsplan för kajen.

Lastkajen, som finns omnämnd som en funktion som önskas vara kvar i kajens gestaltningsprogram sid 30 nr 2, blockeras helt när en småbåtsbrygga läggs mellan de två mackarna.

Det blir omöjligt att förtöja några båtar, annat än möjligtvis längs med pontonerna, varken på nya macken eller på småbåtsbryggan. Detta medför att ytters få båtar kan förtöjas vid småbåtsbryggan.

Det blir också omöjligt att passera mellan småbåtsbryggan och befintligt Gulfmack vilket medför att det blir svårt att tanka annat än mycket små båtar på södra sidan av Gulfmackens pontoner. Förslaget medför dessutom att de båtar som har båtplatser innanför Gulfmacken har mycket svårt att komma in till sina båtplatser samt att ytters små båtar kan förtöja där.

Trappa och brygga

Enligt gestaltningsprogrammet för kajen sid 31 ska en påstigningsbrygga i Lotsgatans förlängning byggas.



Österhamnen

6. Ny trappa från Strandgatan ner till kajen och vidare mot vattnet till en brygga. Se även sektion A.





7. Nytt pumphus samt tömning av svart vatten.
8. Trappsteg tar upp höjdskillnad.
9. Sophantering.

Bild 7: Från Gestaltningsprogram för kajen sid 31







Bild 8–9: Lotsgatan samt plank med informationsbilder för trappan



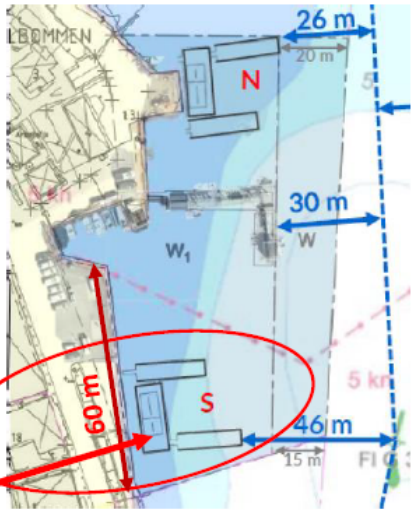


Bild 10–11: Jämförelse mellan gestaltningsprogrammet för kajen och södra placeringen av sjömacken. Södra läget är precis i Lotsgatans förlängning där trappan och bryggan kommer att vara.

Förslaget med sjömack i södra läget är placerat exakt i Lotsgatans förlängning.

Grundläggningen inklusive pålning för bryggan samt nedsänkningen i kajkonstruktionen för trappan är i skrivandets stund redan genomförd. Vaxholms stad har alltså redan satsat pengar på att tillverka avlämningsbryggan enligt gestaltningsprogamets utformning och placering.



Bild:12–13: Genomförd pålning samt nedsänkning i kajkonstruktionen.

Mack i det södra läget omöjliggör all annan verksamhet i detaljplaneområdet

Läggs mackens södra läge lite mer norrut kommer macken att blockera lastkajen, markerad med punkt 2 i nedan, se bild.

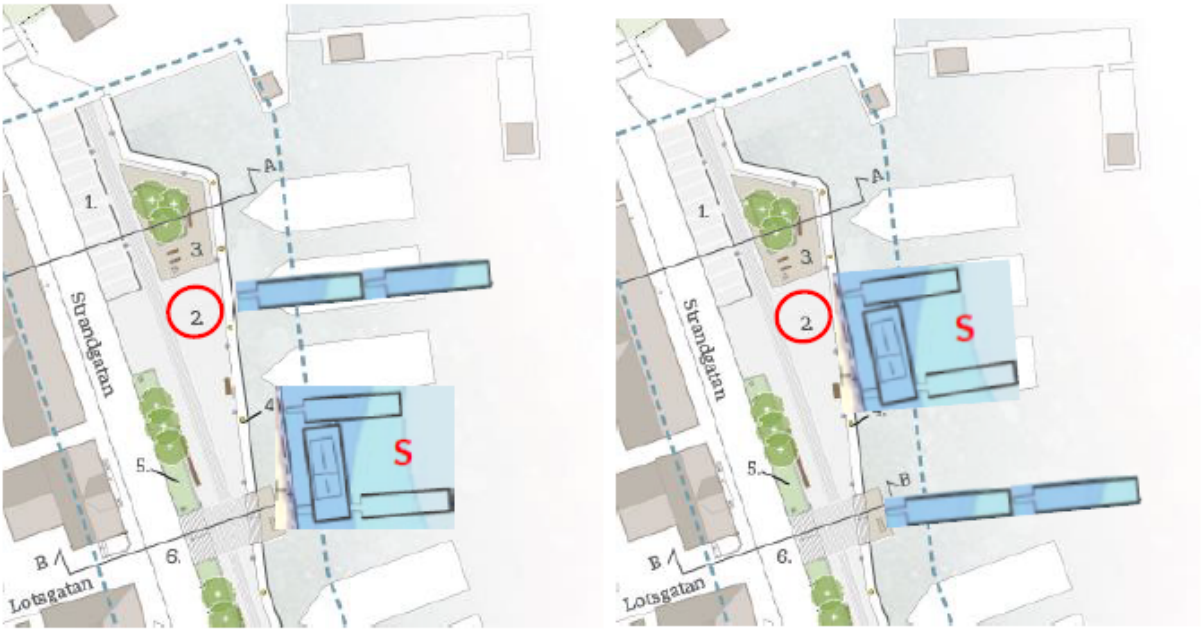


Bild 14–15: Förslag på olika placeringar för sjömack i södra läget samt en fritidsbåtsbrygga.

Exempel på hur placering av ytterligare en mack i dp 164 södra läget påverkar befintliga och tänkta verksamheter och tänkt utformning vid denna placering.

Angående lastkaj i Österhamnen

Den befintliga lastkajen, punkt 2 i gestaltningsprogrammet, verkar inte ha stöd i gällande detaljplan 164 då kajen är allmän platsmark gata samt park.



Bild 16: Utdrag ur plankarta för detaljplan 164 inklusive teckenförklaringar för allmän platsmark gata och park.

Om lastkajen ska var kvar bör nya ändringsförslaget av detaljplanen ta med detta som en funktion som ska finnas i Österhamnen. Det kan nämnas att lastkaj brukar finnas i industriområden i utkanten av staden. I Vaxholm finns en lastkaj i industriområdet på Estlandsvägen vilket är en mycket bättre placering än att alla tunga transporter ska passera igenom hela staden innan de kommer fram till lastkajen i Österhamnen.

Placering av fritidsbåtsbrygga i norra sjömacksläget blir över ledningsrätt

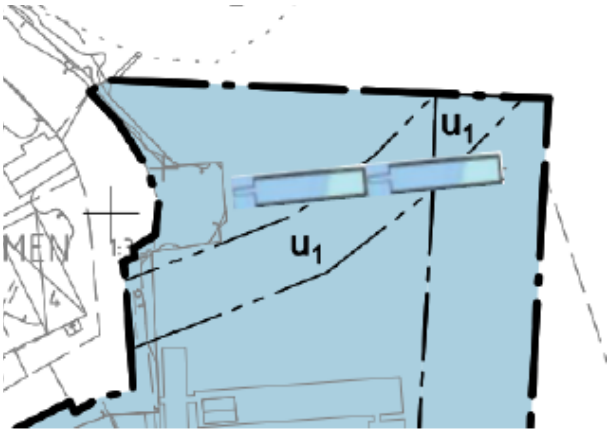


Bild:17: Fritidsbåtsbrygga placerad i det norra läget rakt över ledningsrätten.

Enda möjliga läge för en fritidsbåtsbrygga vid placering av nya macken i södra läget är att placera småbåtsbryggan där norra läget för macken är föreslagen. Dit finns varken bilväg eller speciellt stora uppställningsytor för småbåtsägarna att kunna lasta mm på. Dessutom ligger det en ledningsrätt för undervattensledningar i området och ankringsförbud råder. Det är högs osannolikt att ledningsägarna kommer att tillåta verksamheter ovanför deras ledningar som dessutom försvårar underhåll och ökar risken för åverkan på ledningarna

Kajens längd är 60 meter inom detaljplaneområde 164

Sjömacken är enligt bilden ca 30 meter bred. Gulfmackens brygga sticker ut 16 meter söder ut. Det är ytterst liten plats kvar för annan verksamhet än sjömack i det södra läget. Sundet där sjömacken enligt ansökan ska ligga är inmätt med laser till 140 meter brett. Bryggorna kommer att sticka ut 45 meter utan tankande båtar vid bryggorna. Båtar som tankar kommer att ta ytterligare minst 10 meter i anspråk av vattenområdet.

Båtarna kommer alltså att tankas samt vänta i farleden som är prickmärkt varför tillstånd för detta behöver sökas.

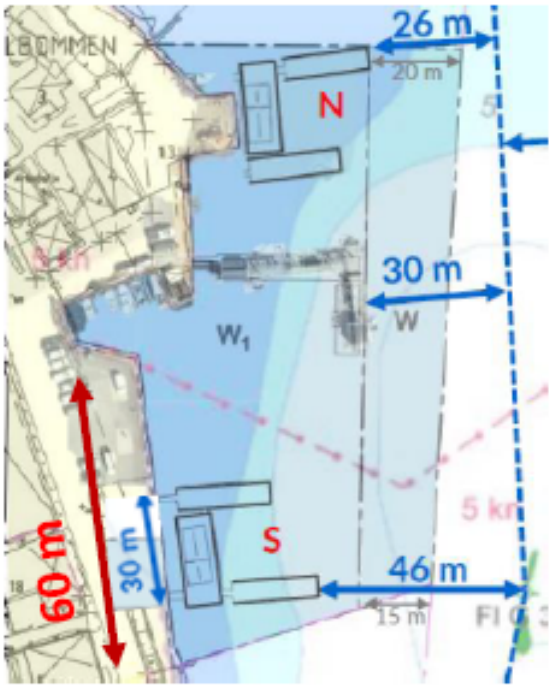


Bild: 18 Kajens längd och sjömackens bredd

Placering av ytterligare en sjömack i det Norra läget (N)

Denna placering är bättre då det finns chans att båtar kommer att åka rätt väg runt Kastellet till macken och inte där yrkestrafiken ska gå. Dock råder ankringsförbud på stora delar av ytan på grund av undervattensledningar. Till skillnad vad som står i plan och genomförandebeskrivningen, samrådshandlingen, kapitel 5.2.2 att ledningsrätter saknas så är det högst troligt att det finns ledningsrätter både för el, tele och vattenledningar genom sundet.

Hur är det tänkt att macken ska förankras? Ska bojstenar läggas mellan ledningarna? Högst olämpligt. Kommer ens ledningsägarna att tillåta att det läggs en mack ovanför deras ledningar och i det område där de har ledningsrätt?

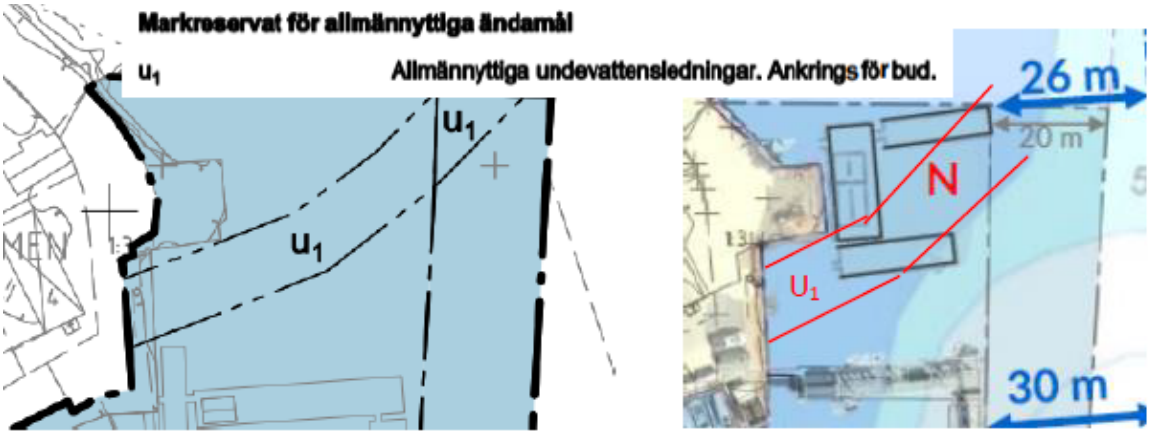


Bild 19–20: Placering av sjömacken i det norra läget över ledningsrätten.

Fritidsbåtsbrygga i södra läget

Om macken ligger i norra läget kommer fritidsbåtsbryggan att behöva läggas i det för ”nya sjömacken i södra läget (S)” för att få plats inom planområdet. Detta kommer medföra att de båtar som ska lägga till vid fritidsbåtsbryggan eller avlämningsbryggan kommer att köra in i sundet. Detta trots att det finns trafikbegränsande restriktioner, TSFS, 2016:120, som gäller 14 maj-30 september och innebär att båtar kortare än 12 m inte får passera Kastellsundet. I de Allmänna råd till restriktionen anges att fritidsbåtar som anlöper bryggor i sundet exempelvis för tankning bör ska ”välja färdvägen via sundets norra öppning”. För att minska sannolikheten för eventuella kollisioner ska ske gäller fartbegränsningen 5 knop hela året. Alla båtar kommer att kunna hävda att de har ett ärende i Österhamnen avsätt längd.

En annan fundering är hur nya sjömacken ska kunna tankas när den är placerad i det norra läget?

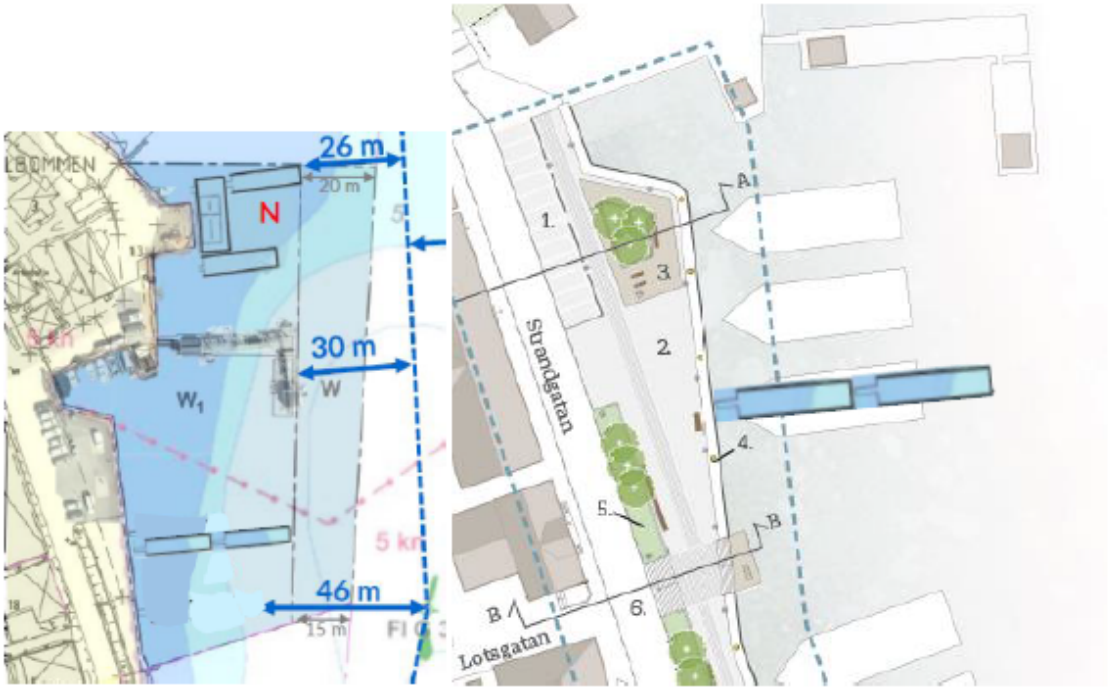


Bild 21–22: placering av fritidsbåtsbrygga möjliggörs med macken i det norra läget. Alla båtar med ärende i sundet har rätt att åka genom sundet trotts restriktioner på >12 meter långa båtar

Slutsats av planförslagen med mack i Södra(S) och Norra(N) läge

Av de två förslagen med placering av ytterligare en sjömack i södra eller norra läget är endast det norra läget en möjlig placering för att inte orsaka betydande oangelägenheter för boende i området. Dessutom kommer inte någon annan verksamhet som nämns i detaljplaneförslaget (brygga, avstigningsmöjlighet mm) att rymmas inom detaljplaneområdet om nya sjömacken placeras i det södra läget.

I det norra läget finns en ledningsrätt med ankringsförbud varför även det är en högst olämplig placering.

Bedriva kommersiell verksamhet som handel inom ”vattenområde som för överbyggas” Vb

Det medges ej kommersiell verksamhet, än mindre brandfarlig kommersiell verksamhet, försäljning/byte av gasflaskor, försäljning av livsmedel, försäljning av reservdelar, café och restaurangverksamhet inom vattenområde som överbyggas, Vb.

I detaljplan 188 är sådana områden utmärkta på plankartan med BH eller Hb (mer moderna betäckningar är H eller C). Enligt PBL omfattar detaljhandel förutom butiker, även restauranger och andra som säljer eller levererar till slutkonsument.

I planförslaget saknar alltså verksamheten detaljhandel stöd i området där vatten får överbyggas (Vb) eller inte får överbyggas (v) i detaljplanen.

För att bedriva handel krävs stöd för kommersiell verksamhet i detaljplanen. I förslaget finns inget sådant stöd upptaget alltså får inte handel bedrivas på pontonerna eller en verksamhet som en sjömack bedrivas inom vattenområdet som får överbyggas.

Sjömacken behöver även tillstånd och tillsyn för att bedriva café/restaurangverksamhet. Denna typ av verksamhet motsätter vi oss så nära vår fastighet då det medför ökad nerskräpning samt att folk sätter sig på vår fastighet när plats saknas på sjömacken.

Fel i underlaget samt kartmaterialet tillhörande samrådshandlingen

Detaljplaneområdet är dessutom fel inritat i figur 1 samt figur 2 på sid 2 och 3 i ”Plan och genomförandebeskrivning Tullbommen Dp 164” och visar ett väsentligt större planområde än det aktuella planområdet.



Figur 1. Tomtkarta som visar aktuellt planändringsområde markerat i rött



Figur 2. Ortofoto som visar aktuellt planändringsområde markerat i rött.

Bild 23–24: Figur 1 och figur 2 i samrådsunderlaget

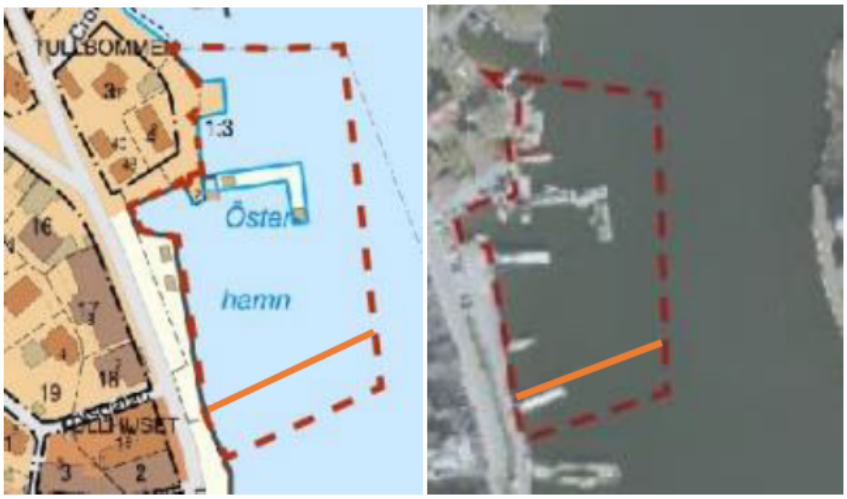


Bild 25–26: Rättning av Figur 1 och figur 2 i samrådsunderlaget

Orange heldragen linje visar korrekt placering av dp 164s södra begränsningslinje.

GATA-Lokalgata 1,7 meter bred där pollarna ska sitta?

I plankartan har en lokalgata längs kajlinjen ritats in, benämnd GATA. Hur är det tänkt att denna yta ska kunna användas som en lokalgata då gestaltningsprogrammet föreslår att pollarna ska behållas och renoveras? Finns ens denna yta för lokalgata för den nya kajlinjen är inte 1,7 meter längre ut än den gamla.

I vilket bygglov ingår denna planstridiga gata?

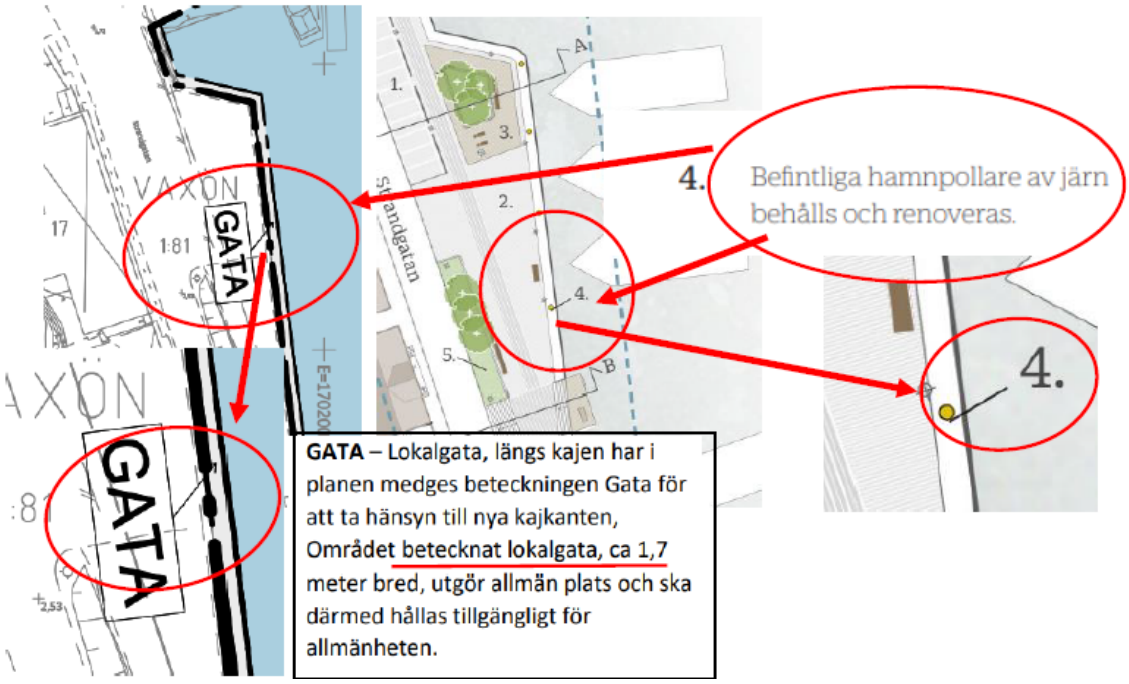


Bild 27–28: Placering av gata i samrådsunderlaget

Alternativa placeringar an ny sjömack

Mellan Rindöfärjan och färjerederiets stuga alternativa placeringar är dels i dp 188 där den idag är placerad eller utanför Rindöfärjan mellan färjan och färjerederiets stuga där det även finns plats för att skapa ett resecentrum för båt.



Bild 29: Placering av sjömack väster om Rindöfärjan

<u>På Rindö vid Skarpöbron</u>

På Skarpö vid Skarpöbron där det tidigare funnits förslag på att placera en mack är ytterligare ett förslag som är bättre än att lägga ytterligare en mack i det mest trafikerade sundet i Sverige.

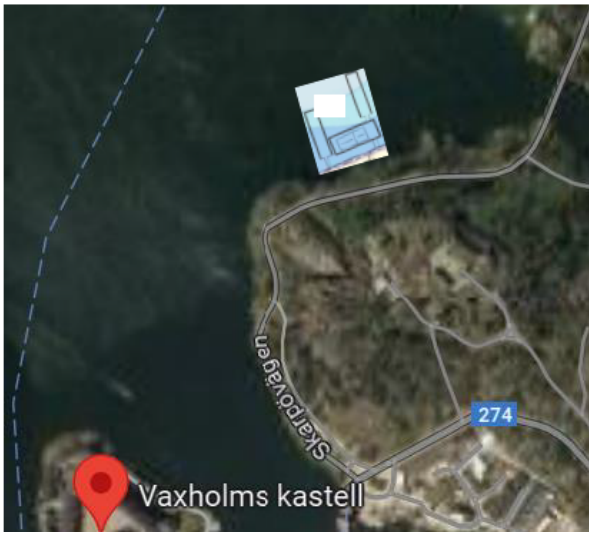


Bild: 30: Placering av sjömack på Rindö.

SBF:s kommentar:
Synpunkten noteras och har delvis beaktats.

Angående hög bullernivå vid transport och leverans av drivmedel till existerande sjöbensinstation så har kommunen tagit fram en bullermätning. Resultatet visar inte förhöjda bullernivåer i samband med leverans av tankbilar enligt rekommendation från MSB.

Övergripande problematik vad gäller exempelvis bristande sjötrafiksäkerhet och farledens kapacitetsproblem är exempel på frågor som inte kan lösas i en enskild plan. Dessa frågor behöver lösas i ett större sammanhang.

En analys av ökningen av transporter samt människor både på land och i sundet har tagits fram. Dessa risker är något som förvaltningen jobbar med. Utredningarna visar att riskerna inte är höga om man följer rekommendationer och åtgärder som utredningar föreslår.

Kapitel 5.2.2 ledningsrätter har reviderades, Läs gärna Roslagsvattens yttrande och svaret, Yttrande 11.

På plankartan är u-området minskat från 10 meter bredd till 6 meter i samråd med Roslagsvatten. Man kan placera flytbryggor ovan på ledningar inom vatten utan ankring.

Angående avståndet från bostadsområde, Avstånd räknas från sjömackarnas cisterner till bostäder vilket ska vara minst 25 meter enligt MSB:s rekommendation.

Vad gäller om bryggan som kommer byggas enligt gestaltningsprogrammet i siktlinje av Lotsgatan. Grundkartan har reviderats och bryggan har fått bygglov. Sjömackens placering är inte fastställd och i riskutredningarna är placeringar som illustreras i norr eller söderläge fiktiva.

Vad gäller lastkajen så är planändringen inte hinder för lastning och lossning.

Förslag för placering av sjömackar i norr eller söderläge: Vad gäller placering av sjömackar så har två maritima utredningar tagits fram vilka visar att risken för olycka inte är hög och med åtgärder kan man hålla den låg. Det har även tagits fram några idéskisser i undersökningen för att visa hur förvaltningen tänker sig placering av pontoner och bryggor.

Angående fritidsbåtar och skisser på olika läge. Detaljplanen är flexibel och möjliggör bryggor och pontoner i hela W_1-området. Förvaltningen har inte i detalj fastställt hur området ska användas.

Fel i underlaget: Bilden på framsidan och bilden som visade ungefärliga planområdet ritades större än planområdet och bilderna har reviderats, men plankartan som är juridisk bindande har varit korrekt.

Vb medger ej kommersiell verksamhet: Förvaltningen har fått ett uppdrag att ändra V-området till Vb med hänvisning till möjligheten att utöka bryggor och verksamheter. Vilka verksamheter som blir aktuella styrs genom arrendeavtal med kommunen.

Gata-Lokalgata: 1,7 m gata är ny kajlinje som byggs över gamla Vb området och är under byggnation. Det är viktigt att planändringen inkluderar den allmänna platsen och förvaltningen bedömer att användningen GATA är lämplig. Angående pollare så ska de enligt gestaltningsprogrammet för kajprojekt plockas från befintlig kaj utrustas och sättas tillbaka på nya kajen.

Alternativ placering: Trafikverkets färjerederi har yttrat sig tidigare angående denna plats och den bedöms inte som lämplig med tanke på konflikten med bilfärjorna till Rindö. Dessutom kommer denna plats användas av Färjerederiet som en laddnings plats för el-färjorna.

Angående placering av sjömack på Rindö så finns det för närvarande inte underlag och utredningar eftersom den platsen är lång bort från service och infrastruktur. Dessutom gäller strandskyddet på platsen vilket försvårar den lokaliseringen.

29. Fastighet 8

Synpunkter på samrådsförslaget: Förslag till ändring av Dp 164, kv. Tullbommen m.m. för del av Vaxön 1:11, Vaxholms stad, Stockholms län.

Kommunstyrelsen har givit stadsbyggnadsförvaltningen uppdraget att ändra i detaljplanen.

Inom förändringsområdet finns idag en sjömack Gulf.

Kronuddens taxi- och charterbåtar finns INTE med som verksamhet trots att rederiets båtar och bunkerkaj finns inom detaljplanen sedan 70-talet.

Fakta:

Han som driver Kronuddens- taxi och charterbåtar, fått utmärkelsen årets företagare. Han har bidragit stor till Vaxholms utveckling som attraktiv skärgårds stad med öarna i omnejd genom att ha bedrivit taxi- och charterbåtsverksamhet sedan 70-talet. Bolagsturer, skolskjuts, ambulanstransporter, bröllop, fester, sightseeing mm. Han är känd i kommunen som "xxxxxxx".

Är ägare till de K--och Q märka. byggnaderna, de Wirströmska gårdarna som gränsar till Planområdet. Ett kulturarv som är en del av "Sevärt i Vaxholm'' och ingår i t ex stadspromenader med guidade turer då de Wirströmska gårdarna innehar några av Vaxholms stads äldsta byggnader.

Syftet med detaljplaneändringen är att utvidga Vb-området. Genom att utöka ytan där myggor pch pontoner tillåts möjliggörs en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjömackar.

Ett förslag är att ha två bensinmackar inom planområdet.

Frågeställningar kring det förslaget:

Hur ska tankbilarna ta sig igenom stadskärnan på ett säkert sätt? Och utan att skapa problem.

En tankning från bi/ till bensinmack tar 4 timmar. Hur ska det fungera säkert och smidigt? Var ska bilarna stå? Är det två bensinmackar kan det bli 4 x 2.

Brandrisk? Miljöpåverkan?

Synpunkter:

Från sjösida, kommet första intrycket bli fästningen och Sjömackar. med tillbehör dvs stora färgglada flaggor, presenningar, egna bilar och båtar.

Hela österhamnens siluett är en del av Vaxholms framsida. Sett från vattnet, båt och kastellet ses då bara bensinmackar och tankbilar. Inget står i förslag till förändring av Vaxön 1:11 om att beakta kulturarv. Wirströmskagårdarna ingår i kommunens stadsvandring då byggnaderna tillhör kommunens äldsta. Turister som kommer till Vaxholmhör om Wirströmskagårdarna via guidning men ser även

byggnaderna t ex på tyg, brickor mm då byggnaden avbildas där tillsammans med vad man anser vara sevärdheter i Vaxholm.

Turister som kommer från landsidan kommer när det passerar Wirstömskagårdarna se gården men också se en tankbil, höra den och känna doften av bensin samt se flaggor, glassgubbar ect som gör reklam för bensinmacken.

SBF:s kommentar:
Efter remisstidens slut har fastighetsägaren kommit med yttrandet.

Angående hög bullernivå vid transport och leverans av drivmedel till existerande sjöbensinstation, har kommunen tagit fram en bullermätning och resultatet visar att bullernivåerna i samband med leverans av tankbilar inte är högre än rekommendationen från MSB.

Det har tagits fram en kompletterande riskbedömning för transport av farligt gods i närområdet. Den visar att genomförande av ytterligare en sjömack inom planområdet inte medför förhöjd brandrisk för närliggande byggnader. Dock föreslår utredningen åtgärder för att minska risken. Utredningen baseras på MSBs förskrifter.

Det har tagits fram ett antikvariskt utlåtande som bedömer hur man ska bygga små byggnader på pontoner för att inte påverka kulturmiljön negativt, främst kastellets siluett från Österhamnen.

Stadsbyggnadsförvaltningens sammanfattande bedömning

Planförslaget är förenligt med stadens översiktsplan. Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort bedömningen att förändring som planens genomförande innebär är godtagbar samt att ändringar har en positiv effekt på miljön. Det har i bedömningen vägts in den positiva effekten av Vaxholms näringsliv och servis till medborgare i Vaxholm.

De synpunkter som framförts under planarbetet, har avvägts mot intresset att planlägga området. Även allmänna intressen har därvid beaktats. Förvaltningen bedömer att planförslaget innebär en lämpligavvägning mellan olika intressen.

De synpunkter som framförts under planarbetet, har avvägts mot intresset att planlägga området. Även allmänna intressen har därvid beaktats. Förvaltningen bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Förändringar i planhandlingar efter samråd:

- U_1-område för allmänna ledningar har fått mindre bredd 6 meter under vatten för ledningsrätten för VA.
- P_1 bestämmelse lagts till
- F_1 bestämmelse omformulerats
- F_2 bestämmelse omformulerats

Förändringar i plan -och genomförandebeskrivningen efter granskning:

- Avsnittet gällande vilka ledningsrätter som finns inom planområdet har förtydligats.
- Avsnittet gällande fastighetsindelning har förtydligats.
- Avsnittet om sedimentutredning har lagt till.
- Texten om transport av farligt gods har kompletterats.
- Texten om miljökvalitetsnormer har kompletterats.

- Texten om buller har kompletterats.
- Texten om kulturmiljö har kompletterats.

Därutöver har planhandlingarna generellt setts över och redaktionella ändringar utförts.

Sakägare och organisationer/föreningar som lämnat skriftliga synpunkter under samrådsskedet (S) och inte fått dem tillgodosedda

Följande sakägare, boende, med flera, som enligt plan- och bygglagen berörs av detaljplanen, har inte fått sina synpunkter på detaljplaneförslaget tillgodosedda och kommer därför efter ett beslut om antagande att informeras om möjligheten att överklaga beslutet:

Fastighet	***Skede***
Fastighet 1	S
Fastighet 2	S
Fastighet 3	S
Fastighet 4	S
Fastighet 5	S
Fastighet 6	S
Fastighet 7	S
Fastighet 8	S

Myndigheter	***Skede***
Sjöfartsverket	S
Trafikverket	S
Trafikförvaltning	S
SRMH	S

Bolag	***Skede***
Bildösundbolaget	S
Statens fastighetsverk	S

Organisation, förening	***Skede***
Föreningen Värna Vaxholm	S
Bostadsrättsföreningen Cronudden	S

Stadsbyggnadsförvaltningen, den 27 februari 2025

Farnaz Wigh

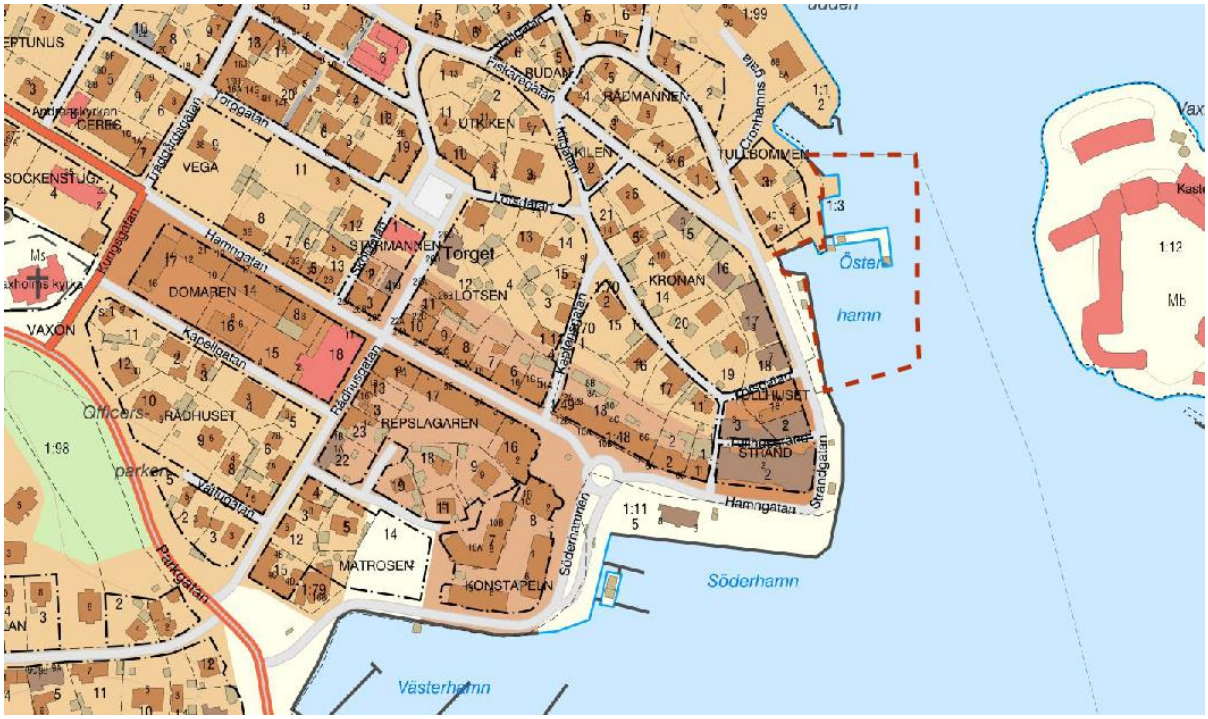
Planarkitekt

VAXHOLM KOMMUN

TRANSPORT AV FARLIGT GODS OCH LOSSNING TILL SJÖBENSINSTATION

UNDERLAG TILL FÖRÄNDRAD DETALJPLAN

2026-02-09



TRANSPORT AV FARLIGT GODS OCH LOSSNING TILL SJÖBENSINSTATION

Underlag till förändrad detaljplan, Kv. Tullbommen i Vaxholm

KUND

Vaxholms kommun

KONSULT

WSP
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
http://www.wsp.com

KONTAKTPERSONER

Olov Holmstedt Jönsson, WSP, olov.holmstedt.jonsson@wsp.com

Ida Björck, WSP, ida.bjorck@wsp.com

Farnaz Wigh, Stadsbyggnadsförvaltningen Vaxholm, farnaz.wigh@vaxholm.se

DOKUMENTHISTORIK OCH KVALITETSKONTROLL

Utgåva/revidering	Version 1.0	Version 1.1	Version 2	Version 3
Datum	2024-10-28	2024-11-29	2025-10-20	2026-02-09
Handläggare	Ida Björck	Ida Björck	Ida Björck	Freja Klucis Lövström, Olov Holmstedt Jönsson
Signatur	IB	IB	IB	FKL, OHJ
Granskare	Fredrik Larsson	Fredrik Larsson	Olov Holmgren Jönsson	Emelie Laurin
Signatur	FL	FL	OHJ	EL
Godkänd av	Johan Björck	Johan Björck	Johan Björck	Olov Holmstedt Jönsson
Signatur	JB	JB	JB	OHJ
Uppdragsnummer	10387510	10387510	10387510	10387510

Sammanfattning

I samband med ändring av detaljplan 164 – Kvarteret Tullbommen i Vaxholm har WSP fått i uppdrag att genomföra en riskbedömning. Riskbedömningen avser kvantitativa riskbedömningar av transporter med farligt gods till sjöbensinstationer längs med en sekundär farligt gods led och risker kopplade till lossning av drivmedel. Vidare genomförs en riskbedömning gällande val av lossningsplats.

Ändringsområdet utgörs till stor del av vatten och ligger i centrala Vaxholm utefter kaj- och strandkant Österhamnen med bryggor, byggnader och platsmark för småbåtstrafik. Både transporter av farligt gods och uppställningsplats för tankbil vid lossning sker utanför ändringsområdet. Mot bakgrund av detta beaktas även området i direkt närhet till ändringsområdet.

Inom ändringsområdet återfinns idag en sjöbensinstation (Gulf Kronudden). Norr om sjöbensinstationen finns plats för mindre taxibåtar och ett antal allmänna båtplatser och söder om sjöbensinstationen går Waxholmsbåtarna, Blidösundbolaget och Strömma. Cirka 50 meter öster om ändringsområdet finns Vaxholms kastell. Den tänkta ändringen i detaljplanen syftar till att utvidga den yta där bryggor och pontoner tillåts för att på så sätt möjliggöra en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjöbensinstationer [1].

Idag finns två sjöbensinstationer utmed kajen, en inom ändringsområdet och en utanför. Ett framtida huvudscenario enligt Vaxholms kommun är en samlokalisering av dessa två sjöbensinstationerna till det aktuella ändringsområdet i syfte att minska antalet områden med förhöjd risk.

Genomförda beräkningar indikerar att risknivåer kopplade till transporterna av farligt gods på den sekundära leden ligger inom den nedre halvan av ALARP-området. Detta innebär att åtgärder ska beaktas med hänsyn till praktisk genomförbarhet, kostnad och konsekvenslindrande effekt enligt ALARP-principen. Dock har inga sådana åtgärder identifierats för existerande byggnader. Vid nybyggnationer kan brandtekniska åtgärder för byggnationen invid den sekundära transportleden vara aktuella om erforderliga skyddsavstånd enligt riktlinjer från Länsstyrelsen i Stockholm [2] inte kan hållas, men detta måste utredas i det specifika fallet.

Sammantaget bedöms en placering av lossningsplatsen enligt alternativ 2 vara den mest lämpliga utformningen av drivmedelshanteringen vid en samlokalisering inom planområdet. Samlokalisering enligt det södra alternativet och att respektive verksamhet tillåts nyttja varsin lossningsplats bedöms dock också vara gångbart ur ett riskhänseende. WSP bedömer att följande skyddsåtgärder behöver tillses för att riskerna kopplade till lossningen av drivmedel ska kunna bedömas som tolerabla:

- Spillzon på 8x4 meter ska upprättas i anslutning till uppställningsplats(-erna) för att begränsa pölutbredningen i händelse av läckage. Spillzonen ska vara doserad så att eventuella läckage rinner bort från tankfordonet. Dagvattenbrunn inom spillzon ska vara kopplad till uppsamlingstank med oljeavskiljare.
- Lossning ska ske på de tider på dygnet då persontätheten i omgivningen kan förväntas vara låg. Rimligtvis under förmiddagar i enlighet med den befintliga sjöbensinstationens nuvarande tillståndsvillkor.
- Mark inom 13 meter från spillzon vid uppställningsplats enligt alternativ 2 ska utgöras av prickmark och inte uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Kommunen behöver värdera vilka av åtgärderna som uttryckligen kan regleras genom planbestämmelser och vilka som behöver tillses genom verksamheternas kommande tillståndsprövningar enligt LBE.

WSP:s bedömning är att kravet på spillzon 8x4 meter vid lossningsplatsen bör tillses genom en planbestämmelse. Skälet är att spillzon i anslutning till lossningsplats inte explicit kravställs varken i MSBFS 2023:2 eller i tillhörande handböcker.

Det är troligtvis inte lämpligt att genom en planbestämmelse reglera vilka tider på dygnet lossning av drivmedel inom planområdet får ske, då det är otydligt hur detta i praktiken ska prövas vid ansökan om bygglov.

Kravet på skyddszon (prickmark) gentemot uppställningsplatsen enligt alternativ 2 bedöms angeläget med hänsyn till att denna, till skillnad från alternativ 1, är placerade i direkt anslutning till turiststråket.

En nackdel med utformningen, dvs. där båda verksamheterna använder uppställningsplatsen enligt alternativ 2 för lossning, är att längden på slangdragningen mellan tankbil och påfyllnadsanslutningen för Gulf-macken skulle öka markant i förhållande till nuläget. Om det ökade behovet av slangdragning skulle innebära praktiska problem för verksamheten rekommenderar WSP att permentent markförlagd rörledning ska anläggas mellan lossningsplatsen och Gulf-maken.

Resultatet i denna riskbedömning ligger i linje med den riskbedömning som utfördes av WSP 2013.

INNEHÅLL

1 INLEDNING 6
1.1 SYFTE OCH MÅL 6
1.2 OMFATTNING 6
1.3 AVGRÄNSNINGAR 6
1.4 STYRANDE DOKUMENT 7
1.5 REVISIONSHISTORIK TILL OCH MED 2025-11-20 9
1.6 REVIDERING 2026-01-30 10
1.7 INTERNKONTROLL 10
2 OMRÅDESBESKRIVNING 11
2.1 OMGIVNING 11
2.2 ÄNDRINGS- OCH NÄROMRÅDE 13
2.3 BEFOLKNING OCH PERSONTÄTHET 15
3 RISKIDENTIFIERING 17
3.1 IDENTIFIERING OCH BESKRIVNING AV RISKKÄLLOR 17
3.2 TRANSPORT AV FARLIGT GODS 17
3.3 SJÖBENSINSTATION OCH LOSSNING 17
3.4 SAMMANSTÄLLNING AV OLYCKSSCENARIER 18
4 RISKUPPSKATTNING OCH RISKVÄRDERING 19
4.1 INDIVIDRISKNIVÅ 21
4.2 SAMHÄLLSRISKNIVÅ 23
4.3 VÄRDERING AV LOSSNINGSPLATSER 25
5 RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER 29
5.1 SEKUNDÄR TRANSPORTLED FÖR FARLIGT GODS 29
5.2 LOSSNING TILL SJÖBENSINSTATION 30
5.3 VAL AV LOSSNINGPLATS 33
6 DISKUSSION 36
7 SLUTSATSER 37

1 INLEDNING

Enligt länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meter från farligt gods-led [2]. Med anledning av länsstyrelsernas krav upprättas denna riskbedömning.

I samband med ändring av detaljplan 164 – Kvarteret Tullbommen i Vaxholm har WSP fått i uppdrag att genomföra en riskbedömning. Riskbedömningen avser kvantitativa riskbedömningar av transporter med farligt gods till sjöbensinstationer längs med en sekundär farligt gods led och risker kopplade till lossning av drivmedel. Vidare genomförs en kvalitativ riskbedömning gällande val av lossningsplats.

Riskbedömningen upprättas som ett underlag för fattande av beslut om lämpligheten med planerad markanvändning, med avseende på närhet till farligt gods-led och sjöbensinstationer samt lossning till dessa.

1.1 SYFTE OCH MÅL

Syftet med denna riskbedömning är att uppfylla Plan- och bygglagens (2010:900) krav på lämplig markanvändning med hänsyn till risk, samt länsstyrelsens krav på beaktande av riskhanteringsprocessen vid markanvändning intill farligt gods-led.

Målet med riskbedömningen är att utreda lämpligheten med planerad markanvändning utifrån riskpåverkan. I ovanstående ingår att efter behov ge förslag på åtgärder.

1.2 OMFATTNING

Riskbedömningen tar huvudsakligt avstamp i nedanstående frågeställningar:

- Vad kan inträffa? (riskidentifiering)
- Hur ofta kan det inträffa? (frekvensberäkningar)
- Vad är konsekvensen av det inträffade? (konsekvensberäkningar)
- Hur stor är risken? (riskuppskattning)
- Är risken acceptabel? (riskvärdering)
- Rekommenderas åtgärder? (riskreduktion)

Mer djupgående beskrivning av riskhanteringsprocessens olika steg och de metoder som använts i riskbedömningen redogörs för i Bilaga A.

1.3 AVGRÄNSNINGAR

I riskbedömningen belyses risker förknippade med transport av farligt gods på den sekundära transportleden för farligt gods samt lossning till sjöbensinstationer. De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personers liv och hälsa.

Bedömningen beaktar inte påverkan på egendom, miljö eller arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision eller långvarig exponering av buller, luftföroreningar samt elsäkerhet. Riskbedömningen innefattar inte heller verksamheten på sjöbensinstationerna då det förutsätts att de driver verksamheten i enlighet med gällande lagar, förordningar och tillstånd.

Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras.

1.4 STYRANDE DOKUMENT

I detta avsnitt redogörs för de dokument som huvudsakligen varit styrande i framtagandet och utformningen av riskbedömningen.

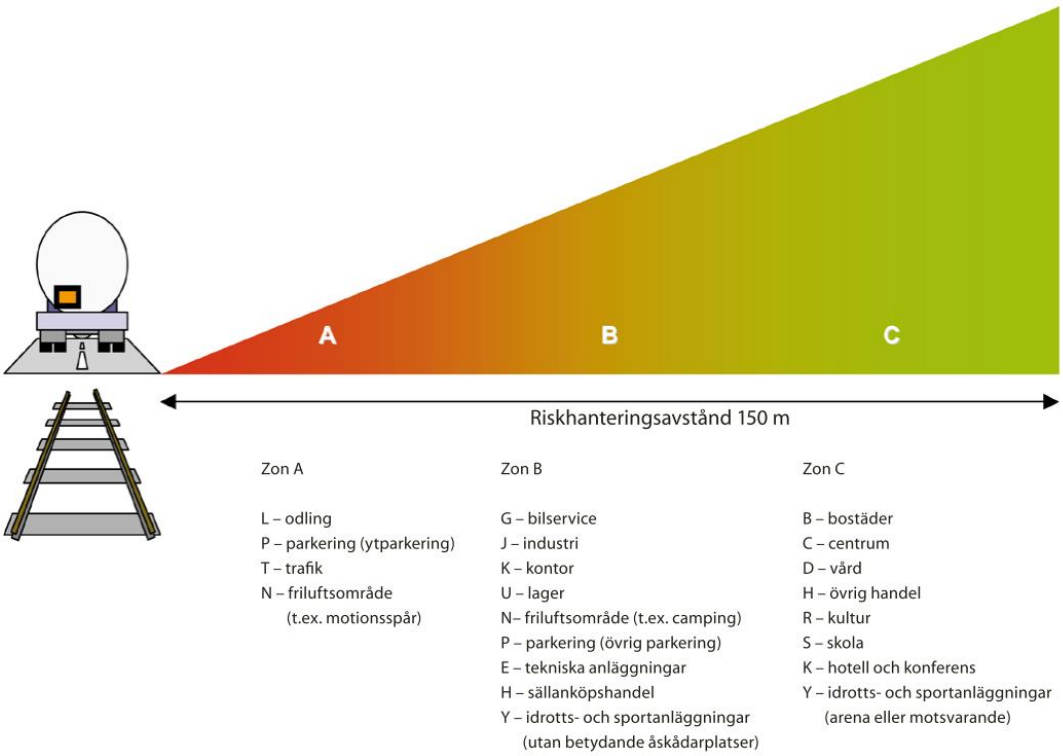
1.1.1 Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (2010:900) ställer krav på att bebyggelse lokaliseras till för ändamålet lämplig plats med syfte att säkerställa en god miljö för brukare och omgivning.

> *Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till […] människors hälsa och säkerhet, … (PBL 2010:900. 2 kap. 5§)*
>
> *Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till […] skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser, … (PBL 2010:900. 2 kap. 6§)*

1.1.2 Riktlinjer

Länsstyrelsernas i Skånes, Stockholms samt Västra Götalands län gemensamma dokument Riskhantering i detaljplaneprocessen [2] anger att riskhanteringsprocessen ska beaktas vid markanvändning inom 150 meter från en transportled för farligt gods. I Figur 1 illustreras lämplig markanvändning i anslutning till transportleder för farligt gods. Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för markanvändningens placering. En och samma markanvändning kan därmed tillhöra olika zoner.



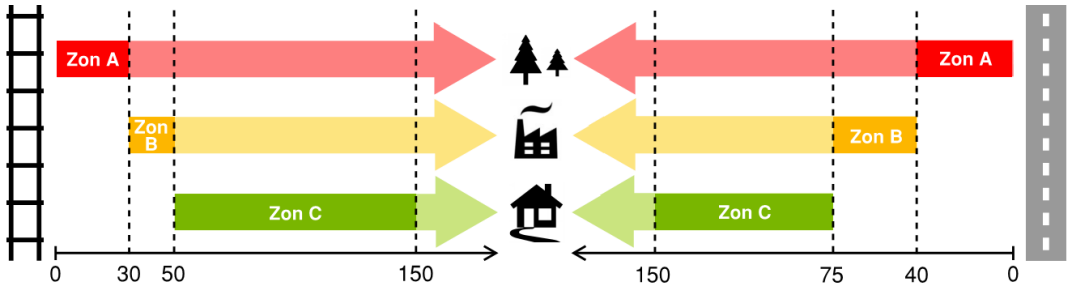
Figur 1. Zonindelning för riskhanteringsavstånd. Zonerna representerar lämplig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods [2].

Länsstyrelsen i Stockholms län har gett ut rekommendationer som stöd i arbetet med att ta hänsyn till risker i planprocessen, till exempel:

- Riktlinjer för riskanalyser som beslutsunderlag [3].
- Riskhantering i detaljplaneprocessen [2].

Dessa dokument utgör generella rekommendationer beträffande vilka krav som bör ställas på riskanalyser i bland annat planärenden. De skyddsavstånd och hänsynsregler som finns i dessa rekommendationer har beaktats vid genomförandet av denna riskbedömning.

Beträffande ny bebyggelse har Länsstyrelsen i Stockholms län gett ut Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods [4]. Riktlinjerna innebär kortfattat att länsstyrelsen rekommenderar ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på 25 meter från vägar och järnvägar med farligt gods. Inom 30 meter ska ett antal åtgärder säkerställas beroende på typ av bebyggelse. Övriga rekommenderade avstånd till olika typer av bebyggelse illustreras i Figur 2.



Figur 2. Illustration av rekommendationer till olika typer av bebyggelse utmed väg och järnväg [4].

Tabell 1. Rekommenderad lokalisering av verksamhetstyper till respektive zon enligt Figur 2.

Zon A	Zon B	Zon C
G Drivmedelsförsörjning	E Tekniska anläggningar	B Bostäder
L Odling och djurhållning	G Drivmedelsförsörjning (bemannad)	C Centrum
P Ytparkering	J Industri	D Vård
T Trafik	K Kontor	H Detaljhandel
	N Friluftsliv och camping	O Tillfällig vistelse
	P Parkering (övrig)	R Besöksanläggningar
	Z Verksamheter	S Skola

Rekommenderade avstånd till drivmedelsstationer redogörs för i MSB:s handbok Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer [5] och beror av bebyggelsetyp och hanterade ämnen.

Vid anläggning av nya bensinstationer förespråkar länsstyrelsen att ett skyddsavstånd på minst 100 meter bör upprätthållas gentemot bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus. [6].

1.5 REVISIONSHISTORIK TILL OCH MED 2025-11-20

Denna rapport bygger på tidigare genomförda riskbedömningar av detaljplansändringen för detaljplan 164 som levererats i två versioner, 1.0 [7] och 1.1 [8]. Version 1.1 har under 2025 varit ute på samråd vilket föranlett revidering till version 2.0. Version 2.0 kan läsas fristående från tidigare versioner och tar i mångt och mycket upp samma frågeställningar ur ett mer kvantitativt perspektiv.

Föreliggande rapport inkorporerar delar av de tidigare levererade riskbedömningarna såsom bakgrund- och omgivningsbeskrivning. Beräkningarna kopplade till risknivåer vid transporter av farligt gods har uppdaterats med mer detaljerade data gällande bland annat befolkningstäthet och antal leveranser av farligt gods. Det tidigare kvalitativa resonemanget kopplat till risker med sjöbensinstationer har bytt fokus till att utgöra av en kvantitativ värdering specifikt kopplade till risker med lossning. En kvalitativ värdering för val av lossningsplatser har tillkommit.

1.6 REVIDERING 2026-01-30

Den 2025-12-10 genomförde kommunen ett så kallat planstödsmöte med länsstyrelsen för att diskutera frågeställningar kopplade till granskning av detaljplan 164, ändringar av detaljplan för kvarteret Tullbommen [9]. Länsstyrelsens ståndpunkt är att skyddsåtgärder för att hantera att riskerna kopplade till lossningen av drivmedel inom planområdet behöver hanteras genom planbestämmelser:

- *Om riskanalysen visar att riskerna är för höga och inte acceptabel, kan man inte vara säker på att åtgärderna för att minska dem verkligen blir av genom detaljplanen.*
- *Kommunen måste visa hur de ska minska riskerna med hjälp av PBL, det är inte tillräckligt att hänvisa till LBE (Lagen om brandfarliga och explosiva varor). Länsstyrelsen ser ingen garanti för att dessa åtgärder faktiskt genomförs om det skjuts till LBE-tillståndsprövningen.*
- *Länsstyrelsen tycker att det är oklart hur man ska lösa problemen, särskilt eftersom det är lite plats i området. Detta gäller särskilt för tankbilarna i norra delen.*

WSP bedömer att kommunens möjlighet att fullt ut hantera riskbilden kopplad till drivsmedelsstation(-erna) via planbestämmelser sannolikt är begränsad. Kommande tillståndsprövning enligt LBE bedöms fortsatt vara en nödvändig mekanism för att i slutändan säkerställa tolerabel risk.

En rimlig mellanväg är att kommunen i planskedet påvisar att det är möjligt för en verksamhetsutövare, givet införandet av skäliga skyddsåtgärder, att bedriva en drivmedelshantering förenlig med kraven i LBE och tillhörande föreskrifter (ex. MSBFS 2023:2). Med ”skäliga” skyddsåtgärder avses de åtgärder som avhandlas i MSB:s (nuvarande MCF) handbok *hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* [5].

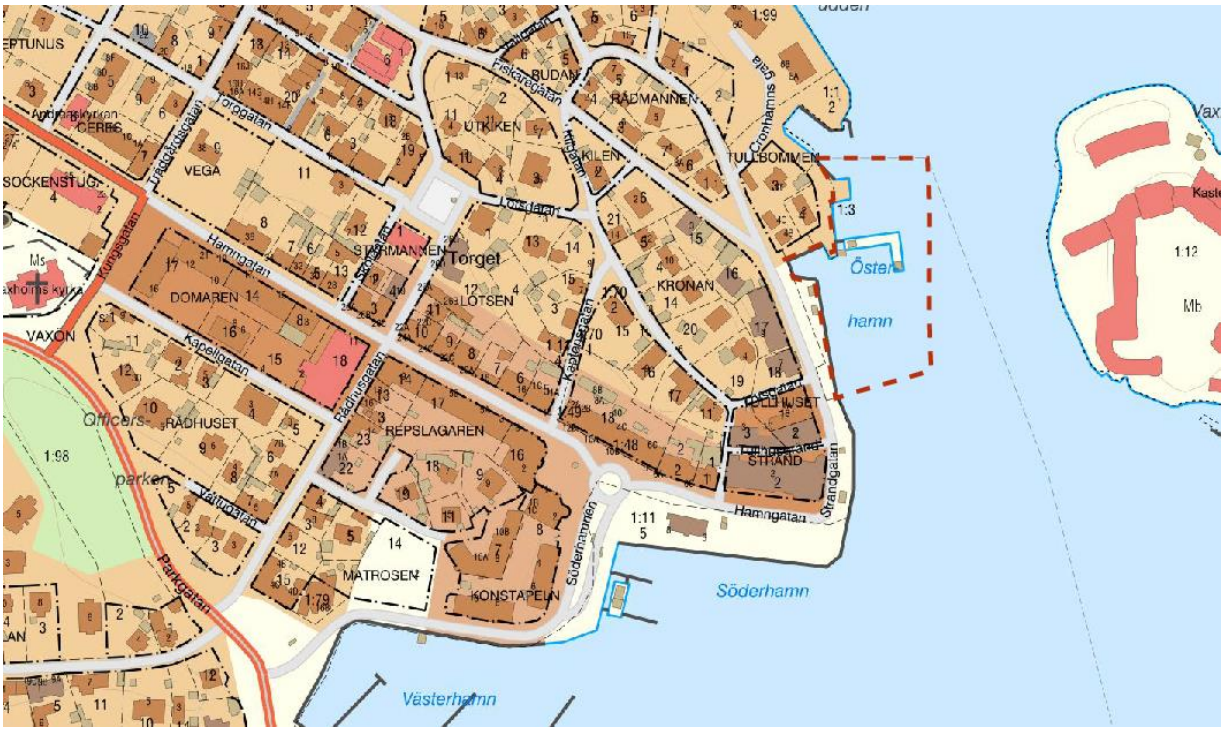
Reviderade stycken i rapporten markeras med ett streck i vänstermarginalen likt detta.

1.7 INTERNKONTROLL

Aktuell version av rapporten är utförd av Freja Klucis Lövström (Civilingenjör Riskhantering) med Olov Holmstedt Jönsson (Civilingenjör Riskhantering) som uppdragsansvarig. I enlighet med WSP:s miljö- och kvalitetsledningssystem, certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001, omfattas denna handling av krav på internkontroll. Detta innebär bland annat att en från projektet fristående person granskar förutsättningar och resultat i rapporten. Ansvarig för denna granskning har varit Emelie Laurin (Brandingenjör och Civilingenjör Riskhantering).

2 OMRÅDESBESKRIVNING

I detta kapitel ges en översiktlig beskrivning av ändringsområdet med omgivning med syfte att överskådligt redovisa de förutsättningar och konfliktpunkter som utgör grund för bedömningen. I Figur 3 nedan ses ändringsområdet inringat i rött samt närliggande del av Vaxholm.



Figur 3 Ändringsområdet inringat i rött [1].

2.1 OMGIVNING

Väg 274 går genom Vaxholm och utgör en primär transportled för farligt gods, grön sträckning i Figur 4. Från väg 274, längs med kajen går en sekundär transportled för farligt gods, blå sträckning i Figur 4. Den sekundära transportleden längs med kajen utgörs av vägarna ”Söderhamnen”, ”Hamngatan” samt ”Strandgatan” och avslutas i höjd med den sjöbensinstation (Gulf) som idag ligger inom ändringsområdet.

Den sekundära transportleden utgörs av en asfalterad väg utan mittsträck eller mitträcke med en hastighetsbegränsning på 30 km/h.



Figur 4 Primär transportled för farligt gods markerat i grönt, sekundära leder för farligt gods markerat i blått [10]. Primära farligt godsleder bildar ett huvudvägnät där farligt gods transporteras medan de sekundära lederna utgörs av de rekommenderade vägarna mellan primärlederna och mottagare/leverantörer av farligt gods.

På landsidan om sekundärleden finns en upphöjd trottoar av varierande bredd följt av byggnader. Avståndet mellan vägen och byggnaderna bedöms variera mellan ca. 1,5–5 m och har i beräkningarna ansatts till 3 m.

På sjösidan sluttar vägrenen nedåt mot vattnet på vissa sträckor, på dessa sträckningar finns räcken uppsatta.

På sjösidan av vägen finns bilparkeringar, båtplatser och promenadstråk samt en sjöbensinstation. På landsidan av vägen finns lägre byggnader, 2–3 våningar, med verksamheter i markplan (bland annat butiker och restauranger) där vissa förefaller vara säsongsöppna (sommartid), och bostäder i de övre våningsplanen. Längs med vägen finns även ett hotell med balkonger i riktning mot vägen.

Innanför den första raden av byggnader finns fler lägre hus med en blandning av bostadshus, verksamheter, samt byggnader med verksamheter i markplan och bostäder i de övre våningsplanen. I dagsläget ligger inga skolor, förskolor, äldreboenden eller sjukhus i närheten av sekundärleden.

För den sjöbensinstation som idag ligger inom ändringsområdet kan det avstånd på 50 meter till bebyggelse som förespråkas av Stockholms stad nästan hållas [11] vilket medför att de skyddsavstånden enligt MSB:s handbok [5] kan hållas. I samband med lossning parkerar tankbilen dock nära bostadsbyggnader medan påfyllningsanslutning till cisterner är placerade inom bensinstationens område ute på pontonbryggorna.

För att beräkna trafikmängden på sekundärleden har mätningar och uppskattningar gjorda av Trafikverket på Vaxholm och Rindö använts.

Figur 5 nedan visar mätpunkternas placering på Vaxholm och Rindö samt sträckningen av den sekundära farligt gods-leden.



Figur 5 Punkter för trafikflödesmätningar [12]

För trafiken på den sekundära farligt gods-leden görs antagandet att de fordon som tar färjan till Rindö inte kör på sekundärleden samt att all resterande trafik kör på sekundärleden. Detta ger en årsdygntrafik (ÅDT) för samtliga fordon på sekundärleden på 5864 varav 461 utgörs av tunga fordon. Se bilaga B.1 för utförligare beräkningar och resonemang gällande ÅDT.

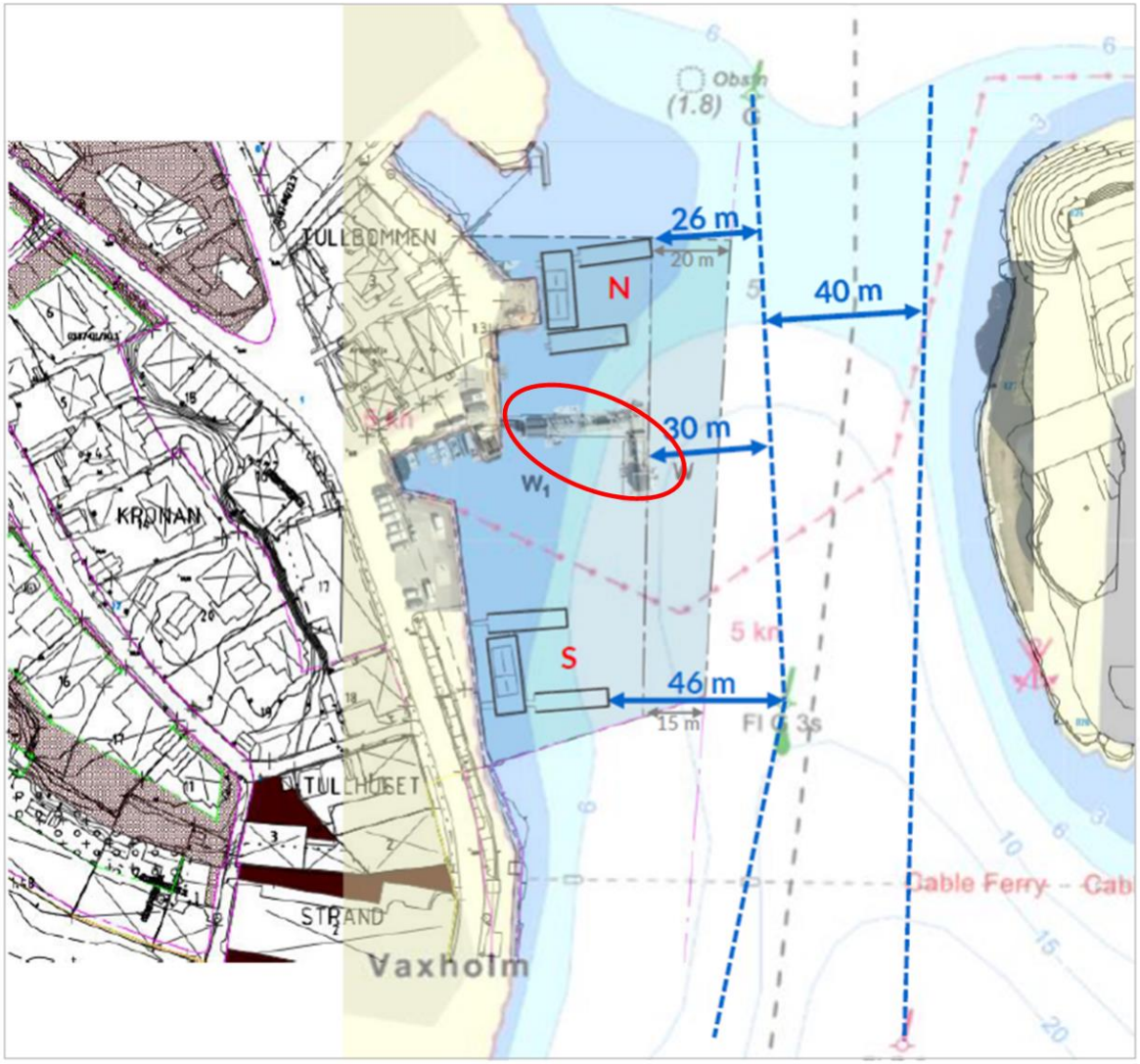
2.2 ÄNDRINGS- OCH NÄROMRÅDE

Ändringsområdet utgörs till stor del av vatten och ligger i centrala Vaxholm utefter kaj- och strandkant Österhamnen med bryggor, byggnader och platsmark för småbåtstrafik. Både transporter av farligt gods och uppställningsplats för tankbil vid lossning sker utanför ändringsområdet. Mot bakgrund av detta beaktas även området i direkt närhet till ändringsområdet.

Inom ändringsområdet återfinns idag en sjöbensinstation (Gulf Kronudden). Norr om sjöbensinstationen finns plats för mindre taxibåtar och ett antal allmänna båtplatser och söder om sjöbensinstationen går Waxholmsbåtarna, Blidösundbolaget och Strömma. Cirka 50 meter öster om ändringsområdet finns Vaxholms kastell [1].

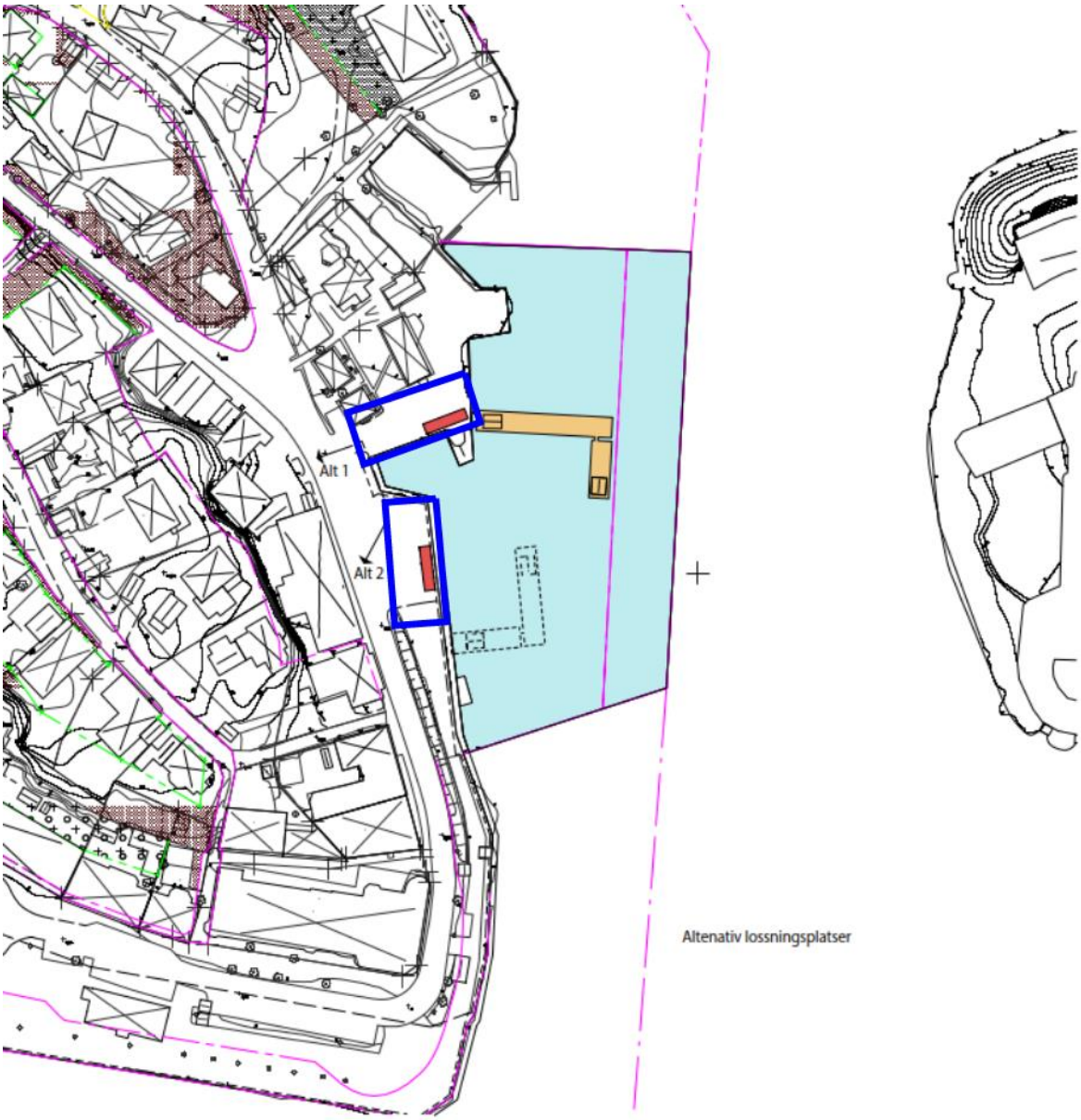
Den tänkta ändringen i detaljplanen syftar till att utvidga den yta där bryggor och pontoner tillåts för att på så sätt möjliggöra en större yta för småbåts- och vattenverksamheter som exempelvis sjöbensinstationer [1].

Idag finns två sjöbensinstationer utmed kajen, Gulf som ligger inom ändringsområdet och ”Sjömacken Vaxholm” som ligger utanför. Ett framtida huvudscenario enligt Vaxholms kommun är en samlokalisering av de två sjöbensinstationer till det aktuella området i syfte att minska antalet områden med förhöjd risk [1]. Figur 6 nedan visar de alternativ som föreslås för omlokalisering av Sjömacken Vaxholm, markerade med N respektive S. Gulf-macken är inringad i rött i Figur 6 och planeras inte att flyttas. En maritim riskbedömning som genomförts av RISE 2024 förespråkar den norra placeringen (N) med hänsyn till den marina trafiksäkerheten [13]. Under 2025 har dialoger pågått gällande alternativ lokalisering, i skrivande stund (oktober 2025) har inget beslut fattats. Huvudspåret idag utgörs av alternativ S till följd av planerade trafikeringsbegränsningar i Kastellsundet.



Figur 6 Sjöbensinstation Gulf är inringad i rött. Röd beteckning N resp. S anger alternativ för omlokalisering av Sjöbensinstation Vaxholm.

Det finns i nuläget två alternativ för val av lossningsplats till sjöbensinstationerna Figur 7. De två alternativa lossningsplatserna är markerade i blått med en röd rektangel motsvarande en lastbil utplacerad.



Figur 7 Alternativa lossningsplatser markerade med blåa rektanglar.

2.3 BEFOLKNING OCH PERSONTÄTHET

Enligt den senaste sammanställningen från SCB (genomförd 2020) uppgick befolkningsmängden i Vaxholm tätort till 6151. Vid motsvarande tidpunkt uppgick tätorten areal till 229 hektar vilket medför en persontäthet om 2683 personer/km^2 [14].

Ändringsområdet utgörs nästan helt av vatten (se Figur 3 ovan) vilket bör innebära en lägre persontäthet inom ändringsområdet jämfört med Vaxholms tätort.

I analyserna har befolkningstätheten för Vaxholms tätort likväl använts eftersom de aktiviteter som genererar risken till stor del sker utanför ändringsområdet.

Under lågsäsong antas i enlighet med RIKTSAM [15] antas att 90% av individerna i närområdet vistas inomhus under dagtid samt att 99% vistas inomhus nattetid. Vidare antas att dag och natt utgör 50% var av dygnet.

Vaxholm besöks varje år av cirka 1 miljon turister [16]. I beräkningarna har det konservativt antagits att dessa besök sker under sommarsäsongen vilken ansätts till 100 dagar. Jämnt fördelat innebär detta att Vaxholm dagligen besöks av 10 000 personer. Persontätheten i Vaxholm, under högsäsongen, räknas därför upp till 6993 personer. I högsäsongsberäkningarna har det antagits att 100% av individerna som befinner sig längs med kajen är utomhus dagtid.

3 RISKIDENTIFIERING

I detta kapitel redovisas riskidentifieringen.

3.1 IDENTIFIERING OCH BESKRIVNING AV RISKKÄLLOR

Genom dialog med beställaren och kartstudier har inga riskkällor förutom sjöbensinstationen och den sekundära transportleden för farligt gods identifierats i ändringsområdet och dess närhet.

Ytterligare en maritim riskbedömning som genomfördes av RISE som ett första steg för att utvärdera risker kopplade till detaljplansförändringen lyfter en rad risker kopplade till den maritima trafiksituationen samt risk- och konsekvensreducerande åtgärder [17]. Trots den intensiva trafikeringen sommartid bedöms området utifrån tillgänglig statiskt inte vara ”anmärkningsvärt riskfylld” [13].

3.2 TRANSPORT AV FARLIGT GODS

Utifrån identifiering av de verksamheter som finns i ändringsområdet och dess närhet som skulle kunna nyttja den sekundära transportleden återfinns enbart den aktuella drivmedelsstationen. Mot bakgrund av detta bedöms enbart farligt gods klass 3 (brandfarlig vätska) vara relevant för den fortsatta riskbedömningen.

De dimensionerande olycksscenarier med potentiellt dödlig konsekvens för klass 3 omfattas av, liten- mellan- och stor- pölbrand. Studerade händelseförlopp samt frekvenser, konsekvenser och antaganden för dessa återfinns i Bilaga C Frekvensberäkningar och Bilaga D Konsekvensberäkningar.

3.3 SJÖBENSINSTATION OCH LOSSNING

Inom ändringsområdet ligger idag en sjöbensinstation som säljer bensin och diesel (farligt gods klass 3). I närområdet finns heller inga andra farliga verksamheter eller verksamheter med extra högt skyddsvärde såsom förskola, skola, äldreboenden eller sjukhus.

Transporter till sjöbensinstationen sker med tankbil via den sekundära transportleden för farligt gods. Antalet leveranser skiftar beroende på säsong med fler leveranser under sommarperioden, vilket har beaktats i beräkningarna av individ- och samhällsrisk.

I samband med lossning från tankbil till cisterner kan läckage av drivmedel ske. I denna utredning har risknivåerna för totalt slangbrott samt slangskada 10% värderats vidare, för mer information om detta hänvisas till bilaga C.4.

I samtal med personal på sjöbensinstationen anges att de i sitt tillstånd har krav på reducerade flödeshastighet vid lossning till 300 l/minut samt att lossning enbart får ske under morgon/förmiddag då färre personer normalt sätt är i rörelse på platsen.

3.3.1 Indata antal transporter

I detta avsnitt redogörs den indata som nyttjats i vidare analys gällande antalet transporter under hög- och lågsäsong samt vid en samlokalisering av sjöbensinstationerna.

Högsäsong antas enligt tidigare utgöras av 100 dagar (ca. 14 veckor) och lågsäsongen därmed av 265 dagar (ca. 38 veckor).

Utifrån samtal med personal vid sjöbensinstationen (Gulf) framkom att det under högsäsong sker en leverans per dag och att denna leverans ibland genomförs med en transport och ibland två transporter beroende på om det är en stor eller liten tankbil som levererar drivmedlet. Under lågsäsong genomförs i stället en leverans per vecka till Gulf. I beräkningarna antas att varje leverans medför 1,5 transporter vilket ger att det under högsäsong sker 1,5 transporter per dag och under lågsäsong, avrundat, 0,22 transporter per dag.

För en samlokalisering av sjöbensinstationerna till ändringsområdet antas att detta medför en fördubbling av antalet transporter till platsen, dvs 3 transporter per dag under högsäsong och, avrundat, 0,43 transporter per dag under lågsäsong.

3.4 SAMMANSTÄLLNING AV OLYCKSSCENARIER

Baserat på identifierade farligt gods-klasser inkluderas enbart olycksscenarier kopplat till farligt gods klass 3 samt drivmedelsstationen i den fortsatta riskbedömningen. Dimensionerade olycksscenarier vid hantering av brandfarliga vätskor bedöms utgöras av pölbränder av varierande storlek. Tänkbara utlösande händelser till utsläpp är exempelvis trafikolycka med tankbil alternativt skador på överföringsledningen i samband med lossning.

4 RISKUPPSKATTNING OCH RISKVÄRDERING

I detta kapitel redovisas individrisknivån och samhällsrisknivån för området med avseende på identifierade riskscenarier förknippade med farligt gods-transport.

I Sverige finns inget nationellt beslut om vilket tillvägagångssätt eller vilka kriterier som ska tillämpas vid riskvärdering inom planprocessen. Praxis vid riskvärderingen är att använda Det Norske Veritas förslag på kriterier för individ- och samhällsrisk [18]. Risker kan kategoriskt delas upp i;

- oacceptabla
- acceptabla med åtgärder och
- acceptabla

Risker som klassificeras som **oacceptabla** värderas som oacceptabelt höga och tolereras ej. Dessa risker kan vara möjliga att reducera genom att åtgärder vidtas.

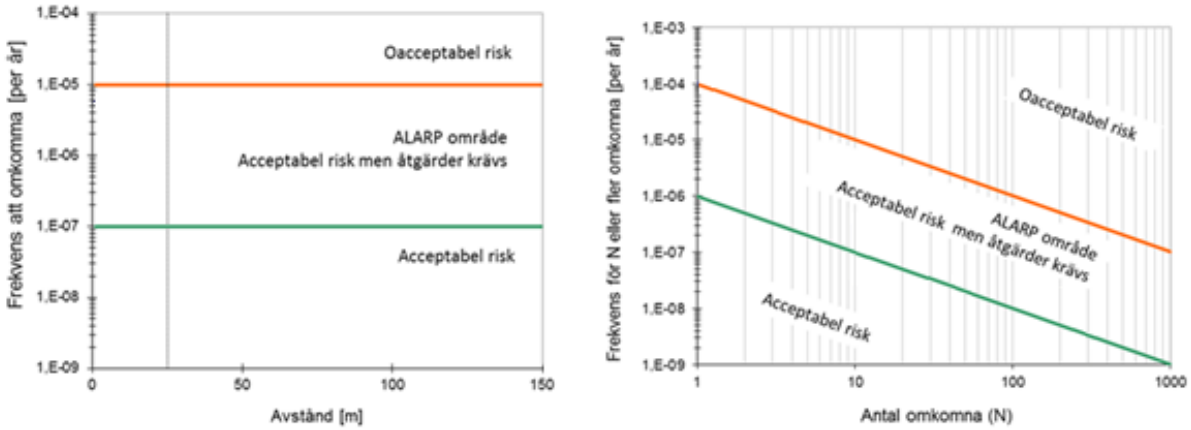
De risker som bedöms vara **acceptabla med åtgärder** behandlas enligt ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable). Risker som ligger i den övre delen, nära gränsen för oacceptabla risker, accepteras endast om nyttan med verksamheten anses mycket stor, och det är praktiskt omöjligt att vidta riskreducerande åtgärder. I den nedre delen av området bör inte lika hårda krav ställas på riskreduktion, men möjliga åtgärder till riskreduktion ska beaktas. Ett kvantitativt mått på vad som är rimliga åtgärder kan erhållas genom kostnads-nyttoanalys.

De risker som kategoriseras som låga kan värderas som **acceptabla**. Dock ska möjligheter för ytterligare riskreduktion undersökas där åtgärder, som med hänsyn till kostnad kan anses rimliga att genomföra, ska genomföras.

I Tabell 2 redogörs för DNV:s uppställda kriterier för värdering av individ- och samhällsrisk enligt ovan nämnd kategorisering. Kriterier återfinns i riskvärderingen för bedömning av huruvida risknivån är acceptabel eller ej. Gränserna markeras med streckade linjer enligt Figur 8.

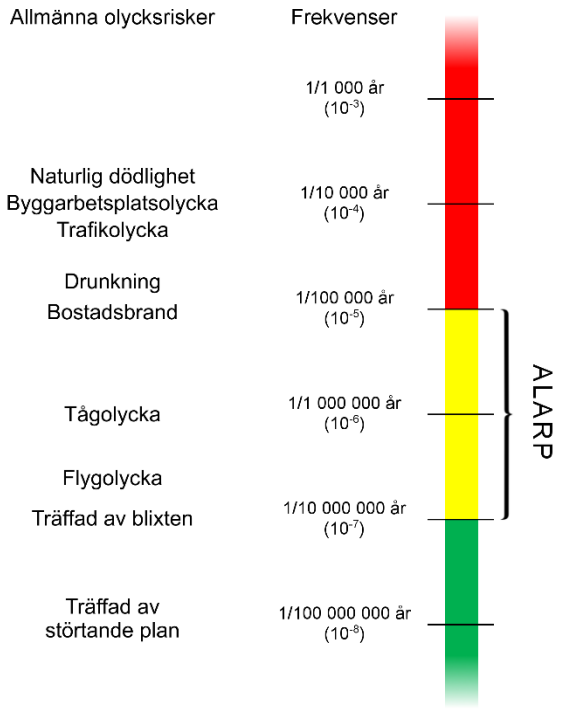
Tabell 2. Förslag till kriterier för värdering av individ och samhällsrisk enligt DNV.

Riskmått	Acceptabel risk	ALARP	Oacceptabel risk
Individrisk	$< 10^{-7}$	10^{-7} till 10^{-5}	$> 10^{-5}$
Samhällsrisk	$< 10^{-6}$	10^{-6} till 10^{-4}	$> 10^{-4}$



Figur 8. Föreslagna kriterier på individrisk samt samhällsrisk enligt DNV [18].

Som jämförelse illustreras i Figur 9 ett antal olycksrisker i samhället



Figur 9. Storleksordning på allmänna olycksrisker i förhållande till ALARP-området [19].

Individrisk – Sannolikheten att en individ som kontinuerligt vistas på en specifik plats omkommer. Individrisken är platsspecifik och oberoende av hur många personer som vistas inom det givna området. Syftet med riskmåttet är att kvantifiera risken på individnivå för att säkerställa att enskilda individer inte utsätts för oacceptabel risk.

Individrisk redovisas ofta med en individriskprofil (t.v. i Figur 8) som beskriver frekvensen att omkomma som en funktion av avståndet till en riskkälla. Kan även redovisas som konturer på karta.

Samhällsrisk – Beaktar hur stor konsekvensen kan bli med avseende på antalet personer som påverkas vid olika scenarier där hänsyn tas till befolkningstätheten inom det aktuella området.

Hänsyn tas även till eventuella tidsvariationer, som till exempel att persontätheten i området kan vara hög under en begränsad tid på dygnet eller året och låg under andra tider.

Samhällsrisken redovisas ofta med en F/N-kurva (t.h. i Figur 8) som visar den ackumulerade frekvensen för N eller fler omkomna till följd av de antagna olycksscenarierna.

Det är nödvändigt att använda sig av båda riskmåtten, individrisk och samhällsrisk, vid uppskattning av risknivån i ett område så att risknivån för den enskilde individen tas i beaktande samtidigt som hänsyn tas till hur stora konsekvenserna kan bli med avseende på antalet personer som samtidigt påverkas.

För uppskattning av risknivån för sekundärleden har årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för denna, vägkvalitet, hastighetsbegränsning etcetera för aktuella vägavsnitt använts som indata. Med hjälp av Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) skrift Farligt gods – riskbedömning vid transport [20] beräknas frekvensen för att en trafikolycka, med eller utan farligt gods, inträffar på aktuellt vägavsnitt. För beräkning av frekvenser/ sannolikheter för respektive skadescenario används händelseträdsanalys, se Bilaga C.

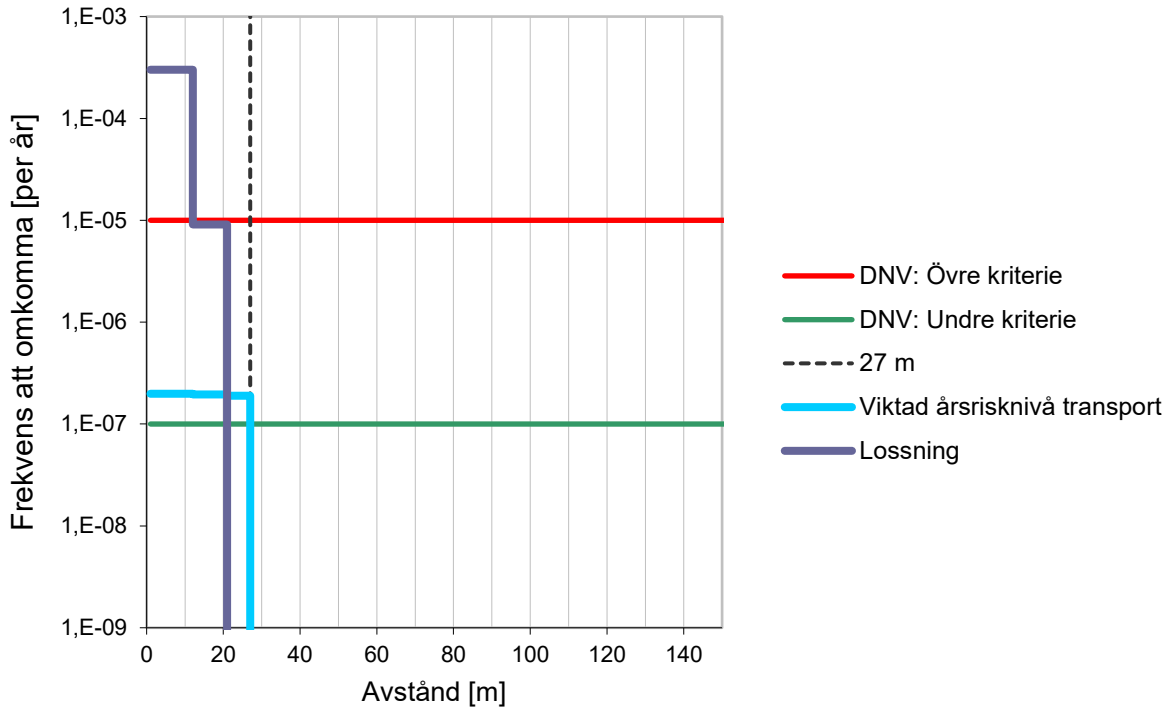
Konsekvenserna av olika skadescenarier uppskattas utifrån litteraturstudier, datorsimuleringar och handberäkningar. Konsekvensuppskattningar redovisas mer omfattande i Bilaga D.

4.1 INDIVIDRISKNIVÅ

I detta avsnitt redogörs för individrisken med dagens transportmängd och lossningsfrekvens samt hur individrisken påverkas vid en fördubbling av dessa till följd av en möjlig samlokalisering av sjöbensinstationerna. I beräkningarna antas att sjöbensinstationerna vid en samlokalisering nyttjar en gemensam lossningsplats och att lossning sker till en station i taget.

I beräkningarna har hänsyn tagits till att leveranser till sjöbensinstationen ibland sker med ett transportfordon per leverans i och i vissa fall två transportfordon per leveranstillfälle. Leveranserna har även viktats med avseende på skillnader i leveransfrekvens under högsäsong och lågsäsong.

Riskerna kopplade till transporter av drivmedel till sjöbensinstationen ses i blått och risker kopplat till lossning ses i lila i Figur 10.



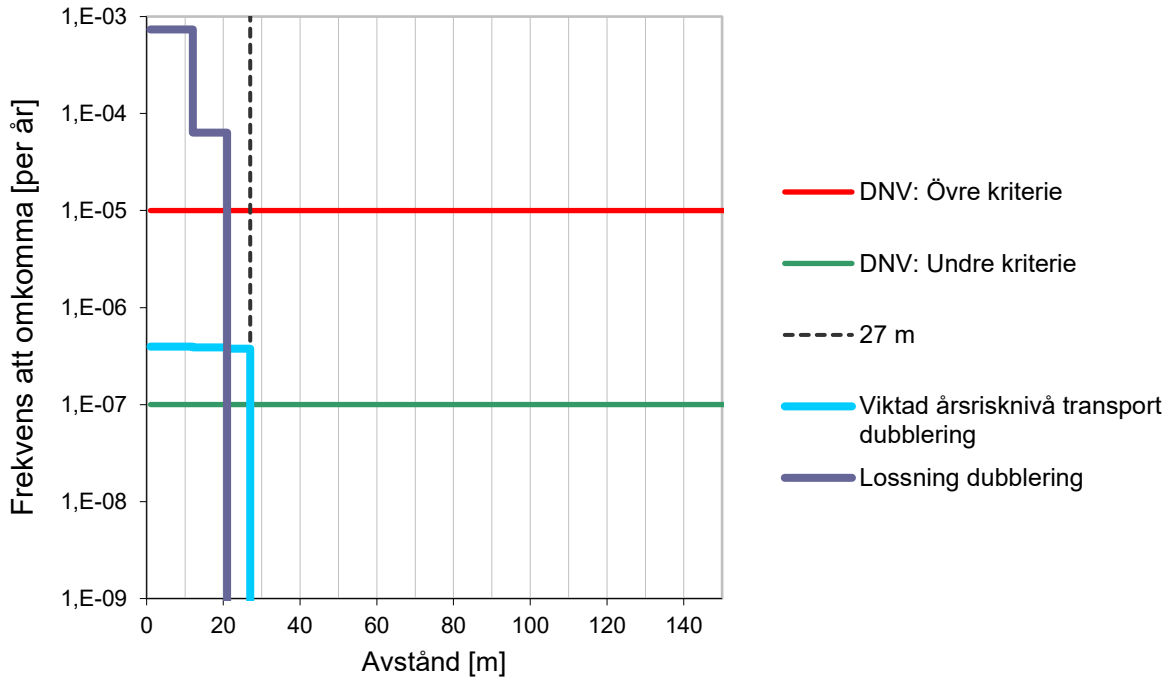
Figur 10 Individrisknivå med avseende på farligt gods-transporter på den sekundära farligt gods-leden samt lossning från lastbil med dagens transportnivåer.

I Figur 10 kan utläsas att risken kopplat till transporter med farligt gods till sjöbensinstationen ligger inom ALARP-området. Enligt DNV:s kriterier ska de risker som bedöms vara acceptabla med åtgärder behandlas enligt ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable). Risken ligger i detta fall i den nedre delen av ALARP-området och därmed ställs inte lika hårda krav på riskreduktion som för risker som hamnar i det övre spannet av ALARP-området. Möjliga åtgärder till riskreduktion ska dock beaktas och genomföras i de fall det är praktiskt och ekonomisk försvarbara i förhållande till den riskreducering som erhålls.

Risker kopplade till lossning vid sjöbensinstationen ligger på oacceptabla nivåer inom 12 meter från pölkant, inom ALARP mellan 12–21 meter från pölkant och därefter på acceptabla nivåer. Detta innebär att åtgärder krävs med avseende på lossningen för att reducera riskerna kopplade till detta.

I det huvudscenario som Vaxholm stad anger [1] finns en samlokalisering av dagens två sjöbensinstationer så att de båda ligger inom det aktuella ändringsområdet. För att undersöka hur detta påverkar risknivåerna längs den sekundära farligt gods leden samt kopplat till lossning gjordes ett antagande om att en samlokalisering medför en fördubbling av antalet transporter med farligt gods klass 3 och lossning medan resterande variabler så som total trafikmängd och befolkningstäthet hållits konstanta.

Individriskerna vid en samlokalisering och därmed en antagen dubblering av transporter av drivmedel till sjöbensinstationen ses i blått samt risker kopplat till lossning ses i lila i Figur 11.



Figur 11 Individrisknivå med avseende på farligt gods-transporter på den sekundära farligt gods-leden samt lossning från lastbil givet en fördubbling av transportnivåerna.

I Figur 11 kan utläsas att risken kopplat till transporter med farligt gods fortsatt ligger inom ALARP-området. Risknivån ligger inom nedre halvan av ALARP-området varvid skäligheten i ytterligare riskreduktion ska utvärderas.

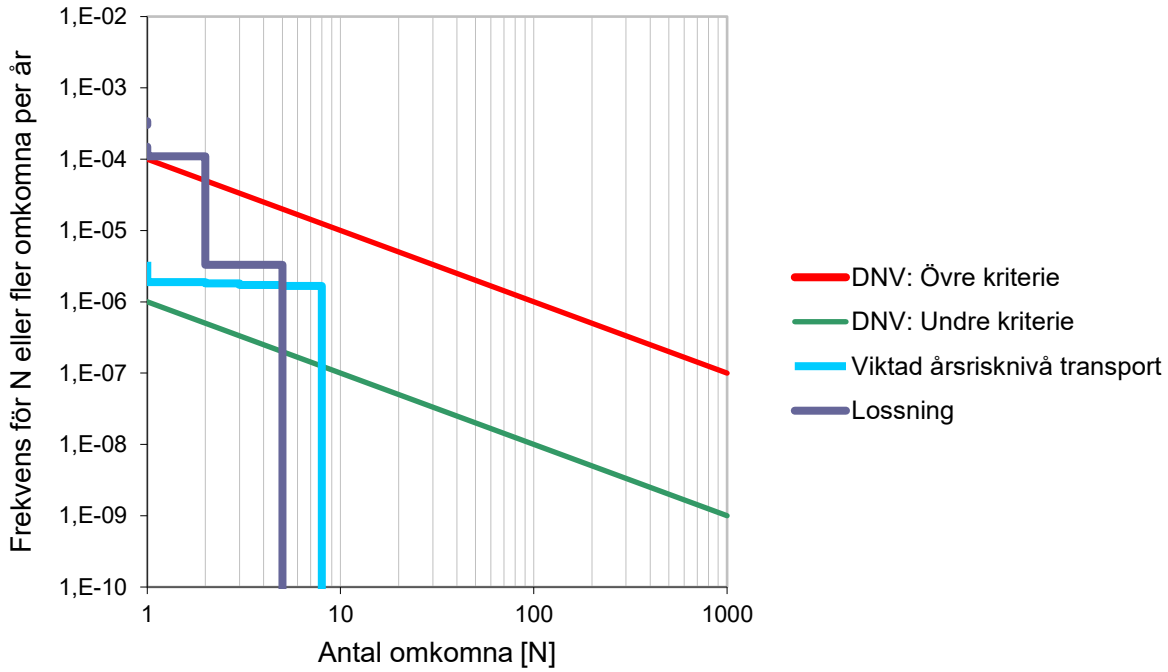
Risker kopplade till lossning vid sjöbensinstationen ligger på oacceptabla nivåer inom 21 meter från pölkant och därefter på acceptabla nivåer. Detta innebär att åtgärder krävs med avseende på lossningen för att reducera riskerna kopplade till detta.

4.2 SAMHÄLLSRISKNIVÅ

I detta avsnitt redogörs för samhällsrisken med dagens transportmängd och lossningsfrekvens samt hur samhällsrisken påverkas av en fördubbling av dessa till följd av en möjlig samlokalisering av sjöbensinstationerna med en gemensam lossningsplats.

I beräkningarna har hänsyn tagits till att leveranser till sjöbensinstationen ibland sker med ett transportfordon per leverans i och i vissa fall två transportfordon per leveranstillfälle. Leveranserna har även viktats med avseende på skillnader i leveransfrekvens under högsäsong och lågsäsong.

Riskerna kopplade till transporter av drivmedel till sjöbensinstationen ses i blått och risker kopplat till lossning ses i lila i Figur 12.



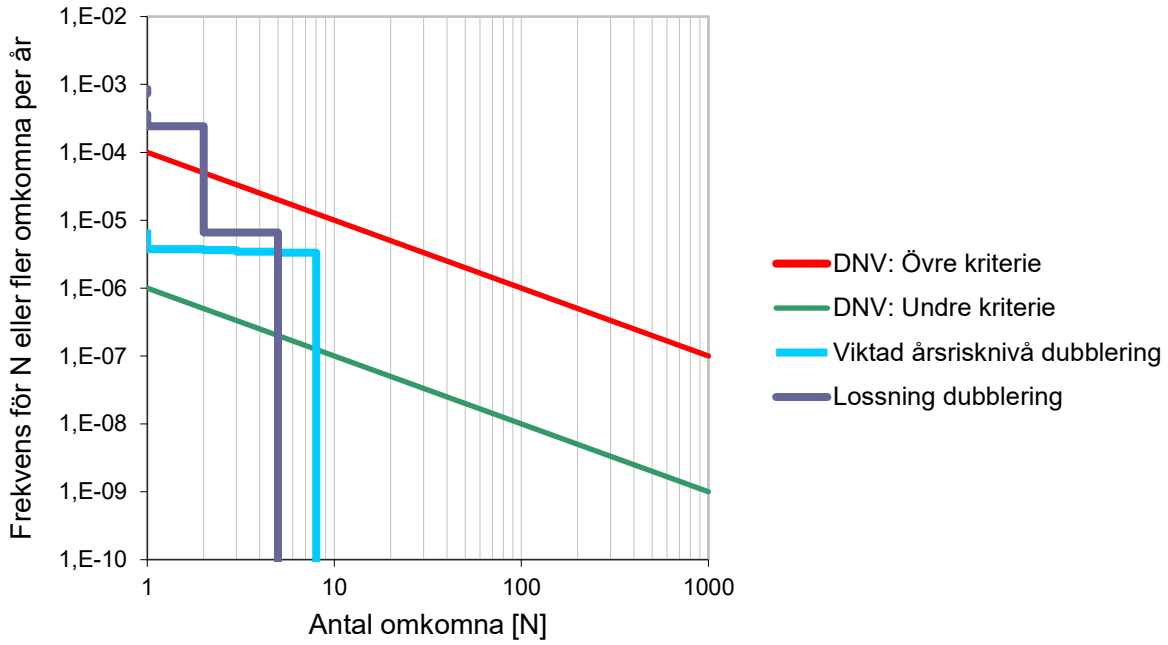
Figur 12 Samhällsrisknivå med avseende på farligt gods-transporter på den sekundära farligt gods leden samt lossning med dagens transportnivåer.

I Figur 12 kan utläsas att risken kopplat till transporter med farligt gods till sjöbensinstationen ligger inom ALARP-området. Risknivån ligger inom nedre halvan av ALARP-området varvid skäligheten i ytterligare riskreduktion ska utvärderas.

Risker kopplade till lossning vid sjöbensinstationen ligger på precis över gränsen för oacceptabla nivåer vid händelser med 1–2 omkomna, inom ALARP för händelser med 2–5 omkomna och därefter på acceptabla nivåer.

Detta innebär att åtgärder krävs med avseende på lossningen för att reducera riskerna kopplade till detta.

Samhällsriskerna vid en samlokalisering och därmed en antagen dubblering av transporter av drivmedel till sjöbensinstationen ses i blått samt risker kopplat till lossning ses i lila i Figur 13.



Figur 13 Samhällsrisknivå med avseende på farligt gods-transporter på den sekundära farligt gods leden samt lossning med en fördubbling av transportnivåerna.

I Figur 13 kan utläsas att risken kopplat till transporter med farligt gods till sjöbensinstationen ligger inom ALARP-området. Risknivån ligger inom nedre halvan av ALARP-området varvid skäligheten i ytterligare riskreduktion ska utvärderas.

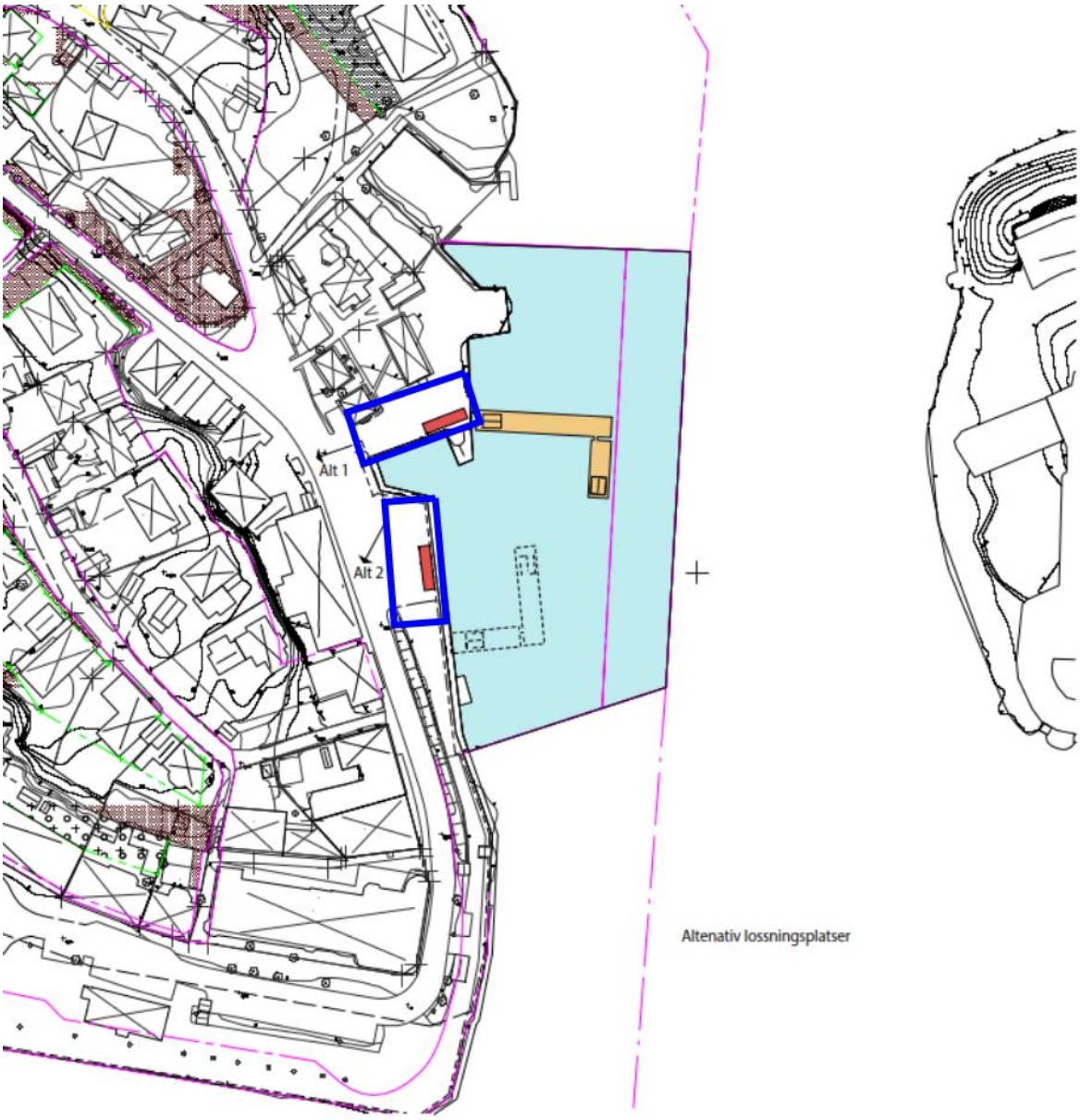
Risker kopplade till lossning vid sjöbensinstationen ligger över gränsen för oacceptabla nivåer vid händelser med 1–2 omkomna, inom ALARP för händelser med 2–5 omkomna och därefter på acceptabla nivåer.

Detta innebär att åtgärder krävs med avseende på lossningen för att reducera riskerna kopplade till detta.

4.3 VÄRDERING AV LOSSNINGSPLATSER

Värderingen av lossningsplatserna utgår från risker kopplade till olyckor med flytande farligt gods och den generella lämpligheten i placeringen utifrån PBL. Riskbedömning omfattar inte den typ av detaljfrågor som normalt inkluderas i verksamhetens tillståndsansökan enligt Lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) gällande hur en säker verksamhet rent praktiskt ska tillses.

I Figur 14 nedan ses de två alternativa lokaliseringar av lossningsplatser för drivmedel längs med kajen i Vaxholm. Lossningsplatserna är markerade i blått i Figur 14 med en röd rektangel motsvarande en lastbil utplacerad.



Figur 14 Alternativa lossningsplatser markerade med blåa rektanglar (samma bild som Figur 7).

Den övre rektangeln utgör alternativ 1 och den undre rektangeln utgör alternativ 2. Alternativen har olika för- och nackdelar vilka värderas nedan i syfte att avgör om någon av dessa placeringar är mer lämplig som lossningsplats och i så fall vilken.

En faktor som måste beaktas vid värdering av lossningsplatser är tankbilars möjligheter att på ett så enkelt sätt som möjligt ta sig till och från lossningsplatsen. I MSB handbok [5] anges att ”Lossningsplatsen planeras så att tankfordonet med lätthet kan köra till och från platsen utan att backa”. Detta innebär dock inte ett strikt förbud mot att backa till eller från lossningsplatser.

I MSB föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor MSBFS 2023:2 [21] kapitel 4 om Cisterner står det vidare att läsa i 1 § om lossning- eller lastningsplatser att platsen ska vara utformad så att;

- Tankfordon vid en nödsituation kan lämna platsen utan att backas.
- Spill kan tas om hand på ett säkert sätt.
- Avluftningsledningens mynning är överblickbar under fyllning eller att annan lösning finns för att övervaka och kunna åtgärda överfyllning.
- Det finns möjlighet att snabbt avbryta fyllningen eller tömningen av cisternen, och det finns anslutningsmöjlighet till jord för tankfordon om den brandfarliga vätskans flampunkt är lägre än 60 ˚C.

4.3.1 Alternativ 1

Alternativ 1 utgörs av den plats som Gulf idag använder som lossningsplats för sin verksamhet. Verksamheten har idag ett tillstånd för lossning vilket indikerar att placeringen i tidigare tillståndsprövningar har bedömts som lämplig för lossning av drivmedel.

Alternativ 1 medför att lossning kan ske längre bort från det primära turiststråket längs med kajen med utsikt över Kastellen. Detta får anses vara positivt eftersom det minskar risken att obehöriga till exempel för in öppen låga/cigaretter i området. Vidare medför detta att en eventuell olycka sker längre bort från turiststråket.

Alternativ 1 medför dock att lossning sker nära bostäder i trä som är del av Vaxholms äldre kvarvarande kvarter. Detta innebär att eventuell brandspridning till dessa byggnader har en negativ inverkan på den kulturhistoriska miljön samtidigt som det kan vara svårt att genomföra brandskyddsåtgärder.

Platsen förefaller vara trängre för lastbilar att ta sig till/från jämfört med alternativ 2 och kräver att de backar in till lossningsplatsen för att snabbt kunna tas sig därifrån vid en händelse. Det är enligt MSB-handbok [5] inte förbjudet att backa till och från lossningsplatser med det finns en avrådan. Ett alternativ är här att undersöka möjligheten för tankbilarna att efter lossning fortsätt köra längs med kajen för att sedan ansluta till Cronhamnsgatan.

Alternativ 1 skulle underlätta vid lossning i det fall en samlokalisering till plats N i huvudalternativet blir verklighet, se Figur 6, eftersom slangdragningen då blir kortare.

Men den nuvarande placeringen av Gulf sjöbensinstation och lossningsplats (alternativ 1) krävs en kortare slangdragning jämfört med alternativ 2. En kortare slangdragning underlättar överblickbarheten och gör det enklare att snabbt agera vid tillexempel ett läckage i slang eller koppling.

Enligt data från Lantmäteriet förefaller ytan vara relativt plan vilket innebär att ett spill kan antas spridas jämnt över ytan, det verkar inte finnas några naturliga lågpunkter där vätska kan antas ansamlas.

4.3.2 Alternativ 2

Alternativ 2 medför att lossning sker inom det som antas vara en del av det primära turiststråket längs med kajen. Detta medför en ökad risk för att obehöriga rör sig i närheten vid lossning och/eller för in tändkällor i området samtidigt som en eventuell olycka i detta fall sker närmare eller inom turiststråket.

Byggnaderna på motsatt sida vägen från alternativ 2 ligger längre bort jämfört med byggnaderna närmst alternativ 1. Vissa av byggnaderna är uppförda i trä och andra i sten/puts. De risker som identifierats kopplat till lossning är pölbränder vilket innebär att byggnader i sten/puts har ett bättre naturligt skydd mot riskerna jämfört med byggnader i trä.

Beroende på exakt utförande av lossningsplatsen kan det vara enklare för lastbilar att ta sig till och från denna plats eftersom den tillgängliga ytan är större.
Eventuellt kan backning undvikas på denna plats om vändning kan ske längre upp på Strandgatan/Fiskaregatan/Cronhamns gatan. Ingen körspårsanalys har dock genomförts i detta skede. Det bör även vara enklare för räddningstjänsten att ta sig nära vid en olycka eftersom det finns en väg parallellt med lossningsplatsen.

Detta alternativ skulle även underlätta vid lossning i det fall en samlokalisering till plats S i huvudalternativet blir verklighet, se Figur 6.

Denna del av kajen har nyligen renoverats och i de aktuella skisserna för platsen ses planteringar och områden som uppmuntrar till vistelse. Om lossningsplatsen förläggs i alternativ 2 behöver dessa planer revideras. Ytterligare ombyggnad för att tillgodose eventuell spillzon, oljeavskiljare med mera kan behövas.

Alternativ 2 innebär att slangar behöver dras längre vid lossning jämfört med alternativ 1 för Gulmacken. Sker samlokalisering till plats N krävs långa slangdragningar vid lossning från denna plats. Längre slangdragning gör det svårare att överblicka lossningen och kan fördröja åtgärder vid en händelse vilket i sin tur kan medföra mer omfattande läckage.

Enligt data från Lantmäteriet förefaller ytan vara relativt plan vilket innebär att ett spill kan antas spridas jämnt över ytan, det verkar inte finnas några naturliga lågpunkter där vätska kan antas ansamlas. Utredningen saknar information om den aktuella ombyggnaden påverkat detta.

5 RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER

Om risknivån bedöms som ej acceptabel ska riskreducerande åtgärder identifieras och föreslås. Exempel på vanligt förekommande riskreducerande åtgärder anges i Boverkets och Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) rapport Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner [22], vilken är lämplig att använda som utgångspunkt. Åtgärder redovisas som kan eliminera eller begränsa effekterna av de identifierade scenarier som bedöms ge störst bidrag till risknivån utifrån de lokala förutsättningarna. För att rangordna och värdera åtgärders effekt kan med fördel en kostnads-effekt- eller kostnads-nyttoanalys användas. Riskbilden efter de valda åtgärdernas genomförande bör verifieras.

Åtgärderna kan antingen vara sannolikhetsreducerande eller konsekvensbegränsande. I samband med fysisk planering är det utifrån Plan- och bygglagen svårt att reglera sannolikhetsreducerande åtgärder, eftersom riskkällorna och åtgärderna i regel är lokaliserade utanför området, eller regleras med andra lagstiftningar.

Observera att avsnittet utgör ett diskussions- och beslutsunderlag för vidare planering och således inte har formulerats som konkreta planbestämmelser.

5.1 SEKUNDÄR TRANSPORTLED FÖR FARLIGT GODS

Individ- och samhällsrisken för transporter med nuvarande frekvens längs med den sekundära transportleden ligger i den under delen av ALARP-området vilket innebär att riskreducerande åtgärder ska värderas med avseende på kostnad och nytta. Utifrån de beräknade risknivåerna har inga direkta åtgärder som anses vara praktiskt genomförbara eller ekonomiskt försvarbara att vidta för befintliga byggnader identifierats. Vid nybyggnationer kan brandtekniska åtgärder för byggnationen invid den sekundära transportleden vara aktuella om erforderliga skyddsavstånd enligt riktlinjer från Länsstyrelsen i Stockholm [2] inte kan hållas, men detta måste utredas i det specifika fallet. Brandtekniska åtgärder kan exempelvis utgöras av brandtekniskt klassade ytterväggar, dörrar och fönster som komplement till obrännbara fasadmaterial.

I ett scenario med en samlokalisering av sjöbensinstationerna och en förmodad dubblering av antalet transporter ligger individrisken fortfarande i den undre delen av ALARP-området medan samhällsrisken öka och ligger i mitten av ALARP-området. En faktor som påverkar samhällsrisken är persontäthet i området och genom att minska persontätheten kan därmed samhällsrisken reduceras. I föreliggande fall kan detta åstadkommas genom att leveranser sker på tider då färre människor rör sig i området. I samtal med Gulf framkom att deras tillstånd idag enbart tillåter leveranser under morgon/förmiddag medan persontätheten (turisterna) antas vara förhållandevis låg. Utredning rekommenderar att denna begränsning ska finnas kvar. För att ytterligare förstärka detta kan kommunen i sina trafikbestämmelser reglera vilka tider på dygnet som tung trafik får framföras längs med kajen.

5.2 LOSSNING TILL SJÖBENSINSTATION

Enligt beräkningarna i avsnitt 4.1 och 4.2 kan utläsas att både individ- och samhällsriskerna kopplade till lossning delvis ligger på oacceptabla nivåer både med nuvarande leveransfrekvens och vid en fördubbling. Individrisken befinner sig högt upp på oacceptabla nivåer inom 12 meter för nuläget och 21 meter vid en fördubbling. Samhällsriskerna ligger nära eller strax över gränsen för oacceptabla nivåer för händelser med ett fåtal omkomna i båda fallen.

Sammantaget medför detta att åtgärder krävs vid lossning. Kopplat till samhällsrisken rekommenderas enligt avsnitt 5.1 att lossning enbart sker under tider då persontätheten i den direkta omgivningen kan förväntas vara låg. Individrisken härrör till pölbrand vid ett utsläpp. För att minska risken kan antingen sannolikheten eller konsekvensen av ett utsläpp reduceras. Inga sannolikhetsreducerande åtgärder som kan regleras i detaljplanen har identifierats. Åtgärderna måste därför vara av konsekvensreducerande art. Till exempel kan pölens utbredning reduceras genom att en doserad spillzon som kopplas till en uppsamlingstank med oljeavskiljare installeras vid lossningsplatsen. Enligt MSB handbok [5] bör en spillzon på 8*4 meter vara tillräcklig då en tankbil utan släp lossar, för lastbil med släp rekommenderas en spillzon på 16*4 meter.

Konsekvenserna av en brand kan även reducerade med hjälp av brandtekniska åtgärder för de byggnader som ligger närmst lossningsplatsen. Detta kan till exempel utgöras av brandtekniskt klassade ytterväggar, dörrar och fönster som komplement till obrännbara fasadmaterial. Baserat på val av lossningsplats rekommenderas att brandtekniska åtgärder värderas för de byggnader som ligger inom cirka 12 meter (nuläge) respektive cirka 21 meter (samlokalisering) från lossningsplatsen.

I MSB handbok [5] finns flertalet rekommenderade avstånd som bör innehållas, avstånd anges både inom delar av bensinstationen samt mellan bensinstationen och omgivningen. Dessa avstånd anges i Tabell 3, med förtydligande gällande krav vid båtplatser. Notera att det i denna tabell inte finns ett rekommenderat avstånd mellan tankbilen och omgivningen utan enbart till cisternens påfyllnadsanslutning vilket i detta fall återfinns på bryggorna vid sjöbensinstationens anläggning och inte i direkt anslutning till tankbilen. Med hänsyn till allmän säkerhet vid platsen är det dock lämpligt att platsen för uppställning av tankbilen och lossning tydligt markeras i marken och skyltas.

Tabell 3 Föreskrivna säkerhetsavstånd vid bensinstationer [5].

Objekt/Riskkälla	Påfyllningsanslutning till cistern	Mätarskåp	Pejlförskruvning	Cisternavluftningsmynning
Plats där människor vanligen vistas (till exempel bostad, kontor, gatu-kök, butik, servering, busshållplats), verksamheter och objekt med stor brandbelastning, verkstad eller annan lokal där gnistbildande verksamhet eller öppen eld förekommer	25[1],[2]	18[1]	6	12
Stationsbyggnad	12	6[3]	3	6
Minst en utrymningsväg från stationsbyggnad	18	9	6	12
Byggnad där människor vanligen inte vistas (till exempel fristående förråd, garage) eller objekt med låg brandbelastning	9	3	3	3
Förrådsbyggnad med stor brandbelastning[4]	12	3	3	6
Cistern ovan mark för brandfarlig vätska[5]	3	3	-	-
Starkt trafikerad väg eller gata	3	3	3	3
Parkeringsplatser	6	3	3	3

[1] Busshållplats och gatukök utan gäster inomhus kan placeras minst 18 m från påfyllningsanslutning till cistern förutsatt att gästbord placeras minst 25 m från påfyllningsanslutning.

[2] Avståndet kan halveras om vägg mot spillzon är av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass EI 60 utan ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster. Hela avståndet gäller dock för in- och utgångar.

3 Avståndet förutsätter att mark mellan t.ex. byggnad och pumpö är doserad med fall mot pumpön samt att doseringen omfattar hela spillzonen.

[4] Avser t.ex. förråd för lösa behållare med brandfarlig vara.

[5] För s.k. containerstationer gäller särskilda rekommendationer, se avsnitt 13 i MSB handbok

Objekt/Riskkälla	Påfyllningsanslutning till cistern	Mätarskåp	Pejlförskruvning	Cisternavluftningsmynning
Miljöstation	12	12	3	12
Båtplatser med övernattning	25	25	-	18
Båtplatser utan övernattning	25	12	-	18

Utöver skyddsavstånd ställs även andra krav på utformning och drift av bensinstationer enligt MSB-handbok [5]. Dessa åligger verksamheten att hantera och lyfts inte vidare i denna riskbedömning.

En rapport från Vaxholms kommun [11] refererar till en ambition från Stockholms stad som anger att sjöbensinstationer ska placeras minst 50 meter från bebyggelse. Enligt rapporten [11] finns möjligheter att förlägga sjöbensinstationerna på runt 50 meter beroende på exakt var sjöbensinstationen placeras. Visar det sig att 50 meter inte hållas fullt ut bör en etablering ändå kunna godtas under förutsättning att MSB:s skyddsavstånd [5] hålls.

Om ingen av lossningsplatserna kan planeras så att backning helt kan undvikas vid bränsleleveranser till sjöbensinstationerna bör backning ske till lossningsplatsen så att tankbilen snabbt kan lämna platsen vid en olycka.

För att minska riskerna vid backning kan till exempel fysiska hinder så som påbackningsskydd och kantskydd vid kajkant installeras samt organisatoriska åtgärder så som att en dedikerad person agerar backledare/signalman. Behov av signalman ligger dock utanför ramen för vad som kan förskrivas i detaljplanen och det är i stället upp till verksamheten att värdera behovet.

Trafikplaneringsåtgärder ligger utanför vad som kan regleras i detaljplanen men är ytterligare ett alternativ som kan ses över, till exempel genom att föreskriva sänkt hastighet i området för att minska riskerna då tankbilar backar in för lossning om detta behov finns.

Om ovan angivna riskreducerande åtgärder beaktas har bedömningen varit att både individ- och samhällsrisknivån vid lossningsplatserna reduceras i sådan omfattning att ALARP-principen bör gälla och risknivåerna bör anses vara tolerabla. Det är dock osäkert om dessa åtgärder är lämpliga att reglera i planbestämmelse eller om de behöver hanteras i de kommande LBE-utredningarna för sjöbensinstationernas tillståndsprocesser.

Som tidigare angetts utgår skyddsavstånden i Tabell 3 från påfyllnadsanslutningen och inte tankbilen. Vid ”vanliga” bensinstationer, dvs. inte sjöbensinstationer, kan påfyllnadsanslutning och uppställningsplatsen för tankbilen förväntas vara placerade i direkt anslutning till varandra. I praktiken innebär detta att skyddsavstånden kopplade till påfyllnadsanslutningen indirekt även skyddar omgivningen gentemot utsläpp från utrustningen på tankfordonet i samband med lossning. I det aktuella fallet är påfyllnadsanslutningen till den befintliga sjöbensinstationen placerad ute på bryggan, dvs. uppställningsplatsen för tankfordonet och påfyllnadsanslutningen bör i detta fall betraktas som två separata riskkällor.

MSB (nu MCF) har i ett tidigare remissyttrande för den befintliga sjöbensinstationen angett att lossningsmomentet utgör en del av transportmomentet och regleras därav i Lag (2006:263) *om transport av farligt gods* och inte LBE. MSB anger samtidigt att tillståndshavaren ansvara för att ordna lossningsplatsen på ett sådant sätt att risken för brand och explosion minimeras [23].

WSP tolkar detta som att riskerna kopplade till lossningsplatsen fortfarande ska belysas och hanteras inom ramen för tillståndsprövningen enligt LBE även om skyddsavstånden i Tabell 3 inte är direkt tillämpbara.

Notera att de redovisade individ- och samhällsrisknivåerna med hänsyn till lossningen i Kapitel 4 förutsätter att eventuella utsläpp av drivmedel kan breda ut sig obehindrat. Olyckan förväntas således, beroende på utsläppsmängden, kunna ge upphov till pölbränder med en area om minst 50 m^2 upp till 200 m^2.

För att studera vilken riskreduktion så kallad spillzon (8x4 meter) i anslutning till uppställningsplats kan förväntas medföra har kompletterande analyser genomförts, se Bilaga E. Beräkningarna indikerar att riskområdet (15 kW/m^2) i detta fall skulle minska från grundberäkningens maximalt 21 meter (mätt från pölkant) till 13 meter (mätt från spillzonens långsida). För alternativ 2 medför åtgärden att risk för brandspridning till omgivande bebyggelse inte längre föreligger vid scenariot. För alternativt 1 föreligger fortfarande risk för brandspridning till bebyggelsen då skyddsavståndet i detta fall enbart uppgår till 12 meter.

Detta resultat bör samtidigt nyanseras i mån av att kravet på brandskydd av fasader förutsätter en varaktighet på 30 minuter [24]. Brinnhastigheten för bensin uppgår till cirka 0,5 cm/min [25] och lossningshastigheten vid den befintliga sjöbensinstationen är begränsad till 300 liter/min. Ett utsläpp till följd av ett fullständigt brott på lossningsledningen som antas pågå under 5 minuter innan nödstoppet aktiveras medför exempelvis en total utsläppsmängd på 1,6 m^3 inom spillzonen (32 m^2). Om utsläppet därefter antänds kan pölbrandens varaktighet förväntas uppgå till 10 minuter och understiger således kriteriet. Notera även att beräkningen rimligtvis är konservativ då en viss andel av utsläppsmängden inom spillzonen kan förväntas hamna i dagvattenbrun och sedermera oljeavskiljaren. Invallningen av utsläppet som spillzonen medför bedöms även markant reducera risken för direkt flampåverkan på närliggande fasader.

Sammantaget indikerar de kompletterade analyserna att uppförandet av spillzoner i anslutning till uppställningsplatserna för tankfordonen är en effektiv skyddsåtgärd. För alternativ 2 kan åtgärden helt förväntas eliminera risken för brandspridning till omgivande bebyggelse. Spillzon vid alternativ 1 bedöms inte helt eliminera risken för brandspridning även om ett sådant händelseförlopp kan antas vara mindre sannolikt sett till brandens förväntade varaktighet. Vad gäller risken för brandspridning förefaller alternativ 2 därmed vara den mest lämpliga lokaliseringen för uppställningsplatsen. Huruvida krav på en 8x4 meter stor doserad spillzon i anslutning till lossningsplats kan införas som en planbestämmelse behöver kommunen avgöra i samråd med länsstyrelsen.

5.3 VAL AV LOSSNINGPLATS

I Tabell 4 presenteras en sammanställning över de för- och nackdelar som föreligger vid de tänkbara utformningsalternativen för drivsmedelhanteringen inom planområdet samt en inbördes rangordning.

Tabell 4. Analys över för- och nackdelar för respektive utformningsalternativ samt inbördes rangordning.

ID	Utformningsalternativ	Bedömning och motivering
A	Samlokalisering enligt det norra alternativet och placering av lossningsplats enligt alternativ 2.	Utformningen bedöms medföra att slangdragningen mellan lossningsplatsen och cisternanslutning(-ar) blir orimligt lång. Denna aspekt bedöms medföra att utformningsalternativet är inte är gångbart ur ett riskhänseende.

ID	Utformningsalternativ	Bedömning och motivering
B	Samlokalisering enligt det norra alternativet och placering av lossningsplats enligt alternativ 1.	Att befintlig sjöbensinstation har ett giltigt tillstånd för hantering av brandfarlig vara visar att verksamheten har kunnat belägga att lossningsplats enligt alternativ 1 är förenlig med kraven i LBE. Rekommenderad åtgärd i form av anläggning av spillzon skulle dessutom innebära en förbättring i jämförelse med nuläget. Genomförda strålningsberäkningar indikerar samtidigt att risk för brandspridning till närliggande bebyggelse fortfarande kan föreligga även efter det att spillzon har upprättats. Vidare skulle utformningen medföra att antalet lossningstillfällen vid platsen fördubblas i förhållande till nuläget vilket ökar sannolikheten för olycka. Sammantaget bedöms utformningsalternativet inte vara lämpligt då övriga alternativ anses vara mer fördelaktiga ur ett riskhänseende. Detta innebär även att samlokalisering enligt den norra alternativet faller bort.
C	Samlokalisering enligt det södra alternativet och placering av lossningsplats enligt alternativ 1.	Detta alternativ bedöms ha samma tillkortakommanden som alternativ A och B – medför lång slangdragning i kombination med att lossningsfrekvensen fördubblas vid den, i relativt mått, minst fördelaktiga lossningsplatsen.
D	Samlokalisering enligt det södra alternativet och placering och lossningsplats enligt alternativ 2.	Genomförda strålningsberäkningar indikerar att placering av lossningsplats enligt alternativ 2 generellt är mer fördelaktigt. Vid etablering av spillzon bedöms exempelvis risk för brandspridning till omgivande bebyggelse ej föreligga. En nackdel med utformningen är att längden på slangdragningen mellan tankbil och påfyllnadsanslutningen för Gulf-macken skulle öka markant i förhållande till nuläget. Givet införandet av kompletterade skyddsåtgärder bedöms alternativ D vara acceptabelt ur ett riskhänseende. Alternativ D bedöms generellt medföra relativt lägst riskpåverkan på omgivningen av de utvärderade.
E	Samlokalisering enligt det södra alternativet. Sjöbensinstationerna nyttjar varsin lossningsplats.	I relation till utformningsalternativ D är fördelen att behovet av slangsdragning minimeras vid denna utformning. Nackdelen är att det totala riskområdet ökar i förhållande till alternativ D i och med att båda lossningsplatserna nyttjas. Givet införandet av skyddsåtgärder bedöms alternativ E vara acceptabelt ur ett riskhänseende. Alternativ E bedöms vara det näst mest fördelaktiga utformningsalternativet.

Sammantaget bedöms en samlokalisering enligt det södra alternativet och en lossningsplats enligt alternativ 2 vara den mest lämpliga utformningen av drivmedelshanteringen inom planområdet.

Samlokalisering enligt det södra alternativet och att respektive verksamhet tillåts nyttja varsin lossningsplats bedöms dock också vara gångbart ur ett riskhänseende. WSP bedömer att följande skyddsåtgärder behöver tillses för att riskerna kopplade till lossningen av drivmedel ska kunna bedömas som tolerabla:

- Spillzon på 8x4 meter ska upprättas i anslutning till uppställningsplats(-erna) för att begränsa pölutbredningen i händelse av läckage. Spillzonen ska vara doserad så att eventuella läckage rinner bort från tankfordonet. Dagvattenbrunn inom spillzon ska vara kopplad till uppsamlingstank med oljeavskiljare.
- Lossning ska ske på de tider på dygnet då persontätheten i omgivningen kan förväntas vara låg. Rimligtvis under förmiddagar i enlighet med den befintliga sjöbensinstationens nuvarande tillståndsvillkor.
- Mark inom 13 meter från spillzon vid uppställningsplats enligt alternativ 2 ska utgöras av prickmark och inte uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Kommunen behöver värdera vilka av åtgärderna som uttryckligen kan regleras genom planbestämmelser och vilka som behöver tillses genom verksamheternas kommande tillståndsprövningar enligt LBE.

WSP:s bedömning är att kravet på spillzon 8x4 meter vid lossningsplatsen bör tillses genom en planbestämmelse. Skälet är att spillzon i anslutning till lossningsplats inte explicit kravställs varken i MSBFS 2023:2 eller i handböckerna *för hantering av brandfarliga vätskor* [26] respektive *hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* [5].

Det är troligtvis inte lämpligt att genom en planbestämmelse reglera vilka tider på dygnet lossning av drivmedel inom planområdet får ske då det är otydligt hur detta i praktiken prövas vid ansökan om bygglov.

Kravet på skyddszon (prickmark) gentemot uppställningsplatsen enligt alternativ 2 bedöms angeläget med hänsyn till att denna, till skillnad från alternativ 1, är placerade i direkt anslutning till turiststråket.

En nackdel med utformningen, dvs. där båda verksamheterna använder uppställningsplatsen enligt alternativ 2 för lossning, är att längden på slangdragningen mellan tankbil och påfyllnadsanslutningen för Gulf-macken skulle öka markant i förhållande till nuläget. Om det ökade behovet av slangdragning skulle innebära praktiska problem för verksamheten rekommenderar WSP att permentent markförlagd rörledning ska anläggas mellan lossningsplatsen och Gulf-maken.

6 DISKUSSION

Riskbedömningar av detta slag är alltid förknippade med osäkerheter, om än i olika stor utsträckning. Osäkerheter som påverkar resultatet kan vara förknippade med bland annat det underlagsmaterial och de beräkningsmodeller som analysens resultat är baserat på. De beräkningar, antaganden och förutsättningar som bedöms vara belagda med störst osäkerheter är:

- Personantal inom området,
- utformning och disposition av etableringar,
- farligt gods-transporter förbi ändringsområdet,
- schablonmodeller som har använts vid sannolikhetsberäkningar,
- antal personer som förväntas omkomma vid respektive skadescenario samt
- aktuell trafikering längsmed ändringsområde.

De antaganden som har gjorts har varit konservativt gjorda så att risknivån inom området inte ska underskattas.

Vid analyser av detta slag råder ibland brist på relevanta data, behov av att göra antaganden och förenklingar och svårigheter att få fram tillförlitliga uppgifter som dessutom är mer eller mindre osäkra. Dessa svårigheter innebär att olika riskanalyser/riskanalytiker ibland kan komma fram till motstridiga resultat på grund av skillnader i antaganden, metoder och/eller ingångsdata [26].

Det finns flera skäl till att systematiska riskanalyser är att föredra framför andra mer informella eller intuitiva sätt att hantera den stora, men långt ifrån fullständiga, kunskapsmassa som finns beträffande riskerna med farligt gods. Användning av riskanalysmetoder av den typ som presenteras i VTI Rapport 389:1 och som använts i detta projekt innebär att befintlig kunskap insamlas, struktureras och sammanställs på ett systematiskt sätt så att kunskapsluckor kan identifieras. Detta medför att analysens förutsättningar kan prövas, ifrågasättas och korrigeras av oberoende. Metoden innebär också att de antaganden och värderingar som ligger till grund för olika skattningar tydliggörs för att undvika missförstånd vid information, diskussion och förhandling mellan beslutsfattare, transportörer och allmänhet. Riskanalyser utgör därigenom ett viktigt led i den demokratiska process som omger transporter av farligt gods i samhället [26].

Resultatet från denna riskbedömning är i linje med den riskbedömning som genomfördes av WSP 2013 [27] vilken omfattar en större del av kajområdet. Detta gäller både placering av sjöbensinstationer inom ändringsområdet samt med hänsyn till de risker som transport av farligt gods längs med kajen medför.

Illustrationen över samhällsrisken i rapporten från 2013 utgår från den sammanslagna risken för transporter längs med väg 274, kajen samt de då tre drivmedelsstationerna vilket leder till den högre risknivån i förhållande till den i denna riskbedömning beräknade. En genomgång av beräkningsunderlaget för den tidigare riskbedömningen indikerar att samhällsrisken kopplad specifikt till transporter längs med kajen ligger lågt i ALARP-området vilket stämmer överens med resultatet i denna riskbedömning.

Den beräknade individrisken enligt riskbedömningen från 2013 för risker kopplade till farligt gods längs med kajen indikerade att risknivåerna låg på acceptabla nivåer vilket är i linje med aktuell riskbedömning.

7 SLUTSATSER

Genomförda beräkningar indikerar att risknivåer kopplade till transporterna av farligt gods på den sekundära leden ligger inom den nedre halvan av ALARP-området. Detta innebär att åtgärder ska beaktas med hänsyn till praktisk genomförbarhet, kostnad och konsekvenslindrande effekt enligt ALARP-principen. Dock har inga sådana åtgärder identifierats för existerande byggnader. Vid nybyggnationer kan brandtekniska åtgärder för byggnationen invid den sekundära transportleden vara aktuella om erforderliga skyddsavstånd enligt riktlinjer från Länsstyrelsen i Stockholm [2] inte kan hållas, men detta måste utredas i det specifika fallet.

I utredningen värderas även för- och nackdelar förknippade med placeringen av två potentiella lossningsplatser för drivmedel inom planområdet. Sammantaget bedöms en placering av lossningsplatsen enligt alternativ 2 vara den mest lämpliga utformningen av drivmedelshanteringen vid en samlokalisering inom planområdet. Samlokalisering enligt det södra alternativet och att respektive verksamhet tillåts nyttja varsin lossningsplats bedöms dock också vara gångbart ur ett riskhänseende. WSP bedömer att följande skyddsåtgärder behöver tillses för att riskerna kopplade till lossningen av drivmedel ska kunna bedömas som tolerabla:

- Spillzon på 8x4 meter ska upprättas i anslutning till uppställningsplats(-erna) för att begränsa pölutbredningen i händelse av läckage. Spillzonen ska vara doserad så att eventuella läckage rinner bort från tankfordonet. Dagvattenbrunn inom spillzon ska vara kopplad till uppsamlingstank med oljeavskiljare.
- Lossning ska ske på de tider på dygnet då persontätheten i omgivningen kan förväntas vara låg. Rimligtvis under förmiddagar i enlighet med den befintliga sjöbensinstationens nuvarande tillståndsvillkor.
- Mark inom 13 meter från spillzon vid uppställningsplats enligt alternativ 2 ska utgöras av prickmark och inte uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Kommunen behöver värdera vilka av åtgärderna som uttryckligen kan regleras genom planbestämmelser och vilka som behöver tillses genom verksamheternas kommande tillståndsprövningar enligt LBE.

WSP:s bedömning är att kravet på spillzon 8x4 meter vid lossningsplatsen bör tillses genom en planbestämmelse. Skälet är att spillzon i anslutning till lossningsplats inte explicit kravställs varken i MSBFS 2023:2 eller tillhörande handböcker.

Det är troligtvis inte lämpligt att genom en planbestämmelse reglera vilka tider på dygnet lossning av drivmedel inom planområdet får ske då det är otydligt hur detta i praktiken prövas vid ansökan om bygglov.

Kravet på skyddszon (prickmark) gentemot uppställningsplatsen enligt alternativ 2 bedöms angeläget med hänsyn till att denna, till skillnad från alternativ 1, är placerade i direkt anslutning till turiststråket.

En nackdel med utformningen, dvs. där båda verksamheterna använder uppställningsplatsen enligt alternativ 2 för lossning, är att längden på slangdragningen mellan tankbil och påfyllnadsanslutningen för Gulf-macken skulle öka markant i förhållande till nuläget. Om det ökade behovet av slangdragning skulle innebära praktiska problem för verksamheten rekommenderar WSP att permentent markförlagd rörledning ska anläggas mellan lossningsplatsen och Gulf-maken.

Bilaga A. Metod för riskhantering

Detta kapitel innehåller en beskrivning av begrepp och definitioner, arbetsgång och omfattning av riskhantering i projektet samt de metoder som använts.

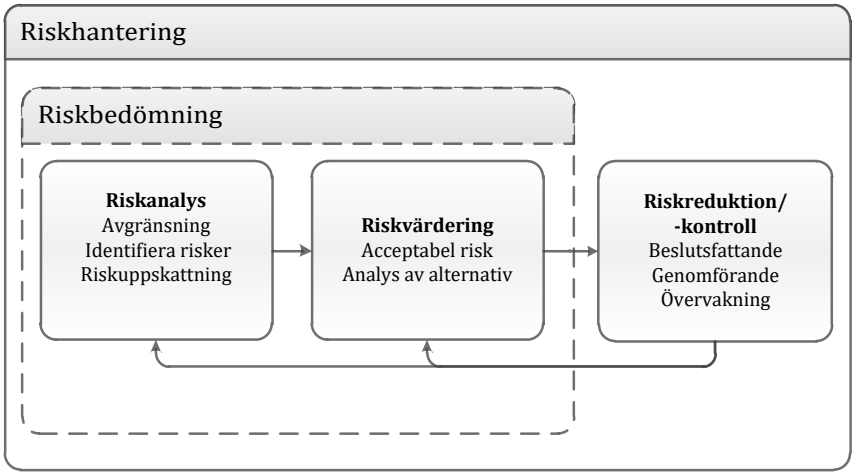
A.1. Begrepp och definitioner

Begreppet risk avser kombinationen av sannolikheten för en händelse och dess konsekvenser. Sannolikheten anger hur troligt det är att en viss händelse kommer att inträffa och kan beräknas om frekvensen, d.v.s. hur ofta något inträffar under en viss tidsperiod, är känd.

Riskanalys omfattar, i enlighet med de internationella standarder som beaktar riskanalyser i tekniska system [28] [29], riskidentifiering och riskuppskattning, se Figur 15.

Riskidentifieringen är en inventering av händelseförlopp (scenarier) som kan medföra oönskade konsekvenser, medan riskuppskattningen omfattar en kvalitativ eller kvantitativ uppskattning av sannolikhet och konsekvens för respektive scenario.

Sannolikhet och frekvens används ofta synonymt, trots att det finns en skillnad mellan begreppen. Frekvensen uttrycker hur ofta något inträffar under en viss tidsperiod, t.ex. antalet bränder per år, och kan därigenom anta värden som är både större och mindre än 1. Sannolikheten anger istället hur troligt det är att en viss händelse kommer att inträffa och anges som ett värde mellan 0 och 1. Kopplingen mellan frekvens och sannolikhet utgörs av att den senare kan beräknas om den första är känd.



Figur 15. Riskhanteringsprocessen.

Efter att riskerna analyserats görs en riskvärdering för att avgöra om riskerna kan accepteras eller ej. Som en del av riskvärderingen kan det även ingå förslag till riskreducerande åtgärder och verifiering av olika alternativ. Det sista steget i en systematisk hantering av riskerna kallas riskreduktion/-kontroll. I det skedet fattas beslut mot bakgrund av den värdering som har gjorts av vilka riskreducerande åtgärder som ska vidtas.

Riskhantering avser hela den process som innehåller analys, värdering och reduktion/-kontroll, medan riskbedömning enbart avser analys och värdering av riskerna.

A.2. Riskanalysmetoder

A.2.1 Kvalitativa metoder

I kvalitativa metoder används beskrivningar av typen stor, mellan eller liten, utan försök att närmre precisera sannolikheter för olika utfall utan, eftersom det primära syftet med klassificeringen är att jämföra riskerna med varandra [30].

A.2.2 Kvantitativa metoder

Kvantitativa metoder är helt numeriska och beskriver således risker med kvantitativa termer, exempelvis förväntat antal omkomna per år [31].

Bilaga B. Statistiskt underlag

I denna bilaga redovisas det statistiska underlag för transporter av farligt gods som utgjort grund för genomförda bedömningar och beräkningar.

B.1. Beräkning av olycksfrekvens

I Räddningsverkets (nuv. MSB) rapport Farligt gods – riskbedömning vid transport [20] presenteras metoder för beräkning av frekvens för trafikolycka samt trafikolycka med farligt gods-transport på väg. Rapporten är en sammanfattning av Väg och- transportforskningsinstitutets rapport [32] och den beskrivna metoden benämns VTI-modellen. VTI-modellen analyserar och kvantifierar sannolikheter för olycksscenarier med transport av farligt gods mot bakgrund av svenska förhållanden. Vid uppskattning av frekvensen för farligt gods-olycka på en specifik vägsträcka kan två olika metoder användas. Antingen kan en olyckskvot uppskattas utifrån specifik olycksstatistik för sträckan, eller utifrån nationell statistik över liknande vägsträckor. I denna riskanalys används det första av dessa alternativ. Olyckskvotens storlek beror på ett antal faktorer såsom vägtyp, hastighetsgräns, siktförhållanden samt vägens utformning och sträckning.

Generellt gäller att vägtyper som tillåter högre hastighet är utformade på ett sätt vilket medför en lägre olyckskvot än där lägre hastighetsbegränsning råder. Korsningar, cirkulationsplatser och dylika utformningar ger högst olyckskvot. Antalet singelolyckor och sannolikheten att en olycka leder till en konsekvens med farligt gods (index) ökar med hastigheten. Antalet trafikolyckor med transport av farligt gods som leder till konsekvens mot omgivningen beräknas enligt nedanstående metodik med indata enligt Tabell 4. Som underlag för beräkningarna används data från Trafikverkets mätpunkter på Vaxholm och Rindö enligt nedan.

På väg 274 som går genom Vaxholms tätort har mätpunkt 10840023 med ÅDT för 2018 har nyttjats eftersom siffrorna för den senaste mätningen 2021 enligt Trafikverket kan ha påverkats av Covid19. ÅDT för 2018 är högre jämfört med mätningen från 2021 vilket medför att användningen av 2018 års ÅDT blir mer konservativ.

ÅDT för samtligt fordon vid mätpunkt 10840023 år 2018 var 8040 ±9% stycken, varav tunga fordon utgjorde 646 ±10% stycken. Konservativt antas de övre osäkerhetsgränserna vilket ger en avrundad ÅDT för samtliga fordon på 8764 och för tunga fordon 711 [33].

Väg 274 slutar längst ut på Vaxholmen där en färja förbinder Vaxö med Rindö. ÅDT-data finns även för hamnen på Rindö, mätpunkt 10840025, där den uppskattade ÅDT för 2019 för samtliga fordon var 2900 och för tunga fordon 250 [34]. Mätår 2019 valdes dels pga. tidsmässig närhet till ÅTD-mätning på Vaxholm och dels då detta ger mer konservativa värden jämfört med ÅDT-bedömning från 2024.

$$Olyckor_{Total}(O) = ÅDT_{Total} \cdot 365 \cdot Sträcka(km) \cdot OK$$

$$\boldsymbol{Olyckor_{FG}} = O \cdot \left[\left(SiO \cdot \frac{ÅDT_{FG}}{ÅDT_{Total}} \right) + (1 - SiO) \left(\frac{2 \cdot ÅDT_{FG}}{ÅDT_{Total}} - \frac{{ÅDT_{FG}}^2}{{ÅDT_{Total}}^2} \right) \right] \cdot Index$$

Tabell 5. Indata till frekvensberäkning för farligt gods-olycka enligt *Farligt gods – riskbedömning vid transport.*

Indataparameter	Nuläge högsäsong	Nuläge lågsäsong	Dubblering högsäsong	Dubblering lågsäsong
$ÅDT_{total}$	*5864*	*5864*	*5864*	*5864*
$ÅDT_{FG}$	*1,5*	*0,22*	*3*	*0,43*
Hastighetsgräns	*30*	*30*	*30*	*30*
Olyckskvot (OK)	*2*	*2*	*2*	*2*
Andel Singelolyckor (SiO)	*0,05*	*0,05*	*0,05*	*0,05*
Index	*0,01*	*0,01*	*0,01*	*0,01*
Frekvens FG-olycka	*2,13E-03*	*3,13E-04*	*4,262E-03*	*6,12E-04*

B.2. Fördelning mellan de olika ADR-S klasserna

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för farliga ämnen och produkter som har sådana egenskaper att de kan skada människor, miljö och egendom om det inte hanteras rätt under transport. Transport av farligt gods omfattas av regelsamlingar [35] som tagits fram i internationell samverkan. Farligt gods på väg delas in i nio olika klasser enligt ADR-S-systemet där kategorisering baseras på den dominerande risken som finns med att transportera ett visst ämne eller produkt. Detta innebär inte att ett ämne inte kan ge upphov till typkonsekvenser motsvarande de för en annan klass. till exempel transporteras vätefluorid under klass 8 eftersom dess primära risk utgörs av frätskador. Ämnet är dock mycket giftigt och kan ge upphov till dödliga konsekvenser över relativt stora avstånd. I Tabell 6 nedan redovisas klassindelningen av farligt gods och en beskrivning av vilka konsekvenser som kan uppstå vid olycka.

Tabell 6. Kortfattad beskrivning av respektive farligt gods-klass samt konsekvensbeskrivning.

ADR-S	Kategori	Beskrivning	Konsekvenser
Klass 1	Explosiva ämnen och föremål	Sprängämnen, tändmedel, ammunition, etc. Maximal tillåten mängd explosiva ämnen på väg är 16 ton [35].	Orsakar tryckpåverkan, brännskador och splitter. Stor mängd massexplosiva ämnen ger skadeområde med 200 m radie (orsakat av tryckvåg). Personer kan omkomma både inomhus och utomhus. Övriga explosiva ämnen och mindre mängder massexplosiva ämnen ger enbart lokala konsekvensområden. Splitter och annat kan vid stora explosioner orsaka skador på uppemot 700 m [36].

ADR-S	Kategori	Beskrivning	Konsekvenser
Klass 2	Gaser	Inerta gaser (kväve, argon etc.) oxiderande gaser (syre, ozon, etc.), brandfarliga gaser (acetylen, gasol etc.) och giftiga gaser (klor, svaveldioxid etc.).	Förgiftning, brännskador och i vissa fall tryckpåverkan till följd av giftigt gasmoln, jetflamma, gasmolnsexplosion eller BLEVE. Konsekvensområden över 100-tals m. Omkomna både inomhus och utomhus.
Klass 3	Brandfarliga vätskor	Bensin och diesel (majoriteten av klass 3) transporteras i tankar som rymmer maximalt 50 ton.	Brännskador och rökskador till följd av pölbrand, värmestrålning eller giftig rök. Konsekvensområden för brännskador utbreder sig vanligtvis inte mer än omkring 30 m från en pöl. Rök kan spridas över betydligt större område. Bildandet av vätskepöl beror på vägutformning, underlagsmaterial och diken etc.
Klass 4	Brandfarliga fasta ämnen	Kiseljärn (metallpulver), karbid och vit fosfor.	Brand, strålning och giftig rök. Konsekvenserna vanligtvis begränsade till närområdet kring olyckan.
Klass 5	Oxiderande ämnen, organiska peroxider	Natriumklorat, väteperoxider och kaliumklorat.	Tryckpåverkan och brännskador. Självantändning, explosionsartat brandförlopp om väteperoxidlösningar med koncentrationer> 60 % eller organiska peroxider som kommer i kontakt med brännbart organiskt material. Konsekvensområden för tryckvågor uppemot 120 m.
Klass 6	Giftiga ämnen, smittförande ämnen	Arsenik-, bly- och kvicksilversalter, bekämpningsmedel, etc.	Giftigt utsläpp. Konsekvenserna vanligtvis begränsade till kontakt med själva olycksfordonet eller dess omedelbara närhet.
Klass 7	Radioaktiva ämnen	Medicinska preparat. Vanligtvis små mängder.	Utsläpp radioaktivt ämne, kroniska effekter, mm. Konsekvenserna begränsas till närområdet.
Klass 8	Frätande ämnen	Saltsyra, svavelsyra, salpetersyra, natrium- och kaliumhydroxid (lut). Transporteras vanligtvis som bulkvara.	Utsläpp av frätande ämne. Dödliga konsekvenser begränsade till närområdet [32]. Personskador kan uppkomma på längre avstånd.
Klass 9	Övriga farliga ämnen och föremål	Gödningsämnen, asbest, magnetiska material etc.	Utsläpp. Konsekvenserna vanligtvis begränsade till kontakt med själva olycksfordonet eller dess omedelbara närhet.

Bilaga C. Frekvensberäkningar

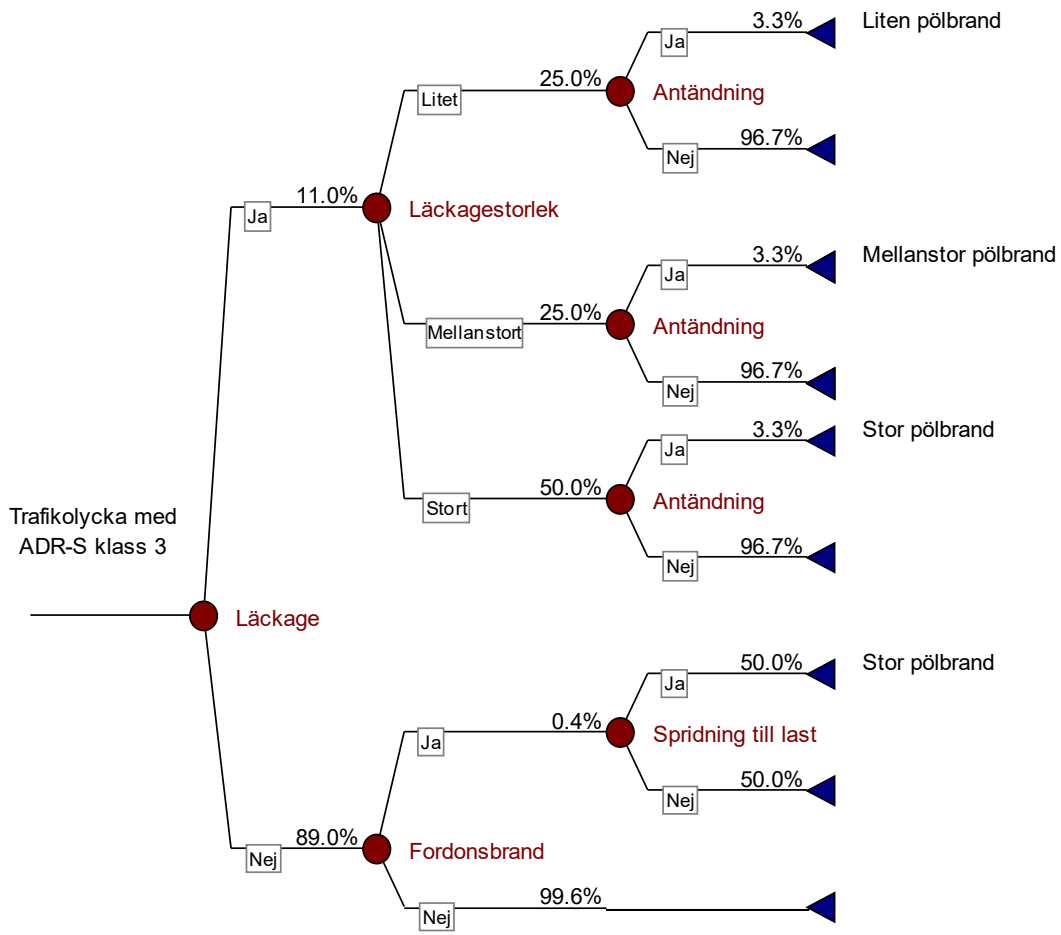
I frekvensberäkningarna beräknas en grundfrekvens för olyckor med transporter av farligt gods på en 1 km lång vägsträcka enligt VTI-modellen. Med händelseträdsmetodik beräknas sedan frekvenser för respektive olycksscenario för de olika klasserna. Händelseträden utvecklas i kommande avsnitt för varje ADR-S klass. Vid behov anpassas frekvenser till analysens geografiska avgränsningar.

C.1. ADR-S Klass 3 – Brandfarliga vätskor

ADR-S klass 3 omfattar brandfarliga vätskor, exempelvis bensin, E85, diesel- och eldningsoljor, lösningsmedel etc. De flesta transporter av farligt gods utgörs av brandfarliga vätskor.

C.1.1 Händelseträd med sannolikheter

I Figur 16 redovisar sannolikheterna givet att en olycka skett med ett fordon lastat med brandfarlig vätska. Dessa sannolikheter motiveras i texten.



Figur 16. Händelseträd med sannolikheter för ADR-S klass 3. Sannolikhet för läckage regleras av index, se Tabell 4.

C.1.1.1. Läckage

Sannolikheten för att en trafikolycka med en farligt gods-transport inblandade leder till läckage definieras av sträckans farligt gods-index, se Tabell 4.

C.1.1.2. Läckagestorlek

Storleken på läckaget varierar beroende på tankbilens storlek och typ. Enligt uppgifter från transportbolagen, när det gäller klass 3-produkter, är det vanligast att tankbilar med släp transporterar godset [37] [38]. Vid läckage från tankbil med släp fastställs sannolikheten för ett litet, mellanstort och stort läckage vara 25 %, 25 % respektive 50 % [20]. De olika läckagen definieras utifrån vilken pölstorlek som de ger upphov till: 50 m^2 (*litet*), 200 m^2 (*mellanstort*) samt 400 m^2 (*stort*).

C.1.1.3. Antändning

Bensin och diesel utgör tillsammans majoriteten av produkterna i ADR-S klass 3 [39]. Sannolikheten för antändning av läckage med diesel på väg är mycket låg på grund av dess höga flampunkt, medan sannolikheten för antändning av ett bensinläckage är större. Förenklat (och konservativt) antas samtliga transporter av brandfarlig vätska vara bensin. Sannolikheten att antändning sker givet läckage av bensin, oberoende av om det är litet, mellanstort eller stort, är 3,3 % [40].

C.1.1.4. Fordonsbrand

De brandscenarier som kan leda till påverkan på lasten bedöms i huvudsak kunna uppkomma om transporten är involverad i en olycka som föranleder brand eller till följd av fordonsfel som leder till brand, till exempel överhettade bromsar eller elektriska fel.

Tillgänglig statistik över omfattningen av bränder inom transportsektorn är begränsad. Utifrån tillgänglig statistik från olika länder (bland annat Japan och Tyskland) anges en olyckskvot på cirka 1 fordonsbrand per 10 miljoner fordonskilometer [41]. Enligt svensk statistik är sannolikheten för att ett fordon inblandat i trafikolycka ska börja brinna cirka 0,4 % [42] [43].

Fordonsbranden kan sprida sig till lasten, och denna sannolikhet uppskattas till 50 %.

C.2. Skyddseffekter

Personer som vistas inomhus bedöms inledningsvis vara helt skyddade med avseende på infallande strålning från pölbränder. Om branden sprids och får fäste i byggnaden innan utrymningen har skett är antagandet mer osäkert. I beräkningarna antas skyddsgraden vara 75 % vid inomhusvistelse med avseende på olycksscenarier med pölbrand.

C.3. Ackumulerad olyckspåverkan

Grundfrekvensen för olyckorna gäller för 1 km vägsträcka, vilket får till följd att frekvensen måste justeras med hänsyn till hur stort konsekvensavstånd som varje olycksscenario ger upphov till (konsekvensavstånd redovisas i Bilaga D).

C.4. Lossning sjöbensinstation

För att kvantifiera risken förenad med närhet till drivmedelsstation har beräkningar genomförts för drivmedelstationen baserat på LOC (Loss of Containment) för lossningsslangar enligt CPR 18E [44]. Beräkningarna har genomförts enligt nedanstående formel.

$$Antal\ lossningar \times lossningstid \times grundfrekvens\ skadefall = olycksfrekvens$$

C.4.1 Frekvenser med 1 sjöbensinstation som nyttjar lossningsplatsen

Skadefall högsäsong	***Antal lossningar***	***Tid/lossning***	***Grundfrekvens***	***Olycksfrekvens***
Fullständigt slangbrott	100	1,5 h	$4{,}00*10^{-6}$ h-1	$6{,}00*10^{-4}$
Slangskada 10 %	100	1,5h	$4{,}00*10^{-5}$ h-1	$6{,}00*10^{-3}$

Skadefall lågsäsong	***Antal lossningar***	***Tid/lossning***	***Grundfrekvens***	***Olycksfrekvens***
Fullständigt slangbrott	38	1,5 h	$4{,}00*10^{-6}$ h-1	2,28*10-4
Slangskada 10 %	38	1,5h	$4{,}00*10^{-5}$ h-1	2,28*10-3

C.4.2 Frekvenser med 2 sjöbensinstationer som nyttja lossningsplatsen

Skadefall högsäsong	***Antal lossningar***	***Tid/lossning***	***Grundfrekvens***	***Olycksfrekvens***
Fullständigt slangbrott	200	1,5 h	$4{,}00*10^{-6}$ h-1	1,2*10-3
Slangskada 10 %	200	1,5h	$4{,}00*10^{-5}$ h-1	4,56*10-3

Skadefall lågsäsong	**Antal lossningar**	**Tid/lossning**	**Grundfrekvens**	**Olycksfrekvens**
Fullständigt slangbrott	76	1,5 h	$4{,}00*10^{-6}$ h-1	1,2*10-2
Slangskada 10 %	76	1,5h	$4{,}00*10^{-5}$ h-1	4,56*10-3

C.4.3 Olycksfrekvenser

Antaganden om skadeutfall givet en reducerad lossningshastighet (300 l/min) och övervakning av lossningen innebär att den mängd vätska som spills vid ett slangbrott är mindre jämfört med om lossning sker med full flödeshastighet.

Antagandet är att ett totalt slangbott i 2/3 av fallen genererar en liten pöl, i 1/3 av fallen en mellanstor pöl innan avstängning kan ske samt att avstängning hinner ske innan en stor pöl bildas.

För partiella slangbrott (10%) antas att det i samtliga fall är möjligt att stoppa lossningen med enbart en liten pöl som konsekvens givet den reducerade lossningshastigheten.

Antagandet gällande antändning i 3,3% av fallen då en pöl bildas är samma som i C1.1.3 ovan.

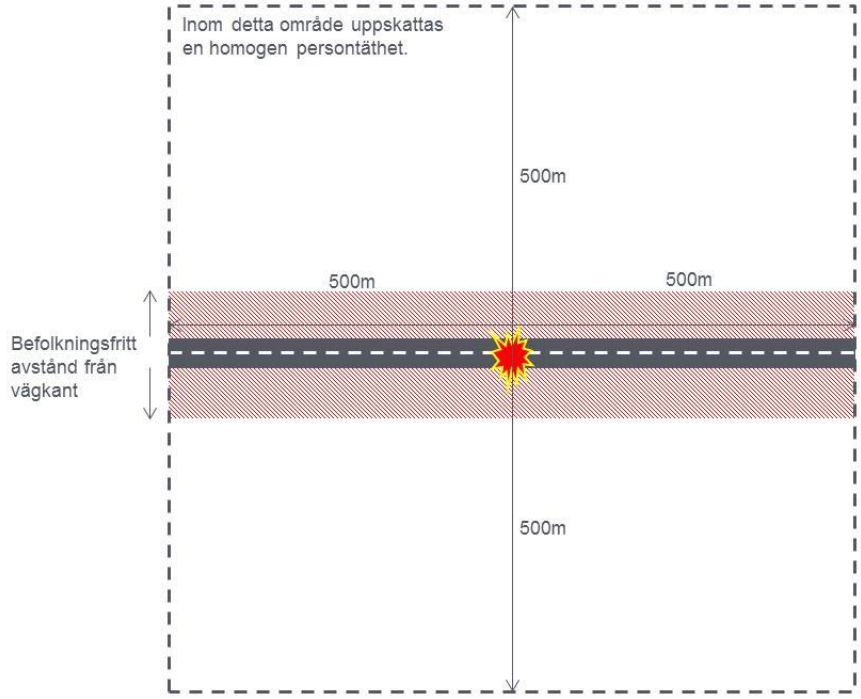
Grundolycksfrekvenserna ovan multiplicerades sedan med sannolikhet för respektive pölstorlek och antändning.

Bilaga D. Konsekvensberäkningar

I detta avsnitt beskrivs hur konsekvensområdet och det förväntade skadeutfallet för olika klasser kvantifierats. Beräkningarna redogörs separat för respektive ADR-S klass.

D.1. Persontäthet

I samhällsriskberäkningar tas hänsyn till hur många personer som kan antas uppehålla sig i området kring vägen, vilket gjorts genom att ansätta en persontäthet per kvadratkilometer. Riskbedömningen grundar sig på att analysera olyckor med centrum i aktuell riskkälla samt åt 500 meter i vardera riktningen enligt Figur 17.



Figur 17. Principskiss för hur persontätheten har räknats fram. Personerna inom hela området antas befinna sig jämt utspridda över ytan.

Grundantagandet är att personer uppehåller sig jämnt utspridda över hela ytan, även närmast vägkant. Detta antagande är grovt varför en befolkningsfri yta baserad på avståndet till väg ansätts i beräkningarna Detta innebär att personantalet inom detta område subtraheras från resultatet för varje olycksscenario i samhällsriskberäkningarna.

För individrisken är detta avstånd oväsentligt, eftersom riskmåttet anger hur stor frekvensen är att en fiktiv person som uppehåller sig på ett givet avstånd under ett års tid omkommer.

D.2. Antagande om olyckans placering

Konsekvenser som uppstår vid olycksscenerierna antas utgå från vägkant närmast området.

D.3. ADR-S klass 3

För brandfarliga vätskor gäller att skadliga konsekvenser för omgivningen kan uppkomma när vätskan läcker ut och antänds. Det avstånd, inom vilket personer förväntas omkomma direkt alternativt till följd av brandspridning till byggnader, antas vara där värmestrålningsnivån överstiger 15 kW/m^2. Det är en strålningsnivå som orsakar outhärdlig smärta efter kort exponering (cirka 2–3 sekunder) samt den strålningsnivå som bör understigas i minst 30 minuter utan att särskilda åtgärder vidtas i form av brandklassad fasad [45] [24].

De pölstorlekar som antas kunna bildas vid läckage av brandfarlig vätska har för olycka på väg antagits till 50 m^2 (*litet*), 200 m^2 (*mellanstort*) respektive 400 m^2 (*stort*). All brandfarlig vätska (bensin, diesel och E85) antas i beräkningarna utgöras av bensin, vilket bedöms vara konservativt.

Strålningsberäkningar har genomförts med hjälp av handberäkningar [45]. I Tabell 7 redovisas konsekvensområden inom vilka personer kan antas omkomma vid olika pölstorlekar.

Tabell 7. Avstånd till kritisk strålningsnivå på halva flammans höjd (15 kW/m^2) för olika pölstorlekar.

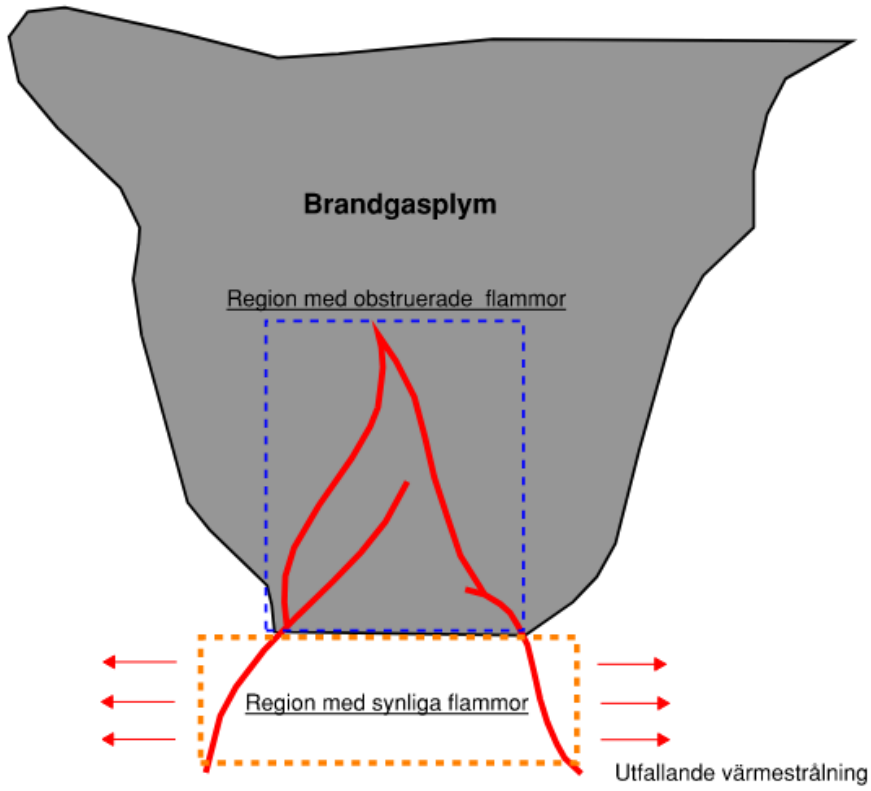
Scenario	**Pölbrand av varierande storlek**	**Avstånd till 15 kW/m^2 från pölkant**
Litet utsläpp	50 m^2	12 meter
Mellanstort utsläpp	200 m^2	21 meter
Stort utsläpp	400 m^2	27 meter

Bilaga E. Pölbränder vid lossningsplatser

E.1. Modell för strålningsberäkningar

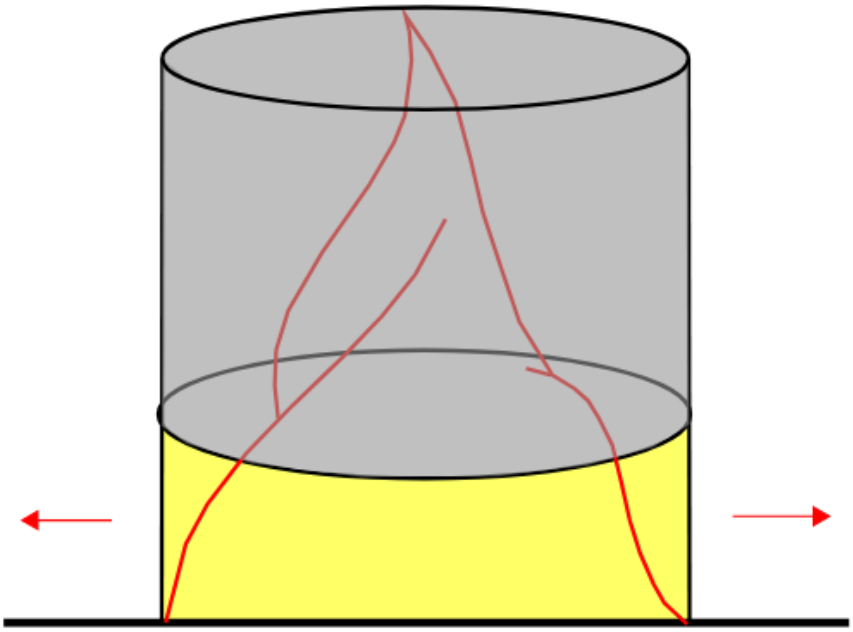
I den fördjupade analysen kommer en modell utvecklad av NIST[6] att nyttjas för att studera strålningspåverkan på omgivningen till följd av utsläpp av brandfarliga vätskor (ADR-klass 3) vid Sjöbensinstationerna. I föregående version av riskbedömningen användes beräkningsgången i FOA[7]-handboken för att uppskatta strålningspåverkan från pölbränder [46]. Modellen i FOA-handboken tar dock inte tar hänsyn till de betydande sotningseffekter som uppstår i samband med större pölbränder av bensin eller diesel, vilka dominerar riskbilden. De tidigare beräkningarna överskattar därmed sannolikt riskbilden och bytet av modell syftar således till att erhålla mer realistiska beräkningsresultat.

I Figur 18 och Figur 19 redovisas schematiska illustrationer av NIST-modellen som ligger till grund för analysen. I modellen delas flamman in i två zoner vilka utgörs av regioner med synliga kontra regioner med obstruerade flammor. Regionerna med synliga flammor nära cylinderns bas strålar intensivt mot omgivningen och genererar merparten av den utfallande värmestrålningen [47]. Vid beräkningarna kommer den utfallande strålningen från regioner med synliga flammor antas uppgå till 100 kW/m^2. Denna strålningsnivå baseras på empiriska mätningar av pölbränder med bensin och fotogen [47]. I medeltal utgör dock enbart 20 % av cylinderns yta synliga flammor medan resterande delar skyms av röken [47]. Utfallande strålning från regioner med obstruerade flammor antas uppgå till 20 kW/m^2 [48].



Figur 18. Schematisk illustration av NIST-modellen [47]

[6] NIST - National Institute of Standards and Technology
[7] FOA - Försvarets Forskningsanstalt



Figur 19. Modifierad cylindrisk flamma [47]

I takt med att diametern ökar minskar förbränningseffektiveten och brandens sotproduktion ökar. Fenomenet kan förklaras av att luftens syre förbrukas innan det når de centrala delar av flamman vilket resulterar i en ofullständig förbränning i regionerna kring flammans centrum [49]. Sotet som produceras kyls av i snabb takt och absorberar en betydande mängd av värmestrålningen. Följaktligen minskar andelen av brandens totala effektutveckling (HRR) som övergår till värmestrålning mot omgivningen [47]. Nedanstående empiriska samband för sotande bränslen beskriver hur stor andel (X_r) av brandens totala effektutveckling som övergår till värmestrålning mot omgivningen som funktion av diametern av pölbranden [47].

$$X_r = X_{r_{max}} \cdot e^{-kD}$$

Där $X_{r_{max}} = 0{,}35$ och $k = 0{,}05$ m^{-1}

Höjden av regionen med synliga flammor kan därefter uppskattas utifrån följande samband [47]:

$$H = \frac{X_{r,max} \cdot D \cdot \dot{q}_f \cdot e^{-kD}}{4E_f}$$

Där:

$\dot{q}_f = Förbränningsvärme\ per\ ytenhet\ av\ pölens\ area\ (kW/m^2)$,

$E_f = Utfallande\ strålning\ från\ regioner\ med\ synliga\ flamor\ (kW/m^2)$,

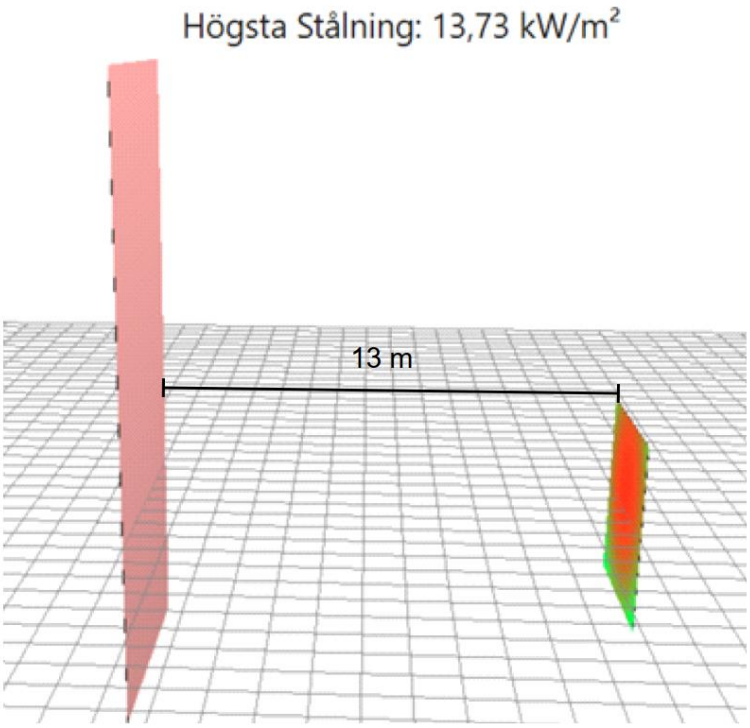
$D = Pölens\ diameter\ (meter)$

Förbränningsvärmen per ytenhet för bensin kan uppskattas till 2 400 kW/m^2 [47]. För den aktuella pölbranden med en effektiv area på cirka 32 m^2 (4 x 8 m) kan höjden på regionen med synliga flammor uppskattas till 9,7 meter utifrån föregående samband. Flammans totala höjd kan därefter uppskattas utifrån sambanden i FOA-handboken till omkring 16,5 meter [46]. Branden som modelleras har således

en region med synliga flammor på 9,7 meter som antas stråla med en intensitet om 100 kW/m^2. Ovanför denna ansätts en 6,8 meter (16,5 m – 9,7 m) hög region med obstruerade flamma vars utfallande strålning ansätts till 20 kW/m^2 [48]. Lågorna uppskattas vara 8 meter breda.

E.2. Resultat

I Figur 20 redovisas en strålningsberäkning modellerad utifrån pölbrandsscenariot som beskrivs i föregående avsnitt. Utifrån strålningsberäkningen krävs ett skyddsavstånd på 13 m för att ej överstiga den kritiska strålningsnivån på 15 kW/m^2.



Figur 20. Strålningsberäkning, den synliga lågan är 9,7 meter och avger en strålningspåverkan av 100 kW/m^2 och den sotade delen är 6,8 meter och avger en strålning på 20 kW/m^2. Den mottagande ytan är 5 x 5 m. Modellering visar på att vid ett avstånd av 13 meter är strålningen 13,73 kW/m^2 och understiger således den kritiska strålningsnivån på 15 kW/m^2.

Referenser

[1] Vaxholm stad, ”Ändring av Dp 164, kv. Tullbommen m.m. för del av Vaxön 1:11,” Vaxholm stad, Vaxholm, 2024.

[2] Länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län, *Riskhantering i Detaljplanprocessen,* Länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län, 2006.

[3] Länsstyrelsen i Stockholms Län, Stockholm: Länsstyrelsen, 2003.

[4] Länsstyrelsen Stockholm, *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods,* 2016.

[5] MSB, ”Handbok - Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer,” 2015.

[6] Länsstyrelsens i Stockholms län, ”Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvgar med transporter av farligt gods samt bensinstationer,” 2000.

[7] I. Björck, ”Riskbedömning av förändra detaljplan Kv Tullbommen Vaxholm version 1.0,” 2024.

[8] I. Björck, ”Riskbedömning av förändra detaljplan Kv Tullbommen Vaxholm version 1.1,” 2024.

[9] Farnaz Wigh (Planarkitekt), *Minnesanteckningar Planstödsmötet Ändring av detaljplan för Tullbommen,* Stadsbyggnadsförvaltningen Vaxholms Stad, 2025-12-10.

[10] Trafikverket, ”NVDB på Karta,” [Online]. Available: https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map. [Använd 12 10 202].

[11] L. Gunnar, ”PM Lokalisering av sjömacksverksamhet,” Vaxholm Stad, Vaxholm, 2021.

[12] Trafikverket, ”Trafikflödeskartan,” [Online]. Available: https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation. [Använd 16 10 2024].

[13] B. Forsman, ”PM - Maritim riskbedömning Vaxholm stad, Kv Tullbommen ändring DP 162 steg 2,” RISE, 2024.

[14] SCB, ”Statistiska tätorter 2020, befolkning, landareal, befolkningstäthet per tätort,” 2021. [Online]. Available: https://www.scb.se/MI0810. [Använd 16 10 2024].

[15] Länsstyrelsen i Skåne, ”Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen,” Länsstyrelsen i Skåne, Malmö, 2007.

[16] Vaxholms stad, ”Vaxholm.se,” 19 april 2024. [Online]. Available: https://www.vaxholm.se/naringsliv--arbete/centrumutveckling/nulagesbeskrivning. [Använd 17 oktober 2025].

[17] B. Forsman, ”PM - Maritim riskbedömning Vaxholm stad, Kv Tullbommen ändring DP 164 Steg 1,” RISE, 2023.

[18] G. Davidsson, M. Lindgren och L. Mett, *Värdering av risk,* Statens Räddningsverk, 1997.

[19] Länsstyrelsen Hallands län, ”Riskanalys av farligt gods i Hannalds län, Meddelande 2011:19,” 2011.

[20] Räddningsverket, Statens räddningsverk, 1996.

[21] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, ”Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor belsutade den 31 oktober 2023,” MSB, 2023.

[22] Räddningsverket och Boverket, *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner - Vägledningsrapport 2006,* Statens Räddningsverk, Boverket, 2006.

[23] Stockholms brandförsvar, *Sammanträdesprotokoll 2018-02-13,* Stockholms brandförsvar, 2018.

[24] BBR, Boverket, 2006.

[25] Drivkraft Sverige, *Brandspridning mellan depåcisterner, utgåva 2,* Drivkraft Sverige, 2021.

[26] Väg- och transportforskningsinstitutet, *VTI rapport 387:1,* 1994.

[27] A. Joakim, ”Detaljerad riskbedömning för detaljplan Vaxholms kajer,” WSP, Stockholm, 2013.

[28] IEC, *International Standard 60300-3-9,* Geneve: International Electrotechnical Comission, 1995.

[29] ISO, *Risk management - Vocabulary,* Geneva: International Organization for Standardization, 2002.

[30] B. Mattsson, *Riskhantering vid skydd mot olyckor,* Karlstad: Räddningsverket, 2000.

[31] F. Nystedt, *Riskanalysmetoder,* Lund: Brandteknik, Lunds Tekniska Högskola, 2000.

[32] VTI, *Konsekvensanalys av olika olyckscenarier vid transport av farligt gods på väg och järnväg,* Väg- och transportforskningsinstitutet, 1994.

[33] Trafikverket, ”Tindra (stickprov) Årsmedeldygn,” 2018. [Online]. Available: https://vtf.trafikverket.se/tmg101/AGS/tmg102.aspx?punktnrlista=10840023&laenkrollista=1&typ=Stickprov. [Använd 16 10 2024].

[34] Trafikverket, ”Tindra (stickprov) Årsmedeldygn,” 2019. [Online]. Available: https://vtf.trafikverket.se/tmg101/AGS/tmg102.aspx?punktnrlista=10840025&laenkrollista=1&typ=Stickprov. [Använd 16 10 2024].

[35] MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2009.

[36] Räddningsverket, *Förvaring av explosiva varor,* Karlstad, 2006.

[37] R. Lindström, *Muntligen: 2010-07-08,* Statoil, 2010.

[38] T. Gammelgåård, *Muntligen: 2010-07-09,* OKQ8, 2010.

[39] SPI, *Leveranser bränslen per månad. [Elektronisk] Hämtad 2010-07-08,* Svenska Petroleum Institutet, 2010.

[40] HMSO, London: Advisory Commitee on Dangerous Substances Health & Safety Commission, 1991.

[41] H. Ingasson, A. Bergqvist, A. Lönnermark, H. Frantzich och K. Hasselrot, Statens Räddningsverk, 2005.

[42] SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, 2001.

[43] VTI, *Vägverkets informationssystem för trafiksäkerhet (VITS),* Statens Väg- och trafikforskningsinstitut, 2003.

[44] CPR18E, Guidelines for quantitative risk analysis 'Purple Book', 1999.

[45] Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Stadsbyggnadskontoret Göteborg, 1997.

[46] Försvarets Forskningsanstalt, ”Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor,” FOA, 1997.

[47] K. B. McGrattan, H. R. Baum och A. Hamins, *Thermal radiation from large pool fires (NISTIR 6546),* National Institute of Standards and Technology , 2000.

[48] M. Shorki och C. Beyler, *Radiation from large pool fires,* Journal of fire protection engineering 1 (4) 141-150, 1989, pp. 141-150.

[49] Committe for the Prevention of Disasters caused by Dangerous Substances, *CPR 14E "Yellow book",* 1996.

[50] D. van der Meulen och M. Folbert, ”Dominoeffekt- och riskeskaleringsstudie för Energihamnen i Göteborg,” DNV, Rotterdam, 2013.

PM – Maritim riskbedömning
Vaxholm stad, Kv Tullbommen ändring, DP 164 –
Kompletterande uppdatering, **Steg 3**



Sjömacken Vaxholm och gästhamnen Västerhamn med kastellet i bakgrunden [Wiki Commons].

Sammanfattning

I en första PM (Steg 1) redovisades 2023 bakgrundsinformation kring planerad DP-ändring och framtida lokalisering av sjömacksverksamhet i Vaxholm. I en kompletterande PM (Steg 2) 2024, analyserades och jämfördes alternativa lokaliseringar för hur kommunens planer kan förverkligas utan att medföra ökande maritima risker. Under fortsatt ombyggnadsarbete har nya trafikerfarenheter framkommit och kompletterande incidentstatistik presenterats av berörda aktörer. Dessa har i föreliggande PM (Steg 3) granskats och analyserats.

En jämförande trafikanalys indikerar att skärgårdstrafiken ökat med omkring 10 % från 2022 till 2025 och erfarenheter från sommarsäsongen 2025 har visat på en förhöjd frekvens av incidenter och närsituationer. Detta kopplas till den trängsel mellan manövrerande skärgårdsbåtar och närheten till passerande fritidsbåtar i Kastellsundet som uppstod då skärgårdstrafikens fartyg, på grund av renoveringsarbeten i Söderhamnen, var helt hänvisade till en begränsad kajlängd i Österhamnen.

För att säkerställa tillräckligt hög säkerhetsnivå för föreslagen omlokalisering av sjömacksverksamheten bedöms det vara av stor vikt att förbudet mot genomfart av fritidsbåtar i Kastellsundet efterlevs. Ökad närvaro av Kustbevakning/Polis under perioder med intensiv fritidsbåtstrafik kommer troligen att krävas för högre regelefterlevnad.

Innehåll

1 Bakgrund 3

2 Resultat och slutsatser av Steg 2 4

3 Sjötrafikmöte 2025-10-09 4

4 Sjötrafikanalys för år 2025 5

5 Incident- och olycksstatistik 7

5.1 Transportstyrelsens sjöolycksregister 7
5.2 Trafikförvaltningens sammanställning av olyckor och incidenter 8
5.3 Blidösundsbolagets Grundorsaksanalys EC39 – Riskbeteende tredje man 9
5.4 Sammanvägd analys av granskade källor för incident- och olycksdatakällor 10

6 Riskreducerande åtgärder 14

6.1 Reglering av genomfartstrafik med små båtar i Kastellsundet 14
6.2 Övriga riskreducerande åtgärder 16

7 Slutsatser och rekommendationer 17

8 Referenser 18



Figur 1. Gulfmacken i Kastellsundet januari 2026 [Wiki Commons].

1 Bakgrund

Kajerna i Vaxholm är för närvarande föremål för en genomgripande renovering och ett antal nya tilläggsplatser för skärgårdstrafikfartyg anläggs i Söder- och Österhamnen. För att de nyanlagda kajplatserna ska kunna nyttjas på ett säkert och rationellt sätt önskar staden att befintlig sjömacksverksamhet flyttas till Österhamnen. Planerade förändringar förutsätter också förändringar av detaljplanen för Kv Tullbommen, Dp 164.

Trafikförhållandena i Kastellsundet är, särskilt under högsommarsäsongen, komplicerade med många fritidsbåtar och passagerarbåtar och frågan hur olika intressen bäst tillvaratas utan att säkerheten för reguljär sjötrafik och fritidsbåtstrafiken äventyras, har tidigare utretts i två steg redovisade i:

- RISE PM 20231761-1-C, Maritim riskbedömning Vaxholm stad DP 164, Steg 1, 2023-12-01 och
- RISE PM 20231761-2, Maritim riskbedömning Vaxholm stad DP 164, Steg 2, 2024-02-29.

Sedan PM för Steg 2 presenterades och ombyggnadsarbetet fortskridit, har nya trafikerfarenheter framkommit och kompletterande incidentstatistik tagits fram av berörda aktörer. Dessa erfarenheter indikerar att det i Steg 2 föreslagna huvudalternativet, inte bedöms medföra tillräckligt hög säkerhet om inte särskilda riskreducerande åtgärder vidtas och en förnyad översyn av den samlade riskbedömningen från Steg 2 har därför påkallats.

För denna förnyade översyn av den maritima riskbedömningen, benämnd Steg 3, har följande fyra tillkommande dokument presenterats för RISE som underlag:

- Minnesanteckningar av sjötrafiksmöte, Farled och sjötrafik i Kastellsundet, 2025-10-09
- Grundorsaksanalys, Blidösundsbolaget E39C. Riskbeteende tredje man 15apr-31okt 2025
- Excelfil: Händelser Kastellet 2015-2024_2025-11-14. Från Farnaz W (Statistikutdrag från Transportstyrelsens Sjöolycksregister)
- Excelfil: Trafikförvaltningen utdrag ur OAS: Olyckor, incidenter Vaxholm, 2020-2025

2 Resultat och slutsatser av Steg 2

I den tidigare presenterade studien Steg 2 jämfördes fyra olika alternativ samt ett nollalternativ. Av redovisade jämförande bedömning och värdering av tillkommande respektive minskade risker för de identifierade alternativen, framstod då i februari 2024 huvudalternativet med en utvidgning av området med användningsbestämmelse W1 i Dp 164, som mest fördelaktigt med hänsyn till maritima risker. Med fortsatt tillämpning av gällande riskreducerande åtgärder bedömdes huvudalternativet säkerställa att de maritima riskerna inte ökar i förhållande till dagens nivå. Huvudalternativet bedömdes vidare kunna genomföras utan omfattande fysiska ingrepp och skulle ge gynnsamma förutsättningar för att kunna lösa framtida frågor kring lokalisering av sjömack inom Dp 188. Planerad tidsbegränsad omlokalisering av sjömacken Vaxholm i Söderhamnen bedömdes också kunna ge värdefullt underlag för långsiktig bedömning av huruvida samlokalisering i Kastellsundet eller en framtida detaljplaneändring i Dp 188, är det alternativ som bäst säkerställer att tillräckligt hög säkerhetsnivå upprätthålls.

Sedan resultaten av Steg 2 presenterades har två år förflutit och en rad erfarenheter angående sjösäkerhetsfrågorna har samlats och utgör viktig input för val av strategi för lokalisering av sjömackar och trafikstyrning för bästa säkerhet. Dessa erfarenheter och framtidsstrategier har diskuterats i olika fora och vid ett särskilt anordnat sjötrafikmöte.

3 Sjötrafikmöte 2025-10-09

För att diskutera och förankra sin ambition att lokalisera både Vaxholm sjömack och Gulf till Kastellsundet, bjöd staden in flertalet berörda sjötrafikaktörer och myndigheter till ett möte i oktober 2025. Totalt deltog 12 representanter från:

- Trafikförvaltningen, Region Stockholm (planerar, via Waxholmsbolaget, skärgårdstrafiken)
- Trafikverkets färjerederi (som bl.a. driver vägfärjor på Vaxholmsleden, Vaxholm – Rindö)
- Blidösundsbolaget (som på uppdrag av Region Stockholm ansvarar för driften av sju olika linjer i den reguljära skärgårdstrafiken som anlöper Vaxholm)
- Sjöfartsverket och
- Transportstyrelsen

Staden är angelägen om att hitta en lösning som innebär att båda de två aktuella sjömackarna kan lokaliseras till Kastellsundet och att denna lösning kan accepteras av samtliga berörda parter. Sjömackarna hör till de mest frekventerade i landet och bedöms av staden inte bara vara viktiga för fritidsbåtlivet utan även ur ett beredskapsperspektiv utifrån rådande omvärldsläge.

Under de gångna två åren sedan Steg 2 presenterades har även ytterligare incident- och olycksstatistik sammanställts och presenterats för att ge kompletterande underlag för bedömning av de alternativa lösningsförslagen.

Av minnesanteckningarna från sjötrafikmötet framgår bland annat att ett förslag till lösning som kan accepteras av samtliga parter på mötet kan sammanfattas i följande fyra punkter:

- ”Reguljär trafik fortsätter som idag genom Kastellsundet. Införa totalförbud på genomfart för småbåtar och dirigera så småbåtar åker till sjömackarna från Norra sidan av Kastellsundet.
- För att upprätthålla detta behöver Kustbevakningen förstärka sin tillsyn.
- Begränsningslinje söder om södra sjömacken skulle endast gälla sommartid. Viktigt med samråd med Kustbevakningen här.
- Föreskrift initieras av kommunen: Giltighetstid 12 månader.”

Dessa sammanfattande slutsatser indikerar inte att någon dramatisk förändring föreslås eller bedöms vara påkallad. Av mötesnoteringarna framgår dock att regelefterlevnaden är dålig och behöver säkerställas genom ökad tillsyn från Kustbevakningen.

Skillnaden mot den situation som hittills gällt är stadens ambition att båda sjömackarna ska lokaliseras till Kastellsundet. Enligt mötesanteckningarna menar dock Trafikförvaltningen i Region Stockholm liksom Transportstyrelsens representant att en ytterligare tillkommande sjömack i Kastellsundet skulle tvinga den reguljära färjetrafiken att nyttja det östra, och tre minuter mer tidskrävande, Kastellsundet, vilket de ser som en betydande försämring. Trafikverket menar att en omdirigering av den reguljära trafiken till östra Kastellsundet, på grund av säkerhetsskäl inte är önskvärd och att fortsatt trafik genom västra Kastellsundet är att föredra. Beträffande de två alternativa lokaliseringarna av sjömackarna i det i Steg 2 föreslagna huvudalternativet, menar Sjöfartsverket att alternativet med lokalisering i Kastellsundets norra del, är att föredra framför alternativet med lokalisering i södra delen.

Sjöfartsverket är vidare hörsamma för synpunkter och bedömningar från operatörerna och menar liksom Färjerederiet att riskanalysen som presenterats i Steg 2 i högre grad borde beakta befintlig och ny incident- och olycksstatistik som presenterats av operatörerna (Blidösundsbolaget), Trafikförvaltningen och genom Transportstyrelsens sjöolycksregister.

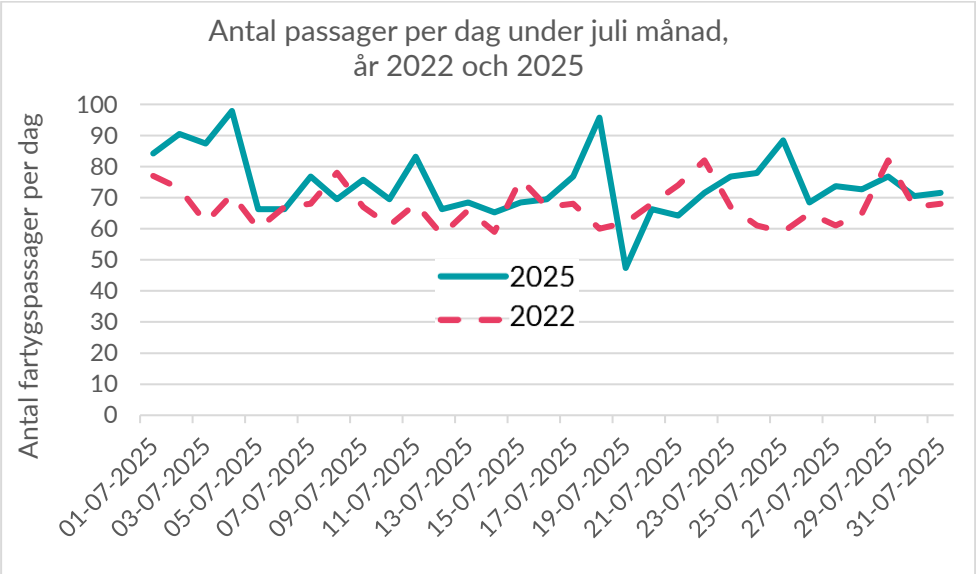
Därför har den nu föreliggande riskanalysens Steg 3 kompletterats med en mer utförlig granskning av angivna statistikkällor i kapitel 5. I Steg 1 redovisades en utförlig analys av sjötrafikens omfattning och mönster baserad på AIS-registreringar från 2022 och för att identifiera eventuella för trafiksäkerheten signifikanta skillnader mot dagens trafik, redovisas i kapitel 4 en kort uppdatering av sjötrafikbilden 2025.

4 Sjötrafikanalys för år 2025

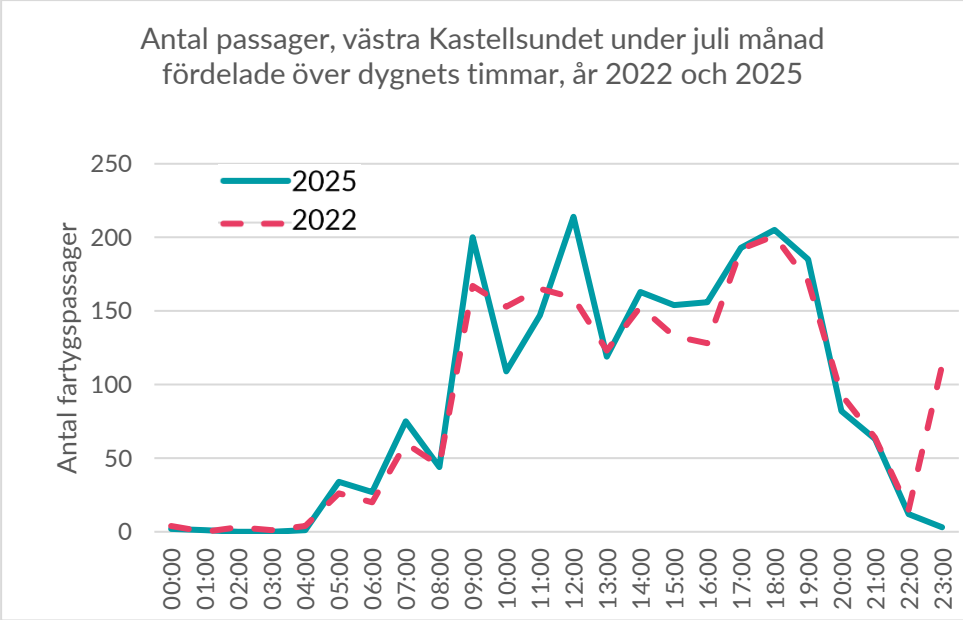
Under 2022 registrerades totalt 12 364 och under 2025 registrerades totalt 13 709 passager genom västra Kastellsundet vilket innebär en ökning på 11 %. Utöver det totala antalet passager är givetvis fördelningen, över året och dygnet av största betydelse för den trängsel som kan uppkomma i sundet.

Utslaget över hela året motsvarar passagefrekvensen ca 1 passage var 40:e minut men under juli månad är frekvensen 1 passage var 20:e minut och vid högtrafik under dagtid ca 1 passage var 9:e minut. Fördelningarna över juli månads dagar och timmar är snarlika för 2022 och 2025, men trafiktopparna kring kl 09 och 12 är något mer accentuerade 2025 än 2022.

Juli är den månad då skärgårdstrafiken är mest intensiv och då risken för incidenter med fritidsbåtar också är som störst. Därför kan jämförelse mellan juli-data för 2022 och 2025 också ge information om eventuella förändringar av riskbilden, se Figur 2 - Figur 3.



Figur 2. Antal registrerade AIS klass A passager genom västra Kastellsundet per dag under juli månad, år 2022 och 2025.



Figur 3. Antal registrerade AIS klass A passager västra Kastellsundet under juli månad fördelade över dygnets timmar.

De fartyg som gjorde flest passager under 2025 framgår av Tabell 1.

Tabell 1. De 5 fartyg som passerade västra Kastellsundet flest gånger under 2025, bilden till höger visar fartyget Dux.

Namn	Längd (m)	Antal passager 2025
Dux	25	1 470
Viggen	21	812
Silverö	23	758
Gällnö	32	729
Solöga	28	693



5 Incident- och olycksstatistik

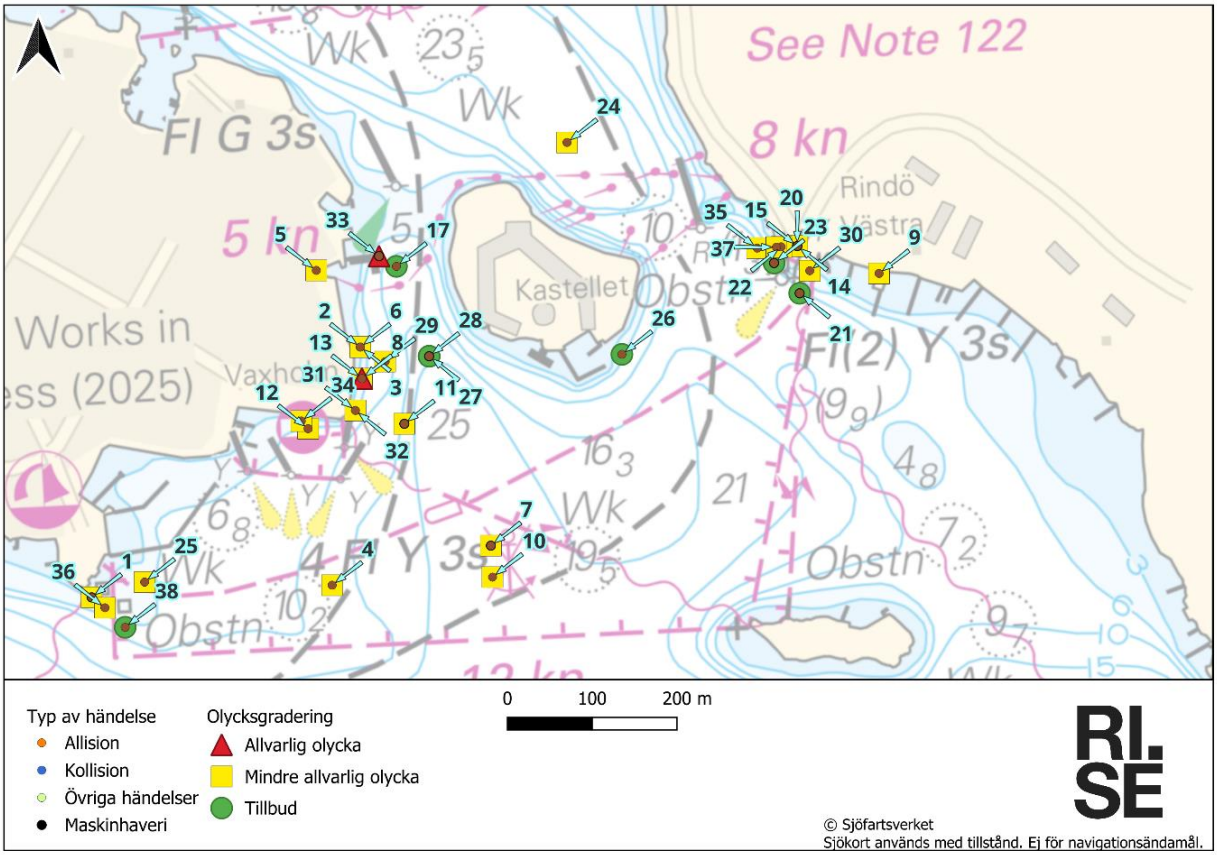
5.1 Transportstyrelsens sjöolycksregister

I Steg 1 presenterades statistik från Transportstyrelsens sjöolycksregister (TS sjöolycksdatabas) för området kring Vaxholm. Under perioden från 1996-2022 inrapporterats då totalt 4 tillbud, 29 mindre allvarliga olyckor och 2 allvarliga olyckor, (för perioden 2008-2012 saknas inrapporterade händelser). I den rapporterade statistiken finns sannolikt ett betydande mörkertal inom kategorin tillbud (TS, 2023).

Samma olycksdatabas har återigen granskats för perioden 2000 – 2025-03-31, och de inom Vaxholmsområdet identifierade händelserna har ritats in i kartan i Figur 4, där även typ av händelse och olycksgradering kan särskiljas genom olika färg respektive symbol.

De flesta (28) av de totalt 38 markerade händelserna är registrerade som mindre allvarlig olycka, medan 8 är registrerade som tillbud och 2 som allvarlig olycka. Båda de allvarliga olyckorna har rapporterats skett i Österhamnen och i Kastellsundet, liksom även 10 av de registrerade mindre allvarliga olyckorna. 10 av händelserna har inträffat kring färjeläget på Rindö och 4 vid Trafikverkets färjeläge på Vaxholmssidan.

Antalet registrerade tillbud är litet jämfört med antalet olyckor och bedöms därför vara underrapporterat.



Figur 4. Under perioden 2000 -2024 har 38 tillbud och olyckor registrerats i Sjöolycksregistret (Transportstyrelsens sjöolycksdatabas) inom det område som sjökortsutdraget visar kring Vaxholm. Siffrorna vid de markerade händelserna hänvisar till kompletterande information om respektive fall som extraherats från Sjöolycksregistret och sammanställts i Tabell 2 nedan.
(I underliggande sjökort från 2025 är Söderhamnen avlyst, utmärkt med symbolen och förtydligat i text).

Beträffande typ av händelse anges maskinhaveri (12 fall) och kollisioner av olika slag som de mest frekventa med 12 fall (mellan fartyg 5 fall, med kaj 5 fall och med fritidsbåt 2 fall). En mer detaljerad beskrivning av de i Figur 1 markerade händelserna återfinns i Tabell 2 i Kapitel 5.4.

Vaxholms stad har också presenterat ett utdrag från en olycksdatabas (4), som av allt att döma, också är extraherad från Transportstyrelsens sjöolycksregister. Den omfattar totalt ca 30 händelser inom Vaxholmsområdet från en elvaårsperiod 2015 – 2025, varav två klassificeras , som allvarlig olycka, 19 klassificeras som mindre allvarlig olycka och 6 som tillbud. Statistiken är anonymiserad för att enskilda fall inte ska kunna identifieras med fartygsnamn, men beskrivna fall överensstämmer med de som redovisas i Figur 4 och ursprungligen redovisad statistik.

5.2 Trafikförvaltningens sammanställning av olyckor och incidenter

Trafikförvaltningens statistik omfattar registreringar från nästan 6 år (2020-01-01 till 2025-11-20) och redovisar totalt 17 händelser. För åren 2020-2023 har endast 1-2 händelser

registrerats per år, för år 2024 har 3 händelser registrerats och för 2025 har 8 händelser registrerats, varav 7 under sommarperioden juni-september.

I Trafikförvaltningens registreringar är 6 av händelserna klassificerade som ”Kollision, fartyg eller föremål” och 11 fall som” Närsituation fartyg/båt”. Den presenterade statistiken innehåller korta redogörelser för respektive händelse vilka redovisats av det inblandade skärgårdsfartygets befäl. Fartygens identitet anges med en tresiffrig intern nummerbeteckning. Ett fartyg (555[Viggen]) har redovisat 3 händelser under sommaren 2025, två fartyg (547 och 691[Silverö]) har redovisat 2 händelser vardera medan övriga 10 händelser har rapporterats av olika fartyg.

En kollision med fritidsbåt registrerades 2020, och då med en liten båt som varit ouppmärksam och inte följt sjövägsreglerna. 5 av händelserna som 2024 och 2025 registrerades som närsituationer, anges ha orsakats av fritidsbåtar som manövrerat alltför nära eller akter om utbackande skärgårdsfartyg. För en av dessa närsituationer registrerad i juli 2025 framhålls särskilt att den täta fritidsbåtstrafiken i Kastellsundet och väntande båtar vid sjömacken tidvis gör trafiksituationen ”nästan ohållbar”.

För 7 av de 17 registrerade händelserna (3 kollisioner och 4 närsituationer) anges att ett annat till Vaxholm ankommande skärgårdsfartyg har orsakat eller varit delaktig i den uppkomna händelsen. Små avståndsmarginaler, felbedömningar och vindpåverkan anges också som bidragande påverkansfaktorer.

För 2 av de registrerade händelserna (2023 respektive 2024) anges att en plötslig och oväntad uppsträckning av linfärjans vajer tvingat skärgårdsfartygen till akuta stoppmanövrar. För 2 fall av de registrerade närsituationerna under 2025 anges i ena fallet att en oväntad avgångsmanöver från Trafikverkets bilfärja och i det andra fallet att dimma bidragit till en rapporterad händelse vid ett möte med en av bilfärjorna.

5.3 Blidösundsbolagets Grundorsaksanalys EC39 – Riskbeteende tredje man

En tredje källa med olycksstatistik har tillhandahållits från Blidösundsbolaget och betecknas som Grundorsaksanalys för område EC39 (Trafikområde kring Vaxholm) och har enligt dess underrubrik fokus mot ”Riskbeteende tredje man”. Analysen initierades av bolagets operativa ledning tillsammans med fackliga representanter och en nautisk inspektör, inför den första ombyggnadsetappen 2024 då Österhamnen stängdes och skärgårdstrafikens fartyg blev hänvisade till Söderhamnen med dess begränsade antal kajlägen.

Enligt de ursprungliga planerna skulle gästhamnen i Västerhamnen varit färdig till 2025 års säsong, men de planerna försenades. Därför anordnades i stället en tillfällig gästhamn i Söderhamnen, varför skärgårdstrafikens fartyg under sommaren 2025 blev hänvisade till Österhamnen med dess begränsade antal kajlägen.

En uppföljande analys genomfördes i juni 2025 inför sommarsäsongen då samtliga av skärgårdstrafikens fartyg var hänvisade till Österhamnen och dess närhet till det tättrafikerade Kastellsundet. Utrymmesbristen identifierades medföra fara för incidenter och olyckor. Det

bedömdes sannolikt att incidenter och närsituationer inte helt skulle kunna uteslutas, men att åtgärder som:

- ökad uppmärksamhet
- ökad kommunikation och
- minskad hastighet

angavs vara väsentliga för minimera sannolikheten för och konsekvenserna av eventuella incidenter.

Vid analysen formulerades vidare gränsvärden för acceptabel nivå av incidenter och olyckor och att om dessa överskreds skulle ytterligare riskreducerande åtgärder vidtas. Gränsvärde för olycka sattes till 0 och för incidenter/närsituationer sattes det till 10, vilket bedömdes som rimligt i förhållande till att det under hela 2024 hade registrerats totalt 5 närsituationer och inga olyckor i aktuellt område.

Av de totalt 8 registrerade incidenterna återfinns 5 även i den incidentrapportering som presenterats från Trafikförvaltningen för sommaren 2025, men 3 av incidenterna, rapporterade från Silverö, återfinns inte i Trafikförvaltningens registreringar och gäller närsituationer med fritidsbåtar på andra platser.

5.4 Sammanvägd analys av granskade källor för incident- och olycksdatakällor

Den statistik som tidigare i Steg 2, och nu också av staden, presenterats utifrån underlag i Transportstyrelsens sjöolycksregister visar för ett långsiktigt perspektiv att det i Vaxholmsområdet inträffat 2 allvarliga och 28 mindre allvarliga olyckor under en 25-årsperiod. Detta motsvarar en frekvens av 1,1 mindre allvarliga olyckor per år och en förväntad återkomstperiod för en allvarlig olycka på ca 12-13 år. Om det av staden presenterade statistikutdraget som omfattar en elvaårsperiod 2015 – 2025, inom vilken 2 klassificeras som allvarlig olycka och 19 som mindre allvarlig olycka, blir motsvarande frekvens av mindre allvarlig olycka 1,7 per år. Förväntad återkomstperiod för en allvarlig olycka blir på motsvarande sätt 5-6 år.

Denna indikerade olyckssannolikhet kan betraktas som relativt hög för det begränsade sjö- och hamnområde kring Vaxholm som analyserats. Som jämförelse kan dock nämnas att för det avsevärt större området inom Stockholms hamns hamnområde, ger Sjöolycksregistret för 25-årsperioden en förväntad återkomstperiod för allvarlig olycka av 3 år och en frekvens av mindre allvarlig olycka av 7,8 per år. Dvs storleksordning 4-5 gånger högre olyckssannolikhet i ett hamnområde med storleksordningen 20 gånger längre total kajlängd.

Den relativt höga frekvensen för Vaxholmsområdet kan kopplas till den intensiva trafik med skärgårdstrafikfartyg, vägfärjor och fritidsbåtar som, särskilt sommartid, trafikerar området. En mer detaljerad beskrivning av de olyckor och tillbud som ligger bakom uppskattad olyckssannolikhet framgår av Tabell 2 med utdrag från Transportstyrelsens sjöolycksregister.

Tabell 2. Kompletterande beskrivning av respektive av respektive händelser som markerats i kartan i Figur 4.

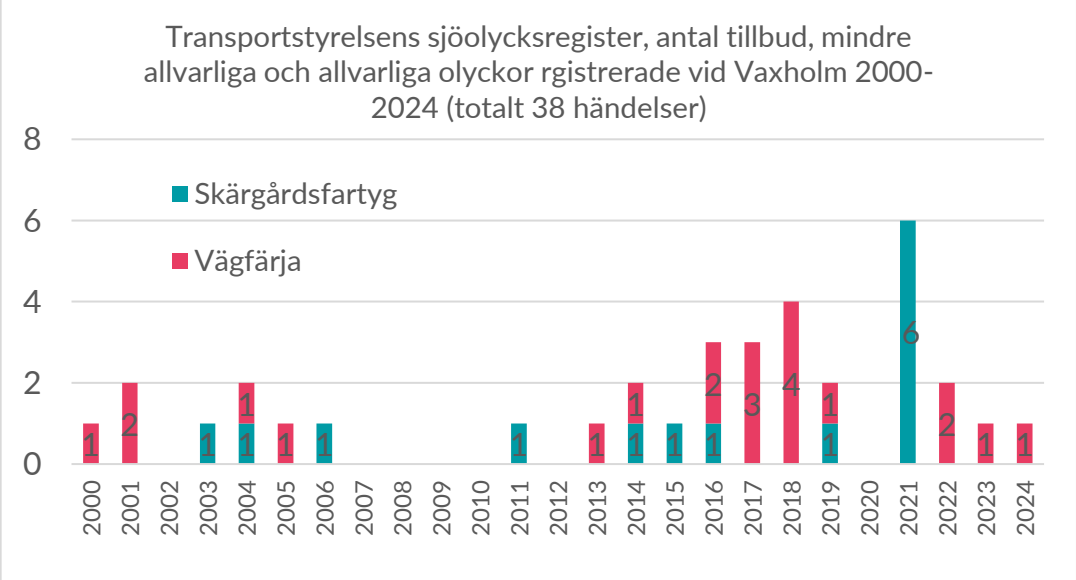
ID	År	Olycksgradering	Typ av händelse	Olycksfaktor grupp	Fartygstyp	Längd
1	2000	Mindre allvarlig olycka	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	84
2	2001	Mindre allvarlig olycka	Kollision mellan fartyg	Yttre faktor	Vägfärja	54
3	2001	Mindre allvarlig olycka	Kollision mellan fartyg	Mänsklig faktor	Vägfärja	71
4	2003	Mindre allvarlig olycka	Kollision med fritidsfartyg	Yttre faktor	Passagerarfartyg	29
5	2004	Mindre allvarlig olycka	Brand/explosion i maskinrum	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	66
6	2004	Mindre allvarlig olycka	Utsläpp	Fartygskonst./utrustn.plac.	Passagerarfartyg	20
7	2005	Mindre allvarlig olycka	Maskinhaveri	Mänsklig faktor	Vägfärja	66
8	2006	Mindre allvarlig olycka	Kollision med kaj bro o dyl	Mänsklig faktor	Passagerarfartyg	37
9	2011	Mindre allvarlig olycka	Väderskada	Yttre faktor	Passagerarfartyg	39
10	2013	Mindre allvarlig olycka	Övriga händelser	Tekn.fel i utrustn	Passagerarfartyg	176
11	2014	Mindre allvarlig olycka	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	64
12	2014	Mindre allvarlig olycka	Utsläpp	Tekn.fel i utrustn	Passagerarfartyg	39
13	2015	Allvarlig olycka	Övriga händelser	Mänsklig faktor	Passagerarfartyg	34
14	2016	Mindre allvarlig olycka	Maskinhaveri	Handh/utformn utrustn.	Vägfärja	66
15	2016	Mindre allvarlig olycka	Maskinhaveri	Handh/utformn utrustn.	Passagerarfartyg	66
16	2016	Mindre allvarlig olycka	Utsläpp	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	64
17	2016	Tillbud	Kollision med fritidsfartyg	Yttre faktor	Vägfärja	0
18	2017	Mindre allvarlig olycka	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	64
19	2017	Tillbud	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	64
20	2017	Mindre allvarlig olycka	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	64
21	2018	Tillbud	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	64
22	2018	Mindre allvarlig olycka	Övriga händelser	Fartygskonst./utrustn.plac.	Vägfärja	66
23	2018	Tillbud	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	66
24	2018	Mindre allvarlig olycka	Övriga händelser	Mänsklig faktor	Vägfärja	64
25	2018	Mindre allvarlig olycka	Utsläpp	Fartygskonst./utrustn.plac.	Vägfärja	66
26	2018	Tillbud	Kollision med kaj bro o dyl	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	66
27	2019	Tillbud	Kollision mellan fartyg	Yttre faktor	Passagerarfartyg	34
28	2019	Tillbud	Maskinhaveri	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	27
29	2021	Mindre allvarlig olycka	Övriga händelser	Mänsklig faktor	Passagerarfartyg	27
30	2021	Mindre allvarlig olycka	Kollision med kaj bro o dyl	Komm./org./rutin	Passagerarfartyg	36
31	2021	Mindre allvarlig olycka	Kollision mellan fartyg	Mänsklig faktor	Passagerarfartyg	41
32	2021	Mindre allvarlig olycka	Kollision mellan fartyg	Yttre faktor	Passagerarfartyg	37
33	2021	Allvarlig olycka	Maskinhaveri	Fartygskonst./utrustn.plac.	Passagerarfartyg	26
34	2021	Mindre allvarlig olycka	Brand/explosion i övriga utrymmen	Tekn.fel i utrustn	Passagerarfartyg	41
35	2022	Mindre allvarlig olycka	Kollision med kaj bro o dyl	Komm./org./rutin	Vägfärja	54
36	2022	Mindre allvarlig olycka	Utsläpp	Tekn.fel i utrustn	Vägfärja	66
37	2023	Mindre allvarlig olycka	Utsläpp	Fartygskonst./utrustn.plac.	Vägfärja	66
38	2024	Tillbud	Övriga händelser	Handh/utformn utrustn.	Vägfärja	66

Av de totalt 38 registreringarna utgörs majoriteten (23 händelser) av händelser som gällt vägfärjor på linjen Vaxholm-Rindö. Med hänsyn till att antalet anlöp med vägfärjor till Vaxholm är av storleksordningen 50 000 per år, innebär 23 händelser under en 25-årsperiod,

ungefär 1 händelse per år, ändå ganska låg olycksfrekvens. Ställt i relation till antalet färjeanlöp uppgår olyckssannolikheten per anlöp till $2x10^{-5}$ eller en gång var 50 000:e färjeanlöp.

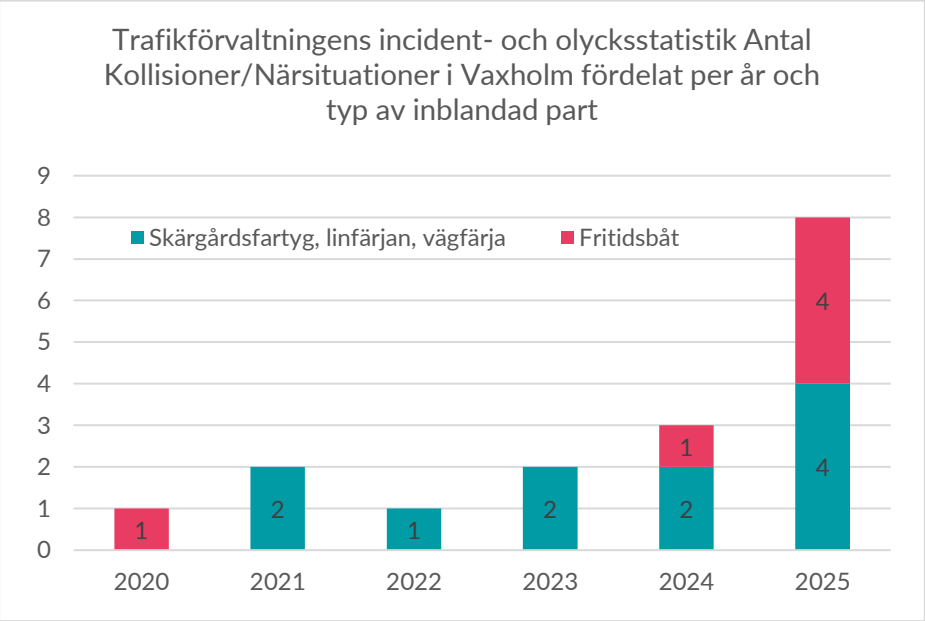
För de övriga 15 händelserna anges att de gällt passagerarfartyg, vilket för 25-årsåerioden ger en indikativ olycksfrekvens av 0,6 per år eller en förväntad återkomstperiod för olycka med passagerarfartyg på 1,7 år.

En granskning av Sjöolycksregistrets registreringar över 25-årsperioden visar på en stor spridning med 0-4 olyckor per år för vägfärjor och 0-6 olyckor per år för skärgårdsfartyg. Spridningen kring medelvärdet 0,56 registrerade olyckor per år för vägfärjorna ger ingen entydig tendens och för skärgårdsfartygens medelvärde av 0,84 registrerade olyckor per år, framstår den stora skillnaden mellan 2020 och 2021 som anmärkningsvärd och det kan inte uteslutas att den hänger samman med ändrade rutiner för inrapportering av olyckor, se Figur 5.



Figur 5. Antal registrerade tillbud, mindre allvarliga och allvarliga olyckor vid Vaxholm under perioden 2000 – 2024 fördelade på typ av inblandade fartyg, enligt Transportstyrelsens sjöolycksregister.

Trafikförvaltningens incident- och olycksstatistik har fokus på händelser i närtid och är särskilt utförlig för 2025. Under sexårsperioden 2020-2025 har över 40 % av antalet rapporterade händelser inträffat under sommarsäsongen år 2025. I 65 % av de rapporterade händelserna med kollisioner eller närsituationer, har skärgårdsfartygen rapporterat att det andra inblandade fartyget varit ett annat skärgårdsfartyg, linfärjan (tagen ur trafik från 2024) eller en vägfärja. Under 2025 ökade antalet rapporterade händelser från att genomsnittligt legat på 1,8 per år till 8 händelser under 2025. Av dessa 8 relateras hälften till händelser där andra skärgårdsfartyg eller en vägfärja varit inblandad som andra part och i hälften till händelser där fritidsbåtar varit inblandade, Figur 6.



Figur 6. Antal Rapporterade kollisioner och närsituationer i Vaxholm fördelat per år och typ av inblandad part, Trafikförvaltningens incident- och olycksstatistik.

En förklaring till den dramatiska ökningen av rapporterade händelser från 2025 bedöms vara att Söderhamnen då var stängd för renovering. Skärgårdsbåtarna var därför hänvisade till en kortare kajsträcka i Österhamnen i nära anslutning till Kastellsundet där fritidsbåtstrafiken alltjämt varit intensiv under sommarmånaderna. Den begränsade tillgängliga kajlängden för skärgårdsfartygen och närheten till fritidsbåtstrafik som passerar Kastellsundet har gjort att avståndsmarginalerna mellan manövrerande fartyg och till passerande fritidsbåtar generellt har minskat och därmed ökat sannolikheten för närsituationer och kollisioner.

På liknande sätt rapporterades under 2024, då Österhamnen var stängd för renovering. Skärgårdstrafiken var då hänvisad till Söderhamnen, och flera händelser med närsituationer vid anlöp till och utbackning från den då nya kajplats 1 rapporterades ha orsakats av mycket småbåtstrafik i anslutning till Västerhamnen och sjömacken. Dessa händelser avspeglas dock ej numerärt i antal specifikt rapporterade händelser och Figur 6.

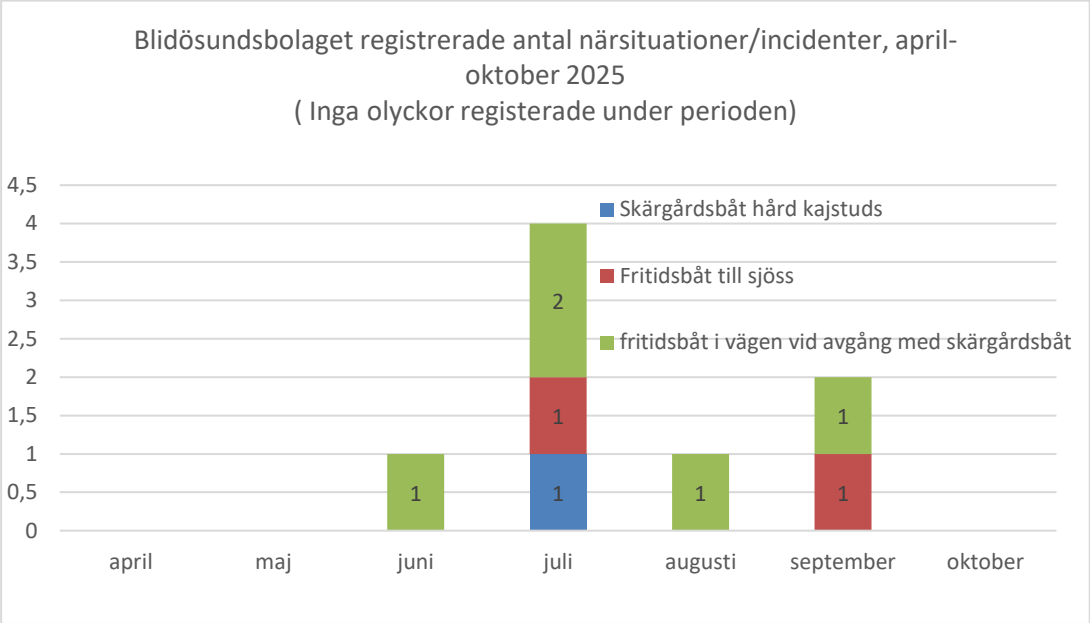
Den av Blidösundsbolaget presenterade statistiken har fokus på ett kortare tidsperspektiv än de övriga redovisade källorna. Av de totalt 8 registrerade incidenterna under sommarsäsongen 15 april till 31 oktober återfinns 5 av dem även i den incidentrapportering som presenterats från Trafikförvaltningen för sommaren 2025. 3 av incidenterna, rapporterade från Silverö, återfinns dock inte i Trafikförvaltningens registreringar och gäller närsituationer med fritidsbåtar i Tenö sund, vid Rindö samt möte i farled med dimma i Höggarnsfjärden nära Rörsundsviken vid Höggarnsfjärden söder om Vaxholm.

Fördelningen av de rapporterade händelserna över tid visar att antalet rapporterade händelser kulminerar i juli då också fritidsbåtstrafiken är som mest intensiv. Vid 7 av de totalt 8 registrerade under sommarsäsongen juni-september 2025, har fritidsbåtar varit inblandade

och i 5 av fallen (62 %) av fallen har närsituationen/incidenten orsakats av fritidsbåtar som varit i vägen vid avgångsmanöver med skärgårdsfartyg, se Figur 7.

Det totala antalet registrerade närsituationer/incidenter under sommarsäsongen 2025 (8 st) var 60 % högre än det antal som registrerades under hela 2024 då endast 5 närsituationer registrerades.

De mål för acceptabel säkerhetsnivå som Blidösundsbolaget formulerade i samband med den uppdaterade riskanalysen som genomfördes inför säsongen 2025, att högst 10 incidenter och inga olyckor skulle inträffa, uppfylldes således även om antalet incidenter, som väntat, ökade jämfört med 2024. Om målen inte uppfyllts hade ytterligare riskreducerande åtgärder bedömts vara påkallade för fortsatt trafik med befintlig kaj- och trafikstruktur.



Figur 7. Antal registrerade närsituationer/incidenter från Blidösundsbolagets fartyg, april-oktober 2025 i Vaxholm, fördelat per månad och typ av närsituation. Inga olyckor registrerade under perioden.

6 Riskreducerande åtgärder

6.1 Reglering av genomfartstrafik med små båtar i Kastellsundet

Även om inga specifika kompletterande riskreducerande åtgärder påkallats under säsongen 2025 visar den sammanvägda analysen i avsnitt 4.2 att fritidsbåtstrafiken bidrar till trängsel i tättrafikerat hamnområde och att fritidsbåtar under passage genom västra Kastellsundet är en dominerande orsak till närsituationer/incidenter. Åtgärder för att öka efterlevnaden av befintliga gällande bestämmelser om genomfartstrafik av mindre båtar genom Kastellsundet bedöms därför vara angelägna.

Information om gällande begränsande bestämmelser finns på skyltar placerade på kajhörnet mellan Österhamnen och Söderhamnen, på Kastellholmens sydvästra del samt på dess norra udde, se Figur 8



Figur 8. Förbudsskylt med tilläggstavla om vilka fartyg och vilken tidsperiod förbudet gäller.

Trafikbegränsande restriktioner gäller sommartid (15 maj-30 september) och innebär att båtar kortare än 12 m inte får passera västra Kastellsundet, (TSFS, 2016:120). Dessa restriktioner omfattar även Allmänna råd som anger att fritidsbåtar som anlöper bryggor i sundet exempelvis för tankning bör ”välja färdvägen via sundets norra öppning”. Denna information återfinns även i sjökortets tryckta version där texten ”*See Note 122*” vid Vaxholm, hänvisar till en lista i sjökortets marginal där förbudet anges i klartext.

I TSFS, 2016:120 §11 anges under rubriken Vaxholms fästning följande:

> ”Under tidsperioden från och med 15 maj till och med 30 september är genomfart av västra fästningssundet vid Vaxholms fästning förbjuden för fartyg med en längd under 12 meter.
> *Allmänna råd*
> *Under tidsperioden från och med 15 maj till och med 30 september bör fritidsbåtar med en längd under 12 meter och som är på väg till eller från kajer, båtplatser eller andra anläggningar i västra fästningssundet välja färdvägen via sundets norra öppning*.”

Det är emellertid väl känt att efterlevnaden av denna bestämmelse är begränsad och sannolikheten att bli ertappad och lagförd för överträdelse är liten. Om Kustbevakningen eller Sjöpolisen upptäcker en överträdelse görs sannolikt en polisanmälan varefter åklagare beslutar om strafföreläggande med penningböter av storleksordningen 1 500 -3 000 kr beroende på omständigheterna. Bestämmelsens begrepp ”genomfart” är entydigt men tillhörande Allmänna råd, med ordet ”bör” torde försvåra möjligheten att styrka brott eftersom det i kombinationen lydelsen ”på väg till” kan hävdas att tilläggning var planerad men ändrades till genomfart exempelvis på grund av platsbrist vid sundets bryggor eller sjömack. Det kan vidare noteras att paragrafens huvudtext gäller alla fartyg mindre än 12 m, således även kommersiella småfartyg eller arbetsbåtar, medan Allmänna råd inskränker bör-rekommendationen att gälla ”fritidsbåtar mindre än 12 m”. I detta sammanhang kan vidare noteras att antalet fritidsbåtar större än 12 m har ökat under senare år och att det i Stockholms län bedöms kunna finnas 400-700 fritidsbåtar större än 12 m, (TS, 2025).

En åtgärdsmöjlighet som skulle kunna övervägas är verka för en förändring av bestämmelsens Allmänna råd, med dess bör-rekommendation, till att bli en del av huvudparagrafen och göra bör-rekommendationen till ett skall-krav.

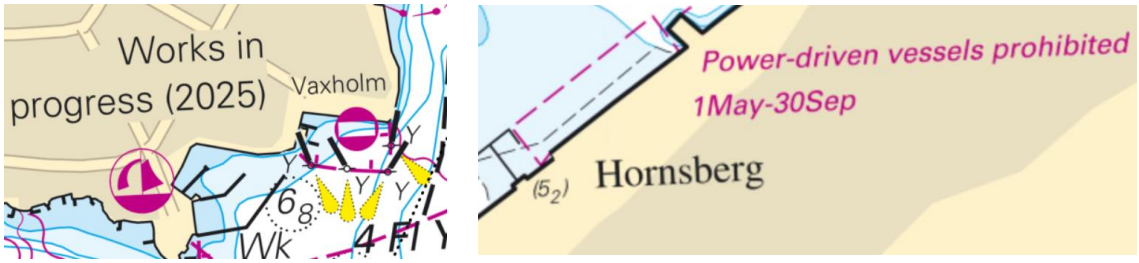
Ökad efterlevnad av bestämmelserna och därmed mindre olycksrisk i Österhamnen och Kastellsundet kan troligen åstadkommas genom ökad närvaro av Polis och eller Kustbevakningen och bedöms vara särskilt angeläget under de perioder under sommarsäsongen då fritidsbåtstrafiken är som mest intensiv. Alternativ med automatiserad övervakning med hjälp av kamera eller andra sensorer bedöms inte realistiskt, men i de fall fritidsbåtarna är utrustade med AIS, klass A eller B är det möjligt att i efterhand identifiera fritidsbåtar som brutit mot bestämmelserna. Andelen fritidsbåtar som idag är utrustade med AIS är dock låg. De fritidsbåtar som enligt redovisad statistik oftast stör eller är i vägen för manövrerande skärgårdsfartyg förefaller vara små och svårupptäckta mindre båtar som mycket sällan är utrustade med AIS.

6.2 Övriga riskreducerande åtgärder

Redovisad olycksstatistik och riskreducerande åtgärder diskuterade i Steg 1 och 2 av denna analys visar att avvecklingen av linfärjeförbindelsen varit en verksam och viktig riskreducerande åtgärd.

Hastighetsbegränsningen till 5 knop genom västra Kastellsundet och gästhamnen, 8 knop genom östra Kastellsundet och 12 knop utanför Vaxholm och sunden kring Kastellholmen är också viktiga riskreducerande åtgärder som även mildrar konsekvenserna av eventuella kollisioner och ombordläggningar.

En eventuell strängare reglering för att begränsa fritidsbåtstrafiken genom västra Kastellsundet och då särskilt dess södra delar där störningar och interaktion med manövrerande skärgårdsbåtar är vanliga, skulle kunna vara att helt avlysa denna farledsdel för all fritidsbåtstrafik. Enligt 2§ Lag(1983:293) finns möjligheter att avlysa en del av en allmän farled och Förordningen (1998:898) anger att Sjöfartsverket har mandat att efter ansökan besluta om sådan avlysning. Tillfällig avlysning av hamnområden görs ofta i samband med omfattande anläggningsarbeten, exempelvis såsom nu sker och anges i sjökortet i Söderhamnen eller för en avlysning/förbud som gäller för en specifik typ farkost och under en viss period av året, se Figur 9.



Figur 9. Exempel på hur sjötrafik tillfälligt avlysts för ett visst område (Söderhamnen, Vaxholm) och hur en viss typ av farkost förbjuds under sommarsäsongen (Horsbergs strand, Stockholm) samt hur detta märks ut i sjökortet.

7 Slutsatser och rekommendationer

En förhöjd olycks- och incidentfrekvens förutspåddes och manifesterades genom en signifikant ökning av antalet dokumenterade mindre allvarliga olyckor och incidenter under sommarsäsongen 2025. Denna ökning kan med tydligt orsakssammanhang kopplas till den trängsel mellan manövrerande skärgårdsbåtar och närheten passerande fritidsbåtar i Kastellsundet, som uppstod då alla skärgårdstrafikens båtar var hänvisade till det begränsade antalet kajplatser i Österhamnen.

Klart förbättrade förutsättningar och utrymme kommer att vara tillgängligt från nästa sommarsäsong (2026) då Söderhamnen och Österhamnen båda blir tillgängliga för skärgårdstrafiken. Gästhamnsverksamheten kommer också att återgå till sitt ursprungliga verksamhetsområde i Västerhamnen med större avståndsmarginaler till skärgårdstrafikens verksamhet.

Skärgårdsbåtarnas trafikbild i den nordligare delen av Kastellsundet präglas i högre grad av rätlinjig förutsägbar ”högertrafik” och upplevs inte lika kritisk vad avser trängsel som den södra delen med manövrerande fartyg utanför Österhamnens kajer. Den planerade flytten av sjömacksverksamheten från Västerhamnen till en samlokaliserad större anläggning i Kastellsundet, kan också väntas bidra till mindre konfliktrisker mellan fritidsbåtrörelser och skärgårdsbåtar i Söderhamnen.

Samlokalisering i Kastellsundet kommer dock att öka antalet fritidsbåtsrörelser i sundets norra del. Förutsatt att alla fritidsbåtar som besöker någon av sjömackarna använder den norra infarten till sundet vid ankomst och avgår mot norr efter tankning, bedöms tillgängligt utrymme kunna erbjuda tillräckligt vattenutrymme för tankande och väntande fritidsbåtatar samt även för passerande skärgårdsbåtar. Det alternativ som i Steg 2 beskrevs som ”nordlig lokalisering” bedöms ge något mer utrymme och kortare tillfartssträckor.

För att säkerställa tillräckligt hög säkerhetsnivå för det beskrivna alternativet med nya tillkommande kajlängder för skärgårdstrafiken och samlokalisering av sjömacksverksamheten i Kastellsundets norra del, bedöms det vara av stor vikt att förbudet mot genomfart av fritidsbåtar efterlevs. Ökad närvaro av Kustbevakning/Polis under perioder med intensiv fritidsbåtstrafik kommer troligen att krävas för högre regelefterlevnad. Alternativa åtgärder för regelskärpningar eller utvidgning av genomfartsförbudet för fritidsbåtar bör övervägas.

8 Referenser

SJÖFS. (2013:4). *Sjöfartsverkets tillkännagivande av register över allmänna farleder och allmänna hamnar. Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 2013:4.*

TS. (2025b). *Utdrag ur Transportstyrelsens sjöolycksfallsystemet och samtal med Egil Wright.*

TS. (2025). *Transportstyrelsens Bålivsundersökning. https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/batlivsundersokningen-2025.pdf.*

Minnesanteckningar av sjötrafiksmöte, Farled och sjötrafik i Kastellsundet, 2025-10-09

Grundorsaksanalys, Blidösundsbolaget E39C. Riskbeteende tredje man 15apr-31okt 2025

Excelfil: Händelser Kastellet 2015-2024_2025-11-14. Från Farnaz Wigh, Vaxholms stad (Statistikutdrag från Transportstyrelsens Sjöolycksregister)

Excelfil: Trafikförvaltningen utdrag ur OAS: Olyckor, incidenter Vaxholm, 2020-2025

PM – Maritim riskbedömning
Vaxholm stad, Kv Tullbommen ändring DP 164
Steg 2



Kastellsundet mot norr med Österhamn, Söderhamn och delar av Västerhamnen.

Sammanfattning

I en första PM (Steg 1) redovisades en sammanställning av relevant bakgrundsinformation kring planerad DP-ändring i samband med det stora kajrenoveringsprojektet och framtida lokalisering av sjömacksverksamhet i Vaxholm. Med denna som utgångspunkt redovisar föreliggande PM (Steg 2) kompletterande underlag om hur kommunens planer kan förverkligas utan det medför ökande maritima risker.

Olika alternativ för lokalisering av befintlig sjömackskapacitet inom Dp-område 164 beskrivs och analyseras med avseende på och hur de kan utformas för att minimera de maritima risker som kan vara förenade med respektive alternativ. Riskaspekter förenade med olika möjliga lokaliseringsalternativ analyseras främst ur ett kvalitativt jämförande perspektiv, i vilket dagens trafiksituation, utformning och lokalisering av sjömacksverksamheten är utgångspunkt. Förutom nollalternativet analyseras fyra olika alternativ som delvis även inbegriper lösningar kopplade sjömacksverksamheten inom Dp-område 188.

Av redovisade jämförande bedömning och värdering av tillkommande respektive minskade risker för de identifierade alternativen, framstår huvudalternativet med en utvidgning av området med användningsbestämmelse W1 i Dp 164, som mest fördelaktigt. Detta alternativ ger även förutsättningar för att kunna lösa framtida frågor kring lokalisering av sjömack inom Dp 188 och eventuell samlokalisering av verksamheterna i Kastellsundet.

Innehåll

1 Bakgrund 3

2 Befintlig sjömacksverksamhet 4

3 Lokaliseringsalternativ för sjömacksverksamheten 5

3.1 Nollalternativ 5
3.2 Ändring av Dp 164 som medger utökad sjömacksverksamhet 6
3.3 Fortsatt verksamhet med Sjömacken Vaxholm i Söderhamn, Dp 188 7

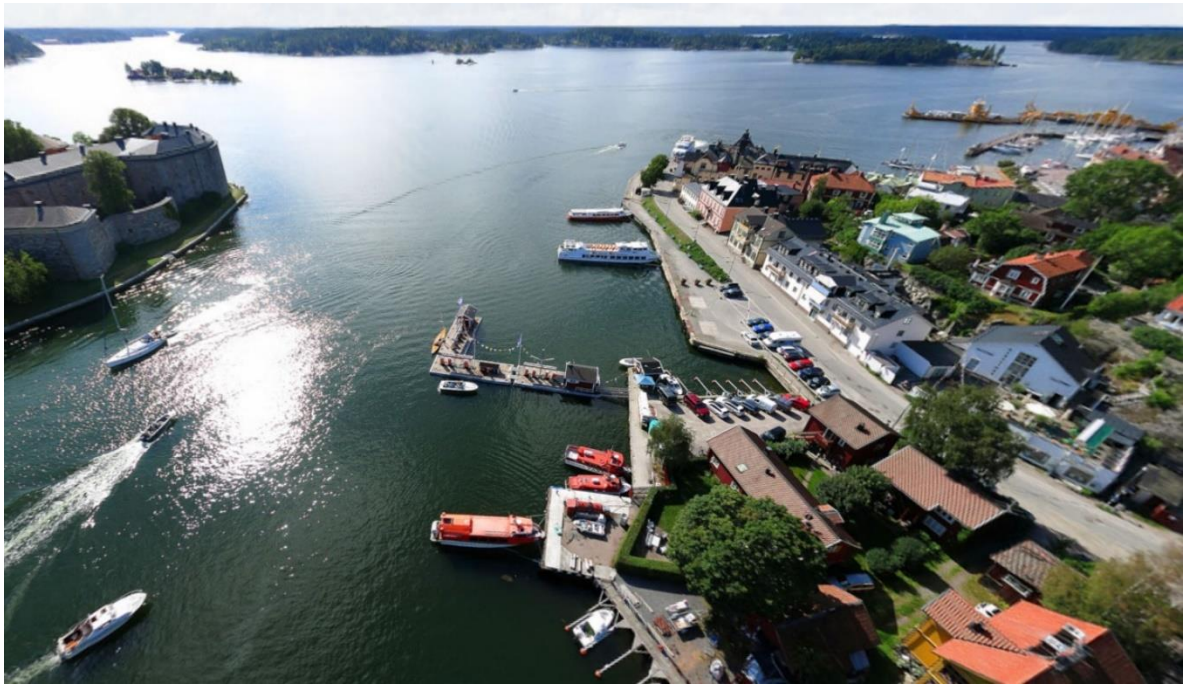
4 Jämförande riskbedömning 8

4.1 Identifierade faror och maritima risker 8
4.1.1 Riskreducerande åtgärder 8
4.1.2 Inträffade olyckor 8
4.2 Nollalternativet – maritima risker 9
4.3 Huvudalternativ och samlokaliseringsalternativ 10
4.3.1 Huvudalternativ 10
4.3.2 Samlokaliseringsalternativ som medger utökad sjömacksverksamhet 11
4.4 Alternativ med fortsatt sjömacksverksamhet i Västerhamn 14

5 Sammanvägd bedömning och riskjämförelse mellan alternativen 16

5.1 Jämförande bedömning 16
5.2 Slutsatser 18

6 Referenser 19



Kastellsundet mot söder med Österhamn, Söderhamn och delar av Västerhamnen.

1 Bakgrund

Vaxholm stad avser genomföra en förändring av Dp 164 för att medge att större vattenyta får överbyggas med brygga.

Kajerna i Vaxholm är för närvarande föremål för en genomgripande renovering och ett antal nya tilläggs-platser för skärgårdstrafikfartyg kommer att anläggas i Söder- och Österhamn. För att de nyanlagda kajplatserna ska kunna nyttjas av skärgårdstrafiken behöver befintlig sjömacksverksamhet i Söderhamnen flyttas. Genom sitt läge vid den viktigaste fritidsbåtsfarleden mellan Stockholm och dess vida skärgårdsområden, är Vaxholm idag en av de mest frekventerade platserna för tankning av fritidsbåtar i landet. Turism utgör också en mycket viktig näring för Vaxholm. Att kunna upprätthålla nuvarande servicenivå för passerande fritidsbåtar prioriteras därför högt samtidigt som kommunen är angelägen att kunna nyttja de nyanlagda kajplatserna för skärgårdstrafikbåtarna på bästa sätt.

Som en del av utvecklingsprojektet för hamnarna i Vaxholm planerar kommunen att genomföra en detaljplaneändring av Dp 164 Kv Tullbommen som omfattar den norra delen av Österhamnen i Kastellsundet, (Vaxholm, 1964), se Figur 1. Förändringen innebär att användningsbestämmelserna förändras så att hela området, dvs även det som enligt figuren är betecknat med V, får användningsbestämmelsen Vb. De respektive användningsbestämmelserna innebär:

- Med V betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas.
- Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande.

Denna Dp-förändring medför att den del av befintlig sjömack (Gulfmacken) som, i strid med hittills gällande användningsbestämmelser, ligger inom område betecknat med V, kan beviljas bygglov samt att planeringsförutsättningarna för andra likande verksamheter förbättras i området. (I nya detaljplaner ersätts beteckningarna V och Vb med W respektive W_1.)



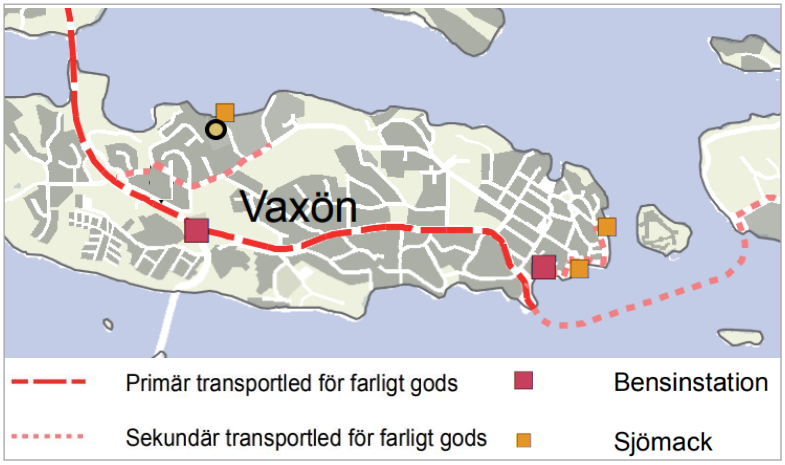
Figur 1. Förutom Kv Tullbommen omfattar detaljplan 164 även allmän plats och trafikområde för småbåtsändamål samt vattenområde i Österhamn och nuvarande planbestämmelser framgår av karta från beslut 1964, till vänster. Till höger. Flygfoto med gränserna för de respektive användningsbestämmelserna inlagda.

2 Befintlig sjömacksverksamhet

Idag finns tre sjömackar i Vaxholm. I det aktuella Dp-området 164 finns Gulfmacken i Österhamn, förlagd på fyra flytande pontoner förankrade i en L-konfiguration. I Söderhamnen finns en liknande pontonförlagd anläggning benämnd Sjömacken Vaxholm och gällande detaljplan (Vaxholm, 1968), anger här användningsbestämmelse V. Hittills har verksamheten bedrivits med ett tidsbegränsat bygglov. Verksamheten vid de båda sjömackarna är mycket omfattande och det är framför allt dessas verksamhet och lokalisering som är föremål för denna jämförande riskbedömning. Utöver dessa två finns ytterligare en sjömack vid Frodé marina på Vaxöns norra sida.



Figur 2. Gulfmacken I Österhamn till vänster. Sjömacken Vaxholm i Söderhamn till höger.



Figur 3. Utdrag ur Öp Vaxholm stad (ÖP2030, 2013) som anger lokalisering av dagens tre sjömackar och bensinstationer på Vaxön samt transportleder för farligt gods.

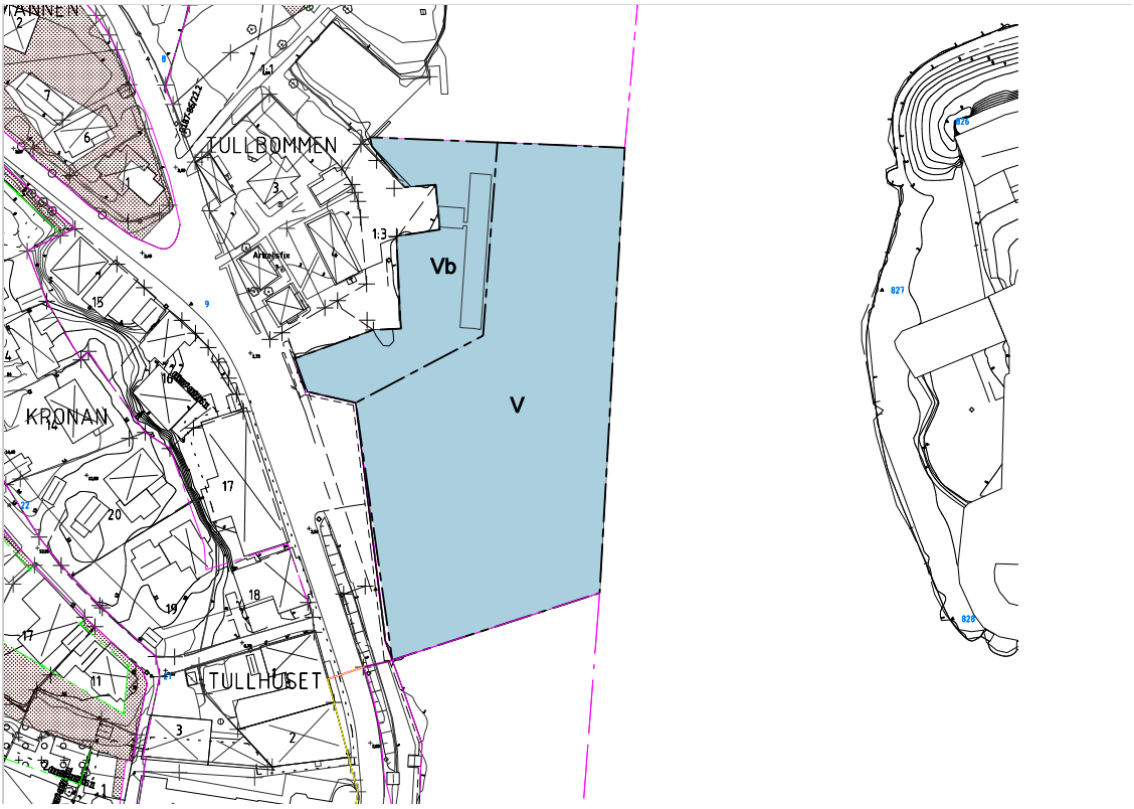
3 Lokaliseringsalternativ för sjömacksverksamheten

Olika alternativ för framtida lokalisering och utformning av sjömacksverksamheten i Vaxholm har identifierats och är föremål för jämförande analys med avseende på sjöfartsrelaterade maritima risker. Ett nollalternativ beskrivs också.

De två befintliga sjömackarna är uppbyggda av ett antal sammankopplade pontoner och för de eventuella alternativa omlokaliseringar som presenteras och diskuteras nedan antas konfigurationen av pontonernas sammankoppling kunna ändras eller anpassas för att fungera i respektive lokaliseringsalternativ. Presenterade konfigurationer kan ses som illustrationsexempel, men andra konfigurationer av pontonernas sammankoppling och vinklingar kan också vara möjliga. Utgångspunkt för de olika lokaliseringsalternativen och konfigurationsexemplen är att motsvarande kapacitet, och därmed sammanlagd brygglängd som med dagens verksamhet, ska kunna upprätthållas även för de jämförda lokaliseringsalternativen.

3.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att den planerade förändringen av Dp 164 inte genomförs. För att de gällande användningsbestämmelserna skall uppfyllas medför detta att delar av befintlig Gulfmack måste flyttas så att samtliga pontoner ligger inom området med användningsbestämmelse Vb.

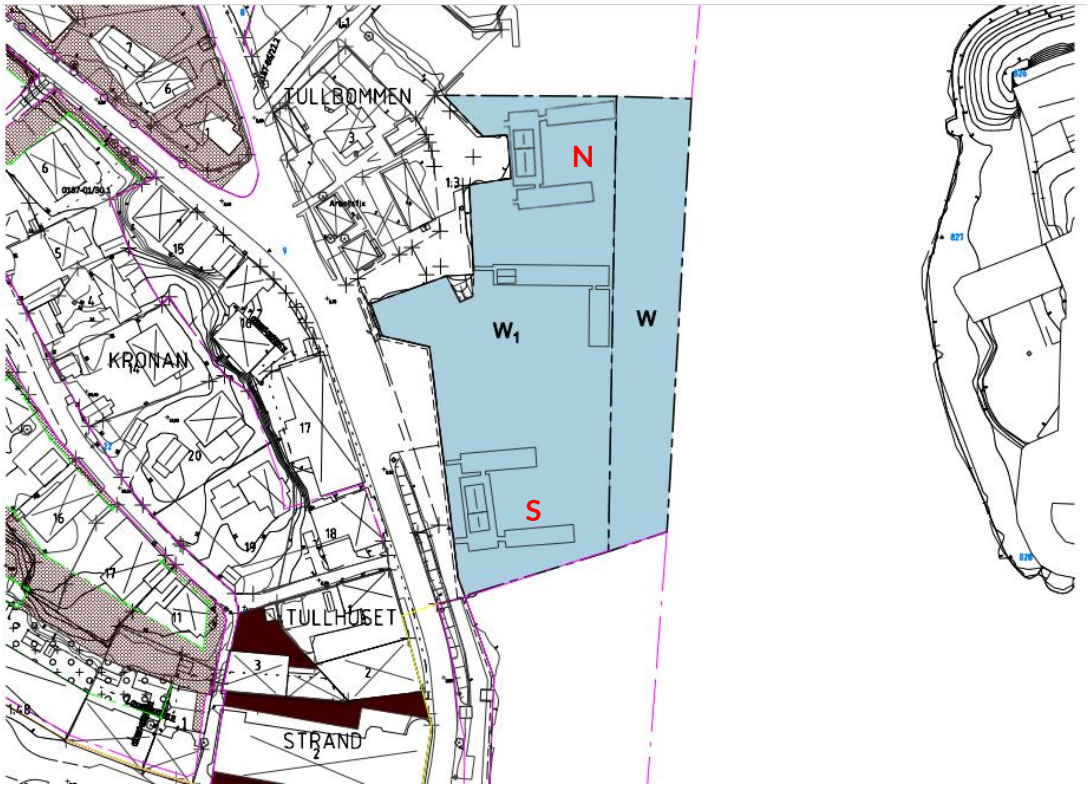


Figur 4. Nollalternativ där befintlig Gulfmack omlokaliserats och där pontonerna konfigurerats för att hela anläggningen ska rymmas inom området med användningsbestämmelsen Vb.

3.2 Ändring av Dp 164 som medger utökad sjömacksverksamhet

Detta alternativ baseras på att utsträckningen av användningsbestämmelserna W_1 respektive W inom Dp 164 förändras så att område W_1 utvidgas mot öster så att hela den befintliga verksamheten vid befintlig Gulfmack inryms inom området med användningsbestämmelse W_1, och därigenom kan beviljas bygglov för befintliga anläggningars lokalisering och verksamhet. Den nya gränsen mellan ytor med respektive användningsbestämmelser dras i nord-sydlig riktning genom Dp-området och i dess östra del lämnas en 15 m (i söder) till 20 m (i norr) bred zon med användningsbestämmelse W mot områdets östra rand i Kastellsundet. Detta alternativ utgör huvudalternativ i Vaxholm stads aktuella Dp-ändringsärende.

I samband med pågående och planerade etapper av det omfattande kajrenoveringsprojektet som omfattar såväl Söderhamnens som Österhamnens kommer befintlig sjömack i Söderhamnen (Sjömacken Vaxholm) att flyttas. Den planeras att flyttas i sydvästlig riktning och förtöjas på utsidan av vågbrytaren som skyddar gästhamnen i Västerhamnen, och där ges ett tidsbegränsat bygglov inom området betecknat med användningsbestämmelse V i gällande detaljplan 188, (Vaxholm, 1968). För att på sikt medge att verksamheten vid Sjömacken Vaxholm skall kunna fortgå har förslag presenterats där den omlokaliseras till Dp 164 i Österhamnen och förtöjas inom den del som planeras få användningsbestämmelse W_1 enligt föreslagen Dp-förändring. För en sådan samlokalisering av sjömacksverksamheten till Österhamnen, har två underalternativ identifierats ett där tillkommande anläggning lokaliseras i områdets norra del (N) och ett lokaliseringsalternativ där tillkommande anläggning förtöjs söder om befintlig Gulfmack (S), se Figur 5.

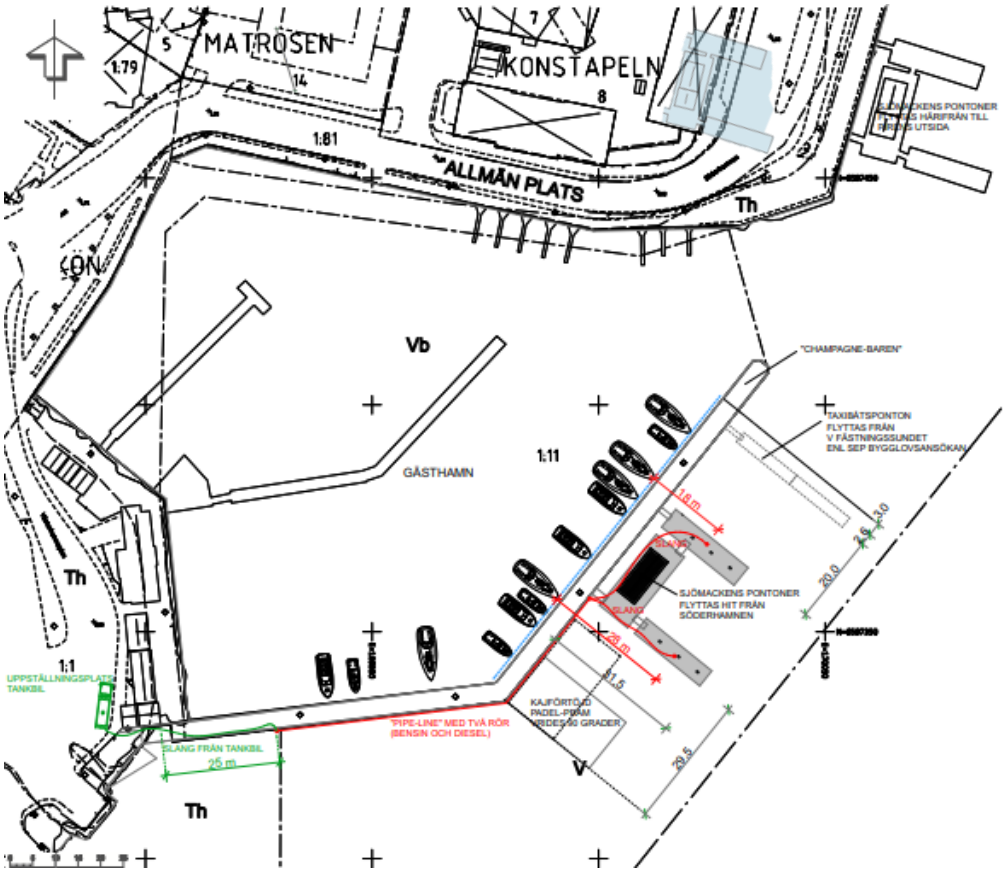


Figur 5. Föreslagen förändring av Dp 164, som medger två alternativ för samlokalisering av Gulfmacken och Sjömacken Vaxholm i Kastellsundet i Österhamn. Röd beteckning N resp. S anger alternativ för lokalisering av Sjömacken Vaxholm.

3.3 Fortsatt verksamhet med Sjömacken Vaxholm i Söderhamn, Dp 188

Planerad tidsbegränsad förflyttning av Sjömacken Vaxholm från dess nuvarande lokalisering i Söderhamnen till en plats på utsidan av vågbrytaren som skyddar Västerhamnens gästhamn, medför inte att nya lokaliseringen är belägen i ett område med användningsbestämmelser som medger att permanent bygglov kan beviljas. Platsen har, liksom hittillsvarande lokalisering i Söderhamnen, användningsbestämmelsen V, se Figur 6.

Om planerad tillfällig förflyttning visar sig fungera väl utan att säkerhetsrisker eller konflikter med andra verksamheter inom planområdet kan identifieras, skulle en detaljplaneändring för området som medger fortsatt verksamhet kunna vara ett alternativ till samlokalisering i Kastellsundet i Österhamnen. Ett sådant alternativ utgår då från att en detaljplaneändring för Dp 188 genomförs, och som innebär att användningsbestämmelserna för vattenområdet sydost om vågbrytarens yttre del ändras från W till W1 eller från V till Vb enligt beteckningarna i Figur 6. Beslutsunderlag inför en sådan eventuell Dp-förändring kan insamlas under den period verksamheten bedrivs med tidsbegränsat bygglov då kajrenoveringsprojektet pågår.



Figur 6. Befintlig lokalisering och konfiguration av Sjömacken Vaxholm i Söderhamn och föreslagen tidsbegränsad flytt till den yttre delen av vågbrytarens sydostsida i Västerhamnen.

4 Jämförande riskbedömning

Kvantitativ beräkning av sannolikhet och konsekvenser låter sig inte göras med tillräcklig noggrannhet och den jämförande riskbedömningen görs därför främst utifrån kvalitativa jämförelser.

4.1 Identifierade faror och maritima risker

Under Steg 1 av denna studie genomfördes ett antal interjuver och samtal med berörda aktörer samt en inventering av olyckor och incidenter.

De faror och maritima risker som identifierats i samband med föreslagen Dp-ändring, är främst relaterade till den, särskilt sommartid, mycket intensiva sjötrafiken med skärgårdsfartyg och fritidsbåtar, som sker i Dp-området och i farleden genom Kastellsundet. 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.

En annan typ av fara , som inte enbart är relaterad till sjötrafiken, är sjömackarnas hantering av brandfarlig vara, dvs båtbränslen främst diesel och bensin. Detaljplanens utformning måste härvid även beakta transportväg på land för transport av farligt gods för försörjning av sjömackar, samt avstånd mellan de flytande cisternernas ventilationsmaster och närliggande byggnader.

4.1.1 Riskreducerande åtgärder

Vaxholm roll som nav för skärgårdstrafik i kombination med tät fritidsbåtstrafik har gjort att de maritima riskerna uppmärksammats och ett antal riskreducerande åtgärder har genomförts.

Trafikbegränsande restriktioner gäller sommartid (14 maj-30 september) och innebär att båtar kortare än 12 m inte får passera Kastellsundet, (TSFS, 2016:120). Dessa restriktioner omfattar även Allmänna råd som anger att fritidsbåtar som anlöper bryggor i sundet exempelvis för tankning bör ”välja färdvägen via sundets norra öppning”. För att minska sannolikheten för, och konsekvenserna av eventuella kollisioner gäller fartbegränsning till 5 knop hela året.

En viktig platsspecifik riskreducerande faktor relaterad till den tidvis täta och komplexa trafikbilden i västra fästningssundet (Kastellsundet), är att det alternativa vägvalet via östra fästningssundet alltid finns tillgängligt till priset av en blygsam tidsfördröjning.

Jämfört med tidigare riskbild i området bedöms dock allmänt att den genomförda nedläggningen av linfärjeförbindelsen till Kastellet utgör den viktigaste åtgärden som avsevärt minskat de maritima riskerna i västra fästningssundet under det senaste året.

4.1.2 Inträffade olyckor

Utifrån tillgänglig olycksstatistik och operatörserfarenheter framstår inte dagens sjötrafikbild som anmärkningsvärt riskfylld. Fritidsbåtar som är hemmastadda i området är oftast väl medvetna om den komplexa trafikbilden och potentiella risker, medan mera långväga gästande båtar inte alltid kan förutse och ta höjd för manövrerande skärgårdsfartyg.

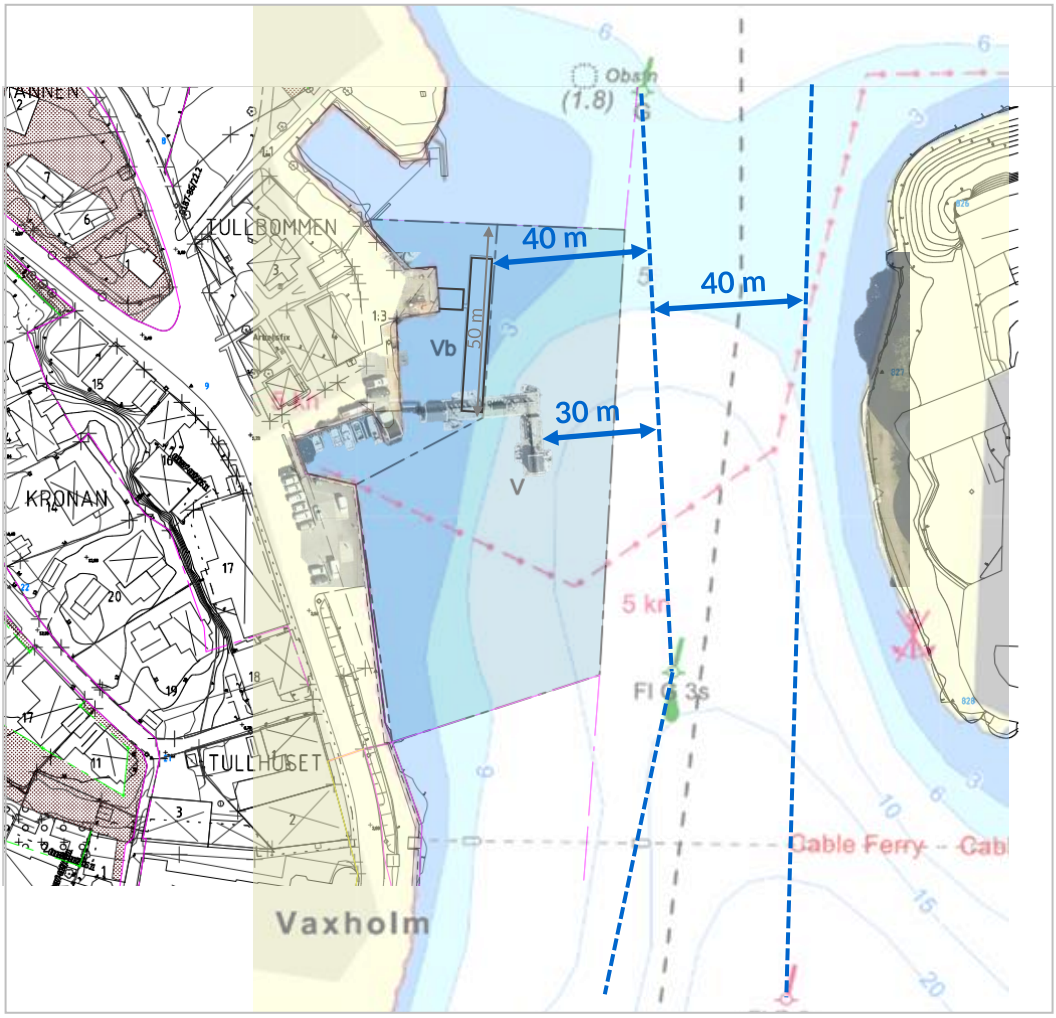
4.2 Nollalternativet – maritima risker

Nollalternativet enligt figur 4 innebär att maximal möjlig brygglängd mot Kastellsundet begränsas av randlängden mot öster av området med användningsbestämmelse W_1. Denna uppgår till ca 50 m och, vilket i princip skulle kunna vara tillräckligt för förankring av de befintliga tre, vardera ca 16 m långa, pontonerna. En mindre ponton eller landgång skulle då behövs för att ansluta de större pontonerna till land utanför den korta utskjutande kajdelen. Förtöjningsmöjligheterna på utsidan av pontonerna medger att stora båtar enkelt kan förtöjas för bunkring medan förtöjningsplatserna på insidan får ett begränsat manöverutrymme för vändning vid tilläggning. För den norra delen av pontonbryggan kommer även bryggans utsida att ligga i det blåmarkerade området innanför tremeterskurvan enligt sjökortet. För att säkerställa att djupet är tillräckligt även för djupgående båtar bör det faktiska djupet i området kontrolleras. Eventuella grundklackar med påtagligt mindre djup än 3 m, mellan gröna pricken och bryggans nordosthörn, kan begränsa tilläggnings- och manöverförutsättningarna för den aktuella bryggplaceringen enligt detta alternativ. Se Figur 7.

Vad avser sjötrafikrisker innebär detta alternativ att tankande och väntande båtar kan förflyttas längre bort från farledsytan som nyttjas för passerade skärgårdsfartyg och andra större båtar som passerar genom sundet. Avståndet mellan farledsytans gräns och pontonbryggans utsida ökar till ca 40 m jämfört med ca 30 m med den nuvarande lokaliseringen av pontonbryggan. Eftersom fritidsbåtar som anlöper Gulfmacken enligt (TSFS, 2016:120) företrädesvis bör ”välja färdvägen via sundets norra öppning”, bedöms förskjutningen av Gulfmacken norrut även vara fördelaktig genom att minska trafikbelastningen i Kastellsundets centrala del.

Nuvarande användning av kajen norr om sjömackens befintliga lokalisering och innanför nollalternativets placering skulle begränsas påtagligt.

Beträffande leverans av bränsle till Gulfmacken kan den befintliga platsen för tankbilslossning fortsatt nyttjas, men nya rörledningar till pontonernas förtöjningsplats behöver anordnas. Avståndet mellan byggnader i land och de pontonbaserade cisternernas ventilationsmaster bedöms inte påverkas nämnvärt om cisternerna lokaliseras och förtöjs i positioner enligt nollalternativet.



Figur 7. Nollalternativet innebär att avståndet från Gulfmackens pontonbrygga till farledsytans västra rand ökar från ca 30 m till ca 40 m, men att större delen av bryggan ligger innanför sjökortets tremeterskurva. Manöverutrymmet på insidan av pontonbryggan är begränsat och kajen innanför pontonbryggan kan inte fortsatt användas som idag. Djupkurvor och streckad grå linje som visar farled 548:s mittlinje har lagts in från sjökort och farledsytans bredd antas på västsida begränsas av en rät linje mellan se gröna prickarna.

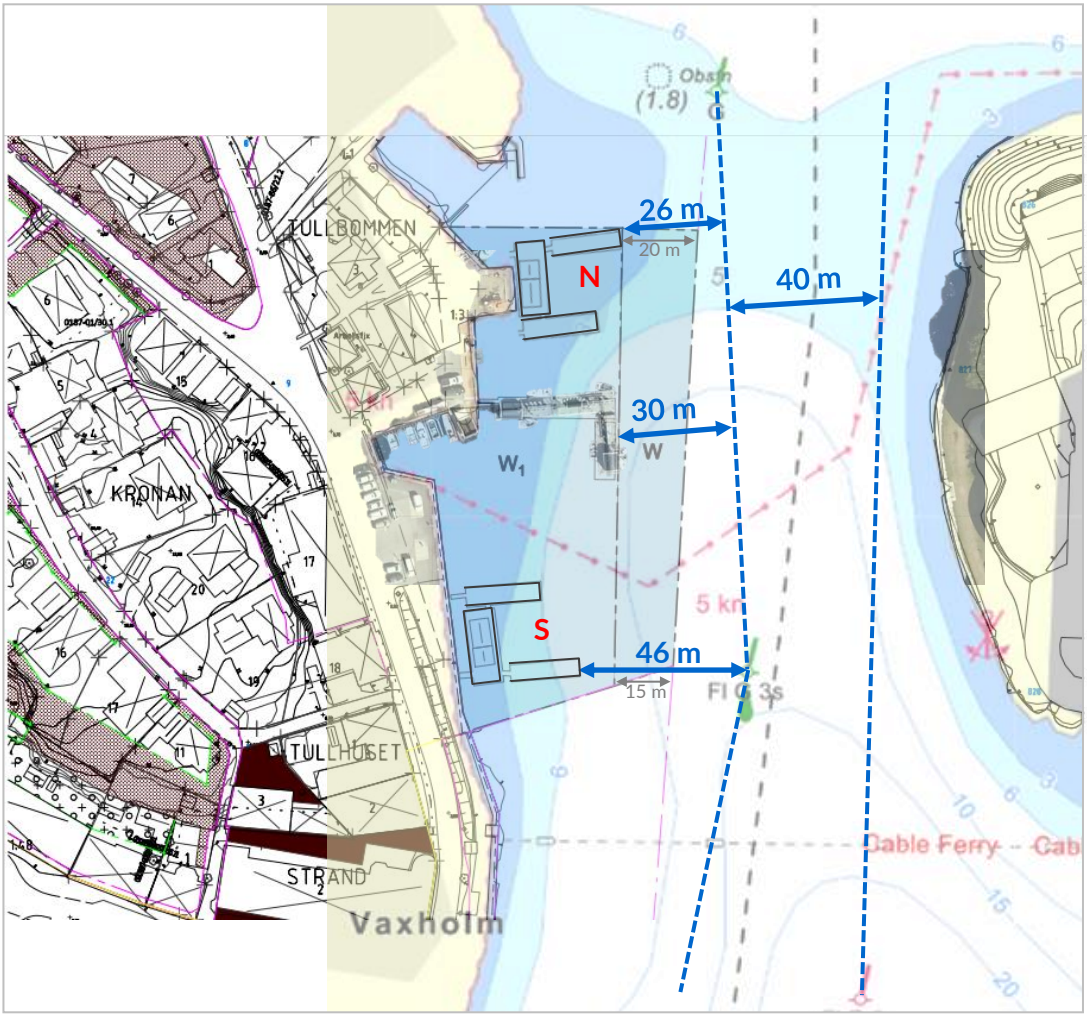
4.3 Huvudalternativ och samlokaliseringsalternativ

4.3.1 Huvudalternativ

Huvudalternativet innebär att området med användningsbestämmelse W_1 utvidgas till en nord-sydlig linje 15 -20 m innanför Dp-områdets gräns i öster, se Figur 8. Befintlig Gulfmack kan härigenom (med någon grads medsols vridning) inrymmas inom det utvidgade området med användningsbestämmelse W_1. Dp-områdets östra del med användningsbestämmelse W som ligger närmast farledsytan, förblir därmed vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas.

Huvudalternativet innebär således att befintlig verksamhet och lokalisering vid Gulfmacken kan beviljas bygglov och fortsatt drivas i enlighet med givna användningsbestämmelser.

Avståndet mellan den yttre tankpontonens yttre sida och farledsytan är ca 30 m, vilket kan jämföras med de ca 40 m som skulle vara fallet för nollalternativets konfiguration anläggningens pontoner. Användningsförutsättningarna för övriga närliggande kajer och för påfyllningen av pontonernas cisterner påverkas inte i förhållande till dagens situation.



Figur 8. Huvudalternativet där området med användningsbestämmelse W1 utökats så att den befintliga Gulfmacken ryms i området. Det utökade W_1-området medger även samlokaliseringsmöjligheter, där N och S betecknar två underalternativ för omlokalisering av sjömacken Söderhamn till Kastellsundet.

4.3.2 Samlokaliseringsalternativ som medger utökad sjömacksverksamhet

Med huvudalternativets förändrade utsträckning av området med användningsbestämmelse W1, följer även en möjlighet att på sikt också erbjuda en lösning för lokalisering av Sjömacken Vaxholm inom Dp 164 och områdets återstående del med användningsbestämmelse W_1. Denna möjlighet skulle kunna nyttjas efter det att Sjömackens tidsbegränsade bygglov utanpå gästhamnspiren i Västerhamnen löper ut och kajrenoveringsprojektet färdigställts. Två

underalternativ för denna typ av samlokalisering av de båda sjömacksverksamheterna till Kastellsundet i Österhamnen har identifierats och betecknas med N respektive S i Figur 8.

I underalternativ N (norr) omlokaliseras och omkonfigureras anläggningen vid Sjömacken Vaxholm till en plats utanför den korta utskjutande kajdelen som också utgör landanslutningsplats för Gulfmacken i nollalternativet. Detta underalternativ för samlokalisering av de båda sjömacksverksamheterna innebär att den norra delen av området med användningsbestämmelse W1 helt utnyttjas för lokalisering av pontonbaserad sjömacksverksamhet. Den södra delen av W_1-området i Österhamnen lämnas dock fri för annan verksamhet exempelvis för förtöjningsplatser och manöverytor för skärgårdsfartyg.

Lokaliseringsalternativ N innebär att minsta avståndet mellan farledsytans västra rand och Sjömacken Vaxholms nordostliga bryggnock blir mindre än dagens marginal till Gulmackens yttre ponton. Skillnaden är dock liten, ca 26 m i stället för ca 30 m, och själva farledsytans bredd är också något större här än i Kastellsundets centrala del.

Förutsättningarna för nyttjande av de fasta kajerna norr om Gulfmacken begränsas av tillkommande trafik till den hitflyttade Sjömacken Vaxholm. Manöverutrymmet mellan Gulfmackens norra ponton och Sjömacken Vaxholms södra sida är begränsat och medger inte att större båtar kan vändas, men bedöms ändå vara tillräckligt för att mindre båtar ska kunna förtöja, tanka och backa ut från de respektive pontonerna.

Etablering av ytterligare en sjömack i Kastellsundet kommer att medföra ytterligare trafik främst med fritidsbåtar i sundet. Förutsatt att gällande restriktioner och allmänna råd (ref) under sommarperioden respekteras, kommer trafikökningen främst att belasta Kastellsundets norra del. Denna del bedöms dock i mindre utsträckning vara förenad med kollisionsrisker och annan interaktion med manövrerande skärgårdsfartyg än Kastellsundets centrala och södra delar.

I underalternativ S omlokaliseras anläggningen vid Sjömacken Vaxholm till en plats utanför befintlig kaj i Dp-områdets södra del. Den bedöms ianspråkta storleksordningen 40-50 m av kajen som då inte kan nyttjas för exempelvis för nattförtöjning av skärgårdsfartyg, men kajerna norr om sjömacken och söder om Gulfmackan kan fortsatt användas på liknande sätt som idag. Lokaliseringsalternativ S innebär att minsta avståndet mellan farledsytans västra rand och Sjömacken Vaxholm blir större än det som råder vid dagens och huvudalternativets lokalisering av Gulmackens yttre ponton. Avståndet mellan nocken på sjömackens södra ponton och gröna pricken vid farledsytans rand är ca 46 m. Skärgårdsfartyg som angör och manövrerar i Österhamnen och vänder norr ut genom Kastellsundet, passerar dock ofta nära den gröna pricken.

Vattendjupet vid sjömacken är för detta lokaliseringsalternativ (S) större än för det alternativet norr om Gulfmacken (N) och större delen av sjömacken ryms utanför sjökortets tremeterskurva.

Samlokaliseringsalternativ S kan liksom alternativ N medföra ytterligare trafik främst med fritidsbåtar i sundet. För alternativ S kan den tillkommande trafiken antas sprida ut sig längre

söderut i Kastellsundet. De allmänna råd som anger att tilläggsplatser och sjömackar i sundet bör angöras via den norra delen, kan då måhända tänkas efterlevas i mindre grad och i praktiken leda till fler fritidsbåtspassager genom sundet.

Även om båda samlokaliseringsalternativen sommartid kan antas bidra till ökat antal fritidsbåtsrörelser i Kastellsundet och därtill hörande risker för kollisioner eller ombordläggningar, så bidrar en samlokalisering även till att identifierade risker i söder- och Västerhamnen reduceras.

Både alt N och S bidrar till minskade risker i Söderhamnen där Sjömacken Vaxholms nuvarande lokalisering är förenad med risker för interaktion med fritidsbåtar som anlöper eller lämnar gästhamnen i Västerhamn. Härtill bidrar i någon mån skymd sikt från gästhamnen pga. byggnaden (Champagne-baren) på gästhamnspirens nordöstra nock.

Även om manöverutrymmet inte är lika begränsat som i Kastellsundet föreligger idag även i detta område maritima risker kopplade till interaktion mellan fritidsbåtar, manövrerande skärgårdsfartyg och inte minst frekvent passerande trafik med vägfärjor på linjen Vaxholm-Rindö.

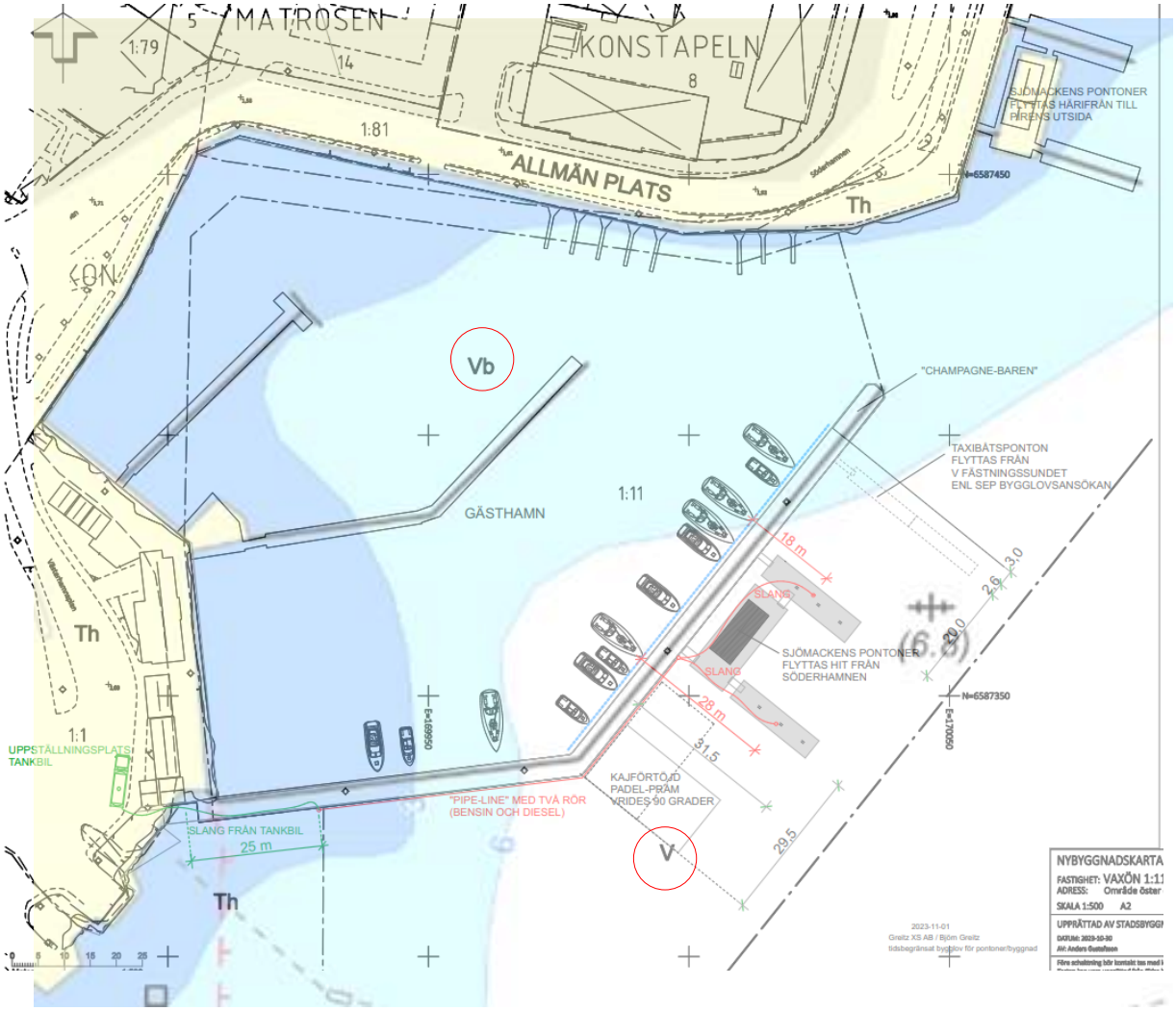
Vidare kan noteras att vind- och vågförhållandena vid såväl den befintliga lokaliseringen av Sjömacken Vaxholm som vid den planerade tidsbegränsade platsen är mindre gynnsamma än i Kastellsundet. Söderhamnen och Västerhamnens utsida är vid sydliga vindar, mer exponerade för vindgenererade vågor än Kastellsundet och dessutom mer exponerade för svallvågor bl.a. beroende på att fartbegränsningen i den passerande farleden är 12 knop att jämföra med 5 knop i Kastellsundet.

Tankbilstransporter för att förse de samlokaliserade sjömackarna med bränsle kan, med tillägg av extra rörledning längs kajkanten, göras från samma parkeringsplats som idag används för påfyllning av Gulfmackens cisterner, för alternativ N. För alternativ S, kan rör och tankbilsparkering anordnas vid sjömackens landfäste vid kajen. Risker relaterade till tankbilsleveranser till sjömackarna i Vaxholm har tidigare varit föremål för en särskild riskutredning, (WSP, 2013). I denna förordas en samlokalisering eftersom den bedöms kunna minska den totalt riskexponerade områdesarean i staden. Mot detta kan dock invändas att sannolikheten för en incident kan antas vara proportionellt till antalet bränslelossnings-operationer vilket antas öka vid platsen för en samlokaliserad verksamhet med högre kapacitet.

Det är något vanskligt att väga förväntad riskökning i Kastellsundet för samlokaliseringsalternativen mot förväntad riskminskning i Väster- och Söderhamnen. Men med tanke på skärgårdsfartygstrafiken riskreducerande möjlighet att i särskilda fall undvika passage genom Kastellsundet, bedöms samlokaliseringsalternativet ha en fördel framför lokalisering Söder- eller Västerhamnen där interaktionsrisker, exempelvis vid hård sydlig vind inte kan undvikas genom val av alternativ passageväg och vändningsmanöver.

4.4 Alternativ med fortsatt sjömacksverksamhet i Västerhamn

Detta alternativ kan kombineras med huvudalternativet och utgör ett möjligt alternativ till samlokaliseringsalternativen men förutsätter att ytterligare en Dp-ändring på sikt genomförs för nu gällande Detaljplan 188, (Vaxholm, 1968) för Söder- och Västerhamnen. Ett sådant alternativ och detaljplaneärende kan vidare betraktas vara oberoende i förhållande till det nu aktuella Dp-ärendet och det presenterade nollalternativet.



Figur 9.Utdrag från karta Dp 188 med Västerhamn och Söderhamn (plus djupkurvor från sjökortet) med nuvarande lokalisering av Sjömacken Vaxholm, samt planerad tidsbegränsad förflyttning av sjömacken till gästhamnspiren inritad.

I Figur 9 framgår också hur Sjömacken Vaxholm ska kunna försörjas med bränsle från en tankbil parkerad nära färjeläget, via en rörledning (pipeline) på vågbrytaren som omger Västerhamnens gästhamn. Erforderliga säkerhetsavstånd från pontonernas cisternventilationsmaster till byggnader, allmän plats och förtöjda båtar , bedöms därmed kunna lösas. Vidare framgår att lokaliseringen ligger inom detaljplanens område med

användningsbestämmelse V. Vaxholm stad avser därför att endast medge tidsbegränsat bygglov för den planerade lokaliseringen.

Lokaliseringen bedöms inte medföra tillkommande fritidsbåtstrafik i området i stort men en förflyttning mot sydväst av den fritidsbåtstrafik som anlöper sjömacken. Förflyttning bort från Söderhamnen med dess skärgårdsfartygstrafik bedöms minska maritima risker kopplade till trängsel mellan väntande eller tankande fritidsbåtar och manövrerande skärgårdsfartyg. Potentiella risker kopplade till interaktion och eventuella missförstånd mellan fritidsbåtar som manövrerar till/från sjömacken och fritidsbåtar som passerar in/ur gästhamnen kan också antas minska då avståndet mellan sjömacken och gästhamnsinloppet ökar.

Förflyttningens inverkan på vind- och vågförhållandena vid sjömackens bryggpontoner bedöms inte förändras påtagligt och kommer fortsatt att vara exponerat för svall och vindvågor från syd. För övriga vindriktningar kan läget vara något mer utsatt än dagens eftersom avstånd till läande bebyggelse är något större.

Sjömackens föreslagna tidsbegränsade lokalisering ligger närmare färjeläget och det stråk som vägfärjorna till Rindö trafikerar med hög frekvens. Med befintlig lokalisering i Söderhamnen är avståndet från sjömackens pontoner omkring 200 m och efter förflyttningen blir avståndet omkring 100 m. Jämfört med avståndet mellan Gulfmacken och passerande skärgårdsfartyg genom Kastellsundet är 100 m relativt stort, men de passerande vägfärjorna är större och passerar normalt med något högre fart än den som tillåts i Kastellsundet, varför viss riskpåverkan inte kan uteslutas.

Med start sommaren 2024 kommer Trafikverkets färjerederi att ta leverans av den första i en serie av fyra beställda nya eldrivna vägfärjor för Vaxholmsleden och Ljusteröleden. Färjorna får en hög grad av automatisering för tilläggnings- och avgångsmanövrar. Även till sjöss står automatiken för navigation med hinderidentifiering och väjningsmanöver, men personal ombord övervakar kontinuerligt driften och kan vid behov ta över för konventionell manuell operation. Automatiken kan eliminera risker för mänskliga felmanövrar men tekniska fel eller ofullständigheter i systemet kan kräva snabba insatser från befäl ombord för att avvärja incidenter. Föreslagen tidsbegränsad lokalisering av sjömacken närmare färjestråket kan kräva särskild omsorg vid intrimning av algoritmer för styrautomatiken.

Vind och vågförhållanden bedöms kunna blir något mer besvärande genom att platsen har större avstånd till byggnader och strukturer i land som ger läande effekt.

5 Sammanvägd bedömning och riskjämförelse mellan alternativen

I föregående kapitel identifieras en rad olika risker och andra funktionsaspekter för huvudalternativet och nollalternativet samt för övriga tänkbara lösningar och samlokaliseringsalternativ. Huvudfokus har riktats mot maritima säkerhetsrisker, främst relaterade till sannolikheter för kollisionsolyckor sommartid mellan fritidsbåtar och skärgårdsfartyg och jämförelser mellan alternativen visar både på att risker kan minskas på en plats men att det samtidigt kan bidra till ökade risker på en annan plats när trafikflöden styrs om.

5.1 Jämförande bedömning

För att underlätta jämförelser och överblicka de respektive alternativens inverkan på maritima säkerhetsrisker och funktionsaspekter har de redovisade bedömningarna sammanfattats i Tabell 1.

Huvudalternativ kombinerat med fortsatt verksamhet Västerhamnen förefaller vid värdering av tabellerade för- och nackdelar, vara en lösning som säkerställer att de maritima riskerna inte ökar i förhållande till dagens nivå, som medger att de renoverade kajerna efter avslutad ombyggnadsperiod kan nyttjas till full kapacitet och att tillhörande trafikökning med skärgårdstrafik kan ske utan att risker för incidenter med fritidsbåtar ökar. Fortsatt verksamhet i Västerhamnen förutsätter dock på sikt en ändring av användningsbestämmelserna i Dp 188.

Samlokaliseringsalternativ N med flytt av sjömacken Vaxholm från Söderhamnen till norra delen av Kastellsundet framstår också som ett alternativ som kombinerar goda förutsättningar för nyttjande av de nya renoverade kajerna i Öster- och Söderhamnen. Samtidigt förskjuts fritidsbåtstrafik och tankande båtar i högre grad mot Kastellsundets norra del där riskerna för kollisioner mellan skärgårdstrafik och fritidsbåtar bedöms vara mindre än i Kastellsundets centrala delar. Samlokaliseringsalternativ S bedöms mindre fördelaktigt med hänsyn till att gällande rekommendationer att nyttja norra infarten och kan väntas leda till ökad passagefrekvens av fritidsbåtar genom Kastellsundet. Potentiella risker kopplade till konflikter mellan den reguljära vägfärjetrafiken och tankande fritidsbåtar vid en långsiktig lokalisering av sjömacken Vaxholm i Västerhamnen, undanröjs också genom et samlokaliseringsalternativ. Det tidsbegränsade bygglovet för sjömacken i Västerhamnen kan nyttjas som en prövoperiod för att närmare bedöma riskerna innan beslut om omlokalisering eller ändringsprocess av Dp 188 inleds.

Tabell 1. Sammanfattande jämförelser mellan identifierade risker och funktionsaspekter för de respektive alternativen som utretts i kapitel 4. Tecknen + och –, indikerar bedömd förbättring respektive, ~ markerar oförändrade förhållanden, medan ± markerar att för- och nackdelar uppträder på olika platser och i någon mån balanserar varandra.

Alternativ	Maritima risker	Övriga risker och funktionsaspekter		
		Farligt godstransport	Kajnyttjande	Besöksnäring
Nollalternativet *Oberoende av förhållandena i Söderhamn.*	+ Avstånd sjömack-farledsyta ökar från 30 m till 40 m. Förskjutning norrut kan avlasta Kastellsundet central del något. - Grundstötningsrisk begränsat pga djup.	~ Oförändrad lossningsplats, längre rör på kaj.	- Vissa kajdelar i Österhamns norra del blockeras.	~ Ingen påverkan.
Huvudalternativ *Förhållandena oförändrade mot dagens och oberoende av de i Söderhamn.* *Förhållanden i Dp 188 Söderhamn kan indirekt påverka förhållandena i Dp 164 Österhamn.*	~ Avstånd sjömack-farledsyta oförändrat mot dagens situation. - Om fråga om sjömack i Dp 188 ej löses, förväntas antal tankande båtar i Österhamn öka.	~ Oförändrat mot dagens situation - Högre lossnings-frekvens av tankbilar om antal tankande ökar.	~ Oförändrat mot dagens situation	~ Oförändrat mot dagens situation.
Samlokaliserings alternativ, N *Möjligt komplement till huvudalternativ som även erbjuder lösning för sjömack i Dp 188 genom omlokalisering till Dp 164 Österhamn.*	- Avstånd sjömack-farledsyta minskar något (ca 4 m). ± Fler antal tankande båtar i Kastellsundet men färre i Söderhamn. + Trafikökningen koncentreras till sundets norra del. - Grundstötningsrisk pga begränsat djup i norra delen. + Ingen tankning i Söderhamn.	± Oförändrad lossningsplats, längre rör på kaj. Högre lossnings-frekvens och längre transporter men mindre totalt exponerad riskarea. + Ingen tankbilslossning i Söderhamn.	- Vissa kajdelar i Österhamns norra del blockeras. + Kajer i Söderhamn tillgängliggörs.	- Högre lossnings-frekvens av tankbilar i Österhamn. + Ingen tankbilslossning i Söderhamn.
Samlokaliserings alternativ, S *Möjligt komplement till huvudalternativ som även erbjuder lösning för sjömack i Dp 188 genom omlokalisering till Dp 164 Österhamn.*	+ Avstånd sjömack-farledsyta ökar något i söder. ± Fler antal tankande båtar i Kastellsundet men färre i Söderhamn. - Trafikökningen koncentreras till sundets centrala de med närhet till manövrerande fartyg. - Rekommendation att nyttja norra infart mindre relevant, sannolikt fler passager genom Kastellsundet. + Ingen tankning i Söderhamn.	- Tillkommande loss-ningsplats vid kajen i södra delen Österhamn ger tillkommande exponerad riskarea i Österhamn. + Ingen tankbilslossning i Söderhamn	- Vissa kajdelar i Österhamns norra del blockeras blockeras. + Kajer i Söderhamn tillgängliggörs.	- Högre lossnings-frekvens av tankbilar i Österhamn och längs gatan. + Ingen tankbilslossning i Söderhamn.
Fortsatt verksamhet i Västerhamn *Möjligt komplement till huvudalternativ och alternativ till samlokali-sering, som erbjuder lösning för sjömack i Dp 188 genom ändring av detaljplanen.*	+ Avstånd sjömack och område med manövrerande skärgårdstrafik ökar påtagligt/separeras. - Avstånd till stråket som trafikeras av vägfärjor till Rindö, minskar från ca 200 m till ca 100 m. ~ Vind- och vågklimat ogynnsamt i Söder- och även i Västerhamn. + Ingen indirekt ökning av antal tankande båtar i Österhamn.	+ Tankbilslossningen separeras från gatumiljön.	+ Kajer i Söderhamn tillgängliggörs.	+ Tankbils-lossningen separeras från gatumiljön.

Huvudalternativet kombinerat med fortsatt verksamhet Västerhamnen förefaller vid värdering av tabellerade för- och nackdelar, vara en lösning som säkerställer att de maritima riskerna inte ökar i förhållande till dagens nivå. Kombinationen medger att de renoverade kajerna efter avslutad ombyggnadsperiod kan nyttjas till full kapacitet och att tillhörande trafikökning med skärgårdstrafik kan ske utan att risker för incidenter med fritidsbåtar ökar. Kombinationsalternativet med en sjömack i Västerhamnen och en med infart från norr i Kastellsundet, är också distansbesparande för båtar som anlöper Vaxholm endast för tankning och inte för vidare passage.

Samlokaliseringsalternativ N med flytt av sjömacken Vaxholm från Söderhamnen till norra delen av Kastellsundet framstår också som ett alternativ som kombinerar goda förutsättningar för nyttjande av de nya renoverade kajerna i Öster- och Söderhamnen. Samtidigt förskjuts och koncentreras fritidsbåtstrafik och tankande båtar i högre grad mot Kastellsundets norra del där riskerna för kollisioner mellan skärgårdstrafik och fritidsbåtar bedöms vara mindre än i Kastellsundets centrala delar. Samlokaliseringsalternativ S bedöms mindre fördelaktigt vad avser gällande rekommendationer att nyttja norra infarten, och kan väntas leda till ökad passagefrekvens av fritidsbåtar genom Kastellsundet.

Potentiella risker kopplade till konflikter mellan den reguljära vägfärjetrafiken och tankande fritidsbåtar vid en långsiktig lokalisering av sjömacken Vaxholm i Västerhamnen, undanröjs också genom ett samlokaliseringsalternativ. Det tidsbegränsade bygglovet för sjömacken i Västerhamnen kan utvärderas som en prövoperiod för att närmare värdera dessa risker innan beslut om omlokalisering eller ändringsprocess av Dp 188 inleds.

5.2 Slutsatser

Av redovisade jämförande bedömning och värdering av tillkommande och minskade risker för de identifierade alternativen, framstår huvudalternativet med en utvidgning av området med användningsbestämmelse W_1 i Dp 164, som mest fördelaktigt med hänsyn till maritima risker. Med fortsatt tillämpning av gällande riskreducerande åtgärder bedöms huvudalternativet säkerställa att de maritima riskerna inte ökar i förhållande till dagens nivå.

Huvudalternativet kan genomföras utan omfattande fysiska ingrepp och ger gynnsamma förutsättningar för att kunna lösa framtida frågor kring lokalisering av sjömack inom Dp 188. Planerad tidsbegränsad omlokalisering av sjömacken Vaxholm i Söderhamnen kommer att ge underlag för långsiktig bedömning av huruvida samlokalisering i Kastellsundet eller en framtida detaljplaneändring i Dp 188, är det alternativ som bäst säkerställer att tillräckligt hög säkerhetsnivå upprätthålls.

6 Referenser

TSFS. (2016:120). *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafiken i vissa områden i Sverige. Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2016:120.*

Vaxholm. (1964). *Detaljplan nr 164. Ändring av stadsplanen för kvarteret TULLBOMMEN m.m. inom Vaxholms stad. Fastställd 1964-08-17.*

Vaxholm. (1968). *Detaljplan Söderhamnen och Västerhamnen mm. Vaxholms stad. Antagen 1968.*

WSP. (2013). *Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer. Joakim Almén, WSP 2013-11-19 .*

PM – Maritim riskbedömning
Vaxholm stad, Kv Tullbommen ändring DP 164
Steg 1



Gulfmacken med Waxholmsbåt samt Kastellet i fonden.

Sammanfattning

Denna PM redovisar resultat från ett inledande steg, Steg 1, av en maritim riskanalys för att utreda vilka sjöfartsrelaterade risker som kan vara förenade med en föreslagen ändring av detaljplanen för vattenområdet i Kastellsundet. Detaljplaneändringen är kopplad till det påbörjade kajrenoveringsprojektet som berör de flesta av Vaxholms centrala kajer.

En sjötrafikanalys av dagens yrkessjöfart kring Vaxholm och kastellet redovisas, samt ställs i relation till den intensiva fritidsbåtstrafik som också finns i sundet. Olycksstatistik och operatörserfarenheter har insamlats och analyserats för att beskriva den aktuella riskbilden, samt diskutera möjliga konsekvenser av föreslagna och möjliga framtida förändringar gällande lokalisering av sjömackar.

Innehåll

Sammanfattning **1**
Innehåll **2**
1 Inledning **3**
1.1 Bakgrund 3
1.2 Omfattning och genomförande Steg 1 4
2 Aktuella planområden och renovering av kajer **7**
2.1 Nuvarande detaljplan Kv Tullbommen DP 164 7
2.2 Ändring av Dp 164, kvarteret Tullbommen 7
3 Sjötrafikanalys **8**
3.1 Yrkessjöfart – AIS-analys 8
3.1.1 Trafik genom sundet väster om Kastellet 10
3.1.2 Trafik genom sundet öster om Kastellet 14
3.2 Fritidsbåtar 15
4 Olyckor och incidenter **17**
4.1 Olycksstatistik 18
5 Operatörserfarenheter av risk och säkerhet **20**
5.1 Sjömackar och andra lokala verksamhetsutövare 20
5.1.1 Gulf sjömack 20
5.1.2 Sjömacken Vaxholm 21
5.2 Fartygsoperatörer 22
5.2.1 Blidösundsbolaget och Waxholmsbolaget 22
5.2.2 Kronudden 23
5.3 Myndigheter 25
5.3.1 Sjöfartsverket 25
5.3.2 Kustbevakningen 25
5.3.3 Räddningstjänsten 26
6 Slutsatser **27**
6.1 Förslag till fortsatta utredningsmoment 28
7 Referenser **29**

1 Inledning

I samband med planerad ombyggnad och renovering av kajer i Vaxholm avser kommunen förändra nu gällande detaljplan 164 för Kv Tullbommen. Som en del av erforderligt underlag för planerad ändring av detaljplanen, har Vaxholm stad gett Rise i uppdrag att göra en analys av de sjöfartsrelaterade risker som kan vara förenade med detaljplaneändringen.

Eftersom utfallet av en komplett maritim riskanalys inte kan förutspås samt pga av tidsskäl, genomförs analysen stegvis. Denna PM omfattar endast det första steget som främst omfattar insamling av underlagsmaterial i form av sjötrafikanalys, incidentstatistik och erfarenheter från operatörer aktiva i området.

Som ett andra steg kan en mera formell riskidentifieringsprocess genomföras vid ett riskidentifieringsmöte där alla faror och riskscenarier dokumenteras och rangordnas. De som bedöms mest allvarliga, kan därefter analyseras vidare med avseende på sannolikheter och möjliga konsekvenser och eventuellt behov och typ av riskreducerande åtgärder utvecklas i efterföljande steg.

1.1 Bakgrund

Nu gällande detaljplan, som fastställdes 1964, omfattar förutom Kv Tullbommen även allmän plats och trafikområde för småbåtsändamål samt vattenområde i Österhamn. Vattenområdet, som ligger i direkt anslutning till allmän farled som passerar Kastellsundet (sundet väster om Kastellet), är indelat i två olika kategorier; V och Vb med följande användningsbestämmelser:

- Med V betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas.
- Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande.

I dagsläget är befintlig sjömack (Gulf) delvis lokaliserad i inom område V, vilket således kan hävdas stå i strid mot nu gällande planbestämmelser. För att undanröja denna planavvikelse samt för att underlätta för fortsatt ombyggnad och renovering av övriga kajer i Österhamn, önskar Vaxholm förändra nu gällande detaljplan så att båda delarna av vattenområdet omfattas av bestämmelser enligt beteckningen Vb. En sådan förändring innebär bland annat att ett giltigt bygglov kan utfärdas för befintlig sjömack, Gulfmacken. Av figuren nedan framgår att de yttre pontonerna av sjömacken ligger i området betecknat V. Sjömackens tre pontoner inrymmer tre uppsättningar av 3-4 mätarskåp (pumpar) för bensin och dieselbränslen.

Gulfmacken i Vaxholm är en av de största båtmackarna för privata fritidsbåtar i regionen. Den totala försäljningsvolymen av bensin och dieselbränslen uppgår till omkring en miljon liter per år. Det finns i Vaxholm ytterligare två sjömackar, en benämnd Sjömacken Vaxholm, som är belägen i Söderhamnen, utanför gästhamnen och som också har stor omsättning samt avtal om bunkring till vissa myndigheter och transportoperatörer. En tredje sjömack finns vid Frodé marina på Vaxöns norra sida.

Stationerna har lagringstankar integrerade i bryggpontonerna vid sjömacken, och de fylls på från tankbilar som parkeras iland.



Figur 1. Nuvarande indelning av användningsbestämmelserna för vattenområdet i Kv Tullbommen samt foto av Gulfmacken och nuvarande kaj, söder om macken.

1.2 Omfattning och genomförande Steg 1

Detta steg omfattar insamling av underlagsmaterial i form av:

a) Sjötrafikanalys som omfattar all nyttotrafik (utrustade med AIS klass A). Analysen dokumenterar hur fartygen rör sig genom sundet och redovisar antal passager, typ och identifikation av frekvent passerande fartyg, passagehastighet/riktning. Analysen redovisar också hur trafiken varierar över tid, under årets månader, veckodagar samt under dygnets timmar.
b) Fritidsbåts- och småbåtstrafik, kan inte kartläggas utifrån AIS-statistik, men uppskattas med avseende på antal, storleksfördelning och tidsmässig fördelning, utifrån samtal med lokala båt- och fartygsoperatörer samt erfarenheter och statistik från sjömackarnas verksamhet.
c) Olycks- och incidentstatistik från Transportstyrelsens databas över sjöolycksfall har sammanställts för det aktuella området. Erfarenheter av eventuella brand- eller utsläppshändelser som inträffat inhämtas från MSB, Storstockholms brandförsvar och Sjöräddningssällskapet.
d) Genom samtal med lokalt kända befäl eller företrädare för skärgårdstrafikoperatörer insamlas eventuella erfarenheter från identifierade eller upplevda nautiska risksituationer i området eller andra upplevda faror som kan relateras till sjömackens lokalisering. Även myndighetsrepresentanter från Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Räddningstjänsten, med lokal kännedom, har kontaktats för informationsinhämtning.

Insamlat underlagsmaterial har sammanställts skriftligt och med grafiska illustrationer och bilder i denna PM, som kan utgöra del i en mer komplett analysrapport som utarbetas vid efterföljande projektsteg.

Platsbesök samt diskussion med berörda sjömackar och kommunrepresentant genomfördes 11 juli 2023. Figur 2 - Figur 6 visar två av sjömackarna, linfärjan och delar av kajen i Söderhamnen.



Figur 2. Gulfmacken i Kastellsundet.



Figur 3. Gulfmackens sydsida och yttre ponton.



Figur 4. Sjömacken Waxholm i söderhamnen.



Figur 5. Waxholmsbåt med stäven mot kajen i Söderhamnen.



Figur 6. Västra kajen från syd med skyltar om trafikrestriktioner och linfärjan vid kaj.

2 Aktuella planområden och renovering av kajer

I Vaxholm finns idag en brist på båtplatser, tilläggningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter. Ett av målen för stadens kajrenoveringsprojekt är därför att det ska bidra till, och medge fortsatt utveckling av småbåts- och vattenverksamheter av olika slag. Det föreslagna planområdet ligger i Österhamnen inom fastigheten Vaxön 1:11.

2.1 Nuvarande detaljplan Kv Tullbommen DP 164

Av nuvarande planbestämmelser (Vaxholm, 1964), framgår med hänvisning till Figur 7, att:

- Med V betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas.
- Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande.

Preciseringen av Vb som tillåter ”bryggor, pontoner eller liknande” innebär enligt kommunen att permanent bygglov för Gulfmacken i sin helhet inte kan utfärdas, eftersom de två yttre pontonerna ligger i området märkt V.

2.2 Ändring av Dp 164, kvarteret Tullbommen

Om nuvarande detaljplan ändras så att även hela området märkt V, får användningsbestämmelser enligt Vb, elimineras hindret att bevilja bygglov.

Genom att utöka ytan med användningsbestämmelse Vb där bryggor tillåts, möjliggörs även en större yta för nya småbåts- och vattenverksamheter samt exempelvis ytterligare sjömack. Vattenområdet söder om Dp 164 regleras genom Dp 188 i vilken bokstaven V anger områdets användning med motsvarande planbestämmelser som i Dp 164.



Figur 7. Nuvarande planbestämmelser för detaljplan 164, med karta från beslut 1964 till höger.

3 Sjötrafikanalys

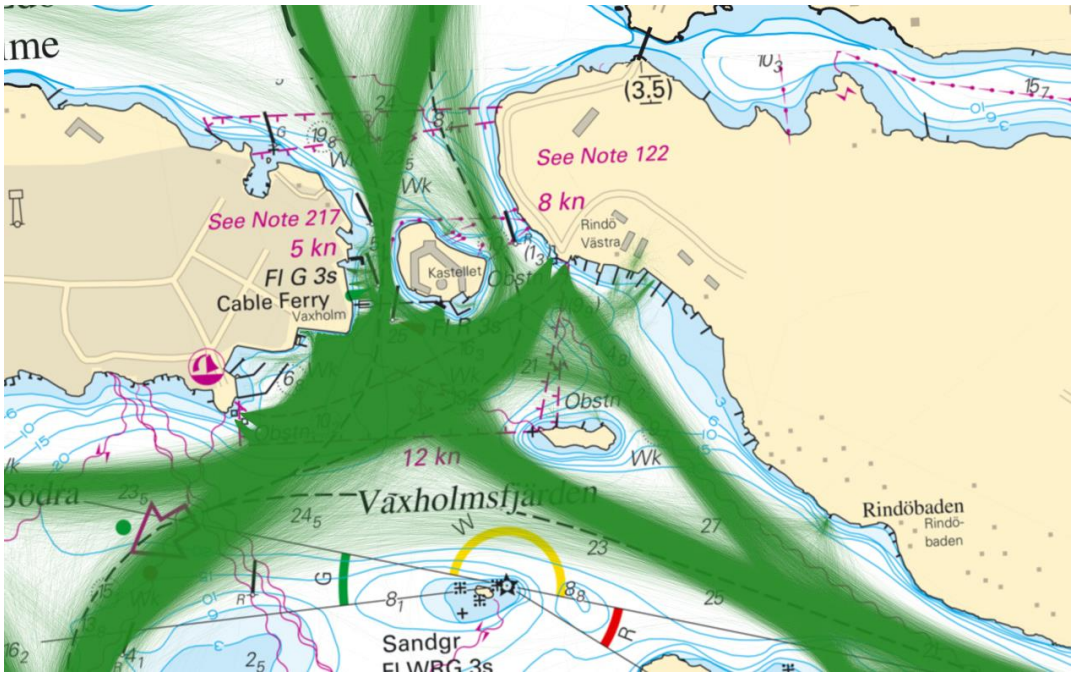
En tydlig sjötrafikanalys är ett viktigt underlag för att kunna bedöma risker och hur riskerna eventuellt påverkas av föreslagna eller möjliga förändringar av planförhållanden och lokalisering av kajplatser och sjömackar.

3.1 Yrkessjöfart – AIS-analys

Det samlade sjötrafikmönstret för yrkessjöfart kring Vaxholm återges i Figur 8 av fartygsspår från AIS-registreringar (AIS klass A) insamlade under 2022. Alla fartyg över 300 brutto, alla fiskebåtar med längd över 15 m samt alla passagerarbåtar är skyldiga att ha AIS (klass A). Andra mindre fartyg och fritidsbåtar är dock inte skyldiga att ha AIS, men allt fler fritidsbåtar har idag en enklare typ av AIS, s.k. AIS klass B. Notera att endast fartyg med AIS klass A, ingår i Figur 8 och att den således inte återspeglar hur fritidsbåtar rör sig i området.

De områden som i Figur 8 markeras med tätast grön nyans representerar de mest trafikerade stråken. Det framgår att trafiken är tätast vid Söderhamn, i sundet mellan Vaxholm och Kastellet, samt mellan färjeläget i Västerhamn och Rindö Västra. Farleden (allmän farled Nr 548, via Kodjupet och Vaxholm, (SJÖFS, 2013:4)) med sina två grenar på ömse sidor av Kastellet utgör en viktig och, av mindre tonnage, välfrekventerad farledsförbindelse mellan Stockholm och Östersjön. Den är ca 4,5 distansminuter kortare än den djupare farleden (Farled Nr 541) via Oxdjupet som skall användas av fartyg större än 300 brutto (10§, (TSFS, 2016:120).

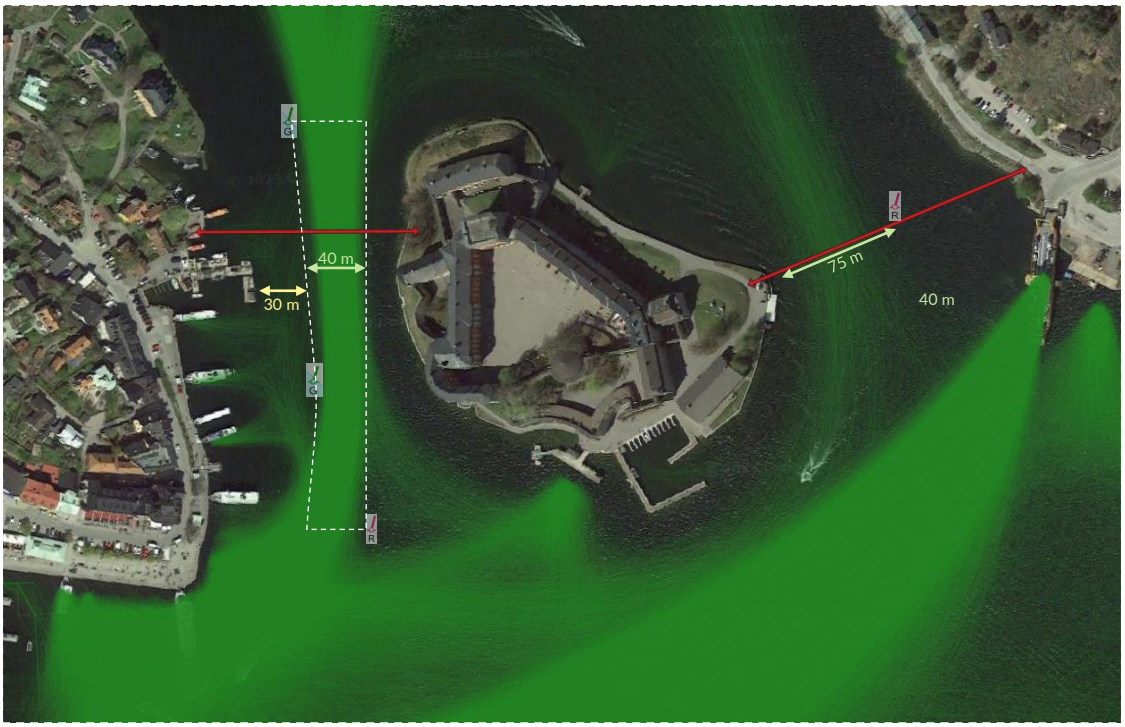
Val av passagerutt och fördelningen av trafikflödena mellan sunden väster respektive öster om Kastellet påverkas av fartygens destination och storlek. Regulativa åtgärder i form av fartbegränsningar och storleksbegränsningar har införts för att minska trafikandelen i västra passagen, eftersom den är smalast samt att tilläggsplatser och Gulf sjömack på Vaxholmsidan medför en komplex och mera riskfylld trafikbild än i östra passagen.



Figur 8. Fartygsspår av AIS klass A insamlade under 2022 kring Vaxholm.

I sundet väster om Kastellet gäller fartbegränsning till högst 5 knop, medan högst 8 knop gäller i sundet öster om Kastellet. Denna hastighetsskillnad medför att den något längre passagevägen genom det östra sundet ändå blir storleksordningen 3 minuter snabbare. För att ytterligare minska incitament för mindre båtar att välja den kortare passagevägen väster om Kastellet gäller under perioden 15 maj till 30 september förbud mot genomfart av västra fästningssundet för fartyg med en längd under 12 m, (11 §, (TSFS, 2016:120)). I form av ”Allmänna råd” anger samma paragraf att fritidsbåtar med en längd under 12 meter och som är på väg till eller från kajer, båtplatser eller andra anläggningar i västra fästningssundet under denna period bör välja färdvägen via sundets norra öppning.

För att närmare analysera och beskriva den faktiska trafikflödesfördelningen mellan sunden väster respektive väster om Kastellet, har två olika passagelinjer definierats tvärs de respektive sunden och markerats med röda linjer i Figur 9.

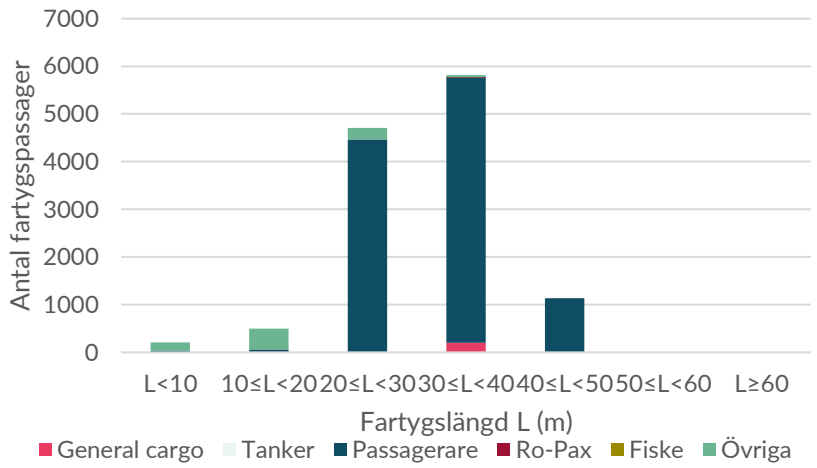


Figur 9. Flygbild med registrerade AIS fartygsspår 2022 samt tillgänglig farledsyta för passerande fartygstrafik i sundet väster om Kastellet markerad med vit streckad linje. Passagelinjer för statistisk analys av passerande trafik i rött.

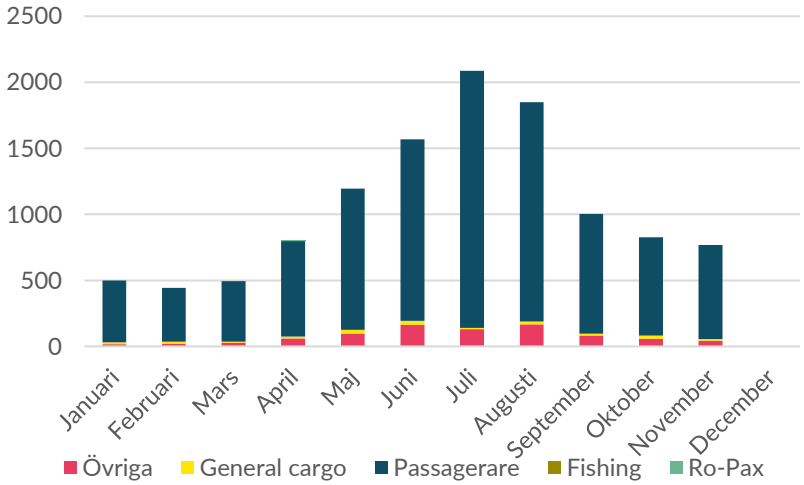
Det framgår av Figur 9 att den trafik som passerar i sundet väster om Kastellet är väl samlad inom den tillgängliga farledsytan som avgränsas mellan de två gröna prickarna i väst samt mellan den röda pricken och Kastellet i ost. Farledsytans bredd vid den södra gröna pricken är omkring 33 m och utanför Gulfmackens pontonbrygga ca 40 m. Avståndet mellan utsidan av Gulfmackens yttre pontoner till den markerade farledytans rand är ca 30 m. I sundet öster om Kastellet är farledsytans tillgängliga bredd omkring 75 m.

3.1.1 Trafik genom sundet väster om Kastellet

Nedan redovisas passagestatistik för passagelinjen väster om Kastellet, markerad av röd pil i Figur 9. Stapeldiagrammen visar hur de registrerade passagerna under 2022 fördelar sig mellan olika fartygsstorlekar och -typ samt hur passagerna fördelar sig över året.

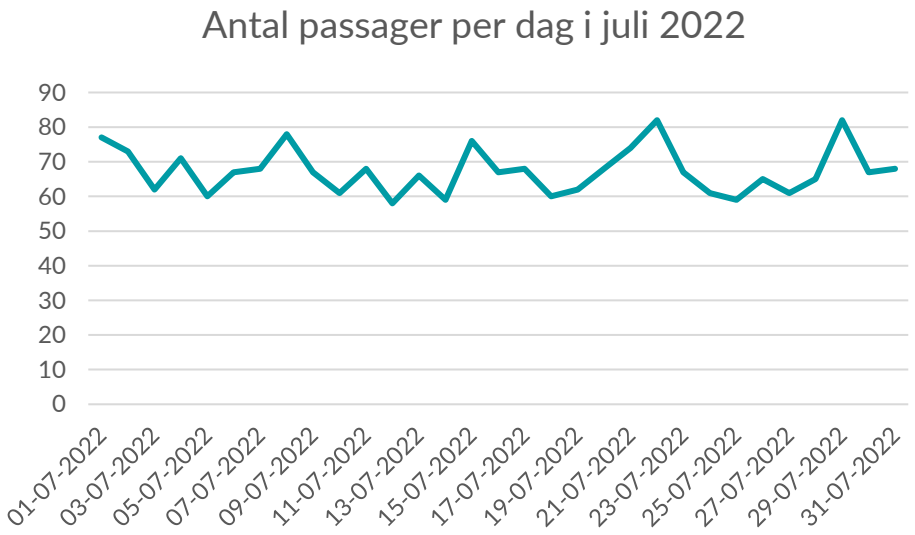


Figur 10. Antal passager yrkessjöfart 2022 väster om Kastellet uppdelat för olika fartygsstorlekar och -typer.

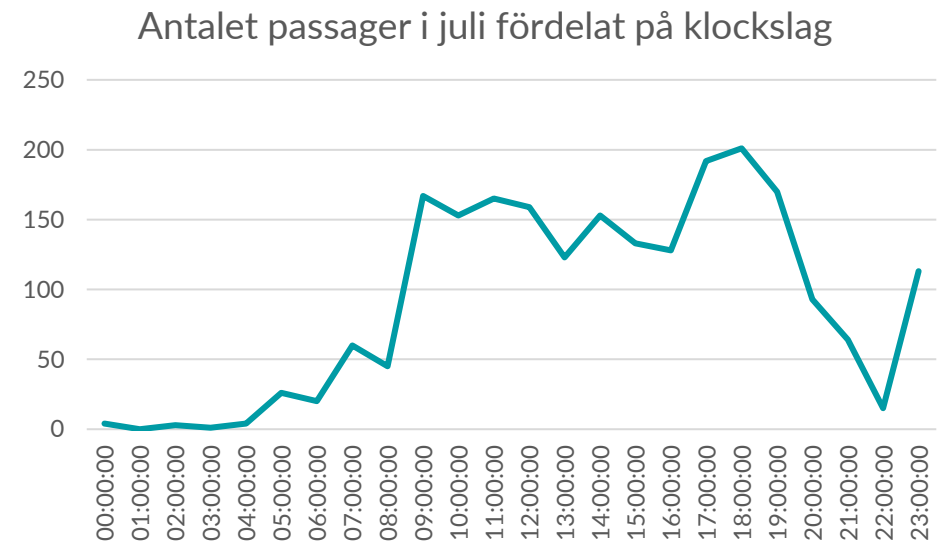


Figur 11. Antal passager yrkessjöfart 2022 väster om Kastellet, för olika fartygstyper, fördelat över årets månader.

Av Figur 10 och Figur 11 framgår att den helt dominerande fartygstypen är passagerarfartyg av en storlek kring 30 meters längd och att trafiken är mest intensiv under juli månad. Juli månad är också den period då fritidsbåtstrafiken är mest intensiv och därmed också den period då maritima risker relaterade till trafikintensiteten kan antas vara mest påtagliga. (Olyckskonsekvenser kan dock bli allvarliga vintertid med kyla, mörker och dåligt väder – faktorer som i viss omfattning påverkar olyckssannolikheten).



Figur 12. Antal passager yrkessjöfart 2022 väster om Kastellet uppdelat per dag under juli månad.

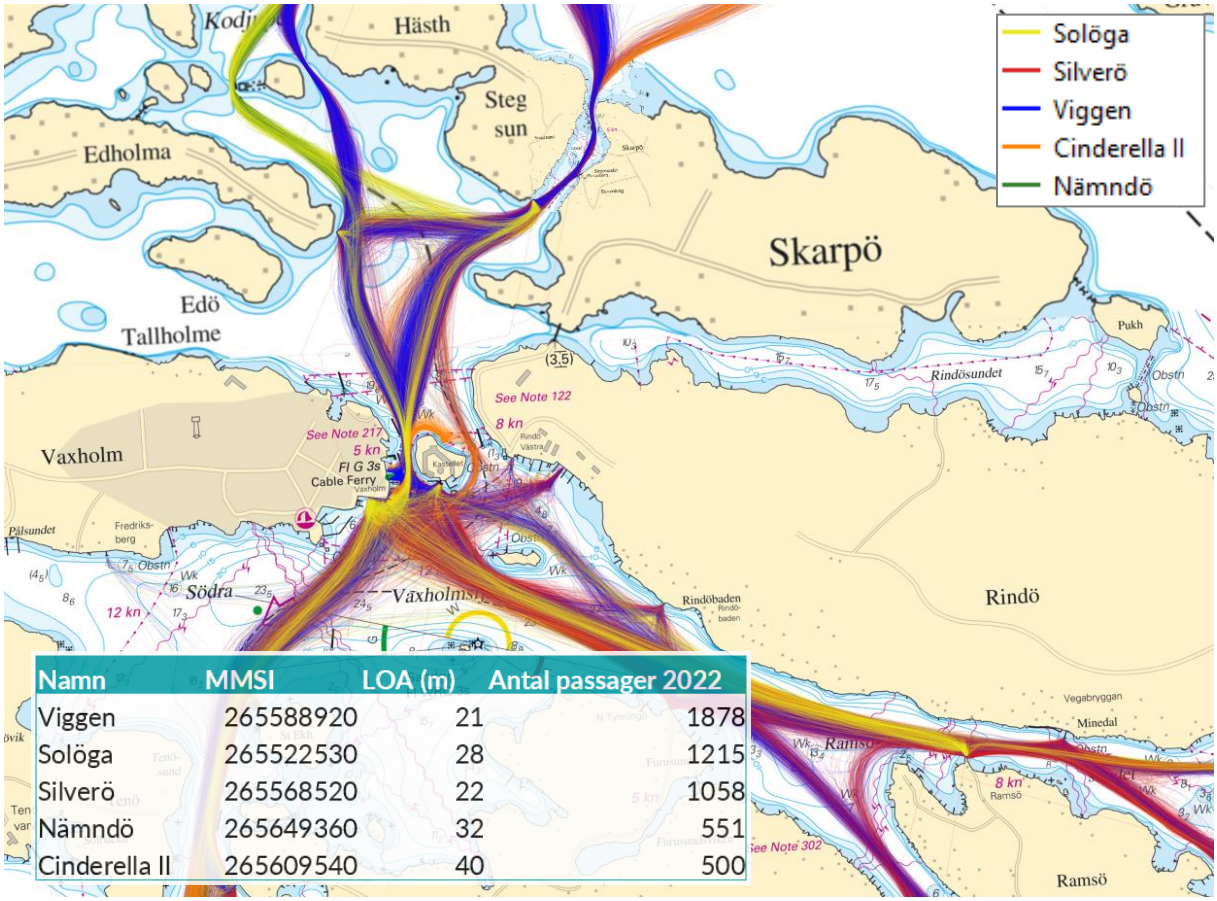


Figur 13. Antal passager yrkessjöfart väster om Kastellet under juli 2022 uppdelat per timme under dygnets 24 timmar.

Av Figur 12 framgår att antalet dagliga passager under juli varierade mellan 60 och 80. Figur 13 visar hur trafiken under juli fördelas över dygnet och det framgår att trafiken är främst bedrivs mellan 08:00 och 19:00, med en pik kring klockan 18:00, då ca 200 fartygspassager registrerades vilket motsvarar 6-7 passager per timme eller en passage var tionde minut.

De passagerarbåtar som står för den största trafikandelen utgörs av typiska skärgårdsbåtar i linjetrafik. Den mest frekventa är Viggen som har dimensionerna; längd L 21 m och bredd B 5 m, och som registrerades för 1 878 passager under 2022. Det större fartyget Solöga registrerades för 1 215 passager, och har dimensionerna; längd L 28 m och bredd B 7,2 m, se

Figur 15 Trafikmönstren för de fem fartyg som registrerade flest passager under 2022 visas i olika färg i sjökortsutdraget i Figur 14.



Figur 14. Trafikmönster för de fem fartyg som registrerades för flest passager genom sundet väster om Kastellet under 2022.



Figur 15. Skärgårdsbåtarna Viggen (till vänster) och Sologa (till höger) registrerades för sammanlagt över 3 000 passager i sundet väster om Kastellet under 2022.

De största fartygen som regelbundet trafikerade sundet väster om Kastellet under 2022 har dimensioner med; längd L upptill 42 m , bredd B 7 m och utgörs dels av klassiska

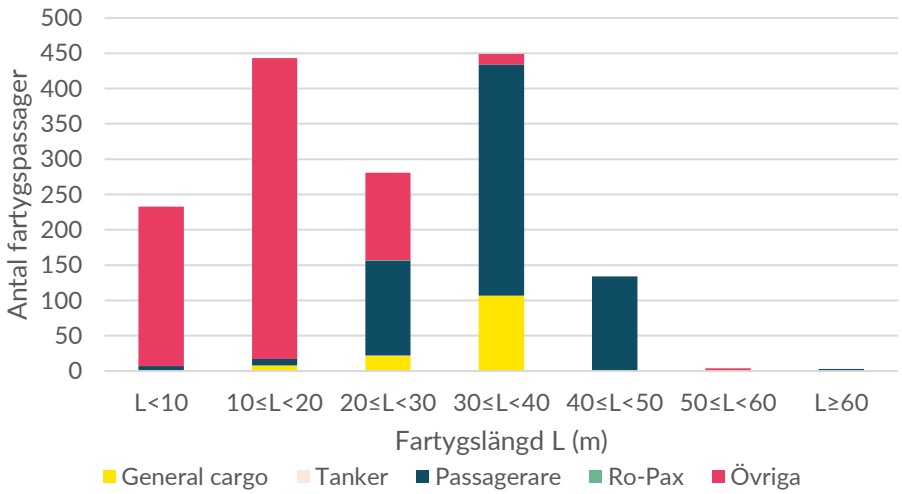
ångfartygstyper och mera snabbgående passagerarfartyg, exempelvis Östanå respektive Cinderella II, se Figur 16.



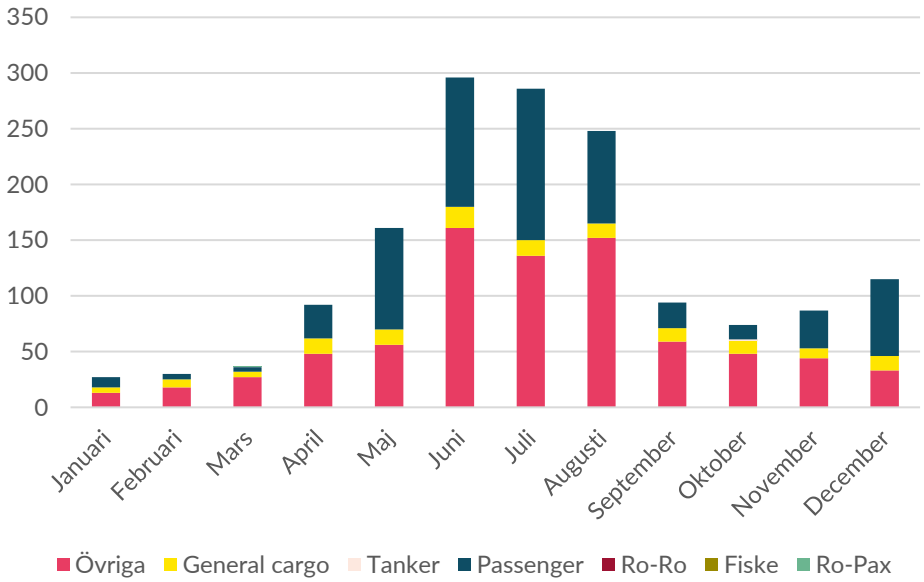
Figur 16. Cinderella II, L 42 m, B 7,7 m, gjorde 500 passager 2022 (till vänster) och Östanå 1; L 35 m, B6,2 m (till höger).

3.1.2 Trafik genom sundet öster om Kastellet

På motsvarande sätt som för trafiken i sundet väster om Kastellet har AIS-statistik för passerande trafik i sundet öster om Kastellet samlats in och analyserats för år 2022. Antalet passager av yrkesfartyg är avsevärt lägre här och kategorin passagerarbåtar dominerar inte trafikbilden i sundet. De flesta av fartygen i kategorin övriga är klart mindre än de typiska skärgårdsbåtarna som trafikerar sundet väster om Kastellet, men liksom för det västra sundet är trafikintensiteten högst sommarmånaderna, se Figur 17 och Figur 18 samt under dagtid. Inom kategorin Övriga och storleksintervallet 10-20 m sker ett stort antal passager med Sjöräddningsbåtar, såsom exempelvis Rescue William E med längd L 11,5 m, från Sjöräddningssällskapets station Stockholm - Österskär.



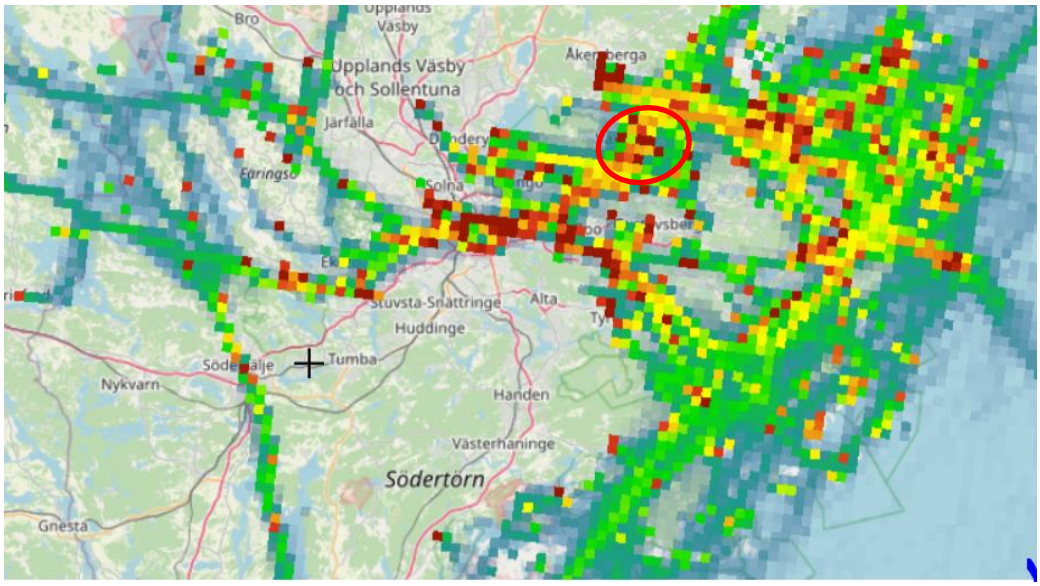
Figur 17. Antal passager yrkessjöfart 2022 öster om Kastellet uppdelat för olika fartygsstorlekar och -typer.



Figur 18. Antal passager yrkessjöfart 2022 öster om Kastellet, för olika fartygstyper, fördelat över årets månader.

3.2 Fritidsbåtar

Uppskattningsvis finns det i Stockholmsregionen mer än 40 000 fritidsbåtar och det finns 260 båtklubbar som är anslutna till Saltsjön-Mälarens Båtförbund (Stockholm, 2022). Baserat på underlag för hela landet uppskattat att omkring 20% utgörs av ruffade segel- eller motorbåtar och omkring 30 % utgörs av dagtursbåtar (TS, 2021). För Stockholmsregionen skulle detta innebära att det kan finnas närmare 10 000 ruffade fritidsbåtar som kan trafikera lederna mellan ytter- och innerskärgårdsområdena. Farleden förbi Vaxholm och genom Kodjupet mot Stockholm är den mest trafikerade av de två huvudfarlederna som förbinder Östersjön med Stockholm. Eftersom fritidsbåtar normalt inte är utrustade med AIS-transpondrar saknas möjligheten till detaljerad statistik och kartläggning av trafikmönster. Figur 19 ger dock en grov indikation som bekräftar att fritidsbåtstrafiken i området är tät.



Figur 19. Densitetsplott fritidsbåtar som visar att trafiken är tät I området. Vaxholmsområdet inringat-

Enligt Transportstyrelsen ha 80% av fritidsbåtbeståndet i Sverige en längd under 10 m (TS, Båtlivsundersökningen 202. Transportdtyrelsen, Dnr/Beteckning 2021-2170 , 2021). Av dessa 20% återfinns de flesta inom intervallet 10-12 m, vilket idag betraktas som en ”normal” storlek för en bekväm familjebåt, för såväl segel- som motorbåtar.

Gällande restriktioner för passage genom Kastellsundet innebär sålunda att de allra fritidsbåtar som passerar Vaxholm är hänvisade till passagen öster om Kastellet.

Även om det saknas detaljerade kvantitativa uppgifter om fritidsbåtstrafiken i Vaxholm, så ger besöksfrekvensen i Waxholms gästhamn belägen i Västerhamnen, en indikation om antalet båtar som rör sig i området. Under 2021 besöktes hamnen av nära 10 000 båtar och under juli uppgick besöksantalet till 150 båtar per dag. Två tredjedelar av de gästande båtarna under 2021 var daggäster medan en tredjedel stannade för övernattning i hamnen som har 120 gästplatser.

4 Olyckor och incidenter

Sannolikheten för kollisionsolyckor är i hög grad korrelerad till trafikintensiteten, och eftersom intensiteten tidvis är mycket hög i Kastellsundet, med närvaro av passerande fartyg och korsande samt väntande båtar, kan kollisionstillbud eller -olyckor antas ske relativt ofta i området. Detta kan dock inte styrkas av den granskning av tillgänglig olycksstatistik som gjorts. Under den period då den linstyrda färjan varit i drift mellan Vaxholm och Kastellet är det känt att mindre båtar fastnat i vajern framför färjan, dock utan att allvarliga konsekvenser eller direkta kollisioner uppstått. Eftersom färjan nu inte längre kommer att vara i drift, kan denna fara nu anses vara eliminerad. Även om linfärjan ersätts genom trafik med konventionella båtar, kan ändå avvecklingen av linfärjedriften antas innebära att risken för kollisioner och andra tillbud i sundet minskar.

Konsekvenserna av kollisionsolyckor avgörs i hög grad av den relativa hastighetsskillnaden mellan de kolliderande båtarna. Eftersom fartbegränsning till fem knop gäller i Kastellsundet kan konsekvenserna av eventuella kollisioner antas bli relativt måttliga. Storleksförhållandet mellan de kolliderande båtarna påverkar också i hög grad konsekvenserna. Exempelvis kan en liten öppen båt eller kanot kantra så att människor hamnar i vattnet om de påseglas, eller utsätts för propellerstrålen från ett större fartyg såsom en skärgårdsbåt.

Med anledning av lokaliseringen av sjömackar i det aktuella området, utgör risken för båtbränder en uppenbar fara, som bör uppmärksammas vid bedömning av aktuella maritima risker. Bränder i fritidsbåtar kan exempelvis uppstå i samband med tankning av bensin om en tändkälla finns i närheten av tankluftningsutsläpp eller vid bensinspill ombord. Statisk elektricitet i ojordade fasta bensintankar kan också leda till gnistor och explosion.

Ett exempel på båtbrand från området inträffade 22 augusti 2022 i samband med tankning av bensin. Inga personskador uppstod och Kustbevakning medverkade i släckningsarbetet, se Figur 20.



Figur 20. Drivande fritidsbåt i brand 22 augusti 2022 i södra delen av Kastellsundet och släckningsinsats vid Rindö (foto: Lars Olsson).

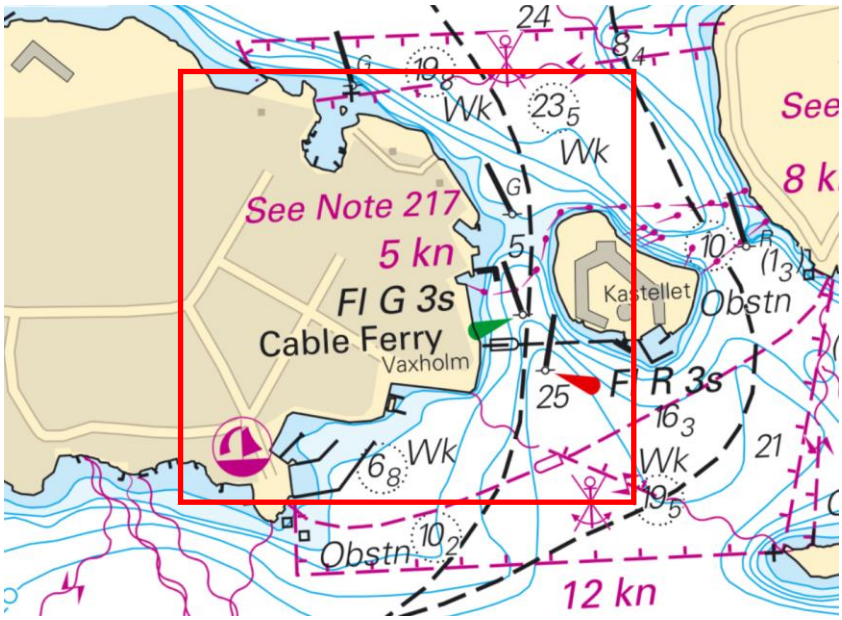
4.1 Olycksstatistik

Flera tillgängliga källor med olycksstatistik gällande fartyg och båtar har granskats för att undersöka om Vaxholm och Kastellsundet, genom sin komplexa trafiksituation är särskilt drabbad av olyckor och tillbud. Dock har ingen data som på ett entydigt sätt indikerar att så skulle vara fallet, kunnat identifieras. Nedan kommenteras de källor som undersökts.

Transportstyrelsens sjöolycksrapporteringssystem, omfattar i första hand yrkessjöfarten men kollisionsolyckor mellan yrkesfartyg och fritidsbåtar bör exempelvis registreras i form av tillbud eller olycka.

Inom den geografiska avgränsningen illustrerad i Figur 21 har under perioden från 1996 inrapporterats totalt 4 tillbud, 29 mindre allvarliga olyckor och 2 allvarliga olyckor, (för perioden 2008-2012 saknas inrapporterade händelser). Samtliga händelser har gällt passagerarfartyg varav 9 varit kollision mellan fartyg, 5 maskinhaveri, 3 kollision med kaj/bro och 2 kollision med fritidsbåt. I den rapporterade statistiken finns sannolikt ett betydande mörkertal inom kategorin tillbud (TS, 2023).

Operatörerna som driver skärgårdstrafiken i Stockholmregionen , exempelvis Blidösundsbolaget har egna interna tillbuds- och olycksrapporteringssystem. Dessa innehåller sannolikt betydligt fler poster med tillbud och nästanolyckor, men har inte analyserats.



Figur 21. Område inom vilken detaljerad sökning av sjöolycksfall genomförts.

Transportstyrelsens statistik över fritidsbåtsolyckor visar generellt sätt en positiv utveckling över tid trots att antalet fritidsbåtar ökat kraftigt. Under 70-talet uppgick antalet dödsfall till över 100 per år. Idag ligger antalet omkomna per år under 20. Under 2022 omkom 16 personer i 15 fritidsbåtsolyckor. Av dessa 16 omkom 6 vid färd i kanot, 6 av de 16 omkom i insjöar och 6 av de 16 omkomna var i åldern 60-69 år, (TSb, 2023).

Vid sjöolycksfall i hamn och händelser med båtbrand, är ofta den kommunala räddningstjänsten aktiv vid räddnings- och släckningsinsatser. MSB sammanställer statistik för den kommunala räddningstjänstens insatser, och för 2022 registrerades insatser vid 87 händelser med brand i fartyg eller båt. Det är svårt att avgöra hur många som gällde fritidsbåtar, men Transportstyrelsen rapporterar för 2022, endast 9 fall av sjöolyckor (och 8 tillbud) där brand var initial händelse. Härav kan det antas att flertalet av de kommunala räddningstjänstinsatser som gjordes mot brand i fartyg och båtar gällde fritidsbåtar.

Svenska sjöräddningssällskapet, SSRS har en sjöräddningsbåt stationerad på Österskär i Åkersberga, men SSRS sammanställer ingen statistik där insatsernas geografiska fördelning kan analyseras.

5 Operatörserfarenheter av risk och säkerhet

Fokus för denna studie är maritima risker medan landbaserade risker, såsom exempelvis risker i samband med tankbilstransport av båtbränsle och påfyllning, är inte av primärt intresse här.

5.1 Sjömackar och andra lokala verksamhetsutövare

5.1.1 Gulf sjömack

Anläggningen har tillstånd enligt Lagen om brandfarliga och explosiva varor, LBE, (2010:2011), men saknar permanent bygglov. Gulf sjömack, även kallad Gulfmacken, står i centrum för frågeställningarna i denna riskbedömning, eftersom dess nuvarande lokalisering innebär att den delvis ligger inom detaljplanens område med användningsbestämmelse Vb och delvis inom området betecknat med V, se Figur 1. Genom kommunens avsikt att låta hela vattenområdet få bestämmelsen Vb, skulle således hela Gulfmacken ligga inom område Vb vilket innebär att den ligger i ett område ”...som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande." Dvs att alla dagens bryggpontoner då kan bedömas vara lokaliserade i enlighet med planbestämmelserna, och att det därför inte längre föreligger hinder att medge ett permanent bygglov för anläggningen.

I takt med att antalet fritidsbåtar och deras storlek ökat under de senaste decennierna, har sjömacken utökats med flera pontoner och mätarskåp för ökad tanknings- och -bryggförtöjningskapacitet. Utöver flera olika typer av båtbränsle erbjuder Gulfmacken kioskvaror och ett begränsat utbud av olika båttillbehör.

Under högsäsongen för fritidsbåtstrafik uppstår tidvis köbildning av väntande kunder som i låg fart manövrerar sina båtar i närheten av Gulfmackens bryggor. Dessas rörelser kan vara svårförutsägbara för passerande fartyg i farleden och kan försvåra anlöp och avgångar från övriga bryggor och kajplatser i Gulfmackens närhet.



Figur 22. Gulfmacken med Kastellet i bakgrunden.

Enligt verksamhetsutövaren vid Gulfmacken har sjömacksverksamheten bedrivits mycket länge på platsen och inga allvarliga olyckor har inträffat eller orsakats av anläggningens omedelbara närhet till farleden genom Kastellsundet.

5.1.2 Sjömacken Vaxholm

Den befintliga sjömacken i Söderhamnen, benämns Sjömacken Vaxholm och har funnits sedan 1940-talet, se Figur 23. Detaljplanebestämmelserna anger användningsbestämmelse V, (Vaxholm, 1968), vilket under senare år vållat en diskussion angående bygglov. 2004 beviljades ett tidsbegränsat bygglov till 2014 där verksamheten ansågs utgöra en mindre planavvikelse. Det tidsbegränsade bygglovet förlängdes senare till 2019.

I samband med att kajombyggnadsprojektet aktualiserats, har nuvarande verksamhetsutövare ansökt om ett tillfälligt bygglov på en ny plats, för att verksamheten skall kunna drivas vidare under den period då kajombyggnadsprojektet pågår i Söderhamnen.



Figur 23. Sjömacken Vaxholm I sitt nuvarande läge i Söderhamnen med hotellkajen i bakgrunden.

Avsikten är vidare att, då användningsbestämmelsen för den södra delen av detaljplan 164 enligt kommunens förslag i framtiden ändrats till Vb, skulle Sjömacken Vaxholm kunna flyttas till en plats inom detaljplaneområdet 164. De olika stegen i Sjömacken Vaxholms ansökan, innebär att det i den slutliga utformningen skulle finnas två sjömackar lokaliserade i västra Kastellsundet, och att båda kan beviljas permanent bygglov i enlighet med stadens ambition att ändra detaljplan 164 så att hela område får användningsbestämmelse Vb.

Verksamhetsutövaren vid Sjömacken Vaxholm, hävdar att den föreslagna flytten skulle medföra mindre risker för sjötrafikrelaterade incidenter och olyckor än i dagsläget.

Detta eftersom dagens placering i Söderhamnen helt nära inloppet till gästhamnen, innebär risk för närsituationer mellan båtar som anlöper sjömacken och båtar som går ut från eller in i

gästhamnsbassängen. Vidare är sikten delvis skymd av byggnaden på gästhamnspirens nock och väjningsmanövrar för passerande Rindöfärjor utanför Västerhamnen bidrar också till en komplex och riskfylld trafikbild. Svallvågor från båtar utanför det fartbegränsade sunden och hård sydlig vind, försvårar tidvis förtöjning vid Sjömacken pontoner.

Med både Sjömacken Vaxholm och Gulfmacken lokaliserade i västra Kastellsundet kan visserligen antalet fritidsbåtsrörelser förväntas öka där. Tillhörande riskökning kan dock, enligt sjömacken verksamhetsutövare, delvis kompenseras av att antalet väntande tankningskunder skulle kunna minska genom att det totala antalet förtöjningsplatser med bränslepumpar ökar. Med hänvisning till en detaljerad riskbedömning för ny detaljplan som Vaxholm lät utföra 2013, (WSP, 2013), menar verksamhetsutövaren vidare att den totala sjömacksrelaterade risken minskar genom samlokalisering av de berörda sjömackarna.

I händelse av att trafiksituationen i Kastellsundet bedöms särskilt komplicerad, exempelvis med många väntande eller passerande fritidsbåtar, kan befälhavaren på skärgårdstrafikfartygen välja att i stället passera i sundet öster om Kastellet, utan menliga konsekvenser i form av förseningar.

5.2 Fartygsoperatörer

5.2.1 Blidösundsbolaget och Waxholmsbolaget

Ett digitalt möte med representanter för Blidösundsbolaget och Waxholmsbolaget och deras uppdragsgivarorganisation inom Stockholm stads trafikförvaltning har anordnats. Vid mötet insamlades erfarenheter från aktiva skeppare, säkerhetsansvariga inspektörer varav flera sedan länge bosatta i Vaxholm och därmed välbekanta med trafiksituationen.

Man är väl förtrogen med den trafikbild som redovisas i Kapitel 3 och den tidsmässiga spridning som gäller för olika månader och tider på dygnet. Bolagens färjetrafik drivs sedan 2019 i en omfattning som är snarlik den som registrerats 2022 och bedöms representativ även för närmast kommande år.

Även om fritidsbåtsbeståndet ökat under senare år upplevs inte någon markant ökning av fritidsbåtstrafiken i exempelvis Kastellsundet, men mindre tillbud inträffar ibland under högsäsong då trafiken är intensiv. Båtar som är vana vid situationen i sundet och vid Gulfmacken, uppträder i regel på ett förutsägbart och säkert sätt. Andra båtar som passerar för första gången, kan däremot vara mindre uppmärksamma på sjötrafiken omkring dem i sundet vilket kan leda till oönskade situationer.

Beträffande regelefterlevnaden av begränsningen att endast båtar större än 12 m, tillåts passera sundet bedöms den vara relativt god, men för passage av turistkaraktär framstår västra sundet mera attraktivt varför flera mindre fritidsbåtar trafikerar sundet. Även viss

yrkesmässig trafik med båtar mindre än 12 m, passerar sundet, såsom exempelvis turistutflyktsbåtar av RIB-typ.

Efterlevnaden bedöms också hämmas något av viss flexibilitet i tolkningen av att båtar som tankar bör använda det norra inloppet, vilket kan tolkas som att passage söderut genom sundet är tillåtet om Gulfmacken anlöpts för tankning vid passage genom sundet. Sjöpolis och Kustbevakning bedöms vara relativt liberala i denna fråga och deras insatser i området utgörs betydligt oftare av nykterhetskontroll och bevakning av fartgränser.

Om trafiksituationen i Kastellsundet vid enstaka tillfällen bedöms vara sådan att säkerheten inte kan säkerställas, exempelvis pga extrem ansamling av köande båtar vid Gulfmacken, kan befälhavaren på skärgårdsbåtarna i stället välja att använda det bredare sundet öster om Kastellet. Tidsförlusten är, genom att olika fartbegränsning gäller, marginell, men vissa utrymmeskonflikter skulle kunna uppstå med Rindöfärjorna, vid regelbunden passage genom det östra sundet.

Om skärgårdsbåtstrafiken mera regelmässigt skulle förläggas till att använda sundet öster om Kastellet, bedöms att tids- och energiåtgång samt avgasutsläpp skulle påverkas negativt eftersom vändningsmanövrarna efter kajuppehållet då medför större kursförändringar än vid nuvarande manövermönster. Särskilda reglerande åtgärder, kanske trafikseparationszoner, bedöms då också erforderliga för att minimera utrymmeskonflikt med Rindöfärjorna.

Sammanfattningsvis kan mötesdeltagarnas uppfattning om risker och säkerhet i Kastellsundet karaktäriseras av följande punkter:

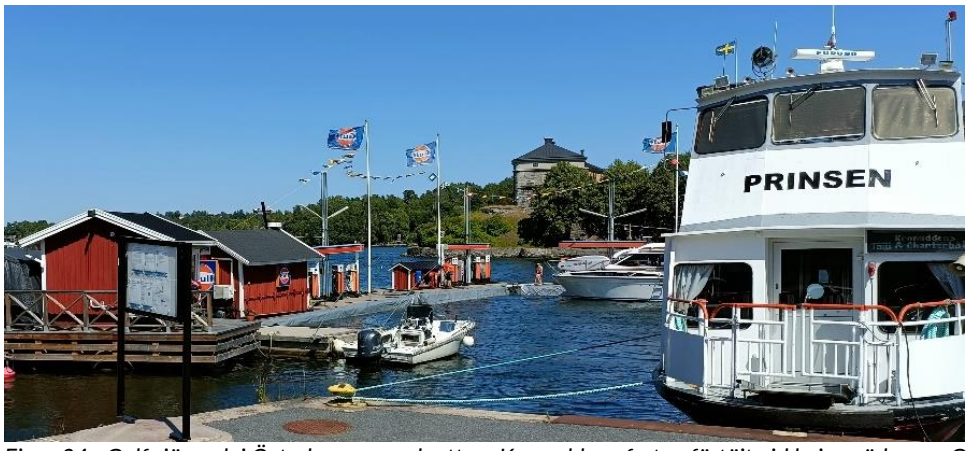
- Nuvarande restriktioner för att styra över mindre båtar till sundet öster om Kastellet är relevanta och efterlevs relativt väl.
- Trafiken kan tidvis vara mycket tät i västra Kastellsundet men riskbilden bedöms inte vara alarmerande och har inte försämrats under senare år.
- Den viktigaste riskreducerande framsteget som skett är att linfärjan avvecklas och försvinner som riskbidragande faktor.

5.2.2 Kronudden

Kronuddens Taxi och charter HB, bedriver taxibåtverksamhet med fem fartyg av olika storlek, vilka vanligtvis utgår från kajer i Österhamnen. Verksamheten leds sedan länge från en fastighet lokaliserad omedelbart norr om Gulfmacken. Verksamhetsutövaren beskriver att fritidsbåtstrafiken länge ökat stadigt och att storleken av fritidsbåtar också ökat markant. Särskilt framhålls följande punkter som väsentliga vad gäller maritima risker i området:

- Fritidsbåtstrafiken är särskilt intensiv under sommarperiodens lördagsförmiddagar samt söndagskvällar, då många vill tanka sina båtar när Vaxholm passeras. Köbildning uppstår och väntande båtar försvårar för passerande trafik och innebär ofta att Kronuddens egna båtar måste vänta för att komma till eller lämna sina kajplatser i Kastellsundet. Passerande och väntande fritidsbåtstrafik sprids över Kastellsundets bredd och farledsytans bredd som begränsas av de gröna prickarna ger ingen avgränsande effekt.
- Efterlevnad av trafikbegränsningen för båtar under 12 m längd genom sundet (TSFS, 2016:120) är dålig och även fartbegränsningen till 5 knop överträds av många passerande båtar. Endast då Kustbevakning eller sjöpolis är synliga i sundet efterlevs gällande regler.

- Lättare kollisioner eller ombordläggningar är vanliga i området, och särskilt utsatta är kanotister som passerar sundet, som lätt kan kantra, om de inte observerar propellerströmmar från kajliggande eller manövrerande skärgårdsbåtar.
- Linfärjan till Kastellet har tidigare bidragit till förhöjd olycksrisk i området, och att linjen nu kommer att läggas ned, innebär att en väsentlig riskfaktor elimineras.
- Utöver kantringsrisk för kanoter, framhålls brandrisken i fritidsbåt i samband med tankning som en central olycksrisk i Kastellsundet. Exempelvis inträffade 22 augusti 2022 en båtbrand i samband med tankning. Hög trafiktäthet och närhet till sjömack samt omgivande bebyggelse, gör att konsekvenserna av båtbrand i området kan bli allvarliga.



Figur 24. Gulf sjömack i Österhamnen och ett av Kronuddens fartyg förtöjt vid kajen söder om Gulfmacken.



Figur 25. Flygfoto med förtöjningsplatser för Kronuddens taxibåtar norr om Gulfmacken samt ett av Kronuddens större fartyg förtöjt vid kajen söder om Gulfmacken.

5.3 Myndigheter

Myndighetsrepresentanter kan inte svara på konsultfrågor i ett specifikt ärende eftersom de inte vill riskera att föregripa mer formella svar på remissförfrågningar som kan komma i samband med att kommunen aviserar sin planerade DP-ändring. Nedan indikerade uppfattningar är inga officiella ståndpunkter från respektive myndigheter men speglar konsultens tolkning av myndighetens allmänna inställning i ärendet och baseras delvis på informella samtal med enskilda tjänstepersoner.

5.3.1 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder. Eftersom Sjöfartsverket är farledshållare för allmän farled nr 548 med sina två förgreningar väster respektive öster om Kastellet, kan man ha invändningar mot eventuella anläggningar och verksamheter som planeras i angränsande områden. I riksintresseklassade farleder identifieras ofta en buffertzon som kan sträcka sig upptill 200 m på ömse sidor om farleden. En sådan buffertzon är avsedd att ta höjd för eventuella framtida förändringar av sjöfartens behov och säkerhet i leden. Den aktuella farleden är inte riksintresseklassad, i farleden gäller fartbegränsning till 5 knop och det finns en alternativ förgrening av farleden öster om Kastellet. Den främsta säkerhetskritiska faktorn för farleden utgörs av den tidvis mycket höga trafikintensiteten och särskilt den typ av närsituationer som kan uppstå om många båtar väntar på att få lägga till och tanka vid Gulfmacken samtidigt som skärgårdstrafikfartyg och annan yrkestrafik också passerar genom sundet. Avståndet mellan Gulfmackens yttre kajfronter och farledsytans västra rand bedöms därför vara en viktig säkerhetsupprätthållande parameter, i samband med förändringar eller utökning av verksamheten.

Gulfmacken har varit verksam i sundet i hundra år och dess placering har inte varit föremål för prövning eller granskning av remissinstanser under senare år. Om det hade varit fråga om en nyetablering idag, bedöms det sannolikt att myndigheter som Sjöfartsverket skulle ställa sig tveksamma till en nyetablering av den omfattning som idag bedrivs i området. För prövningsärenden av denna art skulle myndigheten troligen även ställa krav på att en maritim riskanalys presenteras.

5.3.2 Kustbevakningen

Kustbevakningsstationen i Vaxholm är belägen på Vaxöns norra sida (Björkstigen) och övervakningsfartyget KBV 311 är för närvarande stationerat vid kuststationen i Vaxholm se Figur 27.



Figur 26. Kustbevakningens fartyg KBV 311 är stationerat I Vaxholm.

5.3.3 Räddningstjänsten

Räddningstjänsten i Vaxholm har en båt med viss begränsad brandbekämpningskapacitet vid sin station på norra sidan av Vaxön. Båten deltog i insatsen 22 augusti 2022 (se Figur 20) men används oftare vid larm om mindre oljeutsläpp exempelvis i gästhamnen. I övrigt gör Räddningstjänsten sällan insatser relaterade till sjötrafiken i Vaxholms hamnar och Kastellsundet. Storstockholms brandförsvar, i vilket både Vaxholm och Åkersberga ingår, har i år tagit leverans av en ny brandbekämpningsbåt (Balder) med hög pumpkapacitet (3 000 l/min) som snabbt kan nå stora delar av skärgården. Den båten är stationerad i Åkersberga.

6 Slutsatser

Ett antal olika kommunala förvaltningar, myndigheter, sjötrafikoperatörer och verksamhetsutövare berörs direkt eller indirekt av planerad förändring av detaljplan 164 och det omfattande kajrenoveringsprojekt som påbörjats i Waxholm. Detta inledande steg, Steg 1, av den maritima riskanalysen har sammanställt tillgänglig information och synpunkter från berörda parter. I många fall är synpunkterna samstämmiga men i vissa fall färgas uppfattning om risker och potentiella konsekvenser av förändringar, också av enskilda verksamhetsutövares intressen och lokala erfarenheter. Här presenterat resultat av steg 1 omfattar ingen sammanställd jämförande värdering eller rangordning av identifierade risker, men ger en bred bild av de aspekter som behöver beaktas vid fortsatt planering och detaljerad riskbedömning av hur säkerheten för sjötrafiken i Kastellsundet ska säkerställas.

Några av de analysresultat, erfarenheter och synpunkter som framkommit under steg 1 sammanfattas i följande punkter:

- Den maritima riskbilden förbättras väsentligt genom att linfärjan till Kastellet avvecklas.
- Restriktionerna sommartid gällande vilken båtstorlek som tillåts passera sundet, minskar sannolikheten för olyckor i sundet.
- Fartbegränsningen till 5 knop i sundet är en viktig konsekvensreducerande åtgärd.
- I händelse med särskilt riskfylld trafiksituation i sundet, är sundet öster om Kastellet tillgängligt som riskreducerande alternativ rutt för skärgårdstrafikfartygen.
- Utifrån tillgänglig olycksstatistik och operatörserfarenheter framstår inte dagens sjötrafikbild som anmärkningsvärt riskfylld.
- Omlokalisering av sjömacken till sundets norra del bedöms mindre problematisk än lokalisering i sundets södra del där utrymmet är mindre och närheten till skärgårdsbåtarnas förtöjnings- och manöverplatser gör interaktionen mer farofylld.
- Med ytterligare sjömacksverksamhet i sundet förväntas trafikintensiteten öka.
- Kastellsundet utgör en värdefull turistattraktion för Vaxholm, som kan locka passerande båtar att besöka staden.
- En eller flera sjömackar med viss service utöver fartygsbränsle i Kastellsundet medför att fritidsbåtstrafiken ökar, men utgör i sig ingen turistattraktion, eller lockar andra än bränslekunder till sundet.
- Sjömackarna medför kringverksamhet såsom bränslelossning från tankbil på kajer och promenadstråk som hämmar attraktionskraft och medför risker som måste hanteras.
- Samlokalisering av sjömackar på plats avskild från Kastellsundets farled, kan minska riskexponerad yta, minska sjötrafikrelaterade risker och behöver inte medföra betydande omväg för tankande båtar.

6.1 Förslag till fortsatta utredningsmoment

Utifrån redovisat underlagsmaterial kan följande kompletterande eller alternativa utredningsmoment föreslås:

- Gå vidare med tidigare skisserad fortsättning av riskanalys enligt Steg 2, med syfte att få kompletterande underlag som styrker att föreslagen ändring av DP 164 kan genomföras samtidigt som de marina riskerna i Kastellsundet är tolerabla. Identifiera möjliga kompletterande riskreducerande åtgärder för befintlig verksamhet i sundet.
- Utred möjliga alternativa sätt att temporärt under kajrenoveringsperioden, exempelvis genom omlokalisering, möjliggöra fortsatt sjömacksverksamhet i motsvarande omfattning utan att sjösäkerheten försämras.
- Utred förutsättningar för en permanent samlokalisering av nuvarande sjömackar på en plats där den inte påverkar sjösäkerhet i Kastellsundet.

7 Referenser

BFS. (2020:5). *Boverkets föreskrift om detaljplan, beslutad 9 september 2020.*

SJÖFS. (2013:4). *Sjöfartsverkets tillkännagivande av register över allmänna farleder och allmänna hamnar. Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 2013:4.*

Sjömacken. (2023). *Sjömacken Vaxholms svar på yttrande i ärendet BYGG.2023.96. 5 juli 2023.*

Stockholm. (2022). *Stockholms stads strategi för fritidsbåtlivet 2022–2026.*

TS. (2021). *Båtlivsundersökningen 2020. Transportdtyrelsen, Dnr/Beteckning 2021-2170 .*

TS. (2023). *Utdrag ur Transportstyrelsens sjöolycksfallsystemet och samtal med Egil Wright.*

TSb. (2023). *Transportstyrelsens säkerhetsöversikt – sjöfart 2022.*

TSFS. (2016:120). *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafiken i vissa områden i Sverige. Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2016:120.*

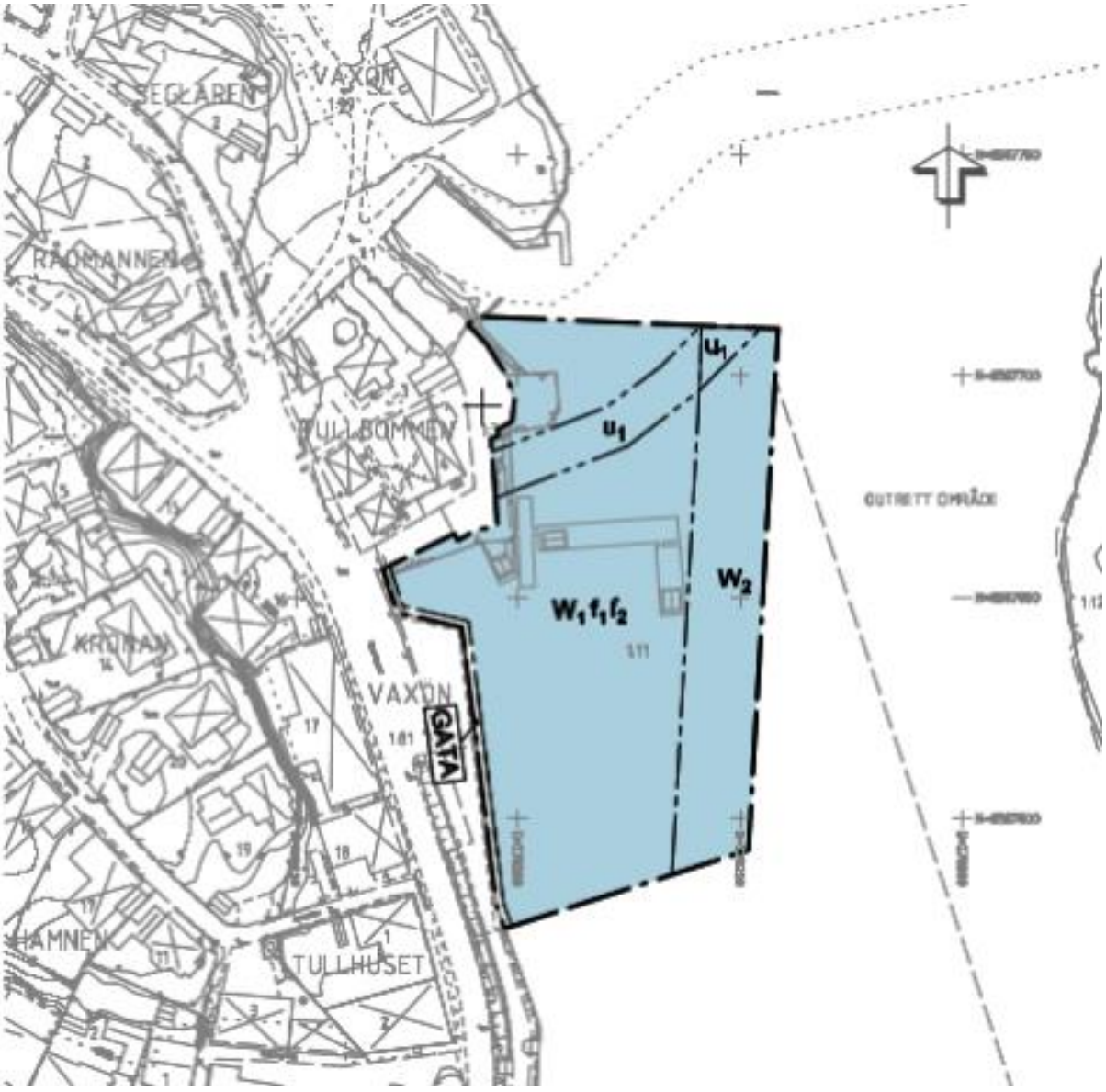
Vaxholm. (1964). *Detaljplan nr 164. Ändring av stadsplanen för kvarteret TULLBOMMEN m.m. inom Vaxholms stad. Fastställd 1964-08-17.*

Vaxholm. (1968). *Detaljplan Söderhamnen och Västerhamnen mm. Vaxholms stad. Antagen 1968.*

WSP. (2013). *Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer. Joakim Almén, WSP 2013-11-19 .*

Norconsult

Kvarteret Tullbommen, Vaxholm - Antikvariskt utlåtande gällande Ändring av Dp 164, förslag till utformningsbestämmelser



Utsnitt av plankartan som visar vilket område som berörs av tilläggsbestämmelser för Dp 164, kv. Tullbommen m.m.

Detta dokument är framtaget av Norconsult Sverige som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda

1 Bakgrund

I samband med pågående planarbete för kvarteret Tullbommen har Vaxholms kommun beställt ett antikvariskt sakkunnigt, oberoende utlåtande angående ändring av Dp 164, kv.Tullbommen m.m. för del av Vaxön. Beställare har varit Farnaz Wigh, planarkitekt vid Stadsbyggnadsförvaltningens Planenhet i Vaxholms kommun.

Planarbetet omfattar tillägg till detaljplan med syfte 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. 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. Planområdet omfattas däremot av riksintresse för kulturmiljövård *Stockholms farled och inlopp (AB 51, 58)*.

Mot bakgrund av ovanstående vill Planenheten beställa ett kortfattat PM som ska innehålla en beskrivning av området och kulturmiljöns värdebärande egenskaper, med syfte att ta fram utformningsbestämmelser i området. Utifrån resultaten har synpunkter och rekommendationer gällande utkast till utformningsbestämmelser i detaljplan tagits fram. Underlag för utlåtandet har utgjorts av gällande detaljplan, utkast till planhandlingar, riksintressebeskrivning, kulturmiljöprogram, fotografier och kartmaterial. Platsbesök har ej ingått i uppdraget.

PM:et har tagits fram under februari 2025 av Andreas Nordström, bebyggelseantikvarie, och granskats av Lisa Sarban, bebyggelseantikvarie, sakkunnig avseende Kulturvärden (behörighet K).

2 Planeringsförutsättningar samt kulturhistoriskt lagskydd

2.1 Riksintresse enligt 3 kap Miljöbalken

Fastigheterna ligger inom ett större område av riksintresse för kulturmiljövården *Stockholms farled och inlopp (AB 51, 58)*, en farledsmiljö tillhörande Stockholms farled och inlopp, Norra Boo, Vaxholm, Oxdjupet och Lindalssundet. Planområdet med omgivande närområde ger uttryck för en del av riksintresset som farledsmiljö, kommunikationsmiljö, kust- och skärgårdsmiljö, småstadsmiljö, fästnings- och skansmiljöbefästningssystem, militärmiljö samt sommarnöjesmiljö.

Motivering:

- *Farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm via Vaxholm, som visar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreationsliv, som speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning och dess behov av färdstråk till staden alltsedan medeltiden, och som berättar om Stockholms utbyggnad och försvarsansträngningar med tillhörande samhällsbildningar. Här kan levnadsförhållandena för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom industri, transportteknik, försvar och arkitektur. Farledsmiljö, kommunikationsmiljö, kust- och skärgårdsmiljö, Fästnings- och skansmiljöbefästningssystem, militär miljö, småstadsmiljö, industrimiljö, sommarnöjesmiljö.*

Riksintressanta uttryck av relevans för planområdet med omgivningar:

- *Farledsmiljö, kommunikationsmiljö, kust- och skärgårdsmiljö. Hamnar och varv. Ångbåtsbryggor med tillhörande kringbyggnader som t ex väntkurar. Tullhuset i Vaxholm.*
- *Fästnings- och skansmiljöer – befästningssystem. Lämningar efter avspärrningar, skansar och befästningssystem från 1500-talet fram till 1900-talets mitt som speglar befästningskonstens utveckling. Mur- och vallanläggningar.*
- *Småstadsmiljö – Vaxholm (Vaxholms kn) Stadsbildningen Vaxholm på Vaxön, framväxt som ett servicesamhälle till 1500-talets fästningsbygge med uttryck för den förindustriella skärgårdsstaden med inslag av befästningar och militära byggnader. Orten som tullstation och knutpunkt för handel, kommunikation och krogrörelse för den centrala delen av skärgården. Tullhus från 1700-talet vid fästningssundet.*
- *Återstående äldre träbebyggelse från tiden före det sena 1800-talets expansion. Fiskarbefolkningens småskaliga stugbebyggelse i Norrhamn med oregelbundet gatunät, små tomter samt bryggor och sjöbodar.*
- *Avläsbara hamnlägen/hamnvikar. Stadskärnans sammanhängande bebyggelsesiluett med inslag av kuperad skärgårdsterräng.*
- *Kastellets roll som landmärkesbyggnad.*
- *Den expansiva utbyggnadsfasens bebyggelse från 1800-talets senare hälft fram till omkring 1920 som uttrycker bad- och sommarnöjesortens historia.*

2.2 Gällande detaljplan

Gällande detaljplan omfattar även området Tullbommen, ett bebyggt landområde som ligger i planområdets nordvästra del (tilläggsplanen omfattar inte det bebyggda området).

I gällande detaljplan (dp 164, som fastställdes 1964) finns följande bestämmelser:

- *På med II betecknat område får byggnad uppföras med högst två våningar.*
- *På med II betecknat område får byggnad uppföras med större höjd än 6,2 meter.*
- *Vind får inte inredas i byggnad som uppförs i två våningar.*
- *Med K betecknat område skall utgöra reservat för befintlig, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Fråga om bygglov för nybyggnad eller annan åtgärd inom sådant område må ej avgöra innan byggnadsstyrelsens och riksantikvarieämbetets yttrande inhämtas.*

2.3 Kulturmiljöprogram

Planområdet ingår i en miljö som är utpekad i Vaxholm stads kulturmiljöprogram från 2025, *Vaxön*. Kulturmiljöprogrammet utgör ett fördjupat underlag för kommunens ställningstagande i frågor som berör riksintresset för kulturmiljövården. För varje område beskrivs det kulturhistoriska värdet, viktiga karaktärsdrag samt rekommendationer för hur områdets kulturhistoriska värden kan hanteras. De viktiga karaktärsdrag som bedöms som relevanta för planområdet med närområgivning är:

- *Vaxholms stadskärna inom den rätvinkliga kvartersstrukturen som uppvisar en sammanhållen skala och bebyggelsesiluett*
- *Bevarad äldre stadsmiljö präglad av den låga skalan och den traditionellt utformade trähusbebyggelsen.*
- *Det oreglerade gatunätet utanför den rätvinkliga kvartersstrukturen med grusvägar anpassade efter stadens höjder i enlighet med Kronans tomträttsavtal*
- *Kontrasterande struktur med hus placerade i trädgård indraget från gata eller mot gata vid stadsgator.*
- *Den äldre trähusbebyggelsen från tiden före första världskriget*
- *Ursprungliga bevarade byggnadsdetaljer så som fönster, entréportar och snickarglädje bidrar sammantaget till den karaktäristiska stadsbilden.*
- *Fiskebodar, båthus och bryggor som uttryck för Vaxön som en skärgårdsmiljö.*
- *Kajernas olika karaktärer som genom sin utformning visar på olika funktioner och årsringar.*
- *Tullhuset byggt 1736 var Vaxholms enda stenhus under 1700-talet.*
- *De många trädgårdarna som viktiga gröna inslag i stadsbilden*
- *Gatubildens karaktär med staket av trä eller flätverksstängsel och uppvuxna häckar, ofta syrén.*

3. Områdesbeskrivning

Planområdet med kvarteret Tullbommen ligger vid Österhamnen på Vaxön i Vaxholms stad. Planområdet täcker in delar av Strandgatan, Cronhamnsplan och bostadskvarteret Tullbommen. Totalt tre fastigheter ligger inom området (Vaxön 1:81, Tullbommen 3 och Tullbommen 4) som berörs av planändringen. Tullbommen 3 och 4 är privatägd mark och planområdet som tillhör fastigheten Vaxön 1:81, som är väg- och vattenområden ägs av kommunen. Området avgränsas i övrigt av Fiskaregatan och Cronhamnsgatan/Cronhemsplan i norr och Vaxholmskajen i söder. Tilläggsplanen omfattar endast väg-, kaj- och vattenområde.

Områdets södra del karaktäriseras idag av delvis äldre bebyggelse, bestående av stenhus (tavernan och tullhuset) och skärgårdspräglad arkitektur med sadeltak i trä- och putsfasader (reveterade) med spröjsade träfönster. Längs gatan finns även plank som följer vägen upp längs Strandgatan. Några av dessa hus är sentida men byggda i traditionell stil. Takmaterialen på samtliga hus längs gatan utgörs av plåt som i svart kulör. Fasaderna har genomgående ljusa kulörer i rosa, grönt eller brunbeiga kulörer. Strandgatan är belägen högre än kajen och avgränsas av nyponbuskar och svarta lyktstolpar som följer gatan samt en avgiftsbelagd parkering som är grusbelagd. Längs kajen ligger passagerarbåtar och en småbåtshamn som ligger i en mindre vik, samt mindre bryggor med tankstation och bodar med träfasader i locklistpanel.

Den norra delen av planområdet avslutas av de Wirströmska gårdarna där husläng orna utgörs av stående träpanel (lockslitpanel och grövre panel) i röd slamfärg. I övrig består vägbeläggningsmaterialen av asfalt, granitsten och grus och längt huskropparna finns spjälstaket i slamfärger samt mindre bilparkeringar.







3 Historik

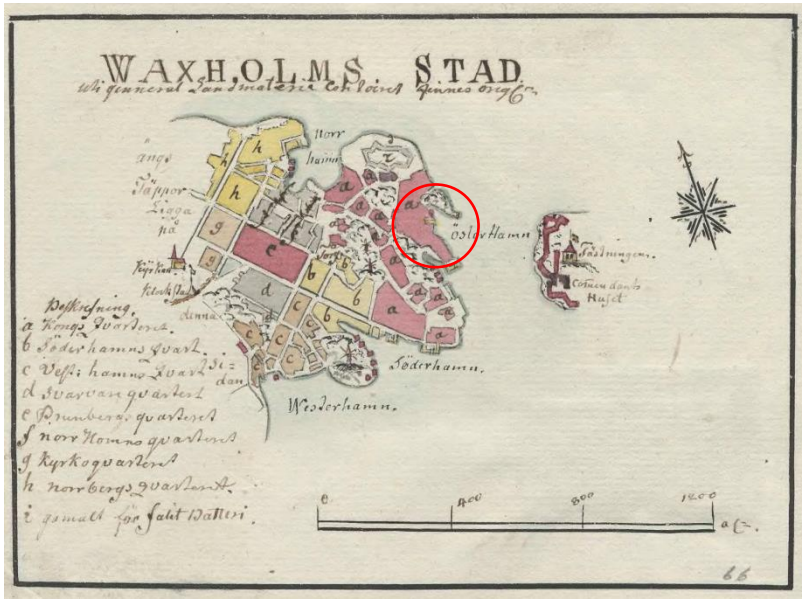
Kvarteret Tullbommen och Österhamnen

Bebyggelsen vid kvarteret Tullbommen (beläget strax väster om området) som det ser ut idag, har sin stadsmässiga utformning från 1700-och 1800-talet och området ligger i anslutning till Österhamnen. Vaxholms stad som idag karaktäriseras av småstadsbebyggelsens skärgårdsarkitektur bestod då mestadels av låg träbebyggelse. Det fanns endast två stenbyggnader i staden, varav en av dessa var Tullhuset uppfört 1736 och som fortfarande ligger strax söder om. Endast träbyggnader tilläts på den tiden i staden då byggnaderna på grund av områdets strategiska läge vid inloppet till Stockholm skulle kunna brännas ner snabbt vid ett fientligt anfall.

Byggnaderna kring hamnen har förändrats över tid men bibehållit sin storlek och höjd av mindre skala. De karaktäristiska nyttobyggnaderna och magasin typiska för hamnstaden som rivits vartefter, har också succesivt förändrat karaktären på området kring kvartetet Tullbommen och Österhamnen som det ser ut idag.



Vy mot Strandgatan från Kastellholmen. Målning av Louis de Pienne år 1810. Det vita tullhuset till vänster, kronans magasinsbyggnad i mitten samt Wirströmska gårdarna till höger. Bild från Vaxholms Hembygdsförening.



Handritad karta över Vaxholms stad från 1790, Riksarkivet. Kv. Tullbommen och Österhamnen markerad med röd ring. Kartan visar att området där Kvarteret Tullbomen tillhörde vad som då benämndes för Kongskvartetet.

Inom planområdet ligger även de Wiströmska gårdarna (Tullbommen 3, Tullbommen 4). De Wirströmska gårdarna ägdes ursprungligen av handlaren Wirström som inköpte byggnaderna 1820. Byggnaderna vittnar om hur den gamla träbebyggelsen till en början såg ut i staden och Österhamnen.



Foto av de Wirströmska gårdarna från 1972. Fotograf: Alf Nordström. Stockholms

Under 1800-talet låg inom området längs med strandgatan även en lång magasinsbyggnad som ägdes av Kronan. Magasinsbyggnad revs 1984 vilket förändrade Österhamnens utformning, då platsen fick en mer öppen karaktär längs strandgatan och vattnet.



Utsnitt av karta från 1876 visar hur Österhamns bebyggelse och där kvarteret Tullbommen ligger idag markerad med röd ring. Bebyggelsen i området har sin framväxt på 1700- och 1800-talet. Vaxholms stad som idag karaktäriseras mer av småstadsbebyggelsens skärgårdsarkitektur, bestod ursprungligen mestadels av låg träbebyggelse.

Utfyllnaden av den innersta viken som fanns inom området för gällande plan gjordes i slutet av 1800-talet i samband med 1880 års stadsplan. Den tidigare kajen och hamnlinjen vid Österhamnen hade innan 1887 en helt annan utformning med en djupare vik där Cronhemsgatan, Fiskaregatan och Strandgatan möts idag. En spång för att ta sig över viken fanns även där som gick strax till väster om de Wirströmska gårdarna. Den sista stora förändringen i Österhamen sker 1965 strandgatan fylls ut och får den utformning den har idag



Målning av konstprofessor Nils Andersson 1860 som visar spången från Strandgatan mot Cronhamnsplan. Till vänster ligger kronans magasinsbyggnad och till höger i bakgrunden det vita tullhuset. I förgrunden till höger ligger krogen Trehoppan och handl. Åkerbergs brygghus. I och med 1880-års stadsplan fylldes området igen. Målning av konstprofessor Nils Andersson 1860. Vaxholms hembygdsförening.

Österhamnens träbebyggelse i kvarteret Tullbommen vittnar om den äldsta träbebyggelsens kring hamnområdet som går att skönja i anslutning till Strandgatan, Cronhamnsgatan och kvarteret Tullbommen, som ligger i planområdets norra delar.



Fotot från 1909 visar kronans magasinsbyggnaden längst till vänster i förgrunde, byggnaden revs 1981. Trappan i kajen framför tullhuset ändrades vid utfyllnaden år 1887 och flyttades något norrut. Foto: Fotograf okänd, Vaxholms Hembygdsförening.



Foto visar resterna av steningen till den gamla nedgången som går att skönja mitt i bilden. Arbetet med den nya kajen vid Österhamnen pågick 1965. Foto: Vaxholms stad

4 Kulturhistoriskt värde och värdebärande karaktärsdrag

Värdebärande karaktärsdrag att ta hänsyn till vid utformning av utformningsbestämmelser:

- Den äldre, småskaliga träbebyggelsen i Österhamn, i synnerhet kvarteret Tullbommen som är en del av Vaxholms stads första och äldsta stadsbebyggelse. Bebyggelsen har en enkel karaktär med sadeltak belagda med lertegel, fasader i faluröd locklistpanel samt vita knutar och snickerier.
- Tullhuset, ett av få stenhus som fick uppföras på Vaxön förutom Vaxholms kyrka.
- Vy och utblick från hamnområdet och Vaxholms kastell med farled
- Siktlinjen längs Lotsgatan med vy och utblick mot vattnet och Vaxholmskastell.
- Siktlinjen längs Fiskargatan med vy och utblick mot Österhamnen och Kastellholmen.

Förslag till nya utformningsbestämmelser

f1 Mindre byggnadsverk kopplade till verksamheter får uppföras men nockhöjden får ej överstiga 4 meter ovan brygga eller pontons ovansida. Mindre uppskjutande byggnadsdelar såsom skorsten, ventilationsanläggningar och liknande får anordnas.

Tillägg till utformningsbestämmelse ovan. Det vore positivt om det gick att definiera den maximala storleken på skorstenar och ventilationsanläggningar i bestämmelsen. /Större/ Ventilationsanläggningar på tak är främmande för områdets karaktär och i synnerhet för byggnader av mindre bod /uthuskaraktär.

f2 Särskild vikt ska läggas på byggnadsverkens utformning. Byggnadsverk ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens kulturhistoriska värden och vara av enkel bod-/ uthuskaraktär. Tak ska vara sadeltak och täckas med plåt, papp eller annat enklare, traditionellt taktäckningsmaterial. Fasader ska vara av stående träpanel i traditionell utformning samt täckmålas i traditionella slamfärgskulörer eller ljusare kulörer karaktäristiska för skärgårdsarkitekturen.

Vidare rekommenderas att plankartan redigeras för att värna siktlinjer från Lotsgatan mot vattnet och Kastellholmen. Byggnadsverk på bryggor bör ej tillåtas inom denna siktlinje.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

För ändring av detaljplan 164 - Kvarteret Tullbommen, Vaxholm

2024-01-15

Reviderad 2024-03-04

Upprättad av PE Teknik och Arkitektur AB

på uppdrag av Vaxholms stad

Innehåll

1 Inledning 5

1.1 Bakgrund till projektet 5

1.2 Planens syfte 5

1.3 Undersökning av betydande miljöpåverkan 5

1.4 Framtagande av MKB 6

2 Avgränsning 6

2.1 Avgränsning av miljöaspekter 6

2.2 Geografisk avgränsning 7

2.3 Avgränsning i tid 7

2.4 Kumulativa effekter 7

3 Metod och bedömning 7

3.1 Bedömningsmatris 7

3.2 Bedömningsgrunder 8

3.3 Osäkerhetsanalys 9

4 Områdesbeskrivning 9

4.1 Översiktsplan 11

4.2 Gällande detaljplan 11

4.3 Angränsande planering 13

4.4 Lagskyddade områden 13

5 Alternativredogörelse 15

5.1 Genomförande av detaljplanen 15

5.2 Nollalternativ 16

5.3 Alternativa lokaliseringar och utformningar 16

6 Miljökonsekvenser 18

6.1 Ytvatten 18

6.2 Naturmiljö 20

6.3 Förorenade områden 21

6.4 Landskapsbild 24

6.5 Kulturmiljö 25

6.6 Risk och säkerhet 27

6.7 Rekreation och friluftsliv 32

6.8 Luft 33

6.9 Buller 34

7 Klimat 36

8 Miljökvalitetsmål 37

9 Samlad bedömning 40

10 Uppföljning och övervakning 43

11 Sakkunskap 44

12 Referenser 45

Sammanfattning

I Vaxholm råder idag en brist på båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter. Genom en ändring av gällande detaljplan (DP 164) föreslås att ett större område ska planläggas som ”Vattenområde som får överbyggas” (W_1) för att tillgodose denna efterfrågan.

Vaxholms stad har bedömt, enligt 6 kap 6 och 7 §§ miljöbalken (1998:808), att ändringen av aktuell detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning ska genomföras vilket omfattar framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Syftet med framtagandet av MKB:n är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. MKB:n kommer således att utgöra ett av beslutsunderlagen under framtagandet av detaljplanen och utgöra underlag för justeringar samt anpassningar av detaljplanen.

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. Planområdet omfattas däremot av riksintresse för kulturmiljövård (Norra Boo – Vaxholm – Oxdjupet – Lindalssundet), riksintresse för kust och skärgård samt en bevarandeplan från 1979. Befintlig detaljplan omfattas inte av strandskydd. 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.

Planförslaget leder till ytterligare en tankstation inom planområdet vilket innebär en större risk för spill av petroleumprodukter och olyckor. Detta förväntas bidra till större påverkan på ytvattnet och naturmiljön än vid nollalternativet. Byggnation enligt planförslaget bedöms även kunna leda till att föroreningar i sedimenteten sprids till ytvattnet. Luftkvalitet, buller och landskapsbild påverkas främst under byggskedet, men detta bedöms vara försumbart.

Bedömningen 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. Planförslaget bedöms leda till en positiv konsekvens för friluftsliv och rekreation.

1 Inledning

1.1 Bakgrund till projektet

Vaxholm utgörs av flertalet öar som till stor del saknar fasta förbindelser. På grund av detta utgör bryggor och kajer viktiga förutsättningar för att kunna resa inom kommunen och nå samhällsservice, skolor, arbete, handel, idrott, kultur och dagligvaruhandel (Vaxholms stad, 2022a).

I Vaxholm finns idag en brist på båtplatser, avstigningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter. Genom en ändring av befintlig detaljplan (DP 164) finns en möjlighet att tillgodose dessa behov (Vaxholms stad, 2022a).

Inom planområdet finns idag en sjömack (Gulf Kronudden). De har ett bygglov från 1973 för vissa delar av verksamheten. Andra delar av verksamheten (de två yttre pontonerna och kontorsboden på land) saknar idag bygglov då de tidigare haft tidsbegränsat bygglov som löpt ut 2018 (Vaxholms stad, 2022a).

Den 2 juni 2022 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ändra detaljplanen för vattenområdet för Kv. Tullbommen m.fl., DP 164.

1.2 Planens syfte

Genom en ändring av gällande detaljplan planeras ett större område planläggas som ”Vattenområde som får överbyggas” (W_1) (Vaxholms stad, 2022a). Syftet med ändringen av planen är att utöka vattenområdet som får överbyggas för att ge småbåts- och vattenverksamheter möjligheten att utvecklas inom planområdet.

1.3 Undersökning av betydande miljöpåverkan

Vaxholms stad har bedömt, enligt 6 kap 6 och 7 §§ miljöbalken (1998:808), att ändringen av aktuell detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (Vaxholms stad, 2023a). Bedömningen är att ändringen av detaljplanen:

- Kan medföra positiv påverkan på sociala värden.
- Kan medföra negativ påverkan på kultur och naturvärden samt materiella värden.
- Kan medföra betydande miljöpåverkan på människors hälsa eller miljö.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att planen kan innebära risk för betydande miljöpåverkan med hänsyn till risker kopplade till farligt gods samt MKN vatten (Länsstyrelsen Stockholm, 2024). En strategisk miljöbedömning enligt 6 kap 3 § miljöbalken och 4 kap 34 § plan- och bygglagen ska genomföras vilket omfattar framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

1.4 Framtagande av MKB

Syftet med framtagandet av MKB:n är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. MKB:n kommer således att utgöra ett av beslutsunderlagen under framtagandet av detaljplanen och utgöra underlag för justeringar samt anpassningar av detaljplanen.

MKB:n ska innehålla en beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som identifierats för genomförandet av detaljplanen och som ska tillhandahållas samtidigt med planförslaget under samråd, remissförfarande och granskning av planförslaget. Identifierade miljöeffekter till följd av detaljplanens genomförande ska även jämföras med en situation om inte detaljplanen kommer till stånd, ett så kallat nollalternativ. Föreslagna skadeförebyggande åtgärder och kompensationsåtgärder som syftar till att mildra identifierade negativa miljöeffekter vägs in i konsekvensbedömningen. MKB:n ska slutligen innehålla förslag till uppföljning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av detaljplanen kan antas medföra.

2 Avgränsning

2.1 Avgränsning av miljöaspekter

Undersökningssamråd har hållits mellan Vaxholms stad och Länsstyrelsen Stockholm (Länsstyrelsen Stockholm, 2024). MKB:n ska redovisa den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma. Miljöaspekterna som listas nedan är de som bedömts vara relevanta att belysa i MKB:n.

- Ytvatten
- Naturmiljö
- Förorenade områden
- Landskapsbild
- Kulturmiljö
- Risk och säkerhet
- Rekreation och friluftsliv
- Luft
- Buller

Fokus föreslås ligga på påverkan på MKN vatten samt Risk och säkerhet (Länsstyrelsen Stockholm, 2024). I 6 kapitlet 12 § miljöbalken anges att MKB:ns omfattning och detaljeringsgrad ska vara rimlig med hänsyn till att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder. För de miljöaspekter där detta är relevant görs endast en kortfattad beskrivning av aspekten i denna MKB. Detta gäller exempelvis direkta konsekvenser och behov av skyddsåtgärder vid arbeten i vattenområde samt anläggning och drift av sjömack.

2.2 Geografisk avgränsning

MKB:n har begränsats till den miljöpåverkan som härrör från genomförandet av planförslaget inom det berörda detaljplaneområdet. Detta innebär i huvudsak att planområdet och dess närmsta omgivning behandlas i MKB:n. Dock finns ett antal miljöaspekter som har ett större influensområde än själva detaljplaneområdet.

2.3 Avgränsning i tid

En miljökonsekvensbeskrivning ska beskriva miljöeffekter på kort, medellång och lång sikt. Med **kort och medellång sikt** menas de miljökonsekvenser som uppkommer under byggskedet. **Lång sikt** utgörs av ett tidsperspektiv då planområdet är utbyggt vilket förväntas ske runt år 2030. Syftet med det långa tidsperspektivet är att beskriva kumulativa effekter för detaljplanen, där hänsyn tas till ett större sammanhang.

2.4 Kumulativa effekter

Att bedöma kumulativa effekter ingår i att bedöma miljöeffekter. Miljön påverkas ständigt av en mängd samverkande faktorer. Med stöd av bedömning av kumulativa effekter går det att nå längre i bedömningen av de förväntade samlade miljöeffekterna av en detaljplan (Naturvårdsverket, 2023a).

De tänkbara kumulativa effekter som kan vara aktuella för denna detaljplan är:

- Påverkan från renovering av omkringliggande kajområden
- Eventuella skyddsavstånd till verksamheter inom detaljplanen som kan komma att påverka omkringliggande planering.

3 Metod och bedömning

3.1 Bedömningsmatris

MKB:n beskriver konsekvenser för de betydande miljöaspekter som dels identifierats av kommun och länsstyrelse, dels det som framkommit under MKB-processen. Graden av miljöpåverkan från planförslaget jämförs med nollalternativet och konsekvensbedöms. Skadeförebyggande åtgärder och kompensationsåtgärder som utgör åtaganden, exempelvis planbestämmelser, ingår i planförslaget och vägs in i konsekvensbedömningen. Övriga möjliga skadeförebyggande eller skadelindrande åtgärder beskrivs som övriga anpassningsåtgärder. Övriga anpassningsåtgärder vägs inte in i bedömningen. Detta gör att bedömningarna är konservativa.

Hur betydande en miljökonsekvens bedöms bli beror på miljöaspektens värde i förhållande till den kvarvarande miljöeffekten, se Tabell 1. Grad av konsekvens samt förklaring till denna beskrivs vidare under Tabell 2. Även positiva konsekvenser vägs in och beskrivs.

Tabell 1. Matris för bedömning av negativa konsekvenser

Högt värde	Måttlig konsekvens	Stor konsekvens	Mycket stor konsekvens
Måttligt värde	Liten konsekvens	Måttlig konsekvens	Stor konsekvens
Litet värde	Försumbar konsekvens	Liten konsekvens	Måttlig konsekvens
	Liten miljöeffekt	**Måttlig miljöeffekt**	**Stor miljöeffekt**

Tabell 2. Förklarande text om graden av konsekvenser.

Grad av konsekvens	**Förklaring**
Mycket stor negativ konsekvens	Stor påverkan på ett högt värde som exempelvis Natura 2000-område, riksintresse, naturmiljö eller kulturmiljö, mycket skyddsvärda arter eller miljöer. Påverkan är så omfattande att värdet försvinner helt eller påverkas i mycket hög grad.
Stor negativ konsekvens	Stor påverkan på ett måttligt värde eller måttlig påverkan på ett högt värde, exempelvis naturreservat, bevarandevärt odlingslandskap eller kulturhistorisk bygd. Påverkan är så omfattande att värdet påverkas i hög grad.
Måttlig negativ konsekvens	Måttlig påverkan på ett måttligt värde, exempelvis område i kommunalt program eller liknande. Måttliga negativa effekter på värdet, som minskar i omfattning eller kvalitet.
Liten negativ konsekvens	Liten påverkan på ett måttligt värde eller måttlig påverkan på ett litet värde, t.ex. skog i närhet till bostäder. Värdet minskar något i omfattning eller kvalitet.
Försumbar konsekvens	Ingen/försumbar konsekvens förutses.
Positiv konsekvens	Förbättrade möjligheter för ett miljövärde eller intresse. Både värdet och påverkan kan vara i skalan liten, måttlig eller stor. Värdet ökar i omfattning eller kvalitet genom att exempelvis en barriär byggs bort, tillgängligheten till värdet ökar, befintliga utsläpp minskas eller liknande.

3.2 Bedömningsgrunder

Bedömningarna är kvalitativa och utgår i huvudsak från bedömningsgrunder så som lagar och andra bestämmelser, gräns- och riktvärden, miljökvalitetsnormer, miljömål, värdebeskrivningar och/eller rådande rättspraxis. Det har även tagits fram särskilda platsspecifika utredningar som legat till underlag för bedömningarna. Varje miljöaspekts bedömningar redovisas under respektive avsnitt i *Kapitel 6.*

3.3 Osäkerhetsanalys

I detta avsnitt anges vilka sakområden som främst orsakat svårigheter vid upprättandet av miljökonsekvensbeskrivningen.

Exempel på osäkerheter:

- Det är osäkert om all information som behövs för en korrekt bedömning har varit tillgänglig. Bedömningar av framtida miljökonsekvenser är alltid förknippade med en viss osäkerhet. Hur stor denna är varierar mellan olika aspekter och ökar med tidsperspektivet.
- Placeringen av planerade verksamheter och båtplatser är i skrivande stund osäker, vilket gör det svårt att bedöma hur ett flertal av miljöaspekterna kommer påverkas av planförslaget.
- Hur stor havsnivåhöjningen antas bli på grund av klimatförändringar är i dagsläget osäker. Det är viktigt att ta höjd för havsnivåhöjningen vid planering av detaljplanen.
- Ett flertal utmaningar vid hantering av klimatförändringar. T.ex. långsiktiga och kumulativa karaktärer av klimateffekter, komplexitet och svårighet att bedöma relationer mellan orsak samt verkan och osäkerheter kring framtida klimat.

4 Områdesbeskrivning

Vaxholm är en tätort i Uppland och centralort i Vaxholms kommun, Stockholms län. Det föreslagna planområdet ligger på östra udden av Vaxön, även kallad Österhamnen, se Figur 1.



Figur 1. Det föreslagna planområdet (vit markering) ligger i Österhamnen, inom den nordostliga delen av fastigheten Vaxön 1:11 (modifierad från Vaxholms stad, 2022a).

Planområdet ligger i centrala Vaxholm utefter kaj- och strandkant med bryggor, byggnader och platsmark för småbåtstrafik. Inom planområdet återfinns idag en sjömack (Gulf Kronudden), se Figur 2 och Figur 3. Norr om macken finns plats för mindre taxibåtar och ett antal allmänna båtplatser och söder om macken går Vaxholmsbåtarna. Vaxholms kastell återfinns på andra sidan vattnet, cirka 50 meter från planområdet.



Figur 2. Bild över befintlig sjömack med Vaxholms kastell i bakgrunden (RISE, 2023).



Figur 3. Bild över den norra delen av planområdet (RISE, 2023).

4.1 Översiktsplan

Gällande översiktsplan antogs den 2013-12-16 och är en vision för Vaxholms framtida utveckling. Enligt översiktsplanen är aktiviteter och rekreation i anslutning till vatten är en viktig del av Vaxholms identitet. Vaxholms kaj och hamnar på Vaxön är en viktig del i utvecklingen, och det finns en stor potential att utveckla Vaxholms entré från vattnet med promenadstråk, handel, kultur och aktiviteter som sträcker sig längs kajer och ständer (Vaxholms stad, 2013).

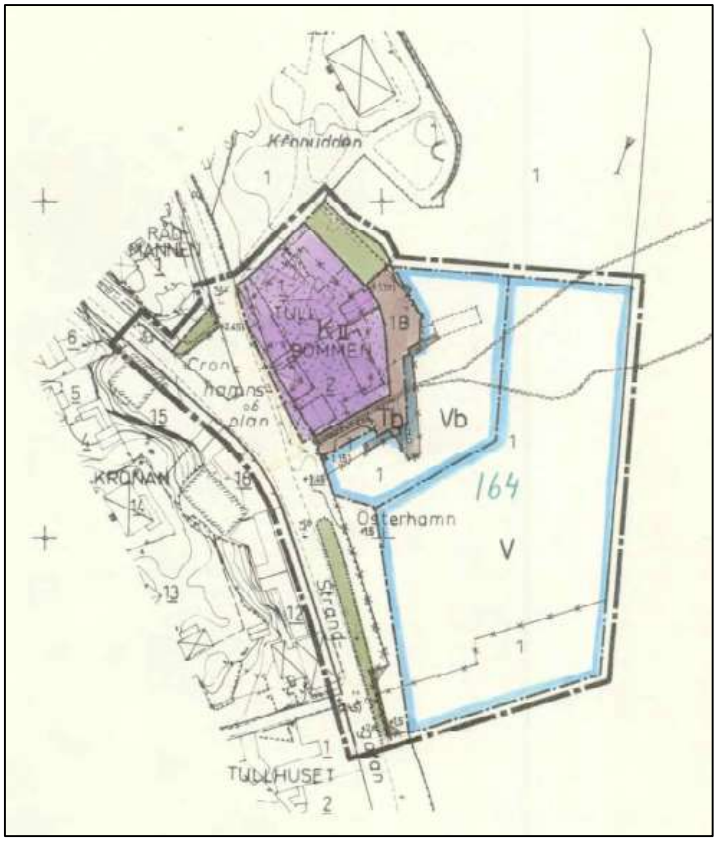
Utöver översiktsplanen finns även ett program för Vaxholms kajer (Vaxholms stad, 2017). Syftet med programmet är att möjliggöra en utveckling och förnyelse av området Vaxholms kajer. Utvecklingen ska möjliggöra ytterligare verksamheter och förbättra Vaxholms attraktivitet som besöksmål (Vaxholms stad, 2017).

4.2 Gällande detaljplan

Gällande detaljplan för området är DP 164 Kvarteret Tullbommen från 1964 (Vaxholms stad, 1964a; Vaxholms stad, 1964b). Nedan presenteras detaljplanens användning:

- Område betecknat med K ska utgöra reservat för befintlig, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Fråga om byggnadslov för nybyggnad eller annan åtgärd inom sådant område må ej avgöras innan byggnadsstyrelsens och Riksantikvarieämbetets yttrande inhämtats.
- Område betecknat med Tb ska utgöra specialområde för trafikändamål avsett för småbåtstrafikens behov.
- Område betecknat med V ska utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas.
- Område betecknat med Vb ska utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, pontoner eller liknande.

Största delen av vattenområdet i gällande detaljplan är planlagt som ett ”Vattenområde som icke får överbyggas” (V), medan en mindre del är planlagt som ett ”Vattenområdet som får överbyggas” (Vb) (Vaxholms stad, 1964a), se Figur 4.



Figur 4. Utsnitt av gällande detaljplan 164 Kvarteret Tullbommen (Vaxholms stad, 1964a).

Delar av detaljplan 164 har därefter reglerats. Cronhamnsplan har ersatts av detaljplan 249 samt den allmänna platsmarken i norra delen har ingått i detaljplan 302. Nuvarande omfattning av gällande detaljplan ses i Figur 5.



Figur 5. Utbredning av gällande detaljplan 164, med närliggande detaljplaner markerade (modifierad från Vaxholms stad, 2023b).

4.3 Angränsande planering

Under år 2019 framkom det att kajerna i Vaxholms centrala delar är i behov av renovering. I Vaxholm finns idag en brist på båtplatser, tilläggningsplatser, gästbryggor för fritidsbåtar och andra småbåtsverksamheter. Ett av målen för den planerade kajrenoveringen är att bidra till, och medge fortsatt utveckling av småbåts- och vattenverksamheter av olika slag.

Flertalet av de åtgärder som föreslås i programmet för Vaxholms kajer (2017) kan genomföras med stöd av gällande planer. En del åtgärder kräver dock ny detaljplan för att möjliggöras.

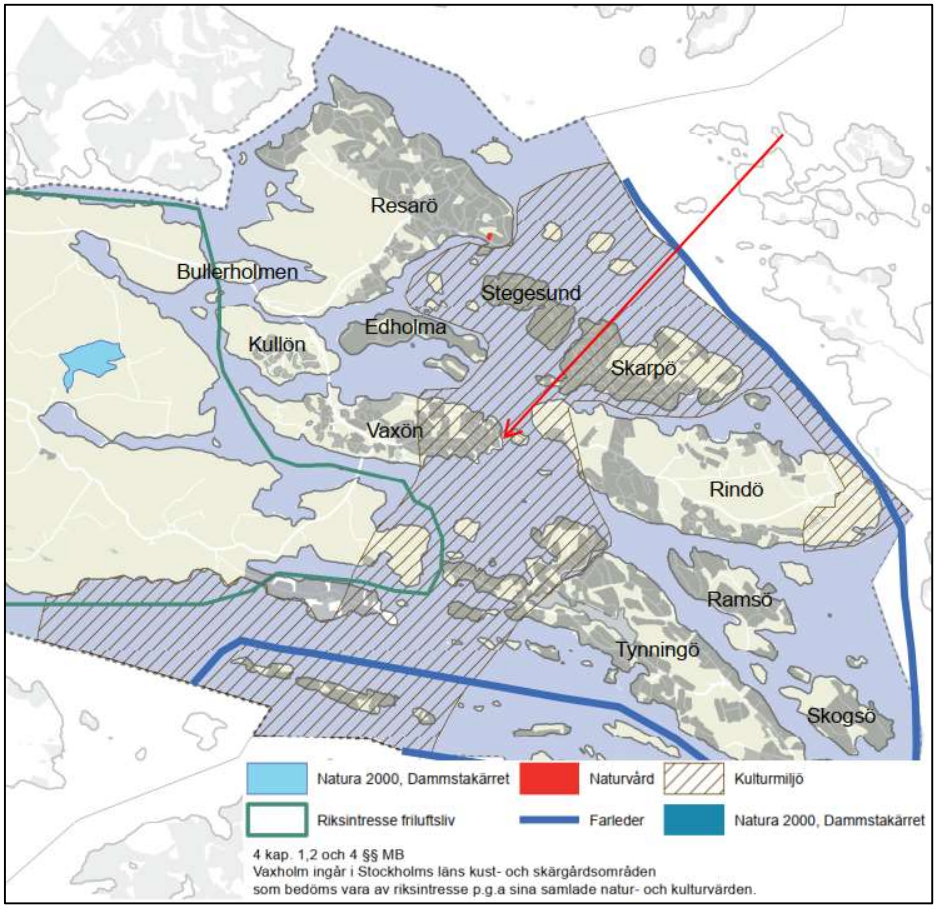
4.4 Lagskyddade områden

Riksintressen

Planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövård (Norra Boo – Vaxholm – Oxdjupet – Lindalssundet (AB 51, 58)) och omfattas av Miljöbalkens 3 kap 6 §, se Figur 6. Uttryck för riksintresset beskrivs som den brokiga skärgårdsmiljö som finns idag med en blandad struktur av gårdar, bryggor, hamnlägen och bebyggelsegrupper som speglar skärgårdsbefolkningens levnadsbetingelser, sjöfart och varuleveranser till Stockholm

samt områdets militära historia (Vaxholms stad, 2013). Riksintresset ska skyddas mot påtaglig skada, d.v.s. att områdets kulturhistoriska värden ska bevaras och skyddas från åtgärder som medför påtaglig negativ kulturmiljöpåverkan. Läs mer under avsnitt om *Kulturmiljö*.

Planområdet ingår även i riksintresset för kust och skärgård enligt Miljöbalkens 4 kap 2 § (Vaxholms stad, 2013). Inom dessa områden får exploatering och andra ingrepp i miljön inte medföra att områdenas natur- och kulturvärden påtagligt skadas. Bestämmelserna innebär också att turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid exploatering.



Figur 6. Karta över riksintressen inom Vaxholms stad. Planområdet är markerad med röd pil (modifierad från Vaxholms stad, 2013).

Strandskydd

Befintlig detaljplan omfattas inte av strandskydd. Strandskyddet inträder inte vid ändring av detaljplan.

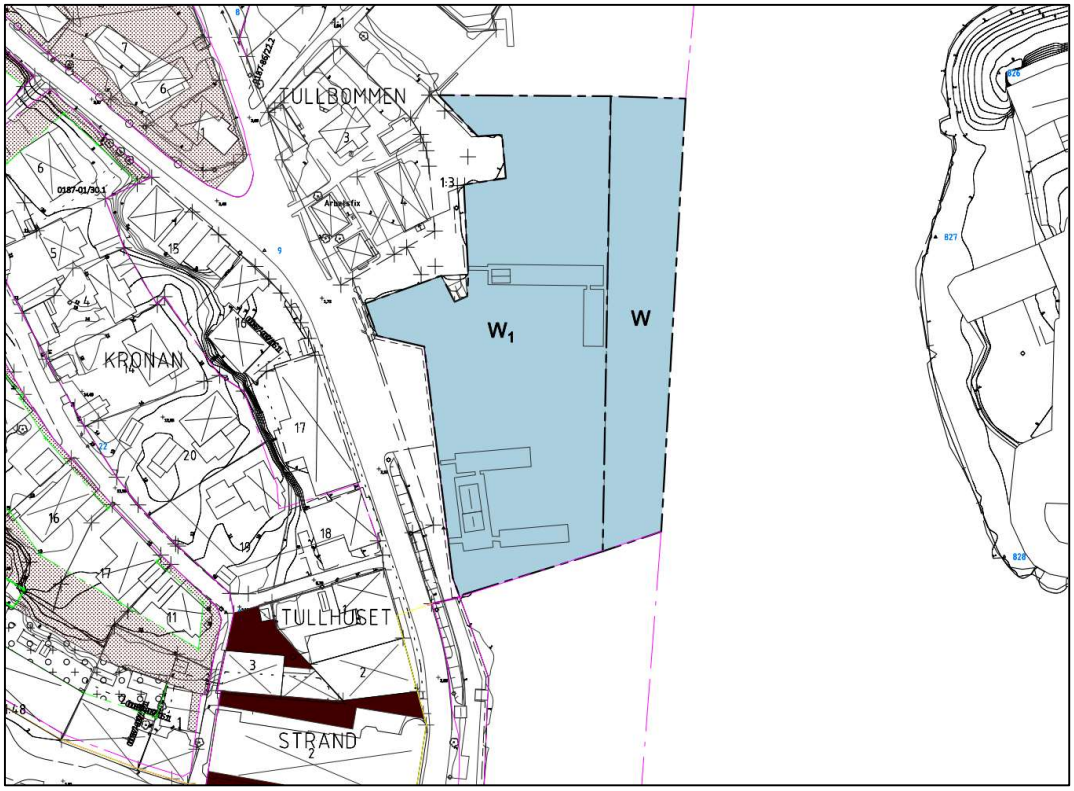
5 Alternativredogörelse

5.1 Genomförande av detaljplanen

Genom en ändring av gällande detaljplan 164 planeras en större del av vattenområdet att planläggas som ”Vattenområde som får överbyggas” (W_1) (Vaxholms stad, 2022a), se Figur 7. Syftet med ändringen av planen är att utöka vattenområdet som får överbyggas för att ge småbåts- och vattenverksamheter möjligheten att utvecklas inom planområdet.

Då boverket uppdaterat sin plankatalog används de nya beteckningarna i föreslagen plankarta där W_1 (tidigare Vb) representerar *Vattenområde som får överbyggas* och W (tidigare V) representerar *Vattenområde.*

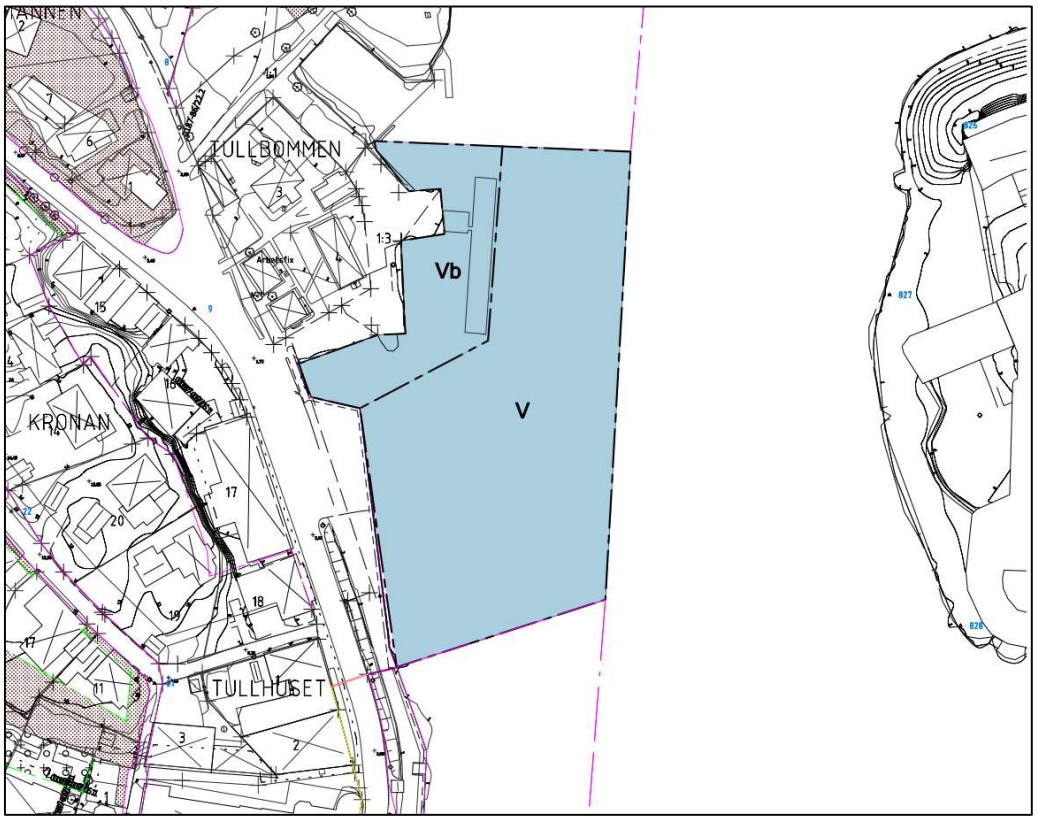
Planerad ändring av detaljplanen kommer bidra till att befintlig tankstation blir planenlig. Genom att utöka ytan med användningskod där bryggor tillåts, möjliggörs en större yta för nya småbåts- och vattenverksamheter samt ytterligare en tankstation.



Figur 7. Skiss över trolig utveckling av planområdet vid planförslaget.

5.2 Nollalternativ

En miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs; det så kallade nollalternativet. I aktuellt fall utgörs nollalternativet av ett scenario där den nya detaljplanen inte antas. Utveckling inom området antas i stället ske inom ramen för vad gällande detaljplanen tillåter. Detta innebär att befintlig tankstation inte kan fortsätta med den del av verksamheten som ligger utanför området som är planlagt som ”Vattenområde som får överbyggas” (Vb) i aktuell detaljplan. Omplacering av befintliga bryggor planeras så verksamheten är förenlig med gällande detaljplan, se Figur 8. Placeringen av tankstationen vid nollalternativet flyttas något norrut jämfört med dagens placering och flytbryggorna placeras i nord-sydlig riktning inom vattenområdet som får överbyggas (se Figur 8).



Figur 8. Skiss över trolig utveckling av planområdet vid nollalternativet.

5.3 Alternativa lokaliseringar och utformningar

En utredning över lokalisering av sjömackar i Vaxholm har upprättats, där syftet var att belysa förutsättningarna för sjömackarna och resonera kring lämpliga lokaliseringar (Vaxholms stad, 2021). En sjömack kräver en del förutsättningar, såsom el- och vattenförsörjning, ett vattendjup över tre meter, vågskyddat, transport via tankbåt eller tankbil, ev. avloppsledning och fiberuppkoppling. Nyanläggande av tankstation kräver även en del anmälningar och tillstånd (Vaxholms stad, 2021).

I dagsläget finns en tankstation i Söderhamnen. Denna verksamhet har haft tillfälligt respektive tidsbegränsat bygglov i totalt 15 år, från 2004-02-10 till 2019-02-28 (Vaxholms stad, 2021). Enligt nuvarande regler får tidsbegränsat bygglov ges för högst sammanlagt 15 år. Ytterligare tidsbegränsade lov kan därför inte ges för Söderhamnens sjömack. En ändring av gällande detaljplan skulle krävas för att möjliggöra placering av en sjömack inom söderhamnen.

På grund av detta planeras en flytt av Söderhamnens sjömack till aktuell detaljplan i Österhamnen. Placering av befintliga tankstationer har utretts och riskbedömts (RISE, 2023). Österhamnen har ansetts som en lämpligare placering av tankstation än Söderhamnen på grund av konkurrensen med pendelbåtstrafiken och risk för närsituationer med annan båttrafik vid Söderhamnen (RISE, 2023).

Planförslaget är i linje med gällande översiktsplan (Vaxholms stad, 2013) och framtaget program för Vaxholms kajer (Vaxholms stad, 2017). Den befintliga sjömacken i Österhamnen bidrar till att generera ett rikt och varierat båtliv i Vaxholm, vilket är positivt för besökare. Syftet med planförslaget är, förutom att anlägga ytterligare en tankstation, också att göra planområdet och Vaxholms kastell mer attraktivt och tillgängligt för besökare. Detta syfte går ej att uppnå vid byggnation någon annanstans.

6 Miljökonsekvenser

6.1 Ytvatten

Ytvatten är benämningen på vatten i vattendrag, sjöar, hav och våtmarker. Detta vatten utgör livsmiljö för djur och växter och används för dricksvattenförsörjning. Miljökvalitetsnormer för vatten är bestämmelser enligt 5 kap 4 § miljöbalken om kvaliteten på miljön i en vattenförekomst. Miljökvalitetsnormer för ytvatten anger vilken ekologisk och kemisk status som ska uppnås i en ytvattenförekomst och när detta senast ska ske. Bedömningarna av status baseras på olika kvalitetsfaktorer. För vattenförekomster beskriver de ekologiska kvalitetsfaktorerna bland annat bottenfauna, halter av näringsämnen, förekomst av vandringshinder i vattendraget samt hur vattenförekomstens form, struktur och kanter avviker i förhållande till ett referenstillstånd utan mänsklig påverkan. Den kemiska statusen bestäms genom att mäta halterna av olika kemiska ämnen i vattenförekomsten.

Befintliga förhållanden

Södra Vaxholmsfjärden (SE592420-182210) är den recipient som tar emot dagvatten som släpps ut från kajområdet (VISS, 2023). Ingen av Vaxholms kustvattenförekomster uppnår idag god ekologisk eller kemisk status. Södra Vaxholmsfjärden har idag måttlig ekologisk status. Kravet är att god ekologisk status ska uppnås senast år 2027. Att god ekologisk status inte är uppnådd beror främst på övergödningsproblematik vilket har konstaterats genom provtagning av klorofyll a samt förekomsten av växtplankton (VISS, 2023).

För Södra Vaxholmsfjärden uppnås inte god kemisk status när alla prioriterade ämnen bedöms. Detta orsakas av att gränsvärdena för de prioriterade ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE) överskrids i vattenförekomsten. Gränsvärdena för dessa ämnen överskrids i nästan alla svenska vattenförekomster. Medräknas inte Hg och PBDE i statusbedömningen av Södra Vaxholmsfjärden bedöms vattenförekomsten ha "God kemisk status" (VISS, 2023).

Några av de påverkanskällor som har betydande påverkan på vattenkvalitén är diffusa källor från urban markanvändning, jordbruk, transport och infrastruktur, enskilda avlopp, atmosfärisk deposition och industrier (Bjerking, 2021c).

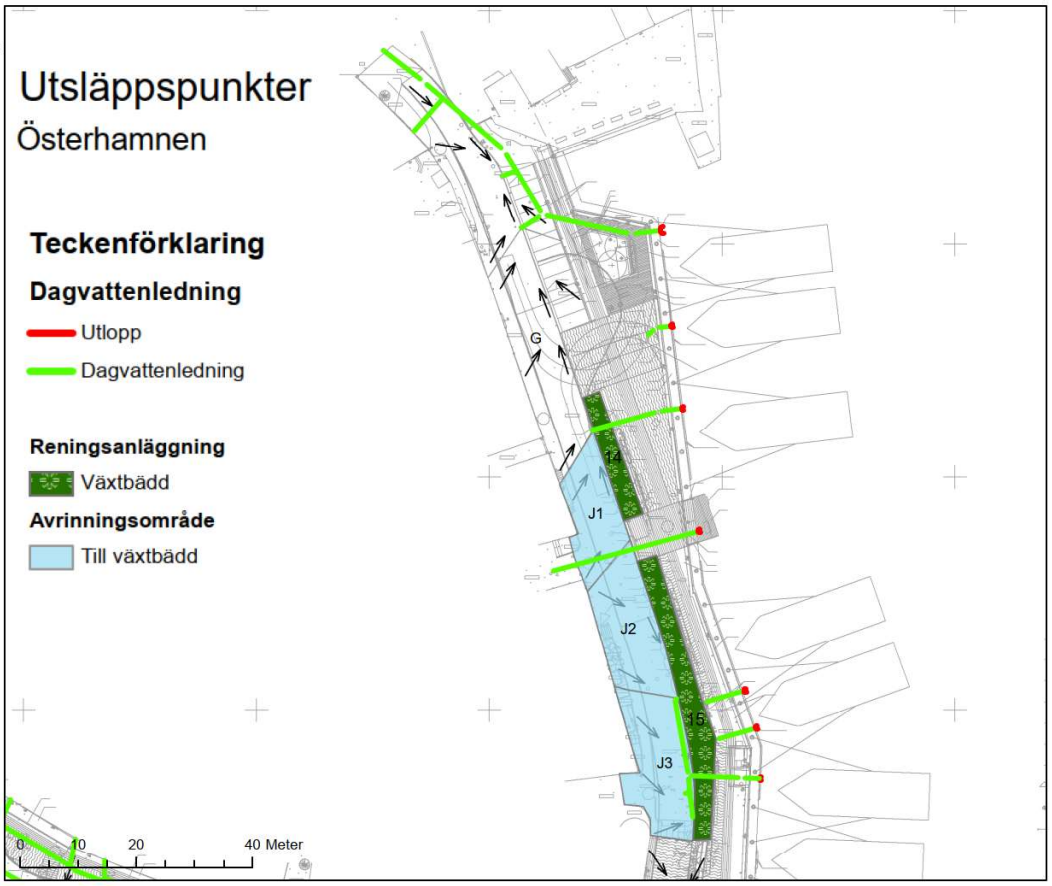
I slutet av år 2020 togs en recipientstudie fram för Södra och Norra Vaxholmsfjärden. Studien har kartlagt den totala belastningen på recipienterna, recipienternas acceptabla belastning och om det föreligger något reningsbehov för att miljökvalitetsnormernas riktvärden inte ska överskrivas. I Södra Vaxholmsfjärden fastslår rapporten att det finns ett reningsbehov för fosfor och Benso(a)pyren (Bjerking, 2021c).

Konsekvenser vid nollalternativet

Verksamheten vid nollalternativet förväntas vara liknande befintlig verksamhet inom planområdet. Påverkan på ytvattnet bedöms främst omfattas av utsläpp/spill av petroleumprodukter och andra ämnen från tankstation och båtar. Beräkningar visar att dagvattenflöden ökar vid nollalternativet, främst på grund av ökad nederbörd (Bjerking, 2021c). Påverkan på ytvatten vid nollalternativet bedöms som försumbar/ingen konsekvens.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

Även vid utbyggnad enligt planförslaget förväntas dagvattenflödena inom planområdet att öka på grund av ökad nederbörd. Denna ökning tillsammans med planerad renovering av kajerna på Vaxön som ger större mängd hårdgjorda ytor förväntas leda till ökad föroreningsbelastning till recipienten (Bjerking, 2021c; Bjerking, 2022a). För att inte bidra till försämring av MKN rekommenderas rening av dagvattnet inom respektive kajområde. Inom Österhamnen föreslås dagvattenrening i form av skelettjordar och filterbrunn enligt Figur 9.



Figur 9. Föreslagen dagvattenlösning för Österhamnen (Bjerking, 2022b).

Planförslaget leder till ytterligare en tankstation inom planområdet vilket innebär en större risk för spill av petroleumprodukter och olyckor. Detta förväntas bidra till större påverkan på ytvattnet än vid nollalternativet. Byggnation enligt planförslaget bedöms

även kunna leda till att föroreningar i sedimenteten sprids till ytvattnet, läs mer om detta i avsnitt *Förorenade områden*.

I relation till de krav som finns på kommunen för att upprätthålla miljökvalitetsnormerna anpassade efter EU:s vattendirektiv är det viktigt att Södra Vaxholmsfjärden som recipient inte får en försämrad kvalitet. Då naturvärdena inom utpekat område är låga är risken liten att planförslaget påverkar den ekologiska statusen i recipienten (Vaxholms Stad 2022b). Planförslaget bedöms inte leda till att MKN överskrids om föreslagen rening fungerar tillfredsställande. Planförslagets genomförande bedöms medföra **liten negativ konsekvens** avseende ytvatten.

Övriga anpassningsåtgärder

Hänsyn bör tas vid utformning av bryggor och sjömackens pumpar för att minimera risker för spridning av föroreningar. Exempel på skyddsåtgärder för att minska risken för markföroreningar är invallningar, hårdgörning av mark, påkörningsskydd och nederbördsskydd av oinvallade behållare med farligt avfall, drivmedel m.m. (Naturvårdsverket, 2003).

6.2 Naturmiljö

I kapitlet naturmiljö behandlas olika naturvärden som har betydelse för den biologiska mångfalden. Det kan till exempel vara en miljö där det finns värdefulla arter, med speciell artsammansättning, stor variationsrikedom, som är bra reproduktions- och uppväxtmiljöer för olika arter. En del naturvärden är utpekade genom formella skyddsområden, exempelvis naturreservat eller Natura 2000-områden, medan andra får identifieras genom inventeringar på plats. Naturmiljön innefattar både orörd natur och naturområden påverkat av människor, både i vatten och på land.

Befintliga förhållanden

Enligt en marin naturvärdesinventering som genomfördes 2014–2015 finns det låga naturvärden och låg känslighet inom planområdet och dess närhet (AquaBiota, 2014). Bedömningen bygger på att området innefattar begränsade naturliga förutsättningar för ekologiska funktioner samt att växt- och djurlivet bedöms påverkas negativt av båttrafik, modifierade stränder och störande aktiviteter (AquaBiota, 2014). Inom planområdet finns uppväxtområde för gös samt lekområde för strömming (Länsstyrelsen, 2023).

Inom planområdet saknas det grönområden och inga utpekade naturvärden eller arter finns registrerade (Vaxholms stad, 2023a). I anslutning till planområdet finns det ett flertal rödlistade fågelarter såsom tornseglare, strandskata, gråtrut, havsörn och fiskmås registrerade på Artportalen (Artportalen, 2023). Den höga närvaron av mänsklig aktivitet inom och i anslutning till planområdet medför dock att området inte bedöms utgöra en viktig livs- eller födosöksmiljö för fåglar eller fiskar (AquaBiota, 2014).

Trots detta finns det en risk att befintlig verksamhet påverkar naturmiljön i närområdet negativt genom t.ex. spridning av petroleumprodukter och andra giftiga ämnen kopplade till båtar.

Konsekvenser vid nollalternativet

Verksamheten vid nollalternativet bedöms vara liknande befintlig verksamhet inom planområdet. Påverkan på naturmiljön vid nollalternativet bedöms som försumbar/ingen konsekvens.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

Under byggskedet förväntas påverkan att ske i strand- och vattenområdet i form av ökat buller, grumlande i vattnet samt ökad risk för olyckor med utsläpp av föroreningar som resultat. Utbyggnad enligt planförslaget förväntas även leda till frisättning av befintliga föroreningar från sediment, vilket kan påverka vattenlevande organismer negativt (läs mer om detta under avsnitt *Förorenade områden*).

Planförslaget medför inga förbättrade förutsättningar för att skapa naturvärden inom planområdet jämfört med nollalternativet. Efter byggnation förväntas kommande verksamheter bidra till en ökad störning i vattenområdet, vilket påverkar vattenlevande djur. Ökad båttrafik bedöms leda till ökad grumling av vattenområdet samtidigt som kollisionsrisken ökar. En hantering av större volymer bränsle samt fler pumpstationer bedöms bidra till större risk för spill, vilket påverkar naturmiljön negativt.

Sammantaget bedöms planen ge **liten negativ konsekvens** på naturmiljön i närhet till planområdet.

Övriga anpassningsåtgärder

Hänsyn bör tas vid utformning av bryggor och sjömackens pumpar för att minimera risker för spill och olyckor.

6.3 Förorenade områden

Förorenade områden är mark- eller vattenområden, byggnader och anläggningar som innehåller hälso- och miljöfarliga ämnen. Förorenade områden kan bidra till betydande negativa miljöeffekter och är ett framtida hot mot människors hälsa och miljön. Människors hälsa kan påverkas när vi exponeras av giftiga ämnen som till exempel sprids via luft, damm, dricksvatten och ytvatten. Föroreningarna påverkar också förutsättningarna för ekosystem och den biologisk mångfalden, på land och i grund- och ytvatten.

Befintliga förhållanden

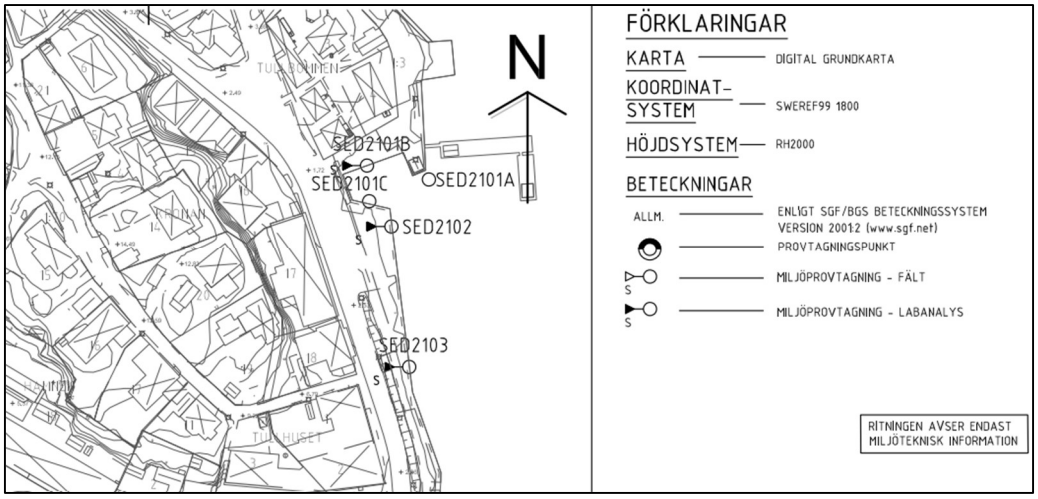
Enligt länsstyrelsernas geoportal för potentiellt förorenade områden (EBH, 2023) återfinns två utpekade inom aktuellt planområde. Dessa består av drivmedelshantering och hamn, se Figur 10.



Figur 10. Karta över potentiellt förorenade områden inom och i närområdet till aktuellt planområde (modifierad från EBH, 2023).

Inom planområdet har ett antal undersökningar utförts, se Figur 11. En undersökning av jord och markvatten (Bjerking, 2021a) och en sedimentundersökning (Bjerking, 2021b). Marken inom planområdet uppvisade inga föroreningshalter över jämförbart riktvärde (MKM). Markvattnet uppvisade däremot halter över jämförda riktvärden gällande bly, zink, PAH och bens(a)pyren.

Gällande sediment så har förhöjda halter återfunnits på flera platser inom planområdet. Det har bland annat detekterats alifatiska och aromatiska kolväten och bensen. Det har även återfunnits antracen, fluoranten, PAH, metaller och PCB över jämförbara rikt-/gränsvärden. Högst föroreningshalter återfanns i anslutning till befintlig tankstation (SED2101B), samt den föreslagna platsen för den tillkommande tankstationen (SED2103) (Bjerking, 2021b).



Figur 11. Karta som visar provtagningsplatser för sediment inom planområdet (modifierad från Bjerking, 2021b).

Konsekvenser vid nollalternativet

Verksamheten vid nollalternativet bedöms vara liknande befintlig verksamhet. Detta är en miljöfarlig verksamhet som riskerar att förorena omgivande mark- och vattenområden. Påverkan vid nollalternativet bedöms som försumbar/ingen konsekvens.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

Då det återfunnits föroreningar i både markvatten och sediment inom planområdet kan all typ av markarbete/arbete i sediment leda till spridning av dessa föroreningar. På kort sikt bedöms därför ombyggnation enligt planförslaget kunna leda till frisättning och spridning av konstaterade föroreningar. En sådan frisättning skulle kunna bidra till negativ påverkan på ytvattnet och dess ekosystem.

Efter byggnationen bedöms planerad verksamhet, med ytterligare en tankstation och fler båtar, bidra till en ökad risk för spridning av föroreningar jämfört med nollalternativet. Detta bedöms främst vara spridning av föroreningar kopplade till båtar såsom drivmedel, båtbottenfärger mm. Ökad verksamhet inom planområdet kan också bidra till större frisättning av föroreningar från ytligt sediment.

Då det i anslutning till tankstationerna förväntas bedriva lagring av petroleumprodukter bedöms det ske utsläpp av lättflyktiga organiska ämnen (VOC) till luften.

Sammantaget bedöms detaljplanen ge en **liten negativ konsekvens** på föroreningssituationen inom detaljplanen.

Övriga anpassningsåtgärder

Hänsyn till funna föroreningar inom planområdet behöver tas vid byggnation av detaljplanen. Detta för att kunna minimera möjliga spridningsrisker av föroreningar under byggtiden.

Hänsyn bör tas vid utformning av bryggor och sjömackens pumpar för att minimera risker för spridning av föroreningar. Exempel på skyddsåtgärder för att minska risken för markföroreningar är invallningar, hårdgörning av mark, påkörningsskydd och nederbördsskydd av oinvallade behållare med farligt avfall, drivmedel m.m. (Naturvårdsverket, 2003).

I det fall en efterbehandlingsåtgärd planeras i samband med byggnation kan detaljplanens påverkan på föroreningssituationen mildras.

6.4 Landskapsbild

Landskapsbilden avser den visuella upplevelsen av landskapet, dess karaktär, uppbyggnad och enskilda beståndsdelar. Landskapsbilden utgör dessutom ett avtryck till följd av alla de processer som sker och har sket tidigare i landskapet. Även om upplevelsen av landskapet till stor del är subjektiv finns vissa allmängiltiga bedömningsgrunder, såsom struktur, skala och variationsrikedom. I detta kapitel beskrivs hur landskapsbilden kan komma att påverkas av de byggnationer som ändringen av planen kommer medge.

Befintliga förhållanden

Vaxholms kajer utgör en central del av Vaxholms stadskärna, vilken aktuell detaljplan är en del av. Kajområdet är ett småskaligt landskapsrum som samtidigt ger utblickar mot det mer det storslagna landskapet vid Vaxholmsfjärden med Vaxholm Kastell i förgrunden.

Kajerna och den båttrafik som nyttjar kajerna idag, både Vaxholmfärjan och sjötaxi samt privata småbåtar, påverkar tydligt landskapsbilden både sett från land och sett från vattnet i sjölederna och från kastellet. Även den karaktäristiska bebyggelsen av äldre stenhus och träbyggnader inom planområdet tillsammans med byggnaderna som ligger inåt Vaxön präglar siluetten av området sett från vattnet.

Konsekvenser vid nollalternativet

Då befintlig tankstation inte har tillstånd för alla sina bryggor bedöms utformningen av stationen se annorlunda ut vid nollalternativet jämfört med idag. Placeringen av tankstationen vid nollalternativet flyttas något norrut jämfört med idag och bryggorna placeras i nord-sydlig riktning inom vattenområdet som får överbyggas (se Figur 8). Inga bryggor förväntas tas bort vid nollalternativet utan endast omplaceras.

Förändringen som planeras är så pass liten att konsekvensen på landskapsbilden vid nollalternativet bedöms som försumbar.

Konsekvenser vid genomförande av planförslaget

För att behålla planområdets karaktärsdrag är det viktigt att nya byggnationer regleras så att det passar in i området, både när det gäller höjder och utformning. Vikten behöver ligga på att utblickarna mot kastellet och Vaxholmsfjärden fortsatt är möjliga och att siluetten kvarstår sett från vattnet. Den planerade tillkommande tankstationen kommer behöva utformas för att smälta in i omgivningen. Placeringen på den nya tankstationen blir troligen söder om befintlig tankstation, se Figur 7.

Planförslaget bedöms leda till en smärre förändring av landskapsbilden med de regleringar som presenteras ovan. Slutgiltig omfattning av förändringen är dock svårt att bedöma med befintligt underlag.

I dagsläget bedöms planförslagets genomförande medföra **försumbar konsekvens** avseende landskapsbilden.

Övriga anpassningsåtgärder

För att minska negativ påverkan på landskapsbilden i området bör det fortsatt undersökas möjliga sätt att minska intrycket av planerad tankstation.

6.5 Kulturmiljö

Kulturmiljön är en del av kulturarvet och definieras som den miljö som har påverkats och präglats av mänskliga aktiviteter och verksamheter. Det kan vara en enskild lämning, bygd, region, påverkade skogs- eller fjällandskap med mera. Det omfattar även immateriella värden som ortnamn eller folkliga historier knutna till en specifik plats.

Befintliga förhållanden

Vaxholm har många välbevarade miljöer som vittnar om sin historiska nyckelposition i försvaret av Stockholm och Sverige ända sedan 1400-talet. Genom att på 1500-talet börja spärra Oxdjupet och Pålsundet med sten tvingades all sjötrafik att ta den trånga leden förbi Vaxholms kastell. Kastellet är ett statligt byggnadsminne från Vaxholms militära kustförsvar, vars första delar (fästningsverk) anlades redan 1510 (Vaxholms stad, 2013).

Kajerna inom planområdet har liksom staden som helhet förändrats och utvecklats genom århundradena. Successivt har utfyllnader gjorts och bryggor byggts efter behov utmed vattenlinjen. Bebyggelsen längs kajerna har förändrats över tid, men byggnadernas höjd och storlek har fortsatt hållit sig till en mindre skala. Vaxholms hotell, ett av stadens kännetecken, är fortsatt verksamt och har stor betydelse för stadslivet och upplevelsen av miljön. Vaxholmsbåtarna och annan nyttotrafik är tillsammans med fritidsbåtarna ett av Vaxholms främsta kännetecken. Denna trafik är ett viktigt karaktärsdrag för Vaxholm och utgör ett väsentligt kulturhistoriskt värde (Stockholms byggnadsantikvarier AB, 2013).

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 (RAÄ 2023). Planområdet omfattas däremot av riksintresse för kulturmiljövård samt en bevarandeplan från 1979.

Riksintresse kulturmiljövård
Planområdet ingår i riksintresset Norra Boo – Vaxholm – Oxdjupet – Lindalssundet och omfattas av 3 kap § 6 MB. Där regleras att riksintresset ska skyddas mot påtaglig skada,

att områdets kulturhistoriska värden ska bevaras och skyddas från åtgärder som medför påtaglig negativ kulturmiljöpåverkan. En stor del av Vaxholms kulturmiljöer ingår i riksintresse för kulturmiljövården. Kulturmiljöerna ska ses som en viktig del i utvecklingen av Vaxholm och som kan bidra till attraktiva boendemiljöer och platser. Uttryck för riksintresset kan beskrivas som den brokiga skärgårdsmiljö som finns idag med en blandad struktur av gårdar, bryggor, hamnlägen och bebyggelsegrupper (Vaxholms stad, 2013).

Bevarandeplan 1979
Vaxholm kommun tog fram en bevarandeplan 1979 i syfte att få fram riktlinjer för ombyggnader och planläggning i de kulturhistoriskt intressanta områdena på Vaxön. Planen omfattar Vaxöns östra delar och används som underlag vid förändringar inom detta område. Kommunen har även genomfört andra bebyggelseinventeringar över vissa områden och bebyggelsetyper där kulturhistoriska värden definierats (Vaxholms stad, 2013).

Konsekvenser vid nollalternativet

Verksamheten vid nollalternativet bedöms vara liknande befintlig verksamhet inom planområdet. Påverkan på kulturmiljön vid nollalternativet bedöms som försumbar/ingen konsekvens.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

Planförslagets påverkan på kulturmiljön är bland annat kopplad till hur gestaltningen av nytillkomna byggnader planeras inom planområdet. Det är av stor vikt att dessa tar hänsyn till närliggande kulturmiljö och riksintresse bland annat genom lokalisering, volymer, bygghöjder, utbredning, färgskala och utblick. Vaxholms attraktivitet som rekreationsmiljö och destination för besökare är en väsentlig faktor för utformning/gestaltning som ska samverka med riksintresset och kulturmiljön i stort.

Karaktären och upplevelsen av Vaxholms bebyggelse mot vattnet förändras vid utbyggnaden. Påverkan kan dock mildras genom anpassningar och hänsyn vid gestaltningen av nya objekt i området.

Planförslagets genomförande bedöms medföra **liten negativ konsekvens** avseende kulturmiljön inom planområdet.

Övriga anpassningsåtgärder

Vid eventuell misstanke om kulturmiljöfynd vid framtida arbeten krävs rapportering till Länsstyrelsen. Tillstånd söks efter att detaljplanen vunnit laga kraft, innan bygglov ges.

Bebyggelseutveckling inom områden som berörs av riksintresse ska prövas med hänsyn till de definierade kulturhistoriska värdena.

6.6 Risk och säkerhet

En detaljerad riskbedömning för Vaxholms kajer har utförts av WSP under 2013 (WSP, 2013). I denna riskbedömning analyseras främst risker vid bensinstationer samt transport av farligt gods till dessa (WSP, 2013).

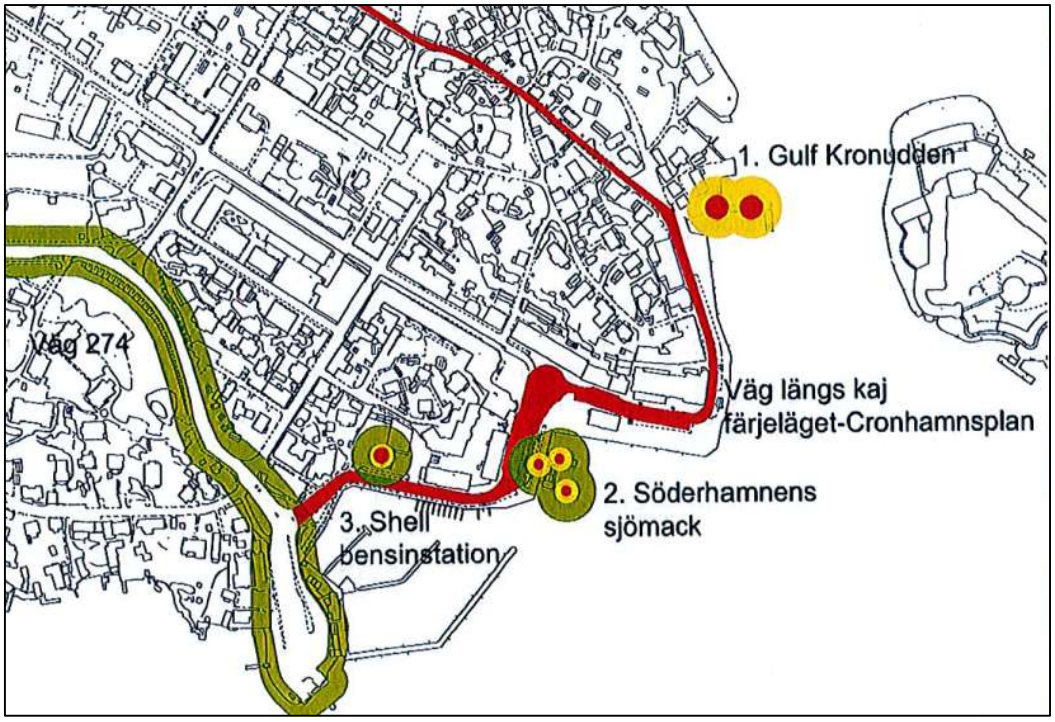
En inledande maritim riskbedömning har tagits fram av RISE under hösten 2023 för att utreda vilka sjöfartsrelaterade risker som föreslagen ändring av detaljplanen kan medföra för vattenområdet i Kastellsundet. Underlaget omfattar insamling av underlagsmaterial i form av sjötrafikanalys, incidentstatistik och erfarenheter från operatörer aktiva i området (RISE, 2023).

Befintliga förhållanden

Gällande detaljplan (DP 164) omfattar förutom Kvarter Tullbommen även allmän plats och trafikområde för småbåtsändamål samt vattenområde i Österhamnen. Inom planområdet ligger en befintlig sjömack (Gulf) som uppges vara den största rena båtmacken för privata fritidsbåtar i norra Europa (RISE, 2023). Försäljningsvolymen för aktuell mack av bensin- och dieselbränslen uppgår till omkring en miljon liter per år (RISE, 2023).

Enligt utförd riskbedömning (WSP, 2013) är individrisken oacceptabel inom 0–9 meter från lossningsplatsen i Österhamnen. Risknivån är även oacceptabel på vägen längs kajen, se Figur 12. I ett område mellan 9–23 meter från Österhamnens lossningsplats är risken acceptabel med restriktioner (WSP, 2013).

Samhällsrisken ligger delvis inom området för ”acceptabel med restriktioner”, främst på grund av trafikolyckor som kan inträffa på vägen längs kajen samt vid lossning och tankning av bensinstationerna (WSP, 2013).

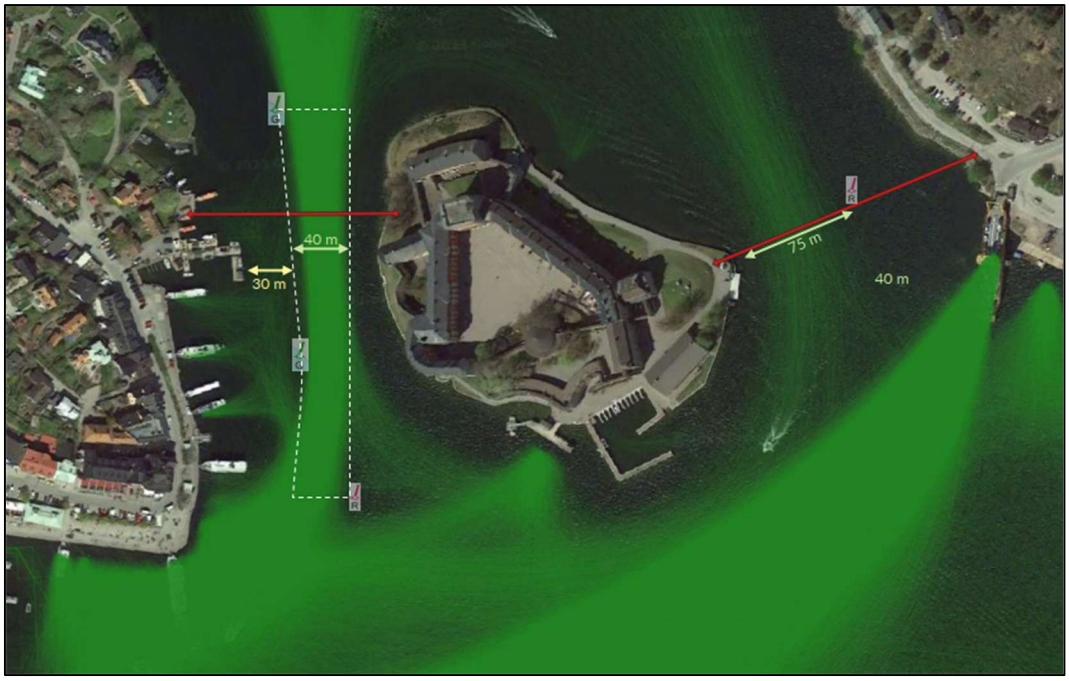


Figur 12. Riskvärdering för individrisk. Röd färg innebär oacceptabel risk, gul acceptabel risk med restriktioner och grön acceptabel risk (WSP, 2013).

Vattenområdet som ingår i detaljplanen ligger i direkt anslutning till allmän farled (Nr 548) som passerar Kastellsundet. Det finns en alternativ förgrening av farleden öster om Kastellet, se Figur 13. Farleden innehar en fartbegränsning på 5 knop och är inte riksintresseklassad.

Det samlade sjötrafikmönstret för yrkessjöfart (AIS) kring Vaxholm påvisar att området strax utanför aktuell detaljplan (i sundet mellan Vaxholm och Kastellet) är ett av områdena med tätast båttrafik, se Figur 13 (RISE, 2023). Eftersom fritidsbåtar normalt inte är utrustade med AIS-transpondrar saknas möjligheten till detaljerad kartläggning av trafikmönster för dessa båtar.

RISE har i sin rapport tagit fram en grov indikation som påvisar att även fritidsbåtstrafiken inom Vaxholms-området är tät. Under sommartid gäller restriktioner för passage genom kastellsundet, där båtar under 12 meter inte får passera. Detta innebär att de flesta fritidsbåtar som passerar Vaxholm är hänvisade till passagen öster om Kastellet (RISE, 2023).



Figur 13. Flygbild med registrerade AIS fartygsspår år 2022. Områden med tätast grön nyans representerar de mest trafikerade stråken. Tillgänglig farledsyta för passerande fartygstrafik i sundet väster om Kastellet markerad med vit streckad linje (RISE, 2023).

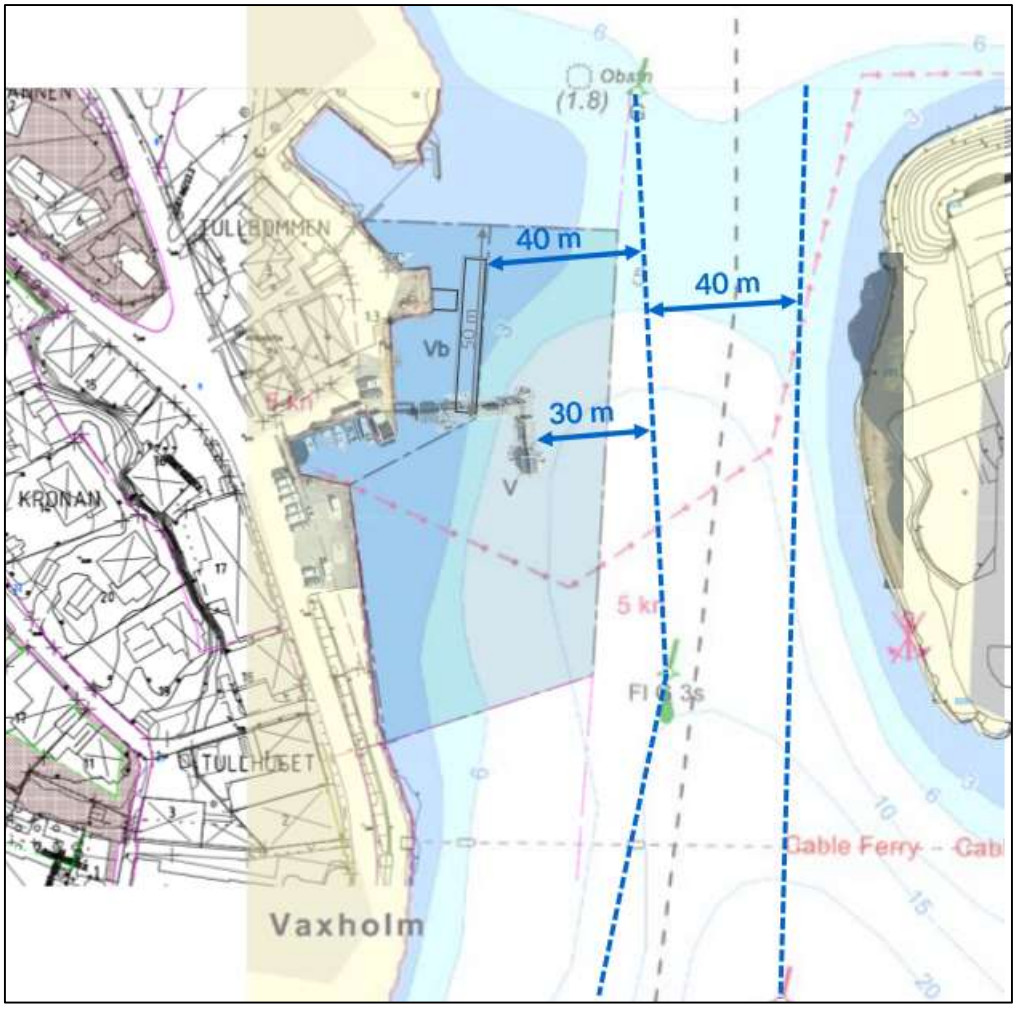
Då trafikintensiteten periodvis är mycket hög i Kastellsundet med både passerande fartyg och korsande och väntande båtar antas kollisiontillbud och olyckor kunna ske relativt ofta. Utifrån tillgänglig olycksstatistik kan detta dock inte styrkas (RISE, 2023). Då fartbegränsningen i området är fem knop förväntas konsekvenserna av eventuella kollisioner bli måttliga.

Då en sjömack förekommer inom planområdet finns en risk för båtbränder. Bränder kan uppstå i samband med tankning av bensin om en tändkälla finns i närheten. Statisk elektricitet i ojordade fasta bensintankar kan också leda till gnistor och explosion (RISE, 2023).

Tidigare har det varit en linstyrd färja som gått från Vaxholm till Kastellet, vilken avetablerades hösten 2023. Färjan har utgjort en risk då det hänt att mindre båtar fastnat i vajern framför färjan. Dock har inga kollisioner eller allvarliga konsekvenser uppstått på grund av detta (RISE, 2023).

Konsekvenser vid nollalternativet

Verksamheten vid nollalternativet bedöms vara liknande befintlig verksamhet inom planområdet trots att befintlig mack flyttas norrut. Nollalternativet innebär att avståndet från Gulfmackens pontonbrygga till farledsytans västra rand ökar från cirka 30 meter (idag) till cirka 40 meter, se Figur 14 (RISE, 2024).



Figur 14. Nollalternativet innebär att avståndet från Gulfmackens pontonbrygga till farledsytan västra rand ökar från cirka 30 meter (i dagsläget) till cirka 40 meter (RISE, 2024).

Liknande risker som ses idag för bland annat olyckor, kollisioner och båtbränder kvarstår vid nollalternativet.

Påverkan på risk och säkerhet vid nollalternativet bedöms som försumbar/ingen konsekvens.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

Planförslaget innebär att befintlig tankstation ligger kvar som idag och ytterligare en tankstation tillkommer söder den befintliga macken, se Figur 7.

Risknivån i Österhamnen blir något förhöjd vid en samplacering av tankstationerna. Den oacceptabla risknivån ligger dock fortsatt mellan 0 och 9 meter från lossningsplatsen. Med ett skyddsavstånd på 9 meter från tankstation i Österhamnen till bebyggelse skulle funna risker elimineras helt (WSP, 2013). Den oacceptabla risken på vägen längs kajen rekommenderas att lösas genom att minska mängden trafik genom omledning på alternativa vägar (WSP, 2013).

Om ovan nämnda åtgärder vidtas anses riskbilden medge nyetablering av bebyggelse inom planområdet (WSP, 2013).

Identifierade faror och maritima risker

Denna planerade samlokalisering av sjömackar förväntas bidra till att antalet fritidsbåtar ökar inom och i närhet till planområdet, särskilt sommartid. Kombinationen av manövrerande/passerande skärgårdsfartyg och fritidsbåtar som tankar, köar eller bara passerar sundet, innebär en hög sannolikheten för kollisioner eller ombordläggningar (RISE, 2024). Antalet förtöjningsplatser vid bränslepumparna kommer vid planförslaget att öka, vilket bedöms minska köbildningen.

Byggnation enligt planförslaget innebär att yttre kajfronter kommer cirka 10 meter närmare farleden än vid nollalternativet, dock på samma avstånd som i dagsläget (30 meter). Den tillkommande tankstationen bedöms placeras cirka 45 meter från farleden (RISE, 2024). Påverkan av den nya bebyggelsen på farleden bedöms främst vara ökningen av kunder och ökad båttrafik.

Lossning av bränsle kommer att ske från land. Antal tankbilstransporter av båtbränsle och påfyllning ökar, vilken innebär en ökad risk för spill och olyckor jämfört med nollalternativet. Även lagring och hantering av brandfarliga samt explosiva varor inom planområdet ökar (RISE, 2023).

Tillkommande lossningsplats vid kajen i södra delen Österhamn ger tillkommande exponerad riskarea i Österhamnen. Planförslaget bedöms kunna leda till ökad risk att planerad strandpromenad utefter kajen påverkas negativt vid bränslelossning från tankbil.

Planerad samlokalisering av sjömackar inom planområdet bedöms leda till reducerade sjötrafikrelaterade risker Söder- och Västerhamnen och minskat antal områden med förhöjd risk inom kommunen. En samlokalisering bedöms inte heller medföra en betydande omväg för tankande båtar (WSP, 2013; RISE, 2023). Trots att de sjötrafikrelaterade riskerna inom kommunen bedöms minska vid en samlokalisering av sjömackar, bedöms riskerna inom planområdet öka till följd av bland annat ökad båttrafik.

Gällande restriktioner/allmänna råd, att båtar kortare än 12 meter inte får passera Kastellsundet, att båtar främst skall välja färdvägen via sundets norra öppning samt gällande fartbegränsning på 5 knop bidrar till att minska risken för olyckor inom/i närhet till planområdet.

Planförslagets genomförande bedöms medföra **liten negativ konsekvens** avseende risk och säkerhet inom planområdet.

6.7 Rekreation och friluftsliv

Ett mark- eller vattenområdes värde för rekreation och friluftsliv beror på flera faktorer, bland annat naturgivna förutsättningar så som variationsrikedom i landskapet, intressanta kulturmiljöer, geologiskt intressanta områden, anknytning till vatten med mera. Frånvaro av störningar såsom barriärer och buller är också en viktig förutsättning.

Befintliga förhållanden

Vaxholm är en attraktiv turistdestination och mötesplats i skärgården. Farleden förbi Vaxholm och genom Kodjupet mot Stockholm är den mest trafikerade av de två huvudfarlederna som förbinder Östersjön med Stockholm. Förekomsten av båtmackar och båtplatser i närheten av service ger platsen ett socialt värde.

Kajområdets kombination av närhet till stadsliv och naturupplevelser är en viktig tillgång som bidrar till Vaxholms attraktivitet. Hamnen och den båttrafik som utgår härifrån ger goda möjligheter till rekreation och friluftsliv i Stockholms skärgård. Längs med kajen inom planområdet finns det goda möjligheter att promenera. Det finns inte några avgränsade gångbanor men längs gatorna finns det trottoar på hela sträckan samt möjlighet att gå på ett trädäck närmast vattnet (Vaxholms stad 2017).

Konsekvenser vid nollalternativet

Nuvarande markanvändning fortsätter inom planområdet. Planområdet bedöms för nollalternativet kunna nyttjas för rekreation och friluftsliv på samma sätt som idag. Påverkan på rekreation och friluftsliv vid nollalternativet bedöms som försumbar.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

Syftet med planen är att ge förutsättningar för en strandpromenad utefter kajen, skapa sociala mötesplatser, knyta an till närliggande kulturmiljö samt skapa trafiksäkerhet i hamnområdet på land och i vatten.

Genomförandet av detaljplanen kommer med stor sannolikhet att förstärka Vaxholms attraktionsvärde och ge möjlighet för utveckling av befintliga verksamheter. Det ges även möjlighet till samlokalisering av andra verksamheter vilket kan få positiva effekter för funktionen som mötesplats samt förbättrad tillgänglighet till service för boende och besökare. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslaget skulle ge övervägande positiva konsekvenser för platsen, stadslivet och sjöfarten (Vaxholms stad 2022a).

Under genomförandet antas påverkan på sociala värden tillfälligt vara negativ till följd av främst buller, begränsad framkomlighet och negativ inverkan på landskapsbild. Påverkan bedöms vara begränsad och pågå under kort period. Påverkan på sociala värden förväntas vara positiv med hög sannolikhet och lång varaktighet. Den samlade bedömningen är att ändringen av befintlig detaljplan kommer att medföra en **positiv konsekvens** på rekreation och friluftsliv.

Övriga anpassningsåtgärder

Under byggtiden samt under bränslelossning från tankbil bör åtgärder vidtas för att säkerställa att tillgänglighet till kajområdet och dess närområde är så god som möjligt.

6.8 Luft

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som regleras med stöd av 5:e kapitlet miljöbalken. I Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft finns miljökvalitetsnormer för bland annat partiklar (PM10) och kvävedioxid. Miljökvalitetsnormer (MKN) anger en föroreningsnivå eller störningsnivå som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, eller den nivå som miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. Normerna får inte överskridas efter en viss angiven tidpunkt eller under en eller flera angivna tidsperioder.

Befintliga förhållanden

Planområdet har idag låga halter partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO_2) både vid årsmedelvärde och dygnsmedelvärde (SLB, 2023).

Utsläpp till luft inom planområdet bedöms idag ske främst genom utsläpp från båtar, emissioner vid hantering av petroleumprodukter och via arbetsmaskiner samt transporter. Emissionerna till luft från hamnverksamhet består generellt av kolväten (THC), kväveoxider (NOx), svaveloxider (SOx), koldioxid (CO2), kolmonoxid (CO), lättflyktiga organiska ämnen (VOC) och partiklar (Naturvårdsverket, 2003).

Kväveoxid- och svavelutsläpp leder till försurning och övergödning av mark och vatten. Koldioxid bidrar till växthuseffekten, kolväten kan tillsammans med kväveoxider bidra till bildningen av bland annat marknära ozon. Utsläpp av partiklar kan också innebära en hälsorisk för människor som befinner sig i området.

Konsekvenser vid nollalternativet

Verksamheten vid nollalternativet bedöms vara liknande befintlig verksamhet. Nollalternativet bedöms därmed inte leda till någon ökning av utsläpp till luft och bedöms därför inte leda till överskridande av MKN för luft.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

På kort sikt bedöms ombyggnation enligt planförslaget kunna leda till ökade utsläpp till luft främst i form av arbetsfordon och ev. damning. Utsläpp från tankning och båtar förväntas däremot under byggtiden att minska. Efter byggnationen bedöms planerad verksamhet, med ytterligare en tankstation, leda till ökad båttrafik inom planområdet. Detta bidrar med ökade utsläpp från båtmotorer samt från hantering av petroleumprodukter. Trots att utsläppen förväntas öka så bedöms ökningen inte leda till att MKN för luft överskrids.

Planförslagets genomförande bedöms medföra **försumbar konsekvens** avseende luftmiljö.

Övriga anpassningsåtgärder

När det gäller byggnation och andra arbetsinsatser inom hamnområdet är det viktigt att man väljer arbetsmaskiner med bästa möjliga miljöstandard. En lösning kan även vara att ersätta dieseldrivna fordon med eldrivna som minskar såväl buller som luftutsläppen (Naturvårdsverket, 2003).

6.9 Buller

Miljökvalitetsnormer för buller finns i förordningen (2004:675) om omgivningsbuller och är en form av målsättningsnormer. Med omgivningsbuller menas oönskat och skadligt utomhusljud från b.la. vägar, industrier och byggarbetsplatser. Syftet med normerna är att eftersträva att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Det är främst kommuner samt myndigheter som ansvarar för att miljökvalitetsnormer följs. Dock fråntar det inte verksamhetsutövarens skyldighet att genom sin egenkontroll sträva efter att begränsa bullerstörningar.

Både Boverket och Naturvårdsverket redovisar vilka riktvärden som gäller för omgivningsbuller för industrier och annan verksamhet. I Boverkets allmänna råd om omgivningsbuller (Boverket, 2020) anges tre zoner för hur bullrande verksamhet som får finnas i närheten av bostadsbebyggelse, se Tabell 3. Zonindelning A, B och C relaterar till ljudnivå vid exponerad bostadsbyggnads fasad (Boverket, 2020).

Tabell 3. Tabell över riktvärden för buller (Boverket, 2020).

Högsta ekvivalenta ljudnivåer från industriell och annan verksamhet, uttryckt som frifältsvärde utomhus vid bostadsbyggnads fasad			
	L_{eq} dag (kl. 06-18)	**L_{eq} kväll (kl. 18–22)** **Lördagar, söndagar och helgdagar L_{eq} dag + kväll (kl. 06–22)**	**L_{eq} natt (kl. 22–06)**
Zon A* Bostadsbyggnader bör kunna medges upp till angivna nivåer.	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna medges upp till angivna nivåer förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte medges över angivna nivåer.	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA
*Vad avser buller från teknisk utrustning vid annat än industriell verksamhet tillämpas värdena för ljuddämpad sida enligt tabell 2 också på den exponerade sidan.			

Befintliga förhållanden

Inom en hamn pågår generellt många verksamheter som kan medföra störningar i form av buller. Sådana störningar är speciellt påtagliga när hamnen ligger i anslutning till bostäder. De närmaste bostäderna ligger endast cirka 30 meter från kajen inom aktuellt planområde. Buller bildas i dagsläget främst av båtar, transporter och arbetsmaskiner. Biltrafiken till och från planområdet kan också ofta uppfattas som störande av boende.
PE har i skrivande stund inte kännedom om att någon bullerutredning utförs inom eller i närhet till planområdet, så bullersituationen är i dagsläget okänd.

Konsekvenser vid nollalternativet

Verksamheten vid nollalternativet bedöms vara liknande befintlig verksamhet. Nollalternativet bedöms därmed inte leda till någon betydande ökning av buller.

Konsekvenser vid genomförande av detaljplanen

På kort sikt kommer byggnationen enligt planförslaget tillfälligt medföra en ökning av byggbuller. Samtidigt kommer det under byggnationen leda till minskat buller från båtmotorer då båttrafiken begränsas i samband med byggnationen. Efter byggnation bedöms planförslaget leda till en liten ökning av buller jämfört med nollalternativet. Detta förväntas främst bero på den ökning av båttrafik som planförslaget bidrar till.

Planförslaget bedöms inte leda till någon betydande förändring av bullernivån. Trots att bullersituationen idag är okänd bedöms inte MKN eller riktvärden för buller att överskridas vid utbyggnad enligt planförslaget.

Planförslagets genomförande bedöms medföra **försumbar konsekvens** avseende buller.

Övriga anpassningsåtgärder

Bullerstörningar kan under byggskedet minskas genom god planering av tillfartsvägar samt kravställning på entreprenör att dieseldrivna fordon ersätts med eldrivna som minskar såväl buller som luftutsläppen.

Det är i allmänhet besvärligt att begränsa buller från en hamn, därför är det viktigt att risken för bullerstörning uppmärksammas i tidigt skede. Finns det risk för att närboende kan störas av buller bör alternativa lokaliseringar övervägas (Naturvårdsverket, 2003).

Hur mycket planerade verksamheter får bullra kommer att regleras i verksamheternas tillstånd så att det säkerställs att bullernivåer hålls inom angivna riktlinjer.

7 Klimat

Klimatförändringen och dess konsekvenser är en av vår tids största utmaningar. Det är en komplex och tvärgående fråga som påverkar nästan all mänsklig aktivitet. För att möta utmaningen måste samhället anpassas till de klimatförändringar vi märker av redan idag och de vi inte kommer kunna förhindra i framtiden. Arbetet med klimatanpassning syftar till att skydda miljön och människors liv, hälsa och egendom genom att samhället anpassas till de konsekvenser som ett förändrat klimat medför.

Miljöbedömningar är viktiga verktyg för att hantera frågor om klimat i samband med planering och prövning. Miljöbedömningen kan och behöver bidra till att begränsa klimatpåverkan. För att göra det behöver den potentiella klimatpåverkan från detaljplanen kartläggas. Nedan presenteras den klimatpåverkan som exploatering enligt detaljplanen bedöms leda till, samt den klimatanpassning som planeras.

Ökade utsläpp av växthusgaser

Detaljplanen innebär ombyggnation av kajen inom planområdet. Det som kommer krävas under byggtiden är markarbeten, användning av arbetsmaskiner och produktion av material till grundläggning och byggnadselement. Detta förväntas orsaka ett ökat utsläpp av koldioxid under byggtiden, då fordonen förväntas drivas på fossila bränslen och utsläpp vid produktion av exempelvis cement och stål är stora (Naturvårdsverket, 2023b).

Två sjömackar är planerade inom planområdet som skall sälja fossila drivmedel till båtar. Förbränning av fossila drivmedel leder till utsläpp av växthusgaser vilket påverkar klimatet negativt.

Havsnivåhöjning

För att bemöta stigande havsnivåer har Länsstyrelsen i Stockholm tagit fram rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs med Östersjökusten. Ny bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt ska placeras ovanför nivån +2,70 meter i höjdsystemet RH 2000 (Bjerking, 2021c). Detta bör beaktas vid byggnation enligt planförslaget.

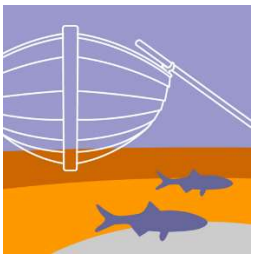
8 Miljökvalitetsmål

Sveriges miljömål fungerar som riktmärken för miljöarbetet i Sverige. Målen visar vägen mot en hållbar utveckling och utgör den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030. Sveriges miljömål består av ett övergripande generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt flera etappmål.

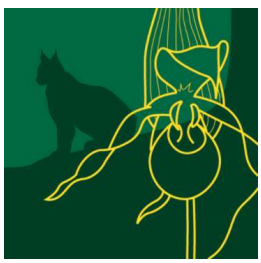
Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som ska nås. Det finns 16 miljökvalitetsmål som alla berör viktiga miljöområden. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Miljökvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelsers, kommuners som näringslivets och andra aktörers (Naturvårdsverket, 2023c).

I Tabell 4 presenteras relevanta miljökvalitetsmål samt hur dessa förväntas påverkas av planförslaget. Bedömningen av påverkan på miljökvalitetsmålen görs utifrån konsekvensbedömningar och analyser i tidigare kapitel.

Tabell 4. Relevanta miljömål samt hur dessa förväntas påverkas av planförslaget.

Miljökvalitetsmål	Förklaring	Påverkan av planförslag
 Hav i balans samt levande kust och skärgård	Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.	Byggnation enligt planförslaget bedöms kunna leda till både spridning av befintliga föroreningar, samt utsläpp av föroreningar från planerade verksamheter. Däremot finns inga särskilt värdefulla naturområden inom planområdet. Påverkan på sociala värden förväntas vara positiv av planförslaget. Sammantaget bedöms detaljplanen inte motverka det nationella miljökvalitetsmålet.

 Begränsad klimatpåverkan	Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.	Planerade verksamheter bedöms kunna leda till utsläpp av växthusgaser. Detta främst i form av utsläpp vid byggnation, men även på grund av de planerade verksamheterna (två tankstationer). Dock kommer det inom kommunen inte innebära ökade utsläpp då båda tankstationerna är befintliga i kommunen idag. För att minska påverkan på klimatet bör framtida verksamheter inom planområdet i helhet sträva mot energieffektiva lösningar, effektiva transporter samt en hållbar hantering och användning av resurser och avfall. Sammantaget bedöms detaljplanen inte motverka det nationella miljökvalitetsmålet.
 Levande sjöar och vattendrag	Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.	Södra Vaxholmsfjärden är den recipient som tar emot dagvatten som släpps ut från planområdet, vilken har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. Dagvattenflödet samt föroreningsinnehållet kommer att öka efter exploateringen. Om dagvattenhanteringen utförs enligt rekommendation från utförd dagvattenutredning bedöms planförslaget inte leda till överskridande av riktvärden/MKN. Sammantaget bedöms detaljplanen inte motverka det nationella miljökvalitetsmålet.

 Giftfri miljö	Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrundsnivåerna.	Byggnation enligt planförslaget bedöms kunna leda till både spridning av befintliga föroreningar i sediment och markvatten, samt utsläpp av föroreningar från planerade verksamheter. Planförslaget bedöms kunna ge en negativ måluppfyllnad på miljökvalitetsmålet Giftfri miljö.
 God bebyggd miljö	Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.	Kajerna inom planområdet har liksom staden förändrats över tid, men byggnadernas höjd och storlek har fortsatt hållit sig till en mindre skala. Genomförandet av detaljplanen kommer med stor sannolikhet att förstärka Vaxholms attraktionsvärde, ge möjlighet för utveckling av befintliga verksamheter och bidra till övervägande positiva konsekvenser för platsen, stadslivet och sjöfarten. Detaljplanen bedöms bidra till att miljökvalitetsmålet uppnås.
 Ett rikt växt- och djurliv	Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till	Planområdet innefattar i dagsläget begränsade naturliga förutsättningar för ekologiska funktioner samt att växt- och djurlivet bedöms påverkas negativt av båttrafik, modifierade stränder och störande aktiviteter. Byggnation enligt planförslaget bedöms kunna leda till både spridning av befintliga föroreningar, samt utsläpp av föroreningar från planerade

	en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.	verksamheter vilket kan påverka närliggande växt- och djurliv negativt. Planförslaget bedöms kunna ge en negativ måluppfyllnad på miljökvalitetsmålet.

9 Samlad bedömning

Som tidigare framhållits följer MKB-arbetet detaljplaneprocessens olika skeden från samråds- gransknings- och fram till slutligt reviderat MKB-underlag för antagandet av detaljplanen. Detta innebär att bedömda miljökonsekvenser görs utifrån den kunskap som finns vid respektive skede under detaljplaneprocessen. Ur detta följer att bedömda miljökonsekvenser ska och kan komma att förtydligas beroende av exempelvis adderad kunskap, förändrat genomförande av detaljplanen genom förebyggande åtgärder eller kompensationsåtgärder. Se den samlade bedömningen i Tabell 5.

Tabell 5. Sammanställning över detaljplanens konsekvenser.

Miljöaspekt	Miljökonsekvens	Motivering
Ytvatten	Liten negativ konsekvens	Dagvattenflödet kommer att öka och få ett förändrat föroreningsinnehåll efter exploateringen. Planförslaget bedöms inte leda till överskridande riktvärden/MKN om dagvattenhanteringen utförs enligt rekommendation. Sammantaget bedöms planen ge **liten negativ konsekvens** på ytvattnet i närområdet förutsatt att föreslagna reningsåtgärder utförs och fungerar tillfredsställande.
Naturmiljö	Liten negativ konsekvens	Detaljplanen bedöms påverka naturmiljön genom ökat buller, grumlande i vattnet samt ökad risk för olyckor med utsläpp av föroreningar som resultat. Utbyggnad enligt planförslaget förväntas även leda till frisättning av befintliga föroreningar från sediment, vilket kan påverka vattenlevande organismer negativt. Sammantaget bedöms planen ge **liten negativ konsekvens** på naturmiljön i närhet till planområdet.
Förorenade områden	Liten negativ konsekvens	På kort sikt bedöms ombyggnation enligt planförslaget kunna leda till frisättning och spridning av konstaterade föroreningar. Efter byggnationen bedöms planerad verksamhet, med ytterligare en tankstation och fler båtar, bidra till en ökad risk för spridning av föroreningar jämfört med nollalternativet.

		Sammantaget bedöms detaljplanen ge **en liten negativ konsekvens** på föroreningssituationen inom fastigheten.
Landskapsbild	Försumbar konsekvens	Under genomförandet av planförslaget antas påverkan på landskapsbilden vara tillfälligt negativ. Efter byggnation bedöms planförslaget leda till en smärre förändring av landskapsbilden från planområdets närhet samt från det närliggande kastellet. Omfattningen av förändringen är dock svårt att bedöma med befintligt underlag. Planförslagets genomförande bedöms medföra **försumbar konsekvens** avseende landskapsbilden.
Kulturmiljö	Liten negativ konsekvens	Detaljplanen kommer inte medföra några större förändringar av dagens kulturmiljö i området. Dock kommer karaktären och upplevelsen av Vaxholms bebyggelse mot vattnet förändras vid utbyggnaden. Påverkan kan dock mildras genom anpassningar och hänsyn vid gestaltningen av nya objekt i området. Planförslagets genomförande bedöms medföra **liten negativ konsekvens** avseende kulturmiljön inom planområdet.
Risk och säkerhet	Liten negativ konsekvens	Samlokalisering av tankstationerna leder till en förhöjd individ- och samhällsrisk i Österhamnen. Men ett skyddsavstånd på 9 meter för bebyggelse och omledning av trafik på vägen längs kajen kan riskerna minskas. Antal tankbilstransporter av båtbränsle och påfyllning ökar, vilken innebär en ökad risk för spill och olyckor jämfört med nollalternativet. Även lagring och hantering av brandfarliga samt explosiva varor inom planområdet ökar. Påverkan på farleden av planförslaget bedöms främst vara ökningen av kunder och ökad båttrafik. Planerad samlokalisering av sjömackar inom planområdet bedöms leda till minskade sjötrafikrelaterade risker och minskat antal områden med förhöjd risk inom kommunen. En samlokalisering bedöms inte heller medföra en betydande omväg för tankande båtar. Trots att de sjötrafikrelaterade riskerna inom kommunen bedöms minska vid en samlokalisering av sjömackar, bedöms riskerna inom planområdet öka till följd av bland annat ökad båttrafik.

		Planförslagets genomförande bedöms medföra **liten negativ konsekvens** avseende risk och säkerhet inom planområdet.
Rekreation och friluftsliv	Positiv konsekvens	Genomförandet av detaljplanen kommer med stor sannolikhet att förstärka Vaxholms attraktionsvärde och ge möjlighet för utveckling av befintliga verksamheter. Påverkan på sociala värden förväntas vara positiv med hög sannolikhet och lång varaktighet. Den samlade bedömningen är att ändringen av befintlig detaljplan kommer att medföra en **positiv konsekvens** på sociala värden.
Luftmiljö	Försumbar konsekvens	På kort sikt bedöms ombyggnation enligt planförslaget kunna leda till ökade utsläpp till luft främst i form av arbetsfordon och ev. damning. Utsläpp från tankning och båtar förväntas däremot under byggtiden att minska. Efter byggnationen bedöms planerad verksamhet, med ytterligare en tankstation, leda till ökad båttrafik inom planområdet. Detta bidrar med ökade utsläpp från båtmotorer samt från hantering av petroleumprodukter. Trots att utsläppen förväntas öka så bedöms ökningen inte leda till att MKN för luft överskrids. Planförslagets genomförande bedöms medföra **försumbar konsekvens** avseende luftmiljö.
Buller	Försumbar konsekvens	På kort sikt kommer byggnationen enligt planförslaget tillfälligt medföra en ökning av byggbuller. Samtidigt kommer det under byggnationen leda till minskat buller från båtmotorer. Efter byggnation bedöms planförslaget leda till en liten ökning av buller jämfört med nollalternativet. Detta förväntas främst bero på den ökning av båttrafik som planförslaget bidrar till. Planförslaget bedöms inte leda till någon betydande förändring av bullernivån. Trots att bullersituationen idag är okänd bedöms inte MKN eller riktvärden för buller att överskridas vid utbyggnad enligt planförslaget. Planförslagets genomförande bedöms medföra **försumbar konsekvens** avseende buller.

10 Uppföljning och övervakning

Nedan presenteras tidigare nämnda anpassningsåtgärder, som bör övervägas inför byggnation. Vissa av dessa åtgärder bedöms hanteras i kommande verksamheters tillstånd.

Ytvatten, naturmiljö och förorenade områden:

- Hänsyn bör tas vid utformning av bryggor och sjömackens pumpar för att minimera risker för spridning av föroreningar. Exempel på skyddsåtgärder för att minska risken för markföroreningar är invallningar, hårdgörning av mark, påkörningsskydd och nederbördsskydd av oinvallade behållare med farligt avfall, drivmedel m.m.
- Hänsyn till funna föroreningar inom planområdet behöver tas vid byggnation av detaljplanen. Detta för att kunna minimera möjliga spridningsrisker av föroreningar under byggtiden.

Landskapsbild och kulturmiljö:

- För att minska negativ påverkan på landskapsbilden i området bör det fortsatt undersökas möjliga sätt att minska intrycket av planerad tankstation.
- Vid eventuell misstanke om kulturmiljöfynd vid framtida arbeten krävs rapportering till Länsstyrelsen. Tillstånd söks efter att detaljplanen vunnit laga kraft, innan bygglov ges.
- Bebyggelseutveckling inom områden som berörs av riksintresse ska prövas med hänsyn till de definierade kulturhistoriska värdena.

Rekreation och friluftsliv:

- Under byggtiden samt under bränslelossning från tankbil bör åtgärder vidtas för att säkerställa att tillgänglighet till kajområdet och dess närområde är så god som möjligt.

Luftmiljö och buller:

- Bullerstörningar kan under byggskedet minskas genom god planering av tillfartsvägar samt kravställning på entreprenör att dieseldrivna fordon ersätts med eldrivna som minskar såväl buller som luftutsläppen.
- Det är i allmänhet besvärligt att begränsa buller från en hamn, därför är det viktigt att risken för bullerstörning uppmärksammas i tidigt skede. Finns det risk för att närboende kan störas av buller bör alternativa lokaliseringar övervägas.
- Hur mycket planerade verksamheter får bullra kommer att regleras i verksamheternas tillstånd så att det säkerställs att bullernivåer hålls inom angivna riktlinjer.

11 Sakkunskap

PE Teknik och Arkitektur AB har på uppdrag av Vaxholms stad arbetat fram MKB:n som en del av den miljöbedömning som görs för ”Ändring av detaljplan 164 - Kvarteret Tullbommen, Vaxholm”. Nedan redovisas sakkunskap hos de medarbetare som medverkat i framtagandet.

Roll	Namn	Utbildning och erfarenhet
Uppdragsledare	Andrea Rutgersson	Andrea har en kandidatexamen inom miljövetenskap och har 12 års erfarenhet av arbete kopplat till miljöbedömning. Andrea arbetar främst som uppdragsledare inom projekt där miljöbedömningar enligt 6 kap miljöbalken krävs.
Handläggare	Sara Lif	Sara har en kandidatexamen inom miljövetenskap och över 4 års erfarenhet som miljökonsult och arbetar främst med miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar för olika planer. Sara är van att samordna miljöfrågor i olika projekt.
Handläggare	Lisa Sjöholm	Lisa har en masterexamen i miljövetenskap och har 8 års erfarenhet som miljökonsult. Lisa arbetar främst som handläggare och uppdragsledare inom strategisk miljöbedömning och förorenade områden.
Granskare	Andrea Franzén Wallberg	Andrea har en magisterexamen i samhällsvetenskaplig miljövetenskap och har 13 års erfarenhet som miljökonsult. Andrea arbetar främst som uppdragsledare i allt från större vägplaneprojekt med MKB till medelstora MKB för kommunala planer, tillstånds- och anmälningsärenden enligt miljöbalken.

12 Referenser

Artportalen, 2023. https://www.artportalen.se/

AquaBiota, 2014. Naturvärdesbedömning av Vaxholms kustvatten. AquaBiota Report 2014:05. STOCKHOLM, 2 FEBRUARI 2015.

Bjerking, 2021a. PM Miljöteknisk markundersökning Vaxön 1:11 och 1:81, Vaxholms stad. Datum 2021-08-31 Rev 2021-09-28.

Bjerking, 2021b. PM Sedimentundersökning Vaxön 1:11 och 1:81, Vaxholms stad. Datum 2021-08-23 Rev 2021-09-01.

Bjerking, 2021c. PM Dagvatten, Vaxholms kajer - Åtgärdsförslag, Vaxholms stad. 2021-09-29

Bjerking, 2022a. Dagvattenhantering av Vaxholms kajer. Bjerking AB, 2022-12-21.

Bjerking, 2022b. Föreslagen dagvattenlösning Österviken.

Boverket, 2020. Boverkets allmänna råd om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär https://www.boverket.se/resources/constitutiontextstore/omb/PDF/konsoliderad_omb_bfs%202020-2.pdf#tabell_1_h_gsta_ekvivalenta_ljud

EBH, 2023. Länsstyrelsernas karta över potentiellt förorenade områden, EBH-kartan https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c

Länsstyrelsen, 2023. LstAB Länskarta Stockholms län. https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d1b3761e5e944f129a698acc7e7ed183

Länsstyrelsen Stockholm, 2024. Samrådsyttrande. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning gällande detaljplan 164 för Tullbommen i Vaxholms stad. 2024-02-22. Beteckning 402-63726-2023

Naturvårdsverket, 2003. Hamnar. Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m. Handbok med allmänna råd. Naturvårdsverket Handbok 2003:7.

Naturvårdsverket, 2023a. Kumulativa effekter inom strategisk miljöbedömning. https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/miljobedomningar/strategisk-miljobedomning/kumulativa-effekter

Naturvårdsverket, 2023b. Industri, utsläpp av växthusgaser. https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-industrin/

Naturvårdsverket, 2023c. https://www.naturvardsverket.se/om-miljoarbetet/sveriges-miljomal/

RAA, 2023. Riksantikvarieämbetet, Fornsök. https://app.raa.se/open/fornsok/

RISE, 2023. PM – Maritim riskbedömning Vaxholms stad, Kv Tullbommen ändring DP 164 Steg 1.

RISE, 2024. PM – Maritim riskbedömning Vaxholm stad, Kv Tullbommen ändring DP 164 Steg 2.

Stockholms Byggnadsantikvarier AB, 2021. Antikvarisk konsekvensbeskrivning av programhandling för ombyggnad av Vaxholms kajer.

Vaxholms stad, 1964a. Förslag till ändring av stadsplanen för kv. Tullbommen m.m. Fastställelsedatum 1964-08-17.

Vaxholms stad, 1964b. Bestämmelser till DETALJPLAN nr 164. Fastställelsedatum 1964-08-17

Vaxholms stad, 2013. Översiktsplan - en vision för Vaxholms framtida utveckling.

Vaxholms stad, 2017. PROGRAM FÖR UTVECKLING, FÖRNYELSE OCH DETALJPLANERING AV VAXHOLMS KAJER. 2015-10-08, REV. 2017-08-30, ÄNR 2013/10023

Vaxholms stad, 2021. PM Lokalisering av sjömacksverksamhet. 2021-03-30, Änr KS 2020/103.212

Vaxholms stad, 2022a. Start-PM för ändring av detaljplan 164 - Kvarteret Tullbommen. 2022-09-28 Änr 2022/82.214.

Vaxholms stad, 2022b. Naturvärdesbedömning för renovering och utbyggnad Vaxholms kajer. 2022-01-25 rev 2022-02-16, Änr 2020/93.556.

Vaxholms stad, 2023a. Undersökning av betydande miljöpåverkan.

Vaxholms stad, 2023b. Webkarta över gällande detaljplaner. https://webkarta.vaxholm.se/mapserver2015/fusion/templates/mapguide/vxhlm/index.html?applicationdefinition=Library://Tomtkarta/Layout/L.ApplicationDefinition&extent=152475.803165%2C6580392.343395%2C183138.64599%2C6594045.142025&theme=Library%3A%2F%2FTomtkarta%2FMaps%2FTomtkarta.MapDefinition&showlayers=&hidelayers=&showgroups=DETALJPLAN&hidegroups=

WSP, 2013. Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Vaxholms kajer. WSP 2013-11-19

Miljökontrollprogram
Vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet

Vaxön 1:3, 1:11 och 1:81, Vaxholms stad



Miljökontrollprogram

Uppdragsnamn	Uppdragsgivare
Vaxholms kaj, upprustning av kajer Vaxholms stad	**Vaxholms stad**

Handläggare	Datum	Senast reviderad
Mimmi Andersson	**2021-09-13**	**2022-06-01**

Innehållsförteckning

1 Bakgrund och syfte 3
2 Administrativa uppgifter 3
3 Omfattning av kontrollprogram 4
3.1 Buller 4
3.1.1 Jämförelsevärden 4
3.1.2 Förebyggande åtgärder 5
3.1.3 Kontroll 5
3.2 Vibrationer 5
3.2.1 Jämförelsevärden 5
3.2.2 Förebyggande åtgärder 6
3.2.3 Kontroll 6
3.3 Grumling 6
3.3.1 Jämförelsevärden 6
3.3.2 Förebyggande åtgärder 6
3.3.3 Kontroll 6
3.4 Förorenade sediment 7
3.4.1 Jämförelsevärden 7
3.4.2 Förebyggande åtgärder 7
3.4.3 Kontroll 7
3.5 Förorenad mark 7
3.5.1 Jämförelsevärden 8
3.5.2 Förebyggande åtgärder 8
3.5.3 Kontroll 8
3.6 Länsvatten 8
3.6.1 Jämförelsevärden 8
3.6.2 Förebyggande åtgärder 8
3.6.3 Kontroll 8
3.7 Rejektvatten från avvattning av blöta massor 8
3.7.1 Jämförelsevärden 8
3.7.2 Förebyggande åtgärder 9
3.7.3 Kontroll 9

Mall: VS-14568 Version: 5.0 Status: Publicering godkänd
PM Miljötekniskundersökning21U0354 Miljökontrollprogram 2022-06-01.docx Sparat: 2022-05-31 23:46

Miljökontrollprogram

3.8 Båttrafik 9
3.8.1 Förebyggande åtgärder 9

Bilagor

Bilaga 1	Resultat – turbiditet och suspenderat material
Bilaga 2	Karta över provpunkter för mätningar av turbiditet och suspenderat material

Miljökontrollprogram

1 Bakgrund och syfte

Geotekniska undersökningar har visat att kajerna i Vaxholm har uppnått sin förväntade tekniska livslängd. På senare år har sättningar och sjunkhål uppkommit i ytor och gator intill kajerna, vilket tyder på att de är i behov av upprustning. Delar av Österhamn har stängts av för fordonstrafik och en säkerhetszon har målats upp för att minska rasrisken. I Västerhamn uppkom sjunkhål i marken under hösten 2021 vilket också lett till att vägen under en period varit helt avstängd samt att busstrafiken därefter har fått ledas om. För att åtgärda problemen kommer kajerna att rustas upp genom att sätta ny spontkaj i Öster- och Söderhamn samt genom att anlägga en ny stödmurskaj i Västerhamn.

Vaxholms stad kommer under våren 2022 att lämna in en ansökan till Mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet för att upprusta kajerna. En anmälan om vattenverksamhet har lämnats in till länsstyrelsen i Stockholms län för arbeten i Västerhamn, vilket är den första etappen.

För anläggande av stödmurskaj i Västerhamn behöver blöta massor schaktas upp och avvattnas inför borttransport. Avvattning av avfall utgör miljöfarlig verksamhet. En ansökan om tillstånd för avvattning av avfall kommer att lämnas in till Miljöprövningsdelegationen under våren 2022. En anmälan avseende avvattning av upp till 2000 ton blöta massor per kalenderår har lämnats in till Södra Roslagens Miljö- och Hälsoskyddskontor (SRMH) för 2022 respektive 2023 för att möjliggöra att avvattning påbörjas innan tillstånd erhållits.

Markföroreningar över föreslagna åtgärdsmål har påträffats i Västerhamn. En anmälan om avhjälpande av föroreningsskada kommer att lämnas in till SRMH under sommaren 2022.

I detta kontrollprogram beskrivs de försiktighetsåtgärder och kontroller som föreslås vidtas i byggskedet för att minska påverkan på människors hälsa och omgivande miljö. Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med länsstyrelsen och SRMH.

2 Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare	Vaxholms stad
Organisationsnummer	212000-2908
Kontaktperson	Robert Klingvall
Kontaktuppgifter	robert.klingvall@vaxholm.se, 08-54170800 Stadsbyggnadsförvaltningen, 185 83 Vaxholm
Fastighet	Vaxön 1:11 och 1:81
Fastighetsägare	Vaxholms stad
Entreprenör	Ej klart
Miljökontrollant	Ej klart
Tillsynsmyndighet, vattenverksamhet	Länsstyrelsen i Stockholms län
Tillsynsmyndighet, avhjälpandeåtgärd	Södra Roslagens Miljö- och Hälsokontor (SRMH)
Tillsynsmyndighet, miljöfarlig verksamhet	SRMH
Ansvarig för utförande av kontroller enligt kontrollprogram	Entreprenören

Miljökontrollprogram

3 Omfattning av kontrollprogram

De risker för miljö, hälsa och skada på egendom som identifierats och som föreslås ingå i kontrollprogrammet är:

- Buller från anläggningsarbeten
- Vibrationer från anläggningsarbeten
- Grumling i vattnet
- Spridning av förorenade sediment
- Spridning av föroreningar i marken
- Spridning av föroreningar i förorenat länsvatten
- Spridning av föroreningar i rejektvatten från avvattning av blöta massor
- Kollision mellan båtar eller skador på båtar i samband med arbeten eller användning/placering av utrustning i vatten.

En kort beskrivning av respektive risk redovisas nedan tillsammans med förslag till jämförelsevärden, förebyggande åtgärder och kontroll.

3.1 Buller

En bullerutredning har gjorts där buller från olika metoder för spontning för förstärkning av kaj samt markarbeten redovisas. I den utredningen har det framkommit att bullerreducerande åtgärder kommer att krävas.

3.1.1 Jämförelsevärden

Som jämförelsevärde tillämpas Naturvårdsverkets riktvärden om buller från byggplatser[1], se figur 1.

[1] Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15

Miljökontrollprogram

Riktvärden för buller från byggplatser

Område	Helgfri mån-fre		Lör-, sön- och helgdag		Samtliga dagar	
	Dag 07-19 L_{Aeq}	Kväll 19-22 L_{Aeq}	Dag 07-19 L_{Aeq}	Kväll 19-22 L_{Aeq}	Natt 22-07 L_{Aeq}	Natt 22-07 L_{AFmax}
Bostäder för permanent boende och fritidshus						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
Inomhus (bostadsrum)	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Vårdlokaler						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	-
Inomhus	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Undervisningslokaler						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	-	-	-	-	-
Inomhus	40 dBA	-	-	-	-	-
Arbetslokaler för tyst verksamhet *						
Utomhus (vid fasad)	70 dBA	-	-	-	-	-
Inomhus	45 dBA	-	-	-	-	-

** Med arbetslokaler menas lokaler för ej bullrande verksamhet med krav på stadigvarande koncentration eller behov att kunna föra samtal obesvärat, exempelvis kontor.*

Figur 1. Riktvärden för buller från byggplatser, NFS 2004:15

3.1.2 Förebyggande åtgärder

Åtgärder som gör att riktvärden innehålls ska vidtas av entreprenören.

3.1.3 Kontroll

Entreprenören ska göra bullermätning för att säkerställa att riktvärdena innehålls.

3.2 Vibrationer

En riskanalys för skador som kan orsakas av vibrationer från anläggningsarbeten har upprättats. En inventering av befintliga byggnader, anläggningar och vibrationskänslig utrustning har utförts inom ramen för denna riskanalys. Erforderliga besiktningar, kontroller och förebyggande åtgärder samt riktvärden för vibrationer anges även i riskanalysen.

3.2.1 Jämförelsevärden

För beräkning av riktvärden för vibrationer i byggnader och anläggningar orsakade av schaktnings-, packningsarbeten samt byggtrafik har SS 02 52 11 ”Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning” använts. I riskanalysen anges max tillåten vibration (V_{max} mm/s) för respektive objekt i inventeringen.

3.2.2 Förebyggande åtgärder

Innan anläggningsarbeten påbörjas ska in- och utvändig förbesiktning utföras av de byggnader och anläggningar som finns inom bedömt riskområde, ca 30 meter från planerade vibrationsalstrande arbeten.

Vid inventeringen påträffades ingen vibrationskänslig utrustning. Om sådan påträffas vid förbesiktningen ska eventuellt behov av vibrationsisolering utvärderas.

3.2.3 Kontroll

Efter avslutade arbeten ska efterbesiktning av objekten utföras i samma omfattning som vid förbesiktning enligt ovan.

Vibrationsövervakning ska utföras i intilliggande byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande arbeten för att kontrollera att max tillåtna vibrationsnivåer uppfylls. Krav på mätutrustning samt hur mätningarna ska utföras framgår av SS 02 52 11,

3.3 Grumling

Grumling kan uppstå när sponten drivs ned längs kajen, vid schakt i massor i vatten samt i samband med schakt på land, då asfalten tagits bort och jorden exponeras för nederbörd. Grumligt vatten kan då rinna från schaktet på land via ledningsgravar ut i fjärden.

3.3.1 Jämförelsevärden

Tillkommande suspenderat material får inte överstiga 100 mg/l, vilket är det riktvärde som tillämpas för länshållningsvatten av Roslagsvatten[2].

Enligt de referensmätningar som hittills gjorts i området var bakgrundshalterna suspenderat material mellan 2,8-4 mg/l. Förslaget är att använda 100 mg/l som jämförelsevärde för suspenderat material utan hänsyn till uppmätta bakgrundshalter.

3.3.2 Förebyggande åtgärder

För att minska risken för grumling kommer aktuellt arbetsområde där grumlande arbeten utförs att ske innanför grumlingsskydd i form av siltgardiner som sträcker sig från botten till vattenyta.

3.3.3 Kontroll

Mätning ska initialt ske både med fältmetod (turbiditetsmätare) och med ackrediterad laboratorieanalys (suspenderat material och turbiditet) som jämförelse. Syftet är att få en eventuell korrelation mellan fältmätningar och laboratorieanalyser. Det är dock inte säkert att en tydlig korrelation erhålls.

Kontroll av turbiditet ska utföras dagligen den första veckan då grumlande arbeten utförs. Därefter kan kontrollen glesas ut till 1 gång per vecka förutsatt att resultat av mätningarna den första veckan är låga.

Kontrollen görs i första hand med fältmetod. Under den första veckan ska laboratorieanalys dock utföras minst tre gånger parallellt med fältmätningarna.

Mätning görs minst 0,5 meter under vattenytan, både innanför och utanför siltgardinen. Provpunkternas lägen kommer att flyttas beroende på var arbeten pågår. Mätning kommer att ske i anslutning till pågående arbeten.

Två referensmätningar har utförts i respektive hamn när detta kontrollprogram tas fram. Resultat av dessa mätningar finns i bilaga 1. I bilaga 2 finns en karta som visar lägen för mätpunkterna.

---

[2] 2.2 Roslagsvattens riktlinjer för länshållningsvatten, dokument-id: 20161129-20245, ver 2020-05-29

Miljökontrollprogram

Om det föreslagna riktvärdet för turbiditet utanför siltgardinen överskrids ska arbetet avbrytas omedelbart och får återupptas först när riktvärdet innehålls. Tillsynsmyndigheten ska utan dröjsmål informeras om riktvärdet överskrids.

3.4 Förorenade sediment

Sedimentundersökningen indikerar att mängden sediment som finns på botten längs kajen är begränsad, framför allt i Österhamn och Söderhamn. Sediment med föroreningshalter över de bedömningsgrunder som finns för sediment har dock påträffats längs kajkanten. Miljörisken för sediment bedöms framför allt vara risken för spridning av föroreningar i vattnet vid grumling.

I Västerhamn ska sediment schaktas upp för att grundlägga stödmurskajen. Vid schakt av sediment måste risken för spridning av föroreningar i samband med masshantering beaktas. Sediment som läggs upp på kajen för avvattning ska vallas in eller på annat sätt säkerställas att de inte kan rinna tillbaka ned i vattnet. Det måste finnas en plan för kvittblivning av sedimenten.

3.4.1 Jämförelsevärden

Jämförelse för kvittblivning av sediment görs mot halter för mindre än ringa risk (MRR)[3], riktvärden för känslig respektive mindre känslig markanvändning (KM / MKM)[4] samt gränsvärden för deponering av avfall[5].

3.4.2 Förebyggande åtgärder

Spridning av förorenade sediment förhindras genom att minska grumling. Hur detta ska göras beskrivs i 3.3.2.

För att undvika att transportera alltför blöta schaktmassor kommer de läggas upp för avvattning inom arbetsområdet, vilket beskrivs i ansökan och anmälan om avvattning av avfall.

3.4.3 Kontroll

Kontroll av spridning av föroreningar i sediment görs genom turbiditetsmätning, vilket beskrivs i 3.3.3.

Mottagningsanläggningen kan begära ytterligare analyser för mottagning av sediment. Kompletterande prover kan därför bli aktuellt.

Föroreningshalter i sedimenten är högre än MRR och kan därmed inte återanvändas för anläggningsändamål utan föregående anmälan.

3.5 Förorenad mark

Markarbeten på land innebär schakt i delvis förorenad jord. I den miljötekniska markundersökningen som utförts har överlag föroreningshalter under riktvärden för MKM påvisats, med undantag för koppar i en provpunkt.

En anmälan om påträffad förorening har gjorts i samband med den miljötekniska markundersökningen i enlighet med upplysningsskyldigheten i Miljöbalken kap 10 § 11. Innan markarbeten får påbörjas inom det förorenade området ska även en anmälan om avhjälpandeåtgärd enligt §28 Förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd göras. Denna anmälan kommer att lämnas in under sommaren 2022.

[3] Naturvårdsverkets handbok 2010:1 Återvinning av avfall i anläggningsarbeten
[4] Naturvårdsverkets rapport 5976 Riktvärden för förorenad mark
[5] NFS 2004:10 Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfarande för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall

Miljökontrollprogram

3.5.1 Jämförelsevärden

Föreslaget åtgärdsmål för kvarlämnad jord är MKM[6] då marken utgörs av kaj och gatumark. Det innebär att jorden som har lägre föroreningshalter än riktvärden för MKM kan användas för återfyllnad på platsen.

Massor från schakt på land kan, enligt resultat av utförda analyser, transporteras till en deponi för inert avfall. I jorden har halter över MRR påvisats, vilket innebär att de inte kan återanvändas för anläggningsändamål på andra fastigheter utan föregående anmälan till tillsynsmyndigheten.

3.5.2 Förebyggande åtgärder

Om det blir aktuellt med mellanlagring av förorenade massor med halter över riktvärden för MKM ska det göras på tätt underlag. Massorna ska även vara övertäckta för att förhindra spridning av föroreningar i form av damning och via lakvatten vid nederbörd eller tillströmmande dagvatten.

3.5.3 Kontroll

Om misstanke om förorenad jord, som inte redan är känd, uppkommer under arbetets gång ska SRMH omgående informeras och en miljökontrollant tillkallas för provtagning av jorden.

3.6 Städning

För att undvika diffus spridning av föroreningar via massor som ligger kvar på kajen ska området städas regelbundet.

3.7 Länsvatten

Det är inte troligt, men kan inte uteslutas att länshållning kan komma att behövas för att hålla undan vatten ur schakt i samband med schaktning.

3.7.1 Jämförelsevärden

I händelse av länshållning föreslås riktvärden enligt Roslagsvattens handbok tillämpas, se tabell 1 under avsnitt 3.8.1.

3.7.2 Förebyggande åtgärder

Arbeten ska i möjligaste mån utföras så att inte länshållning behövs.

3.7.3 Kontroll

Länsvattnet ska kontrolleras innan utsläpp. Provtagning ska göras minst en gång per 100 m^3 länsvatten. Om halterna är under föreslagna riktvärden kan provtagningsfrekvensen glesas ut i samråd med SRMH.

3.8 Rejektvatten från avvattning av blöta massor (Västerhamn)

Vattnet från massor som avvattnas ska samlas upp och det ska provtas innan det släpps ut till recipienten.

3.8.1 Jämförelsevärden

Lämpliga riktvärden för utsläpp av rejektvatten från avvattning bedöms vara de recipientspecifika riktvärden som finns i Roslagsvattens handbok[7], samt Roslagsvattens riktlinjer för länshållningsvatten, se tabell 1.

---

[6] Naturvårdsverkets rapport 5976

[7] Handbok för 10 recipienter i Roslagsvattens medlemskommuner – Reningsbehov och Ansvarsfördelning, rapport 2021-08-27

Miljökontrollprogram

Tabell 1. Recipientgränsvärden för Södra Vaxholmsfjärden (µg/l)

Parameter	Recipientgränsvärde (µg/l) Roslagsvattens handbok	Riktvärden (µg/l) Stockholm Vatten och Avfall
Pb (löst)	1,3	
Cu (biotillgängligt)	0,87	
Zn (löst)	1,1	
Cd (löst)	0,20	
Cr (löst)	3,4	
Ni (löst)	8,6	
BaP	0,00017	
TBT	0,00020	
As (löst)	0,55	
As (ofiltrerat)		10
Pb (ofiltrerat)		10
Cd (ofiltrerat)		0,1
Cu (ofiltrerat)		200
Cr (ofiltrerat)		10
Hg (ofiltrerat)		0,1
Ni (ofiltrerat)		10
Zn (ofiltrerat)		200
Susp (mg/l)		100
Oljeindex (mg/l)		50
PAH-6*		1

*summa av fluoranten, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, benso(g, h, i)perylen och indeno(1,2,3 cd)pyren

3.8.2 Förebyggande åtgärder

Vattnet ska samlas upp och provtas innan utsläpp för att minska risken för återkontaminering av recipienten. Vid behov kommer vattnet att behandlas med sedimentation, oljeavskiljare och filter för att uppnå föreslagna riktvärden.

3.8.3 Kontroll

Provtagning av vattnet ska göras för varje ”batch” blöta massor som läggs upp på kajen. Med ”batch” menas den hög/de högar som läggs upp på kajen för varje ”avvattningsomgång”. Analys ska ske med avseende på ofiltrerade och filtrerade metaller, oljeindex, polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och TBT.

3.9 Båttrafik (Österhamn och Söderhamn)

Det förekommer risker kopplade till båttrafiken i samband med de planerade arbetena.

3.9.1 Förebyggande åtgärder

En maritim riskanalys ska utföras där riskerna identifieras och föreslagna åtgärder tas fram. Ansvarig för den maritima riskanalysen är entreprenören.

Bjerking AB
Digitalt signerad av Mimmi Andersson
Datum: 2022.06.01 15:22:22+02'00'
Mimmi Andersson
010-211 80 60
mimmi.andersson@bjerking.se

Granskad av
Digitalt signerad av Ing-Marie Nyström
Datum: 2022.06.01 16:37:17+02'00'
Ing-Marie Nyström
010-211 81 57
ing-marie.nystrom@bjerking.se

Bilaga 1: Resultat - turbiditet och suspenderat material

Mätpunkt	Datum	Turb-iditet fält-metod NTU	Turb-iditet labor-atorium NTU	Suspend-erat material labora-torium mg/l	Kommentar
Österhamnen					
	2021-05-19	0,86	0,93	4	+15°C, sol, vattentemp 9°C
	2021-06-15	1,8	1,2	3,4	+20°C, sol, blåsigt
Söderhamnen					
	2021-05-19	1,9	3,1	3,1	+15°C, sol, vattentemp 9°C
	2021-06-15	2,2	1,3	3,3	+20°C, sol, blåsigt
Västerhamnen					
	2021-05-19	1,0	0,78	3,3	+15°C, sol, vattentemp 9°C, ett fåtal båtar i gästhamnen
	2021-06-15	2,5	1	2,8	+20°C, sol, blåsigt

BILAGA 2

Provtagningspunkter

Vaxholms kajer
Vaxön, Vaxholms stad
Projektnummer: 21U0354

Datum: 2021-09-13

Ritad av: K. Wallin
Uppdragsledare: M. Andersson

Teckenförklaring

- Planerat arbetsområde
- Provtagningspunkter

Österhamn

Söderhamn

Västerhamn

0 25 50 75 100 m

Koordinatsystem: SWEREF99 18 00
Skala (A3) 1:1500

Bakgrund: ©Google

Farnaz Wigh

Från: Maria Carlsson
Skickat: den 14 juni 2024 14:19
Till: Farnaz Wigh
Ämne: Bullermätning vid 3 mätstationer ons- fre kl 8-9 på morgonen
Bifogade filer: Kronan 17-B1 2024-06-05-2024-06-07.pdf; Tullhuset 2-B1 2024-06-05-2024-06-07.pdf; Tullbommen 4-B1 2024-06-05-2024-06-07.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej
Här kommer de tre mätningarna. Du kan alltid kontakta Anthon om du har frågor eller undrar om andra tidpunkter.

Trevlig helg!
Maria

Från: Anthon Zaitoun <anthon.zaitoun@bjerking.se>
Skickat: den 11 juni 2024 10:20
Till: Maria Carlsson <Maria.Carlsson@vaxholm.se>
Kopia: Mia Borgström-Moa <mia.borgstrom-moa@bjerking.se>; Sevak Bidros <sevak.bidros@bjerking.se>
Ämne: Sv: Bullermätning vid 3 mätstationer ons- fre kl 8-9 på morgonen

Hej Maria,

Jag har granskat graferna för de tre dagarna som efterfrågades och kan bekräfta att det inte finns någon signifikant ökning av bakgrundsnivån under den markerade (röd cirkel) tiden kl 8-9. Det är viktigt att notera att riktvärdet inte överskrids under denna period.

I Tullhuset 2-B1 och Tullbommen 4-B1 mäts ljudet vid fasad och invändigt i Kronan 17-B1.

Om du önskar så kan jag skicka separat grafer för de olika dagarna och tidsintervallen.

Med vänlig hälsning

--
Anthon Zaitoun
Omgivningskontroll-Vibrationer
+46102118015

Bjerking
Hornsgatan 174
117 34 Stockholm
bjerking.se

Från: Maria Carlsson <Maria.Carlsson@vaxholm.se>
Skickat: den 4 juni 2024 16:09

Till: Anthon Zaitoun <anthon.zaitoun@bjerking.se>; Mia Borgström-Moa <mia.borgstrom-moa@bjerking.se>; Sevak Bidros <sevak.bidros@bjerking.se>
Ämne: Sv: Bullermätning vid 3 mätstationer ons- fre kl 8-9 på morgonen

Det viktigaste är att se om det förekommer något förhöjt bullervärde vid kl 8-9 när tankbilen förväntas vara där. Du kanske får titta mellan kl 7-10 för att se om det är någon topp mellan kl 8-9.

Maria

Från: Anthon Zaitoun <anthon.zaitoun@bjerking.se>
Skickat: den 4 juni 2024 14:39
Till: Maria Carlsson <Maria.Carlsson@vaxholm.se>; Mia Borgström-Moa <mia.borgstrom-moa@bjerking.se>; Sevak Bidros <sevak.bidros@bjerking.se>
Ämne: Sv: Bullermätning vid 3 mätstationer ons- fre kl 8-9 på morgonen

Hej,

Absolut, jag kommer att ordna det till den 10 juni och återkommer med en uppdatering i denna mailtråd. Om det finns några ytterligare detaljer eller specifika instruktioner som behövs, vänligen meddela mig.

--
Anthon Zaitoun
Omgivningskontroll-Vibrationer
+46102118015

Bjerking
Hornsgatan 174
117 34 Stockholm
bjerking.se

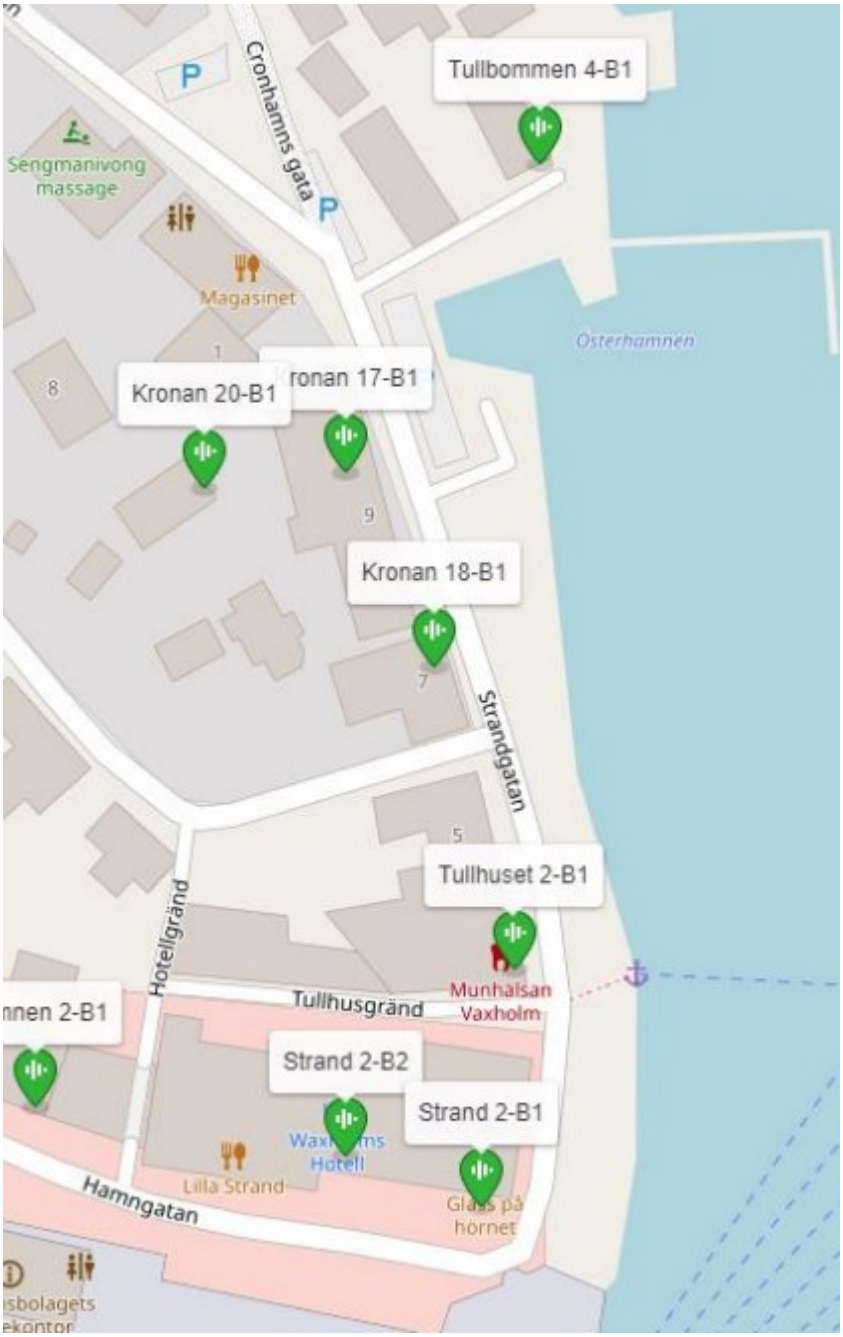
Från: Maria Carlsson <Maria.Carlsson@vaxholm.se>
Skickat: den 4 juni 2024 14:24
Till: Mia Borgström-Moa <mia.borgstrom-moa@bjerking.se>; Anthon Zaitoun <anthon.zaitoun@bjerking.se>; Sevak Bidros <sevak.bidros@bjerking.se>
Ämne: Bullermätning vid 3 mätstationer ons- fre kl 8-9 på morgonen

Hej
Vi skulle behöva kolla vad en tankbil som kommer till sjömacken i Österhamnen genererar för buller då boende på Strandgatan 9 har efterfrågat det.
Eftersom bullermätarna sitter kvar denna vecka så vore det bra om ni kan titta på bullervärdena för nedanstående tider och platser. Detta tillhör inte kajprojektet utan svara på detta separat i ett mail.

Kronan 17-B1 sitter ju på Strandgatan 9 eller hur? Det borde vara Kronan 17-B1 och Tullbommen 4-B1 som berörs då tankbilen åker in där.

Titta på bullervärdena som uppstår nu på onsdag, torsdag och fredag mellan kl 8- 9 på morgonen vid Tullbommen 4-B1, Kronan 17-B1 och även Tullhuset 2-B1 (som referens)
På onsdag och fredag denna vecka kl 8-9 ska tankbilen komma. Torsdag kl 8-9 kan vi ha som referensdag.

Tack på förhand!



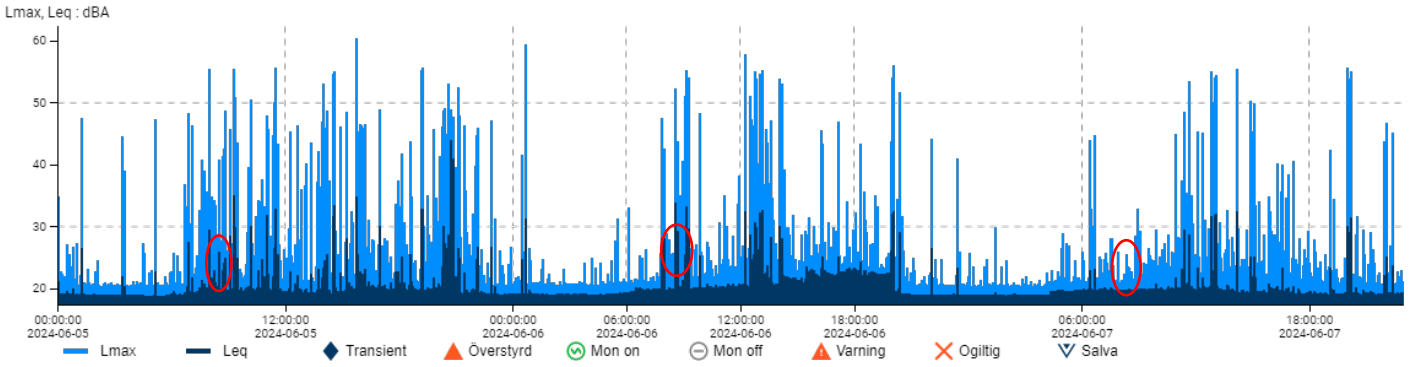
Med vänlig hälsning

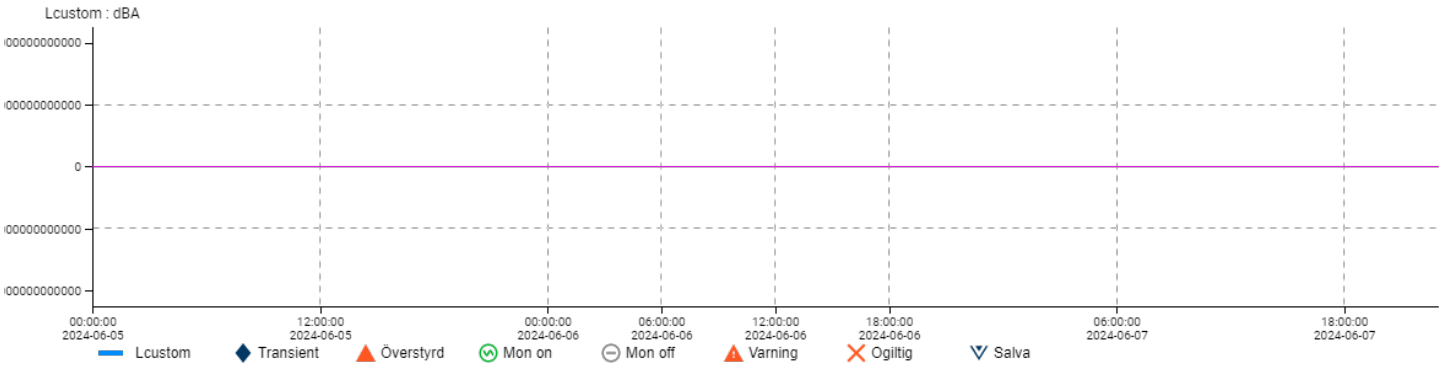
Maria Carlsson
Miljöhandläggare Vaxholms kajer
Stadsbyggnadsförvaltningen
maria.carlsson@vaxholm.se
Telefon: 08-52242615
Mobil: 076-1377411

Vaxholms stad
växel: 08-541 708 00
www.vaxholm.se

Intervallrapport

Projekt	Vaxholms kajer, Österhamn
Projektansvarig	Mia Borgström-Moa
Tidsram	2024-06-05 00:00 - 2024-06-07 23:00 (Europe/Stockholm)
Mätpunkt	Kronan 17-B1
Beskrivning	Lotsgatan 6, Vaxholm
Sensortyp	S50
Sensorns serienummer.	13016
Master(s) serienummer	4519
Senaste kalibrering	2021-09-23
Standard	(01) Lmax + Leq 20-95 dBA Fast
Enhet	dBA
Storhet	Sound Pres.Level, Eqv.Sound Pres.L, Leq accumulation
Intervall tid	5 minuter
Tröskelvärde tabell	Hög
Max	Lmax: 60.3 dBA, Leq: 43.8 dBA, Lcustom: null



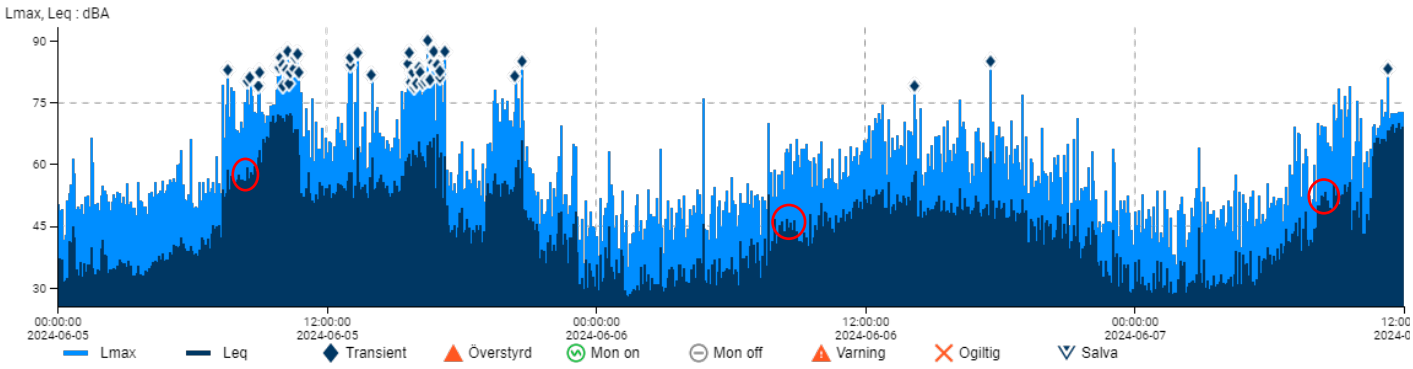


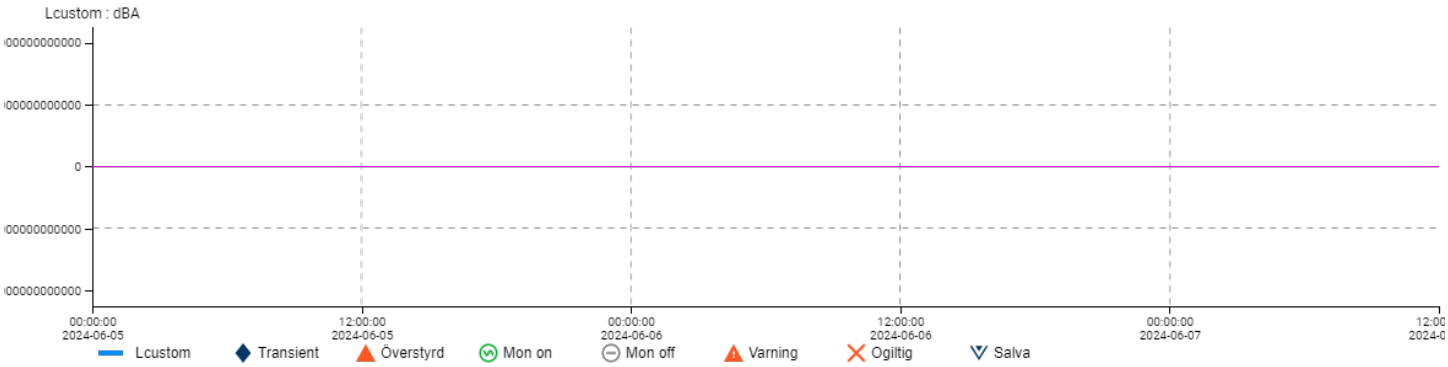
X-span	2024-06-05 00:00 - 2024-06-07 23:00
Y-span	Lmax, Leq : dBA: 17.34 - 62.31, Lcustom : dBA: 9007199254740991 - -9007199254740991

	Lmax	Leq	Lcustom
Max	60.3 dBA	43.8 dBA	
Datum	2024-06-05	2024-06-05	-
Tid	15:50:00	20:50:00	-

Intervallrapport

Projekt	Vaxholms kajer, Österhamn
Projektansvarig	Mia Borgström-Moa
Tidsram	2024-06-05 00:00 - 2024-06-07 12:00 (Europe/Stockholm)
Mätpunkt	Tullbommen 4-B1
Beskrivning	Cronhamns gata 2, Vaxholm
Sensortyp	S50
Sensorns serienummer.	14263
Master(s) serienummer	4689
Senaste kalibrering	2023-03-08
Standard	(03) Lmax + Leq 40-115 dBA Fast
Enhet	dBA
Storhet	Sound Pres.Level, Eqv.Sound Pres.L, Leq accumulation
Intervall tid	5 minuter
dB korr (dB)	-6 dB
Tröskelvärde tabell	Hög
Max	Lmax: 90.5 dBA, Leq: 72.2 dBA, Lcustom: null



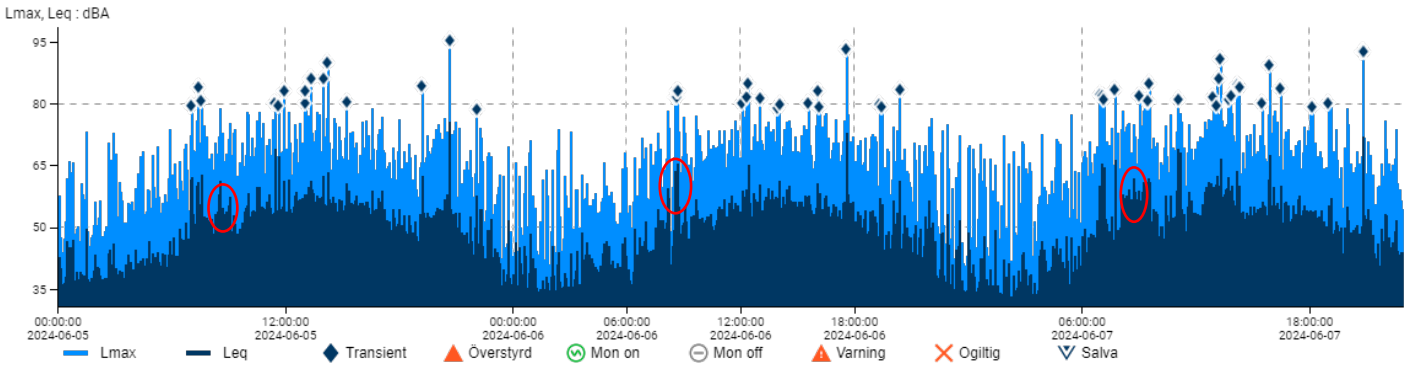


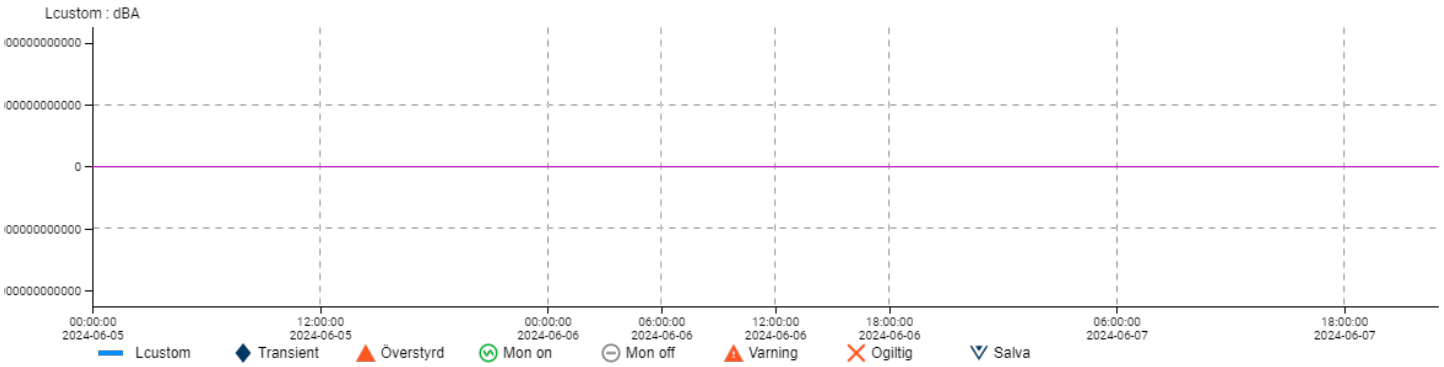
X-span	2024-06-05 00:00 - 2024-06-07 12:00
Y-span	Lmax, Leq : dBA: 25.48 - 93.28, Lcustom : dBA: 9007199254740991 - -9007199254740991

	Lmax	Leq	Lcustom
Max	90.5 dBA	72.2 dBA	
Datum	2024-06-05	2024-06-05	-
Tid	16:35:00	10:25:00	-

Intervallrapport

Projekt	Vaxholms kajer, Österhamn
Projektansvarig	Mia Borgström-Moa
Tidsram	2024-06-05 00:00 - 2024-06-07 23:00 (Europe/Stockholm)
Mätpunkt	Tullhuset 2-B1
Beskrivning	Strandgatan 3, Vaxholm
Sensortyp	S50
Sensorns serienummer.	14439
Master(s) serienummer	3949
Senaste kalibrering	2022-04-17
Standard	(03) Lmax + Leq 40-115 dBA Fast
Enhet	dBA
Storhet	Sound Pres.Level, Eqv.Sound Pres.L, Leq accumulation
Intervall tid	5 minuter
dB korr (dB)	-6 dB
Tröskelvärde tabell	Hög
Max	Lmax: 95.6 dBA, Leq: 75.4 dBA, Lcustom: null





X-span	2024-06-05 00:00 - 2024-06-07 23:00
Y-span	Lmax, Leq : dBA: 30.78 - 98.53, Lcustom : dBA: 9007199254740991 - -9007199254740991

	Lmax	Leq	Lcustom
Max	95.6 dBA	75.4 dBA	
Datum	2024-06-05	2024-06-05	-
Tid	20:45:00	20:45:00	-

Farnaz Wigh

Från: Farnaz Wigh
Skickat: den 20 juni 2024 12:36
Till: 'Peter Ring'
Ämne: Sv: Tankbilar till Vaxholm

Hej!
Tack så mycket för snabbt svar.
Trevlig midsommar!

Med vänliga hälsningar

Farnaz Wigh
Planarkitekt, Arkitekt SAR/MSA
Stadsbyggnadsförvaltningen

VAXHOLMS STAD

Eriksövägen 27, 18583 Vaxholm
Tel direkt: 08-541 709 24, tel. växel: 08-541 708 00

E-post: farnaz.wigh@vaxholm.se
www.vaxholm.se

Vaxholms stad hanterar dina personuppgifter i enlighet med dataskyddslagstiftningen. För mer information, besök www.vaxholm.se/gdpr



Från: Peter Ring <peter@travicom.se>
Skickat: den 20 juni 2024 11:54
Till: Farnaz Wigh <Farnaz.Wigh@vaxholm.se>
Ämne: Re: Tankbilar till Vaxholm

Hej Farnaz

Tankbilen står där mellan 1-1,5 timme beroende på förare och volym.

Under Midsommar kommer vi antagligen vara där varje dag och vi kanske är i snitt var 2-3e dag under sommaren beroende på Väder.

Lågsäsong 0 till 2 gånger veckan

2024-06-05 Var tankbilen där ungefär mellan 09:10-10:40

2024-06-07 Var tankbilen där 11:30-12:50

Travicom AB / MERGOL
Härkeberga-Ekeby 18
745 96 Enköping

Peter Ring
Säkerhetsrådgivare

(Godkänd av MSB)

Brandsäkerhetstekniker
HLR Instruktör



19 juni 2024 kl. 12:43 skrev Farnaz Wigh <Farnaz.Wigh@vaxholm.se>:

Hej!
Tack för samtalet.
Vi skulle behöva kolla när en tankbil har kommit till sjömacken Gulf i Österhamnen den onsdagen 5 juni och den fredagen 7 juni.
Vi önskar även veta hur ofta tankbilar kommer under låg och hög säsong? Hur länge står de där?
Tack på förhand!

Med vänliga hälsningar

Farnaz Wigh
Planarkitekt, Arkitekt SAR/MSA
Stadsbyggnadsförvaltningen

VAXHOLMS STAD

Eriksövägen 27, 18583 Vaxholm
Tel direkt: 08-541 709 24, tel. växel: 08-541 708 00

E-post: farnaz.wigh@vaxholm.se
www.vaxholm.se

PM Sedimentundersökning

Vaxön 1:11 och 1:81, Vaxholms stad



Kaj i Söderhamn

PM Sedimentundersökning

Uppdragsnamn
Vaxholms kaj, upprustning av kajer
Vaxholms stad

Uppdragsgivare
Vaxholms stad
Robert Klingvall /
Maria Carlsson

Handläggare
Mimmi Andersson
Kajsa Wallin

Datum
2021-08-23
Rev 2021-09-01

Sammanfattning

Vaxholms kajer har uppnått sin förväntade livslängd och behöver förstärkas. För detta ändamål ska en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet lämnas in till Mark- och Miljödomstolen. En miljöteknisk undersökning av sedimenten har gjorts, som del av underlag till denna tillståndsansökan.

Sedimentundersökningen indikerade att mängden sediment är begränsad, framförallt i Österhamn och Söderhamn. Det var ställvis mycket svårt att få upp material med provtagaren och botten verkade bitvis bestå av berg.

Provtagning utfördes till största delen med provtagare av typ Ekmanhuggare, med vilken inga skikt kan ses i sedimenten. Endast det ytligaste lagret (mellan 0,05–0,1 m) provtas med denna metod. Ett flertal försök gjordes att provta med kajakprovtagare, vilken består av ett rör, där det går att skikta proven. Det gick dock inte att få upp prov med den metoden i mer än enstaka provpunkter.

Prover har tagits längs hela kajkanten från kaj eller från brygga (Västerhamn). Totalt togs 14 sedimentprov varav 12 prover har skickats in för analys på ackrediterat laboratorium. Analys har gjorts med avseende på alifatiska och aromatiska kolväten, polycykliska aromatiska kolväten (PAH), metaller, PCB, irgarol, diuron, TBT, klorerade ämnen, ftalaler och pesticider. Även organisk kolhalt (TOC) har analyserats. Ett prov från Västerhamnen, där det kan bli aktuellt att muddra och transportera bort massor, har analyserats med avseende på lakbarhet.

Analyserna visar att halten av antracen och fluoranten överskrider gränsvärden för kemisk ytvattenstatus enligt HVMFS 2019:25 i ett flertal provpunkter inom området. I ett flertal provpunkter har tyngre alifatiska kolväten påvisats. I provpunkt SED2110 noterades oljelukt vid provtagningen. Innehåll av oljekolväten i den punkten verifierades med analysresultaten.

Flertalet metaller överskrider den regionala bakgrundshalten enligt Naturvårdsverkets rapport 4914. Arsenikhalten är påtagligt hög i flera provpunkter längs hela sträckan. Kopparhalten överskrider, efter omräkning med hänsyn till organiskt innehåll, bedömningsgrund för särskilda förorenande ämnen i sediment enligt HVMFS 2019:25 i samtliga provpunkter utom SED2106, 2107 och 2111 inom det undersökta området. Blyhalten i SED2101B och 2102 och kadmium i 2110 överskrider gränsvärdena för kemisk ytvattenstatus enligt HVMFS 2019:25. Zinkhalten i SED2103 och kromhalten i samtliga prov översteg gränsvärdena enligt SNV 5799.

Irgarol och diuron har inte påvisats i något av de två sedimentprov där analys utförts längs det undersökta området. Tributyltenn (TBT) och dess nedbrytningsprodukter DBT och MBT har påvisats i halter som klassas som medelhöga till mycket höga inom området enligt SGU 2017:12. I samtliga provpunkter där analys utförts överskrider TBT-halten gränsvärdet för kemisk ytvattenstatus i sediment enligt HVMFS 2019:25.

I SED2103 har PCB uppmätts i halter motsvarande ”hög halt” enligt SGU 2017:12. Inga övriga klorerade ämnen har detekterats i någon provpunkt.

Sexvärt krom har påvisats i halt strax över rapporteringsgränsen i provpunkt SED2103.

I screeninganalyserna ingår förutom metaller, alifatiska och aromatiska kolväten samt PAH även analys av bl a PCB, klorfenoler, ftalater, pesticider, klorerade ämnen och flyktiga kolväten. Di-(2-etylhexyl)ftalat påvisades i provpunkt SED2110. Det saknas riktvärden eller bedömningsgrunder för di-(2-etylhexyl)ftalat. Sec-butylbensen och tert-butylbensen påvisades i SED2110. Det saknas riktvärden även för dessa ämnen.

För totalhalter är det endast provpunkt SED2113 där gränsvärdet för inert avfall överskrids, för PAH_{canc} och $PAH_{övr}$. Övriga parametrar ligger under gränsvärden enligt NFS 2004:10. Om det blir aktuellt med muddring i anslutning till området där provpunkt SED2113 är belägen bör dessa massor kunna avgränsas och tas omhand separat då de har en mycket högre föroreningsgrad än övriga sediment. Resultat av laktester visar att massorna uppfyller kraven för inert avfall.

Massorna överskrider halter för mindre än ringa risk (MRR) enligt Naturvårdsverket handbok 2010:1, vilket innebär att de inte kan användas för anläggningsändamål utan föregående anmälan.

De påträffade föroreningarna ska omgående anmälas till Södra Roslagens Miljö- och Hälsoskyddskontor, i enlighet med upplysningsskyldigheten i Miljöbalken kap 10 § 11.

Innehållsförteckning

1 Inledning 5
1.1 Administrativa uppgifter 5
1.2 Bakgrund 5
1.3 Syfte 5
1.4 Omfattning 5
2 Områdesbeskrivning 6
2.1 Markförhållanden och hydrologi 6
3 Historik - tidigare verksamheter och undersökningar 7
4 Genomförande 9
4.1 Provtagning 9
4.2 Laboratorieanalyser 10
5 Bedömningsgrunder 11
6 Resultat 12
6.1 Fältobservationer 12
6.2 Laboratorieanalyser – utvärdering mot bedömningsgrunder för sediment 13
6.2.1 Organiska ämnen 18
6.2.2 Metaller 18
6.2.3 Båtbottenfärger 18
6.2.4 Övriga ämnen 18
6.3 Laboratorieanalyser – klassning av massor för borttransport 19
7 Utvärdering och riskbedömning 23
8 Anmälan om förorening 23

Ritningar

N-10.1-01 Planritning med provtagningspunkter

Bilagor

Bilaga 1 Fältprotokoll
Bilaga 2 Analysrapporter totalhalter
Bilaga 3 Analysrapport laktest

1 Inledning

Bjerking AB har på uppdrag av Vaxholms stad genomfört sedimentprovtagning längs Vaxholms kaj inom fastigheterna Vaxön 1:11 och 1:81, Vaxholms stad.

1.1 Administrativa uppgifter

Uppdragsgivare, Vaxholms stad	Robert Klingvall / Maria Carlsson
Uppdragsansvarig, Bjerking AB	Mimmi Andersson
Handläggare, Bjerking AB	Kajsa Wallin, Mimmi Andersson
Granskare, Bjerking AB	Annika Uggla
Miljöprovtagare, Bjerking AB	Mimmi Andersson, Annika Uggla

1.2 Bakgrund

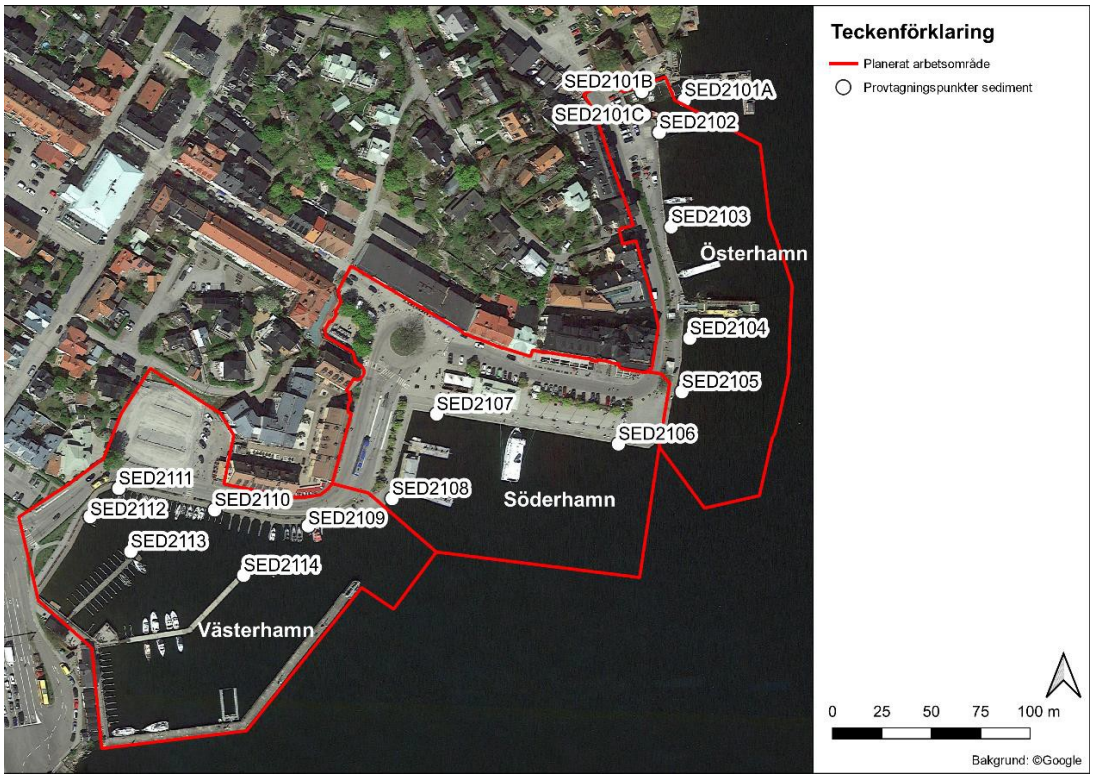
Tidigare geotekniska undersökningar har visat att kajerna i Vaxholm har uppnått sin förväntade livslängd. På senare år har sättningar och sjunkhål uppkommit i ytor och gator intill kajerna, vilket tyder på att de är i behov av upprustning. Delar av Österhamnen har stängts av för fordonstrafik och en säkerhetszon har målats upp för att minska rasrisken. För att åtgärda problemen kommer kajerna att rustas upp genom att sätta ny spontkaj i Öster- och Söderhamnen samt att förstärka stenkistan i Västerhamnen.

1.3 Syfte

Syftet är att undersöka förekomst av föroreningar i bottensedimenten, som underlag för tillståndsansökan om vattenverksamhet som krävs för att upprusta kajen.

1.4 Omfattning

Uppdraget omfattar provtagning och analys av sediment inom hela sträckan, ca 600 meter, längs kajen. Se figur 1 för provtagningspunkter.



Figur 1. Provtagningspunkter för sediment längs Vaxholms kaj.

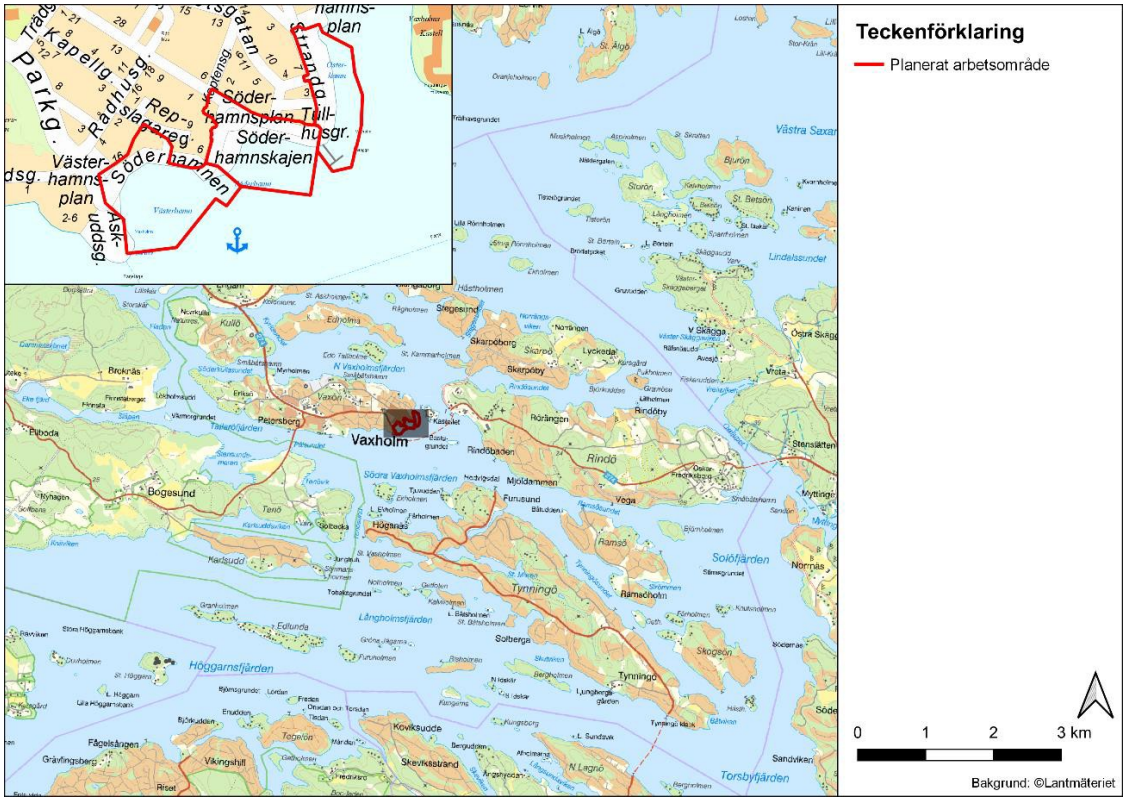
Undersökningen genomfördes i enlighet med provtagningsplan för sedimentundersökning, Vaxholms kajer, daterat 2021-04-27.

I uppdraget ingår:

- Framtagande av provtagningsplan.
- Inmätning av provtagningspunkter med GPS.
- Provtagning av sediment i 16 punkter.
- Laboratorieanalys av 12 st sedimentprov.
- Sammanställning och utvärdering av resultat.
- Redovisning i skriftligt PM med planritning över provtagningspunkter.

2 Områdesbeskrivning

Fastigheterna Vaxön 1:11 och 1:81 där provtagning utförts är belägna längs kajen på östra Vaxön, Vaxholms stad. I anslutning till hamnområdet finns bostäder och verksamheter, så som restauranger och butiker. Ca 130 m öster om hamnen ligger Vaxholms kastell. Söder om området går Vaxholmsleden, väg 274, med färja till Rindö. I figur 2 visas en översiktskarta.

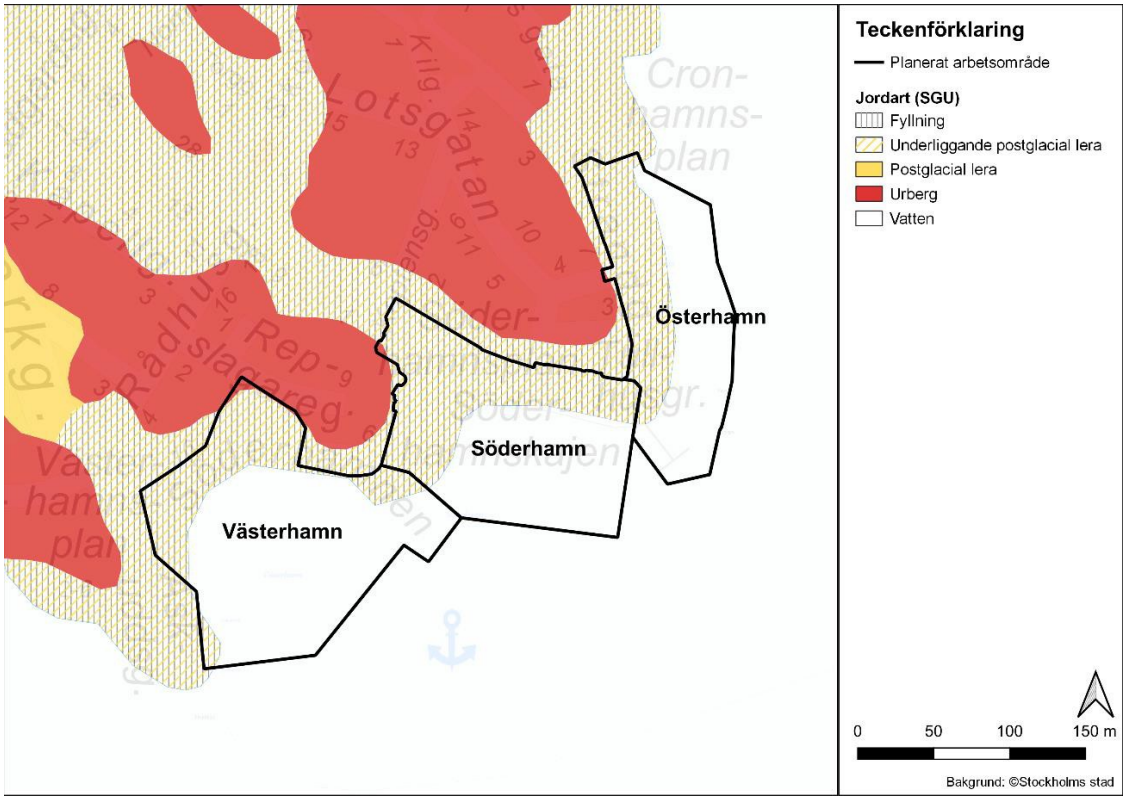


Figur 2. Översiktskarta över Vaxholms kajer. (Lantmäteriet, 2021)

2.1 Markförhållanden och hydrologi

Marken längs kajen i Vaxholm består av fyllnadsmassor ovan postglacial lera enligt SGU:s jordartskarta, se figur 3. Strax väster om kajen förekommer områden med berg i dagen samt postglacial lera.

Geotekniska undersökningar har visat att jordlagerföljden på spontens utsida i vattnet är varierande. Sträckan längs Söderhamn består främst av friktionsjord på berg samt ytligt berg. Sträckan längs Österhamn består av friktionsjord på berg, ytligt berg samt lera i områdets norra del.



Figur 3. Jordartskarta inom och i planerat arbetsområdes närhet. (SGU, 2021)

Dagvatten från omgivande hårdgjorda ytor leds idag via dagvattenledningar direkt ut till Södra Vaxholmsfjärden utan rening. Det pågår en dagvattenutredning med syfte att förbättra dagvattenhanteringen.

Undersökningsområdet ligger inte inom vattenskyddsområde eller annat skyddat område enligt Naturvårdsverket[1].

Vattenståndet var vid undersökningstillfället +0,00 (RH2000)

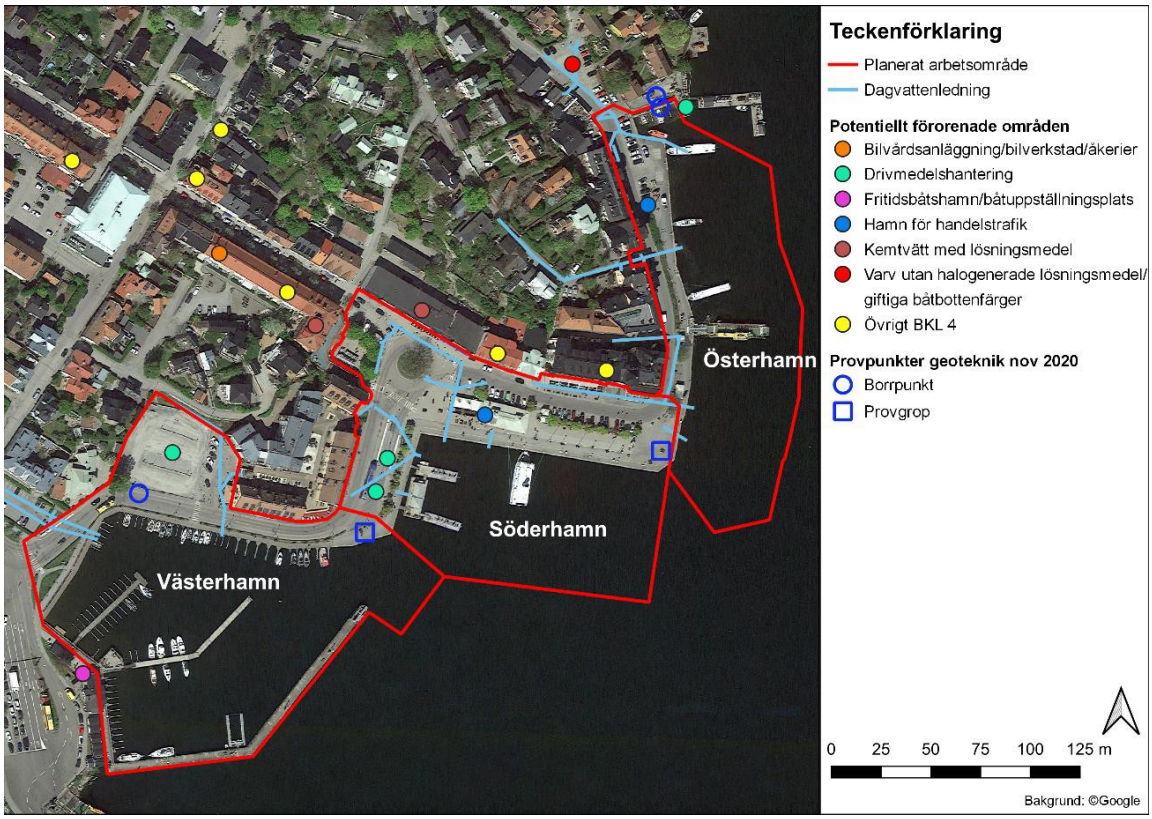
3 Historik - tidigare verksamheter och undersökningar

Enligt länsstyrelsens databas över förorenade områden[2], EBH-portalen, finns det ett antal potentiellt förorenande verksamheter inom och intill det aktuella området. Dessa utgörs av drivmedelshantering, hamnverksamhet för handelstrafik och fritidsbåtar, båtuppställningsplats, kemtvätt med halogenerade lösningsmedel, bilverkstad/bilvårdsanläggning/åkeri samt varv. Det finns även ett flertal dagvattenutlopp som mynnar i Södra Vaxholmsfjärden och kan ge upphov till förorenade sediment.

[1] www.skyddadnatur.naturvardsverket.se
[2] EBH-portalen, Länsstyrelsen Stockholm webb-GIS. 2021-06-07

Via Södra Roslagens Miljö- och Hälsokontor framkom uppgifter om en tidigare bensinstation på fastigheten Matrosen 14, i Västerhamn.

Under den geotekniska undersökningen som utfördes i november 2020[3] grävdes två provgropar längs kajen. I dessa påträffades större samt mindre bitar av asfalt i fyllningen. Vid skruvprovtagning söder om den före detta bensinstationen inom fastighet Matrosen 14 vid Västerhamnen, samt längst i norr i Österhamnen noterades en stark lukt av olja/bensin. Proverna analyserades inte på laboratorium avseende föroreningar. Provgroparnas respektive borrpunkternas lägen redovisas i figur 4.



Figur 4. Potentiellt förorenade områden samt tidigare noterade tecken på förorening i det planerade arbetsområdets närhet. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2021)

Den miljötekniska markundersökning som Bjerking har kännedom om inom området är en efterbehandling av en nedlagd bensinstation i Västerhamn[4], fastighet Matrosen 14. Vid denna efterbehandling utfördes en schaktsanering av ca 3700 ton jord förorenad med alifatiska och aromatiska kolväten, polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och tungmetaller.

Som underlag för kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet har provtagning gjorts av krönbalken i kajen för analys av sexvärt krom[5]. Denna undersökning visade att halten av sexvärt krom varierade mellan 0,8-5,2 mg/kg TS med högre halter i Söderhamnens krönbalk

[3] Bjerking, 2021: Uppdrag 20U1981 Markteknisk undersökningsrapport – geoteknik, Vaxholms kajer, Vaxholms stad
[4] Orbicon, 2017: Projekt 151295 Efterbehandling av förorenad mark vid nedlagd bensinstation, Matrosen 14, Söderhamnen 12, Vaxholms stad
[5] EHC i Åkersberga AV, 2021: Analys av betongkemi (CrVI) i körnbalk, Vaxholm samt förslag på hantering

jämfört med Österhamnen. Detta kan jämföras med Naturvårdsverkets generella riktvärden[6] på 2 mg/kg TS för känslig markanvändning (KM) respektive 10 mg/kg TS för mindre känslig markanvändning (MKM).

I juni 2021 har en miljöteknisk markundersökning gjorts längs kajen med syfte att kontrollera förekomst av föroreningar i marken. Överlag visade den undersökningen på halter i jorden under MKM med undantag för koppar i en punkt, där riktvärdet för MKM överskreds på 1,6–1,8 meters djup. Grundvattenprov som togs i den undersökningen visar att metaller generellt förekommer i mycket låga till måttliga halter. Ett fåtal metaller förekommer i höga halter och bens(a)pyren förekommer i mycket höga halter[7].

4 Genomförande

4.1 Provtagning

Provtagningen genomfördes 18–19 maj 2021 av Annika Uggla och Mimmi Andersson. Provtagningen utfördes med kajakprovtagare med stång och Ekmanhuggare från kaj respektive brygga i 16 punkter jämnt fördelade längs sträckan. Då materialet i många provpunkter var hårt och/eller vattendjupet var stort var det inte möjligt att få upp prov med kajakprovtagaren varför Ekmanhuggaren användes i alla provpunkter utom SED2101A. I två av provtagningspunkterna, SED2101C och SED2105, gick det inte att få upp prov.

Provpunkternas lägen mättes in med GPS i koordinatsystem SWEREF99 1800 och höjdsystem RH2000 från kaj- respektive bryggkanten. I varje provtagningspunkt mättes ungefärligt vattendjup med hjälp av lodning. Provpunkterna är benämnda SED2101-SED2114 och redovisas på bilagd plan N-10.1-01.

Vädret var soligt och relativt vindstilla. Temperaturen i luften var ca 15 plusgrader medan vattentemperaturen var ca 9 grader.

[6] Naturvårdsverket, 2009. *Riktvärden för förorenad mark - Modellbeskrivning och vägledning. Rapport 5976.,* Stockholm: Naturvårdsverket. Revidering 2016: http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/vagledning/fororenade-omraden/berakning-riktvarden/generella-riktvarden-20160707.pdf
[7] SGU Bedömningsgrunder för grundvatten, SGU 2013:01



Figur 5. Provtagning med Ekmanhuggare från kaj, Söderhamn (2021-05-18, Bjerking AB)

Prov togs som samlingsprov per provtagningspunkt. För varje provpunkt gjordes fältanteckningar där provtagningsdjup, fältmässig jordartbedömning och särskilda observationer såsom t ex lukt noterades.

Sedimentproverna förvarades i diffusionstäta påsar som förslöts med klämma och märktes med uppdrag, provtagningspunkt och nivå direkt efter provtagning. Proverna förvarades mörkt och kylt genom hela kedjan i väntan på urvalsprocessen och därefter följande laboratorieanalyser.

4.2 Laboratorieanalyser

Prov togs i 14 provpunkter och 12 av dessa prover har analyserats på laboratorium. Prov SED2101A analyserades ej då detta var ett duplikatprov av SED2101B, vilket analyserades. SED2114 analyserades ej då det vid denna punkt var ca 5,8 m djupt och muddring är därmed ej sannolik kring denna punkt.

Samtliga analyser av sedimentprover utfördes av Eurofins Environment Testing Sweden AB. Totalt genomfördes följande analyser:

- Alifatiska och aromatiska kolväten 7 st
- Bensen, toluen, etylbensen och xylen (BTEX) 6 st
- Polycykliska aromatiska kolväten (PAH) 11 st
- Polyklorerade bifenyler (PCB) 1 st
- Tungmetaller inkl kvicksilver 11 st
- Krom VI – 2 st
- Irgarol, diuron, tributyltenn och dess nedbrytningsprodukter (TBT, DBT, MBT) 3 st
- Screeninganalyser innefattande bl a oljekolväten, PAH, metaller, klorerade ämnen, ftalater och bekämpningsmedel. 1 st
- Laktest (tvåstegs skaktest) som underlag till mottagningsanläggning 1 st
- Beräknad total organiskt kol (TOC) 3 st

I tabell 1 redovisas en sammanställning av antal utförda analyser i respektive provpunkt. Jordart och övrig information om respektive provpunkt framgår av fältanteckningar, bilaga 1. Fullständiga analysparametrar redovisas i analysrapporter i bilaga 2 och 3.

Tabell 1. Prover analyserade på laboratorium.

Provbenämning	Analyser	Analyskod Eurofins
SED2101B	Alifater, aromater, BTEX, PAH och metaller inkl Hg	PSL8W
SED2102	Metaller inkl Hg, PAH	PSL5E, PSLBK
SED2103	TOC, alifater, aromater, PAH, metaller inkl Hg, PCB, Cr^{6+}	PSL41, PSL8W, PSLBR, SL02W
SED2104	Metaller inkl Hg, PAH	PSL5E, PSLBK
SED2106	Alifater, aromater, BTEX, PAH och metaller inkl Hg, Cr^{6+}, pesticider och tennorganiska ämnen i hamn och muddermassa	PSL8W, SL02W, PSL6W
SED2107	TOC, Enviscreen,	PSL41, PSL83
SED2108	Alifater, aromater, BTEX, PAH och metaller inkl Hg	PSL8W
SED2109	Alifater, aromater, BTEX, PAH och metaller inkl Hg, pesticider och tennorganiska ämnen i hamn och muddermassa	PSL8W, PSL6W
SED2110	TOC, Enviscreen, alifater, aromater, BTEX, PAH och metaller inkl Hg	PSL41, PSL83, PSL8W
SED2111	Alifater, aromater, BTEX, PAH och metaller inkl Hg, pesticider och tennorganiska ämnen i hamn och muddermassa	PSL8W, PSL6W
SED2112	Metaller inkl Hg, PAH	PSL5E, PSLBK
SED2113	Metaller inkl Hg, PAH	PSL5E, PSLBK

5 Bedömningsgrunder

I Sverige saknas samlade effektbaserade gränsvärden eller miljökvalitetsnormer för sediment. År 1999 tog Naturvårdsverket fram två rapporter för bedömning av tillstånd i sediment, Rapport 4913 *Bedömningsgrunder för miljökvalitet –Sjöar och vattendrag* samt Rapport 4914 *Bedömningsgrunder för miljökvalitet – Kust och hav*. Tillståndstabellerna som presenteras i rapporterna kan fungera som referensverktyg och stöd vid tolkning av analysresultat vid bedömningar av ett sediments föroreningshalt. För de flesta ämnen har halterna delats in i fem klasser från mycket låg halt till mycket hög halt. Klassificeringen baseras på om halterna är låga eller höga i förhållande till de mätdata som använts för att ta fram tabellerna i rapporterna. Klassningen är inte relaterad till ekotoxikologiska effekter och säger därmed ingenting om möjliga negativa effekter på hälsa eller miljö, men de ger en möjlighet att identifiera områden med förhöjda halter.

Tillståndstabellerna i rapport 4914 har sedan dess uppdaterats av Sveriges Geologiska Undersökning i SGU-rapport 2017:12 på uppdrag av Naturvårdsverket. Den uppdaterade tabellen (tabell 2 i SGU-rapport 2017:12) omfattar organiska miljöföroreningar av prover tagna mellan 1986 och 2014 i svenska marina sediment och inkluderar fler ämnen än tidigare.

Uppmätta halter jämförs med förindustriella nivåer i sediment enligt Naturvårdsverkets rapport 4914 med uppdatering enligt SGU rapport 2017:12.

Analysresultat av sedimentproverna jämförs även med föreslagna gräns- och jämförelsevärden för sediment enligt Naturvårdsverkets rapport 5799 *Förslag till gränsvärden för särskilt förorenande ämnen*, där det finns indikativa gränsvärden (beräknade utifrån gränsvärden för vatten) för några ämnen. I rapporten anges även naturliga, ursprungliga halter (opåverkade av lokala utsläpp och försurning) samt regionala bakgrundshalter i sediment i norra respektive södra Sverige.

Jämförelse görs även med Havs- och vattenmyndighetens gränsvärden för kemisk ytvattenstatus samt bedömningsgrunder för särskilda förorenande ämnen, sediment (HVMFS 2019:25 *Klassificering och miljökvalitetsnormer avseende ytvatten*). Dessa föreskrifter ligger till grund för klassificering av kemisk och ekologisk ytvattenstatus. Gränsvärden för sediment enligt HVMFS 2019:25 avser, med undantag för kadmium och bly, sediment med 5% organiskt kol. Vid avvikande kolhalt normaliseras gränsvärdet genom multiplikation med [5 / (aktuell organisk kolhalt i %)] före jämförelsen.

De antaganden som gjorts för beräkning av de generella riktvärdena för jord enligt Naturvårdsverkets rapport 5976 *Riktvärden för förorenad mark*, är inte förenliga med sediments karaktär och komplexitet, varför de generella riktvärdena för jord inte är lämpliga som jämförelse. Dock görs jämförelse ändå med Naturvårdsverkets riktvärden för förorenad mark, känslig respektive mindre känslig markanvändning enligt rapport 5976. Syftet med det är att klassa sedimenten inför eventuell borttransport till mottagningsanläggning. Reviderade riktvärden är publicerade på Naturvårdsverkets hemsida i juni 2016.

6 Resultat

6.1 Fältobservationer

Vattendjupet inom det undersökta området varierade mellan ca 0,9 och 5,75 meter. I Österhamnen var vattendjupet 2,2-4,5 m i de undersökta punkterna medan djupet var 3,8-4,3 m i Söderhamn och 0,9-5,75 m i Västerhamn. De djupare delarna av Västerhamn utgörs av prover tagna från bryggor. Vattendjupet längs kajen var generellt mindre än 1 meter. Upptaget bottenmaterial bestod mest av sand, grus och dy. I ett flertal provpunkter återfanns rostfärgade flak, vilket skulle kunna vara en del av sponten. Generellt var bottenmaterialet hårt och det krävdes oftast flera försök för att få upp prov med Ekmanhuggaren.



Figur 6. *Rostfärgat "flakigt" material i provpunkt SED2103 i Österhamn*

I Österhamnen noterades det lite organiskt material i proven. Enstaka metall- och glasbit samt ett vitt mjukt material som troligen härrör från spontbeklädnad fanns också.

I Söderhamnen noterades organiskt material samt det ”flakiga” materialet som nämns ovan. I ett av proverna i Söderhamn var materialet dyigt och finkornigt.

I Västerhamnen fanns en oljefilm på vattenytan över större delen av området närmast stenkajen. I provpunkt SED2110, nära ett dagvattenutlopp, noterades även oljelukt i sedimentprovet. Övrigt material som återfanns i sedimentproven i Västerhamn var enstaka färgflagor, organiskt material, enstaka ”flak” och träflis i proven från bryggorna (SED2113 och 2114).

Provtagningsprotokoll och fältanteckningar redovisas i bilaga 1.

6.2 Laboratorieanalyser – utvärdering mot bedömningsgrunder för sediment

I tabell 2 och 3 redovisas en sammanställning över prover som analyserats på ackrediterat laboratorium. Totalt togs 14 sedimentprov varav 12 prover har skickats in för analys på ackrediterat laboratorium. Endast de parametrar där ämnen påvisats över rapporteringsgräns redovisas i tabellerna. Kompletta analysresultat finns i bilaga 2. Markering i tabellen har gjorts när halterna överskrider nivåer för respektive jämförelsevärde. Färgmarkering är gjord i tabellen när halterna överstiger tillståndsklassning (SGU 2017:12) enligt följande:

Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Mycket låg halt	Låg halt	Medelhög halt	Hög halt	Mycket hög halt

För PAH har endast jämförelse gjorts för antracen och fluoranten samt summa PAH_L, PAH_M och PAH_H.

Jämförelse görs även med naturliga ursprungliga halter och regionala bakgrundshalter, gränsvärden och bedömningsgrunder enligt HVMFS 2019:25 (överskridande värden markeras i grått) och föreslagna gränsvärden enligt Naturvårdsverkets rapport 5799 (värden överskridande regional bakgrundshalt markeras i blått).

Tabell 2. Sammanställning av analysresultat sedimentprover, provpunkt SED2101 – SED2107 (mg/kg TS) < = under rapporteringsgräns; - ej analyserat

Provpunkt	**SED 2101B**	**SED 2102**	**SED 2103**	**SED 2104**	**SED 2106**	**SED 2107**	**GV kemisk ytvattenstatus, sediment** HVMFS 2019:25	**Ursprungshalt /regional bakgr-halt *och* GV_{ind}** SNV 5799
Djup (m u botten)	0–0,05	-	-	-	-	-		
Organiska ämnen								
Alifater >C_5-C_8	<5,0	-	<5,0	-	<5,0	-		
Alifater >C_8-C_{10}	<3,0	-	<3,0	-	<3,0	<5,0		
Alifater >C_{10}-C_{12}	<5,0	-	<5,0	-	<5,0	<5,0		
Alifater >C_{12}-C_{16}	<5,0	-	<5,0	-	<5,0	<5,0		
Alifater >C_{16}-C_{35}	59	-	38	-	12	28		
Aromater >C_8-C_{10}	<4,0	-	<4,0	-	<4,0	<10		
Aromater >C_{10}-C_{16}	3,1	-	<0,90	-	<0,90	<0,90		
Aromater >C_{16}-C_{35}	4,4	-	<0,50	-	<0,50	0,50		
Bensen	0,011	-	<0,0035	-	<0,0035	<0,0050		
Antracen	0,57	0,019	0,033	0,014	<0,010	<0,030		
Antracen normaliserad TOC-halt	1,9	0,06	0,11	0,047	-	-	0,024	
Fluoranten	3,3	0,12	0,79	0,078	0,018	0,031		
Fluoranten normaliserad TOC-halt	11	0,4	2,6	0,26	0,13	0,22	2	
PAH L	0,77	0,031	0,28	<0,015	<0,015	<0,045		
PAH M	9,3	0,3	2	0,17	0,048	0,11		
PAH H	9,2	0,23	2,2	0,25	0,042	0,13		
Metaller								
As	62	13	16	180	72	3,6		8 / 10
Ba	180	180	77	25	98	35		
Cd	0,16	0,11	2,2	<0,092	0,22	<0,20	2,3	0,3 / 1,4
Co	25	15	20	57	29	6,0		
Cr	*110*	*59*	*43*	*88*	*34*	*9,8*		15 / 20 *0,7-7**
Cu	240	78	60	470	24	15		15 / 20
Cu sub bakgrund, norm TOC	733	193	133	1500	29	-	52	
Hg	0,15	<0,046	0,1	<0,046	<0,046	<0,012		0,08 / 0,16
Ni	110	41	41	150	60	6,4		10 /10

PM Sedimentundersökning

Provpunkt	SED 2101B	SED 2102	SED 2103	SED 2104	SED 2106	SED 2107	GV kemisk ytvattenstatus, sediment HVMFS 2019:25	Ursprungshalt /regional bakgr-halt *och* GV_{ind} SNV 5799
Pb	310	500	74	3,5	11	10	120	5 / 80
V	28	28	24	9,9	27	12		20 / 20
Zn	160	200	*1200*	88	120	9,4		100 / 240 *860*
Båtbottenfärger								
Tributyltenn (TBT)	-	-	-	-	0,022	-		
TBT normaliserad TOC-halt	-	-	-	-	0,16	-	0,0016	
Monobutyltenn (MBT)	-	-	-	-	0,0039	-		
Dibutyltenn (DBT)	-	-	-	-	0,0062	-		
Irgarol	-	-	-	-	<0,001	-		*0,0002–0,0008*
Diuron	-	-	-	-	<0,001	-		
Klorerade ämnen								
∑Mono- och diklorbensener	-	-	-	-	-	-		
Triklorbensen	-	-	-	-	-	<0,0050		
∑Klorfenoler (mono-penta)	-	-	-	-	-	<1,3		
PCB summa 7	-	-	0,021	-	-	-		
Övriga ämnen								
Krom 6+	-	-	0,34	-	<0,33	-		
DDT	-	-	-	-	-	<0,13		
TOC (%)	-	-	1,5	-	-	0,7		
Torrsubstans (%)	59	68,7	73,5	75,3	61,4	79,3		

*gäller alkalisk och neutral miljö respektive sur miljö

Tabell 3. Sammanställning av analysresultat sedimentprover, provpunkt SED2108 – SED2113 (mg/kg TS) < = under rapporteringsgräns; - ej analyserat

Provpunkt	**SED 2108**	**SED 2109**	**SED 2110**	**SED 2111**	**SED 2112**	**SED 2113**	**GV kemisk ytvattenstatus, sediment** HVMFS 2019:25	**Ursprungshalt /regional bakgr-halt *och* GV_{ind}** SNV 5799
Djup (m u botten)	-	-	-	-	-	-		
Organiska ämnen								
Alifater >C_5-C_8	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	-	-		
Alifater >C_8-C_{10}	<3,0	<3,0	99	<3,0	-	-		
Alifater >C_{10}-C_{12}	<5,0	<5,0	200	<5,0	-	-		
Alifater >C_{12}-C_{16}	<5,0	<5,0	20	<5,0	-	-		
Alifater >C_{16}-C_{35}	46	<10	250	42	-	-		
Aromater >C_8-C_{10}	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	-	-		
Aromater >C_{10}-C_{16}	<0,90	<0,90	<0,90	<0,90	-	-		
Aromater >C_{16}-C_{35}	<0,50	<0,50	0,50	<0,50	-	-		
Bensen	<0,0035	0,0066	<0,0035	<0,0035	-	-		
Antracen	0,051	<0,010	0,028	<0,010	0,087	6,6		
Antracen normaliserad TOC-halt	0,36	-	0,2	-	0,62	47	0,024	
Fluoranten	0,4	0,15	0,27	0,091	0,67	44		
Fluoranten normaliserad TOC-halt	2,9	1,07	1,9	0,65	4,8	314	2	
PAH L	0,026	<0,015	0,046	<0,015	0,041	4,6		
PAH M	1	0,35	0,62	0,22	1,5	140		
PAH H	0,86	0,43	0,50	0,34	2,2	75		
Metaller								
As	42	2,3	<2,6	1,6	86	9,8		8 / 10
Ba	90	49	43	52	64	64		
Cd	0,34	0,14	4,7	0,094	0,15	1,3	2,3	0,3 / 1,4
Co	18	9,2	5,0	9,4	33	6,5		
Cr	*47*	*16*	*14*	*11*	*62*	*22*		15 / 20 *0,7-7**
Cu	49	45	34	13	47	92		15 / 20
Cu sub bakgrund, norm TOC	207	179	100	-	193	514	52	
Hg	0,12	0,063	0,029	0,076	<0,046	0,37		0,08 / 0,16
Ni	33	8,5	6,9	4,5	60	21		10 /10

PM Sedimentundersökning

Provpunkt	SED 2108	SED 2109	SED 2110	SED 2111	SED 2112	SED 2113	GV kemisk ytvattenstatus, sediment HVMFS 2019:25	Ursprungshalt /regional bakgr-halt *och* GV_{ind} SNV 5799
Pb	23	26	52	21	27	80	120	5 / 80
V	28	20	20	25	26	17		20 / 20
Zn	200	140	150	65	110	450		100 / 240 *860*
Båtbottenfärger								
Tributyltenn (TBT)	-	0,041	-	0,0042	-	-		
TBT normaliserad TOC-halt	-	0,29	-	0,03	-	-	0,0016	
Monobutyltenn (MBT)	-	0,043	-	0,0025	-	-		
Dibutyltenn (DBT)	-	0,014	-	0,0042	-	-		
Irgarol	-	<1,0	-	<1,0	-	-		*0,0002–0,0008*
Diuron	-	<1,0	-	<1,0	-	-		
Klorerade ämnen								
∑Mono- och diklorbensener	-	-	<0,0050	-	-	-		
Triklorbensen	-	-	<0,0050	-	-	-		
∑Klorfenoler (mono-penta)	-	-		-	-	-		
PCB summa 7	-	-	<0,40	-	-	-		
Övriga ämnen								
Krom 6+	-	-	-	-	-	-		
Di-(2-etylhexyl)ftalat	-	-	62	-	-	-		
sec-Butylbensen	-	-	0,016	-	-	-		
tert-Butylbensen	-	-	0,015	-	-	-		
TOC (%)	-	-	0,7	-	-	-		
Torrsubstans (%)	45,9	81,4	71,2	67	70,8	16,9		

*gäller alkalisk och neutral miljö respektive sur miljö

6.2.1 Organiska ämnen

För antracen och fluoranten överskrids gränsvärdet för kemisk ytvattenstatus[8] i flertalet provpunkter efter omräkning med hänsyn till organisk kolhalt. I provpunkt SED2113 var halten av såväl antracen som fluoranten mycket kraftigt förhöjd. I provpunkt SED2101B, 2103 och 2113 var halten av PAH i halter motsvarande ”Mycket hög halt” enligt data om fördelning av uppmätta halter i sediment[9].

Tyngre alifatiska kolväten har detekterats i flera av provpunkterna i området. I SED2110 bekräftades noterad oljelukt med förekomst av alifatiska oljekolväten. I SED2101B, vilket är i anslutning till tidigare noterad oljelukt vid den geotekniska undersökningen, detekterades även aromatiska kolväten och bensen.

Sec-butylbensen och tert-butylbensen påvisades i SED2110. Det saknas bedömningsgrunder för dessa ämnen.

6.2.2 Metaller

Flertalet metaller överskrider de regionala bakgrundshalterna i majoriteten av punkterna[10]. Arsenikhalten är påtagligt hög i flera provpunkter längs hela sträckan. Högst arsenikhalt (180 mg/kg TS) är uppmätt i provpunkt SED2104.

Kopparhalten överskrider, efter omräkning med hänsyn till organiskt innehåll, bedömningsgrund för särskilda förorenande ämnen i sediment enligt HVMFS 2019:25 i samtliga provpunkter utom SED2106, 2107 och 2111 inom det undersökta området.

Blyhalten i SED2101B och 2102 överskrider gränsvärde för kemisk ytvattenstatus. I prov 2110 överstiger kadmiumhalten gränsvärdet för kemisk ytvattenstatus.

Zinkhalten i SED2103 var över gränsvärdet för sediment[11]. Krom överstiger föreslaget gränsvärde i samtliga prov.

6.2.3 Båtbottenfärger

Irgarol och diuron har inte påvisats i något av de två sedimentprov där analys utförts längs det undersökta området.

Tributyltenn (TBT) och dess nedbrytningsprodukter DBT och MBT har påvisats i halter som klassas som medelhöga till mycket höga inom området[9]. I samtliga provpunkter där analys utförts överskrider TBT-halten gränsvärdet för kemisk ytvattenstatus i sediment enligt HVMFS 2019:25.

6.2.4 Övriga ämnen

PCB_7 har detekterats i SED2103 i halter som motsvarar ”Hög halt” enligt data om fördelning av uppmätta halter i sediment[12]. Inga övriga klorerade ämnen har detekterats i någon provpunkt.

Sexvärt krom har påvisats i halt strax över rapporteringsgränsen i provpunkt 21SED03.

I screeninganalyserna ingår förutom metaller, alifatiska och aromatiska kolväten samt PAH även analys av bl a PCB, klorfenoler, ftalater, pesticider, klorerade ämnen och flyktiga kolväten. Di-(2-etylhexyl)ftalat påvisades i provpunkt SED2110. Det saknas riktvärden eller bedömningsgrunder för di-(2-etylhexyl)ftalat. Inga andra ämnen ingående i screeninganalysen har detekterats i något prov i det undersökta området med undantag av det som nämnts ovan.

---

[8] HVMFS 2019:25
[9] SGU rapport 2017:12
[10] Naturvårdsverket rapport 4914
[11] Naturvårdsverket rapport 5799 Förslag till gränsvärden för särskilt förorenande ämnen
[12] SGU rapport 2017:12

6.3 Laboratorieanalyser – klassning av massor för borttransport

I Västerhamn kan det bli aktuellt med borttransport av sediment i samband med muddring. En jämförelse görs därför av analysresultat från prover tagna inom Västerhamn med Naturvårdsverkets riktvärden för förorenad mark[13] och föreskrifter om kriterier för deponering[14]. Resultat med jämförelse av totalhalter görs i tabell 4 och resultat av laktester görs i tabell 5. Kompletta analysresultat finns i bilaga 3.

Jämförelse görs även med nivå för mindre än ringa risk (MRR)[15] för att bedöma om massorna kan återvinnas för anläggningsändamål.

Laktestet är utfört som ett tvåstegs skaktest på ett samlingsprov av sediment från provpunkt SED2109-2112. Provpunkt SED2113 har exkluderats ur samlingsprovet med anledning av de avvikande halterna i den provpunkten. Bedömningen är att massor kring den provpunkten bör hanteras separat om det blir aktuellt med muddring inom det området.

[13] Naturvårdsverket rapport 5976 Riktvärden för förorenad mark
[14] Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfarande för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall, NFS 2004:10
[15] Naturvårdsverket handbok 2010:1 för återvinning av avfall för anläggningsändamål

Tabell 4. Sammanställning av laboratorieanalyser för sedimentprov i Västerhamn, enhet är mg/kg TS om inget annat anges. Vid sammanslagning av halter där en fraktion inte har detekterats har räknats med halva detektionsgränsen.

Provpunkt SED	**2109**	**2110**	**2111**	**2112**	**2113**	**Gräns- och riktvärden**			
						Inert	**MRR**	**KM**	**MKM**
Organiska ämnen									
BTEX									
Bensen	0,0066	<0,0035	<0,0035	-	-		i.r	0,012	0,04
Toluen	<0,10	<0,10	<0,10	-	-		i.r	10	40
Etylbensen	<0,10	<0,10	<0,10	-	-		i.r	10	50
Xylen	<0,10	<0,10	<0,10	-	-		i.r	10	50
BTEX	0,16	0,15	<0,15	-	-	6			
Alifater									
>C_5-C_8	<5,0	<5,0	<5,0	-	-		i.r	25	150
>C_8-C_{10}	<3,0	99	<3,0	-	-		i.r	25	120
>C_{10}-C_{12}	<5,0	200	<5,0	-	-		i.r	100	500
>C_{12}-C_{16}	<5,0	20	<5,0	-	-		i.r	100	500
>C_{16}-C_{35}	<10	250	42	-	-		i.r	100	1000
Aromater									
>C_8-C_{10}	<4,0	<4,0	<4,0	-	-		i.r	10	50
>C_{10}-C_{16}	<0,9	<0,90	<0,9	-	-		i.r	3	15
>C_{16}-C_{35}	<0,5	0,5	<0,5	-	-		i.r	10	30
Mineralolja C_{10}-C_{40}	11	471	48	-	-	500			
Polycykliska aromatiska kolväten									
PAH L	<0,015	0,046	<0,015	0,041	4,6		0,6	3	15
PAH M	0,35	0,62	0,22	1,5	140		2	3,5	20
PAH H	0,43	0,50	0,34	2,2	75		0,5	1	10
PAHcanc	0,39	0,42	0,29	2,0	66	10			
PAHövr	0,42	0,75	0,29	1,7	150	40			

PM Sedimentundersökning

Provpunkt SED	2109	2110	2111	2112	2113	Gräns- och riktvärden			
						Inert	MRR	KM	MKM
PCB-7	-	<0,40	-	-	-	1			
TOC (%)	-	0,7	-	-	-	3			
Metaller									
Arsenik As	2,3	<2,6	1,6	86	9,8		10	10	25
Barium Ba	49	43	52	64	64		i.r	200	300
Bly Pb	26	52	21	27	80		20	50	400
Kadmium Cd	0,14	4,7	0,094	0,15	1,3		0,2	0,8	12
Kobolt Co	9,2	5,0	9,4	33	6,5		i.r	15	35
Koppar Cu	45	34	13	47	92		40	80	200
Krom Cr	16	14	11	62	22		40	80	150
Kvicksilver Hg	0,063	0,029	0,076	< 0,046	0,37		0,1	0,25	2,5
Nickel Ni	8,5	6,9	4,5	60	21		35	40	120
Vanadin V	20	20	25	26	17		i.r	100	200
Zink Zn	140	150	65	110	450		120	250	500

PAH = polycykliska aromatiska kolväten. < markerar halter under laboratoriets rapporteringsgräns. – markerar ej analyserat. Halter som överskrider Naturvårdsverkets MRR (Mindre än Ringa Risk Halter, NV Handbok 2010:1) markeras i **grön/fetstil**. i.r = inget riktvärde. Halter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden (NV rapport 5976, 2009, reviderade i juni 2016) för KM (känslig markanvändning) markeras i **gult/fetstil** och för MKM (mindre känslig markanvändning) markeras i **rosa/understruken/fetstil**. Halter som överskrider Naturvårdsverkets gränsvärden för inert avfall (NFS 2004:10, §§22–23) markeras i **orange/fetstil**.

Totalhalterna överskrider MRR för någon parameter i samtliga provpunkter. Massorna kan därmed inte återvinnas för anläggningsändamål utan föregående anmälan.

För totalhalter är det endast provpunkt SED2113 där gränsvärdet för inert avfall överskrids, för PAH_{canc} och $PAH_{övr}$. Övriga parametrar ligger långt under gränsvärden för inert avfall. Om det blir aktuellt med muddring i anslutning till området där provpunkt SED2113 är belägen bör dessa massor kunna avgränsas och tas omhand separat då de har en mycket högre föroreningsgrad än övriga sediment.

I SED2110 har flera fraktioner av alifatiska kolväten över riktvärde för KM påvisats. Dock är de sammanslagna halterna under gränsvärde för inert avfall för mineralolja C_{10}-C_{40}.

I tabell 5 redovisas en sammanställning av resultat av laktestet.

Tabell 5. Sammanställning av analysresultat för lakande egenskaper (L/S=10) enligt NFS 2004:10, enhet är mg/kg TS.

Provpunkt SED	**Samlingsprov 2109-2112**	**Gränsvärden**		
		MRR	**Inert**	**IFA**
Antimon Sb	0,011	**i.r**	**0,06**	**0,7**
Arsenik As	<0,050	**0,09**	**0,5**	**2**
Barium Ba	<2,0	**i.r**	**20**	**100**
Bly Pb	<0,050	**0,2**	**0,5**	**10**
Kadmium Cd	<0,0040	**0,02**	**0,04**	**1,0**
Koppar Cu	0,2	**0,8**	**2,0**	**50**
Krom Cr	<0,050	**1,0**	**0,5**	**10**
Kvicksilver Hg	<0,0013	**0,01**	**0,01**	**0,2**
Molybden Mo	0,067	**i.r**	**0,5**	**10**
Nickel Ni	0,069	**0,4**	**0,4**	**10**
Selen Se	<0,010	**i.r**	**0,1**	**0,5**
Zink Zn	<0,40	**4,0**	**4,0**	**50**
Klorid	**400**	**130**	**800**	**15 000**
Fluorid	1	**i.r**	**10**	**150**
Sulfat	160	**200**	**1 000**	**20 000**
Fenolindex	0,12	**i.r**	**1,0**	**i.r**
DOC	190	**i.r**	**500**	**800**
TS för lösta ämnen L/S=10	1500	**i.r**	**4 000**	**60 000**

i.r= ringa riktvärden. Halter som överskrider Naturvårdsverkets MRR (Mindre än Ringa Risk Halter, NV Handbok 2010:1) markeras i **grön/fetstil**. Halter som överskrider Naturvårdsverkets gränsvärden för inert avfall (NFS 2004:10, §§22–23) markeras i **orange/fetstil**. Halter som överskrider Naturvårdsverkets gränsvärden för IFA (Icke Farligt Avfall, NFS 2004:10, §§26–30) markeras i **grått/fetstil**.

Resultat av laktestet visar att massorna uppfyller krav för inert avfall. Halten av utlakade ämnen ligger även under MRR, med undantag för klorid.

7 Utvärdering och riskbedömning

Föroreningshalterna i sedimenten bedöms ställvis som höga. Gränsvärden för kemisk ytvattenstatus och bedömningsgrunder för särskilda förorenande ämnen enligt HVMFS 2019:25 överskrids i ett flertal punkter för såväl antracen, fluoranten, bly, koppar och TBT. Kadmiumhalten överskrider gränsvärde för kemisk ytvattenstatus i en punkt. Zinkhalten i en punkt och kromhalten i samtliga prov överstiger gränsvärdena enligt SNV 5799.

Föroreningarna återfinns i de översta sedimenten och det finns en viss risk för spridning av dem om uppgrumling av sedimenten sker, t ex vid arbete i vatten. Dock bedöms mängden sediment som finns vara begränsad och risken för och konsekvens av föroreningsspridning blir då mindre. Även båttrafiken som sker dagligen innebär en kontinuerlig spridning av sediment.

I miljökonsekvensbeskrivningen som ska bifogas förestående tillståndsansökan för vattenverksamhet för förstärkning av kaj kommer miljöpåverkan i samband med planerade åtgärder att bedömas ytterligare med bland annat detta PM som underlag.

8 Anmälan om förorening

De påträffade föroreningarna ska omgående anmälas till Södra Roslagens Miljö- och Hälsoskyddskontor, i enlighet med upplysningsskyldigheten i Miljöbalken kap 10 § 11.

En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för förstärkning av kaj planeras att lämnas in till Mark- och Miljödomstolen.

Bjerking AB

Digitalt signerad av Mimmi Andersson
Datum: 2021.09.01 16:14:18+02'00'

Mimmi Andersson

010-211 80 60
mimmi.andersson@bjerking.se

Digitalt signerad av Kajsa Wallin
Datum: 2021.09.01 09:00:00+02'00'

Kajsa Wallin

010-211 83 79
kajsa.wallin@bjerking.se

Granskad av

Annika Uggla
010-211 81 92
annika.uggla@bjerking.se

Bilaga 1: Fältprotokoll sedimentprovtagning Vaxholms kajer

Jordartsbedömningen är endast uppskattad och inte enligt SGF:s bedömningsgrunder

Provpunkt	**Nivå (m under botten-ytan)**	**Material**	**Kommentar**	**Vatten-djup (m)** **Vy + 0,00** ***Botten-nivå plushöjd (RH2000)***
Österhamnen				
SED2101 Båtmack grundad 1922	0-0,05	F/ sand (lera)	Kajakprovtagare med stång från mackens flytbrygga. Hårt/berg på många ställen. Ingen lukt. Mörkt/svart material. Växtdel, glas.	2,2 *-2,2*
SED2101B	-	F/sten, grus, sand, dy	Ekmanhuggare	1,2 *-1,2*
SED2101C	-		Inget prov, flertal försök med Ekmanhuggare.	2,0 *-2,2*
SED2102	-	F/sand	Kajakprovtagare utan stång från kaj gav inga lyckade försök. Ekmanhuggare, flera försök. Gammal kabel, rostfärgad sand, ”flak” (från kabel?), vitt material	4,5 *-4,5*
SED2103 Dagvattenutlopp (diameter ca 0,15-0,2 m) bredvid liten träbrygga	-	F/ sten, grus	Ekmanhuggare från kaj, flera försök. Glasfiber från båtskrov? Svampaktigt material (från spontbeklädnad). Träbit. Organiskt material/sediment, ”flakigt”.	4,5 *-4,5*
SED2104 Bredvid linfärjeläget	-	F/ sand, grus	Ekmanhuggare från kaj, många försök, känns som bergknalle. ”flak”, vitt svampigt material (från kaj). Metallögla (ingjuten i betong?)	3,6 *-3,6*
SED2105 Dagvattenutlopp (diameter 0,15-0,2 m)	-	Inget prov	Ekmanhuggare från kaj, många försök men fick ej upp prov. (Samma läge som 20B09 geo) Bredvid stege.	3,3 *-3,3*
Söderhamnen				
SED2106 Kajplats 4	-	F/ sand	Ekmanhuggare från kaj, flera försök. Organiskt material, rostfärgade ”flak”.	4,2 *-4,2*

SED2107 Stort dagvattenutlopp	-	F/ grus sten	Ekmanhuggare från kaj. (Nära geopunkt 20B04). Grovt material.	3,8 *-3,8*
SED2108 Vid båtmack	-	Dy	Ekmanhuggare från kaj. Mycket material – stort prov. Svart, lite ”flak”, mycket finmaterial, dyigt, lukt av dy.	4,3 *-4,3*
Västerhamnen - Gästhamn				
SED2109 Plats för taxibåt, sjöassistans	-	F/ sand grus dy	Ekmanhuggare från kaj. Tamp på första försöket. Mycket material, svart, flakbit, trärest, röd färgflaga. Ingen lukt. Svag oljefilm på vattenytan, ej oljelukt.	2,3 *-2,3*
SED2110 Dagvattenutlopp (diameter 0,4 m	-	F/ sand grus	Ekmanhuggare från kaj. Mycket material. Rötter, svart. Oljelukt. Oljefilm på vattenytan.	1,45 *-1,45*
SED2111 Vid oljesanerat område	-	F/grus sten sand dy	Ekmanhuggare från kaj. Trä. Mörkt (ej svart), ej oljelukt. Oljefilm på vattenytan.	0,90 *-0,90*
SED2112 Dagvattenutlopp, 2 st.	-	F/ sand	Ekmanhuggare från kaj. Prov togs mellan dagvattenutloppen. Enstaka ”flak”, mörkt (ej svart). Oljefilm på vattenytan i hela gästhamnen.	0,90 *-0,90*
SED2113 Flytbrygga gästhamn	-	F/	Ekmanhuggare från brygga. Träbitar.	3,0 *-3,0*
SED2114 Flytbrygga gästhamn	-	F/	Ekmanhuggare från brygga. Träflis, sediment/finmaterial, grått och brunt.	5,75 *-5,75*

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-105048-02

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200692**	Provtagare	Mimmi Andersson
Provbeskrivning:			
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-08		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2101B		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Torrsubstans	**59.0**	%	5%	SS-EN 12880:2000	a)
Bensen	**0.011**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
Toluen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
Etylbensen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
m/p/o-Xylen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
Summa TEX	**< 0.20**	mg/kg Ts	30%	Beräknad från analyserad halt	a)
Alifater >C5-C8	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	a)
Alifater >C8-C10	**< 3.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	a)
Alifater >C10-C12	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Alifater >C12-C16	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Alifater >C16-C35	**59**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Aromater >C8-C10	**< 4.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Aromater >C10-C16	**3.1**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	a)
Metylkrysener/Metylbenso(a)antracener	**1.3**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	a)
Metylpyrener/Metylfluorantener	**3.1**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	a)
Summa Aromater >C16-C35	**4.4**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	a)
Oljetyp < C10	**Ospec**				a)*
Oljetyp > C10	**ospec**				a)*
Bens(a)antracen	**1.7**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Krysen	**1.3**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benso(b,k)fluoranten	**3.0**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(a)pyren	**1.5**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.85**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Dibens(a,h)antracen	**0.19**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Naftalen	**0.48**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Acenaftylen	**0.091**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Acenaften	**0.20**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoren	**0.52**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fenantren	**2.5**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Antracen	**0.57**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoranten	**3.3**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Pyren	**2.4**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.68**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Summa PAH med låg molekylvikt	**0.77**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**9.3**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med hög molekylvikt	**9.2**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa cancerogena PAH	**8.5**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa övriga PAH	**11**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa totala PAH16	**19**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Arsenik As	**62**	mg/kg Ts	30%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Barium Ba	**180**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Bly Pb	**310**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Kadmium Cd	**0.16**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kobolt Co	**25**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Koppar Cu	**240**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Krom Cr	**110**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Kvicksilver Hg	**0.15**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	a)
Nickel Ni	**110**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Vanadin V	**28**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Zink Zn	**160**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Rapportkommentar:

Ersätter tidigare utskickad rapport med samma provnummer.
Orsak till ny rapport(AR-21-SL-105048-02):Korrigerad provtagningsplats.

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-109742-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200676**	Djup (m)	-
Provbeskrivning:		Provtagningsdatum	2021-05-18
Matris:	Sediment	Provtagare	Mimmi Andersson
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-14		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2102		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 16179:2012	a)
Torrsubstans	**68.7**	%	10%	SS-EN 12880:2000	b)
Bens(a)antracen	**0.040**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Krysen	**0.033**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benso(b,k)fluoranten	**0.075**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benzo(a)pyren	**0.033**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.025**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Dibens(a,h)antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Naftalen	**0.021**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Acenaftylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Acenaften	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fluoren	**0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fenantren	**0.051**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Antracen	**0.019**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fluoranten	**0.12**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Pyren	**0.099**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.022**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Summa PAH med låg molekylvikt	**0.031**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**0.30**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.23**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa cancerogena PAH	**0.21**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa övriga PAH	**0.35**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Summa totala PAH16	**0.56**	mg/kg Ts	Beräknad från analyserad halt	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Arsenik As	**13**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Barium Ba	**180**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Bly Pb	**500**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kadmium Cd	**0.11**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kobolt Co	**15**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Koppar Cu	**78**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Krom Cr	**59**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kvicksilver Hg	**< 0.046**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	b)
Nickel Ni	**41**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Vanadin V	**28**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Zink Zn	**200**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	b)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
b) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-109743-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200678**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-14		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2103		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 16179:2012	a)
Torrsubstans	**73.5**	%	5%	SS-EN 12880:2000	b)
Bensen	**< 0.0035**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	b)
Toluen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	b)
Etylbensen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	b)
m/p/o-Xylen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	b)
Summa TEX	**< 0.20**	mg/kg Ts	30%	Beräknad från analyserad halt	b)
Alifater >C5-C8	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	b)
Alifater >C8-C10	**< 3.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	b)
Alifater >C10-C12	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	b)
Alifater >C12-C16	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	b)
Alifater >C16-C35	**38**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	b)
Aromater >C8-C10	**< 4.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	b)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	b)
Metylkrysener/Metylbenso(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	b)
Metylpyrener/Metylfluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	b)
Summa Aromater >C16-C35	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	b)
Oljetyp < C10	**Utgår**				b)*
Oljetyp > C10	**ospec**				b)*
Bens(a)antracen	**0.33**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Krysen	**0.34**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benso(b,k)fluoranten	**0.73**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benzo(a)pyren	**0.34**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.25**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Dibens(a,h)antracen	**0.058**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Naftalen	**0.017**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Acenaftylen	**0.017**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Acenaften	**0.25**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fluoren	**0.14**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fenantren	**0.47**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Antracen	**0.033**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fluoranten	**0.79**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Pyren	**0.61**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.20**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Summa PAH med låg molekylvikt	**0.28**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**2.0**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa PAH med hög molekylvikt	**2.2**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa cancerogena PAH	**2.0**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa övriga PAH	**2.5**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa totala PAH16	**4.6**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
PCB 28	**< 0.0020**	mg/kg Ts	30%	SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
PCB 52	**0.0054**	mg/kg Ts	25%	SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
PCB 101	**0.0049**	mg/kg Ts	25%	SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
PCB 118	**0.0055**	mg/kg Ts	25%	SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
PCB 153	**< 0.0020**	mg/kg Ts	25%	SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
PCB 138	**0.0020**	mg/kg Ts	25%	SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
PCB 180	**< 0.0020**	mg/kg Ts	25%	SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
Summa PCB7	**0.021**	mg/kg Ts		SS-EN 16167:2018+AC:2019	b)
Arsenik As	**16**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Barium Ba	**77**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Bly Pb	**74**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kadmium Cd	**2.2**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kobolt Co	**20**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Koppar Cu	**60**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Krom Cr	**43**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kvicksilver Hg	**0.10**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	b)
Nickel Ni	**41**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Vanadin V	**24**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

				ISO 17294-2:2016	
Zink Zn	**1200**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	b)
Kol C	**1.9**	% Ts	10%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	a)
TIC, totalt oorganiskt kol	**0.4**	% Ts	10%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	a)
TOC	**1.5**	% Ts	15%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	a)
Krom 6+	**0.34**	mg/kg Ts	25%	ISO 15192:2010	b)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
b) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-109744-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200679**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-14		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2104		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Torrsubstans	**75.3**	%	10%	SS-EN 12880:2000	a)
Bens(a)antracen	**0.051**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Krysen	**0.043**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benso(b,k)fluoranten	**0.078**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(a)pyren	**0.034**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.023**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Dibens(a,h)antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Naftalen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Acenaftylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Acenaften	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoren	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fenantren	**0.022**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Antracen	**0.014**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoranten	**0.078**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Pyren	**0.051**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.019**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Summa PAH med låg molekylvikt	**< 0.015**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**0.17**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.25**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa cancerogena PAH	**0.23**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa övriga PAH	**0.20**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa totala PAH16	**0.44**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Arsenik As	**180**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

				ISO 17294-2:2016	
Barium Ba	**25**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Bly Pb	**3.5**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kadmium Cd	**< 0.092**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kobolt Co	**57**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Koppar Cu	**470**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Krom Cr	**88**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kvicksilver Hg	**< 0.046**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	a)
Nickel Ni	**150**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Vanadin V	**9.9**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Zink Zn	**88**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-105715-02

EUSELI2-00884364

Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200680**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-08		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2106		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Torrsubstans	**61.4**	%	5%	SS-EN 12880:2000	c)
Bensen	**< 0.0035**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Toluen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Etylbensen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
m/p/o-Xylen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Summa TEX	**< 0.20**	mg/kg Ts	30%	Beräknad från analyserad halt	c)
Alifater >C5-C8	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	c)
Alifater >C8-C10	**< 3.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	c)
Alifater >C10-C12	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C12-C16	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C16-C35	**12**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C8-C10	**< 4.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	c)
Metylkrysener/Metylbenso(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	c)
Metylpyrener/Metylfluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	c)
Summa Aromater >C16-C35	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	c)
Oljetyp < C10	**Utgår**				c)*
Oljetyp > C10	**ospec**				c)*
Bens(a)antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Krysen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benso(b,k)fluoranten	**0.012**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benzo(a)pyren	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Dibens(a,h)antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Naftalen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Acenaftylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Acenaften	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoren	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fenantren	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoranten	**0.018**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Pyren	**0.015**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benzo(g,h,i)perylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Summa PAH med låg molekylvikt	**< 0.015**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**0.048**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.042**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa cancerogena PAH	**0.037**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa övriga PAH	**0.068**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa totala PAH16	**0.11**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Arsenik As	**72**	mg/kg Ts	30%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Barium Ba	**98**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Bly Pb	**11**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Kadmium Cd	**0.22**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Kobolt Co	**29**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Koppar Cu	**24**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Krom Cr	**34**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Kvicksilver Hg	**< 0.046**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	c)
Nickel Ni	**60**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Vanadin V	**27**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Zink Zn	**120**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Monobutyltenn (MBT)	**3.9**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Monobutyltenn-Sn (MBT-Sn)	**2.6**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Dibutyltenn (DBT)	**6.2**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Dibutyltenn-Sn	**3.2**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tributyltenn (TBT)	**22**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Tributyltenn-Sn (TBT-Sn)	**9**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tetrabutyltenn (TTBT)	**< 0.88**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Tetrabutyltenn-Sn (TTBT-Sn)	**< 0.3**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Monooktyltenn (MOT)	**1.2**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Monooktyltenn-Sn (MOT-Sn)	**0.6**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Dioktyltenn (DOT)	**< 0.88**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Dioktyltenn-Sn (DOT-Sn)	**< 0.3**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Trifenyltenn (TPhT)	**< 0.88**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Trifenyltenn-Sn	**< 0.3**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tricyklohexyltenn (TCHT)	**< 1.80**	µg/kg Ts		Intern	a)
Tricyklohexyltenn-Sn (TCHT-Sn)	**< 0.57**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Krom 6+	**< 0.33**	mg/kg Ts	25%	ISO 15192:2010	c)
1-(3,4-Dichlorophenyl)-3-methylurea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
1-(3,4-Dichlorophenyl)urea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
Diuron	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
Irgarol	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins GfA Lab Service GmbH (Hamburg), GERMANY, DIN EN ISO/IEC 17025:2018 Dakks D-PL-14629-01-00
b) Eurofins Food & Feed Testing Sweden (Lidköping), SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1977
c) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Rapportkommentar:

Ersätter tidigare utskickad rapport med samma provnummer.
Orsak till ny rapport(AR-21-SL-105715-02):Korrigerad provtagningsplats.

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-126538-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200682**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-07-02		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2107		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 16179:2012	b)
Torrsubstans	**79.3**	%	5%	SS-EN 12880:2000	c)
Alifater >C8-C10	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	c)
Alifater >C10-C12	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C12-C16	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C16-C35	**28**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C8-C10	**< 10**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	c)
Aromater >C16-C35	**0.50**	mg/kg Ts	25%	SPI 2011	c)
Metylpyren/fluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SPI 2011	c)
Metylkrysener/benzo(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SPI 2011	c)
Bens(a)antracen	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Krysen	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benso(b,k)fluoranten	**0.038**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benso(a)pyren	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Dibens(a,h)antracen	**< 0.030**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Naftalen	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Acenaftylen	**< 0.030**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Acenaften	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoren	**< 0.030**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fenantren	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Antracen	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoranten	**0.031**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Pyren	**0.034**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Benso(g,h,i)perylen	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Summa PAH med låg molekylvikt	**< 0.045**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**0.11**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.13**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa cancerogena PAH	**0.11**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa övriga PAH	**0.17**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa totala PAH16	**0.28**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
1,1,1,2-Tetrakloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1,1-Trikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1,2-Trikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1,2-Trikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1-Dikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1-Dikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1-Diklorpropen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,3-Triklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,3-Triklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,4-Triklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,4-Trimetylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Dibrometan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Diklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	15%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Dikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Diklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3,5-Trimetylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3-Diklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	15%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3-Diklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3-Diklorpropen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,4-Diklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	15%	EPA 5021, Intern metod	c)
2,2-Diklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
2-Klortoluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
4-Klortoluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Bensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Brombensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
Bromdiklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Bromklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
cis-1,2-Dikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Dibromklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Dibrommetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Diklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Etylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
Hexaklorbutadien (HCBD)	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
iso-Propylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Klorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

m/p-Xylen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
n- Butylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
o- Xylen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
p- Isopropyltoluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Propylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
sec-Butylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
tert-Butylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Tetrakloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
Tetraklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Toluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
trans-1,2-Dikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
trans-1,3-Diklorpropen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Tribrommetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Triklorflourmetan (CFC-11)	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Triklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Aluminum Al	**4000**	mg/kg Ts	15%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Arsenik As	**3.6**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)*
Barium Ba	**35**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Bly Pb	**10**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Kadmium Cd	**< 0.20**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Kobolt Co	**6.0**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Koppar Cu	**15**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Krom Cr	**9.8**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Kvicksilver Hg	**< 0.012**	mg/kg Ts	20%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17852:2008mod	c)*
Nickel Ni	**6.4**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Silver Ag	**< 1.2**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)*
Tenn Sn	**0.61**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)*
Vanadin V	**12**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Zink Zn	**94**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Kol C	**0.8**	% Ts	10%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	b)
TIC, totalt oorganiskt kol	**< 0.1**	% Ts	10%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	b)
TOC	**0.7**	% Ts	15%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	b)
Summa Diklorfenoler	**< 1.3**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Summa Triklorfenol	**< 1.3**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Summa Tetraklorfenol	**< 1.3**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Pentaklorfenol	**< 1.3**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDT-o,p	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDT,p,p'-	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDE,o,p-	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDE-p,p	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH-alfa	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH-beta	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH-delta	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH,gamma- (Lindane)	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Hexaklorbensen	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endosulfan-alpha	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endosulfan-beta	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endosulfan-sulfate	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Dieldrin	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endrin	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 28	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 52	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 101	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 118	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 153	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 138	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 180	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
S:a PCB (7st)	**< 0.40**	mg/kg Ts		Intern metod	c)*
N-nitroso-di-n-propylamin	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Nitrobensen	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Azobensen	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
N-nitrosodifenylamin	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
2,6-Dinitrotoluen	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
2,4-Dinitrotoluen	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bis(2-kloretyl)eter	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bis(2-kloroisopropyl)eter	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Hexakloretan	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Isophorone	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bis(2-kloretoxy)metan	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
2-Klornaftalen	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
4-Klorfenyl fenyleter	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
4-Bromofenyl fenyleter	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Pentaklorbensen	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Dimetylftalat (DMP)	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Dietylftalat	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Di-n-butylftalat	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bensylbutylftalat	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Di-(2-etylhexyl)ftalat	**< 1.3**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Di-n-oktylftalat	**< 0.13**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

1-(3,4-Dichlorophenyl)-3-methylurea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
1-(3,4-Dichlorophenyl)urea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,4,5-T	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,4-D	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,4-Dichlorprop	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,6-Dichlorobenzamide	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Atrazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Atrazine-desethyl	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Atrazine-desisopropyl	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Bentazone	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Cyanazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Diuron	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Imazapyr	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Linuron	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
MCPA	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Mecoprop	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Simazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Terbuthylazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Food & Feed Testing Sweden (Lidköping), SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1977
b) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
c) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Gustav Stenhammar, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-105046-02

EUSELI2-00884364

Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200684**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-08		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2108		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Torrsubstans	**45.9**	%	5%	SS-EN 12880:2000	a)
Bensen	**< 0.0035**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
Toluen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
Etylbensen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
m/p/o-Xylen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	a)
Summa TEX	**< 0.20**	mg/kg Ts	30%	Beräknad från analyserad halt	a)
Alifater >C5-C8	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	a)
Alifater >C8-C10	**< 3.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	a)
Alifater >C10-C12	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Alifater >C12-C16	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Alifater >C16-C35	**46**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Aromater >C8-C10	**< 4.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	a)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	a)
Metylkrysener/Metylbenso(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	a)
Metylpyrener/Metylfluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	a)
Summa Aromater >C16-C35	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	a)
Oljetyp < C10	**Utgår**				a)*
Oljetyp > C10	**ospec**				a)*
Bens(a)antracen	**0.16**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Krysen	**0.12**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benso(b,k)fluoranten	**0.27**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(a)pyren	**0.13**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.098**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Dibens(a,h)antracen	**0.016**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Naftalen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Acenaftylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Acenaften	**0.016**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoren	**0.027**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fenantren	**0.21**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Antracen	**0.051**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoranten	**0.40**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Pyren	**0.32**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.068**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Summa PAH med låg molekylvikt	**0.026**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**1.0**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.86**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa cancerogena PAH	**0.79**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa övriga PAH	**1.1**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa totala PAH16	**1.9**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Arsenik As	**42**	mg/kg Ts	30%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Barium Ba	**90**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Bly Pb	**23**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kadmium Cd	**0.34**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kobolt Co	**18**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Koppar Cu	**49**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Krom Cr	**47**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Kvicksilver Hg	**0.12**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	a)
Nickel Ni	**33**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Vanadin V	**28**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Zink Zn	**200**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Rapportkommentar:

Ersätter tidigare utskickad rapport med samma provnummer.
Orsak till ny rapport(AR-21-SL-105046-02):Korrigerad provtagningsplats.

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-109745-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200686**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-14		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2109		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 16179:2012	c)
Torrsubstans	**81.4**	%	5%	SS-EN 12880:2000	d)
Bensen	**0.0066**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
Toluen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
Etylbensen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
m/p/o-Xylen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
Summa TEX	**< 0.20**	mg/kg Ts	30%	Beräknad från analyserad halt	d)
Alifater >C5-C8	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	d)
Alifater >C8-C10	**< 3.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	d)
Alifater >C10-C12	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Alifater >C12-C16	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Alifater >C16-C35	**< 10**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Aromater >C8-C10	**< 4.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	d)
Metylkrysener/Metylbenso(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	d)
Metylpyrener/Metylfluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	d)
Summa Aromater >C16-C35	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	d)
Oljetyp < C10	**Ospec**				d)*
Oljetyp > C10	**Utgår**				d)*
Bens(a)antracen	**0.064**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Krysen	**0.062**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Benso(b,k)fluoranten	**0.13**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Benzo(a)pyren	**0.070**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.054**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Dibens(a,h)antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Naftalen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Acenaftylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Acenaften	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Fluoren	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Fenantren	**0.052**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Fluoranten	**0.15**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Pyren	**0.14**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.048**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Summa PAH med låg molekylvikt	**< 0.015**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**0.35**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.43**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa cancerogena PAH	**0.39**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa övriga PAH	**0.42**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa totala PAH16	**0.80**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Arsenik As	**2.3**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Barium Ba	**49**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Bly Pb	**26**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Kadmium Cd	**0.14**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Kobolt Co	**9.2**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Koppar Cu	**45**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Krom Cr	**16**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Kvicksilver Hg	**0.063**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	d)
Nickel Ni	**8.5**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Vanadin V	**20**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Zink Zn	**140**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	d)
Monobutyltenn (MBT)	**4.3**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Monobutyltenn-Sn (MBT-Sn)	**2.9**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Dibutyltenn (DBT)	**14**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Dibutyltenn-Sn	**6.9**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tributyltenn (TBT)	**41**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Tributyltenn-Sn (TBT-Sn)	**17**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tetrabutyltenn (TTBT)	**0.61**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Tetrabutyltenn-Sn (TTBT-Sn)	**0.21**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Monooktyltenn (MOT)	**1**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Monooktyltenn-Sn (MOT-Sn)	**0.51**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Dioktyltenn (DOT)	**< 0.6**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Dioktyltenn-Sn (DOT-Sn)	**< 0.21**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Trifenyltenn (TPhT)	**< 0.6**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Trifenyltenn-Sn	**< 0.2**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tricyklohexyltenn (TCHT)	**< 1.20**	µg/kg Ts		Intern	a)
Tricyklohexyltenn-Sn (TCHT-Sn)	**< 0.39**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
1-(3,4-Dichlorophenyl)-3-methylurea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
1-(3,4-Dichlorophenyl)urea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
Diuron	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
Irgarol	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins GfA Lab Service GmbH (Hamburg), GERMANY, DIN EN ISO/IEC 17025:2018 Dakks D-PL-14629-01-00
b) Eurofins Food & Feed Testing Sweden (Lidköping), SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1977
c) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
d) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-115757-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200687**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-18		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2110		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 16179:2012	b)
Torrsubstans	**71.2**	%	5%	SS-EN 12880:2000	c)
Bensen	**< 0.0035**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Toluen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Etylbensen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
m/p/o-Xylen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Summa TEX	**< 0.20**	mg/kg Ts	30%	Beräknad från analyserad halt	c)
Alifater >C5-C8	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	c)
Alifater >C8-C10	**< 3.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	c)
Alifater >C10-C12	**200**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C12-C16	**20**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C16-C35	**250**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C8-C10	**< 4.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	c)
Metylkrysener/Metylbenso(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	c)
Metylpyrener/Metylfluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	c)
Summa Aromater >C16-C35	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	c)
Alifater >C8-C10	**99**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	c)
Alifater >C10-C12	**200**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C12-C16	**20**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Alifater >C16-C35	**250**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C8-C10	**< 10**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	c)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	c)
Aromater >C16-C35	**0.50**	mg/kg Ts	25%	SPI 2011	c)
Metylpyren/fluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SPI 2011	c)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Metylkrysener/benzo(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SPI 2011	c)
Oljetyp < C10	**Utgår**				c)*
Oljetyp > C10	**ospec**				c)*
Bens(a)antracen	**0.060**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Krysen	**0.086**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benso(b,k)fluoranten	**0.16**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benzo(a)pyren	**0.051**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.048**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Dibens(a,h)antracen	**0.019**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Naftalen	**0.029**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Acenaftylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Acenaften	**0.012**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoren	**0.011**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fenantren	**0.045**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Antracen	**0.028**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoranten	**0.27**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Pyren	**0.27**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.077**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Bens(a)antracen	**0.060**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Krysen	**0.086**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benso(b,k)fluoranten	**0.16**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benso(a)pyren	**0.051**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.048**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Dibens(a,h)antracen	**< 0.030**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Naftalen	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Acenaftylen	**< 0.030**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Acenaften	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoren	**< 0.030**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fenantren	**0.045**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Antracen	**< 0.030**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Fluoranten	**0.27**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Pyren	**0.27**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Benso(g,h,i)perylen	**0.077**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	c)
Summa PAH med låg molekylvikt	**0.046**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**0.62**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.50**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa cancerogena PAH	**0.42**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa övriga PAH	**0.75**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
Summa totala PAH16	**1.2**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	c)
1,1,1,2-Tetrakloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1,1-Trikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

1,1,2-Trikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1,2-Trikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1-Dikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1-Dikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,1-Diklorpropen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,3-Triklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,3-Triklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,4-Triklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2,4-Trimetylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Dibrometan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Diklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	15%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Dikloretan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,2-Diklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3,5-Trimetylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3-Diklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	15%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3-Diklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,3-Diklorpropen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
1,4-Diklorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	15%	EPA 5021, Intern metod	c)
2,2-Diklorpropan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
2-Klortoluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
4-Klortoluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Bensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Brombensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
Bromdiklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Bromklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
cis-1,2-Dikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Dibromklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Dibrommetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Diklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Etylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
Hexaklorbutadien (HCBD)	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
iso-Propylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Klorbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
m/p-Xylen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
n-Butylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
o-Xylen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
p-Isopropyltoluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Propylbensen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
sec-Butylbensen	**0.016**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
tert-Butylbensen	**0.015**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Tetrakloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
Tetraklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Toluen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	20%	EPA 5021, Intern metod	c)
trans-1,2-Dikloreten	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
trans-1,3-Diklorpropen	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Tribrommetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Triklorflourmetan (CFC-11)	**< 0.0050**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	c)
Triklormetan	**< 0.0050**	mg/kg Ts	25%	EPA 5021, Intern metod	c)
Aluminum Al	**6600**	mg/kg Ts	15%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Arsenik As	**< 2.6**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)*
Arsenik As	**2.1**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Barium Ba	**43**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Barium Ba	**26**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Bly Pb	**52**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Bly Pb	**36**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Kadmium Cd	**4.7**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Kadmium Cd	**5.0**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Kobolt Co	**5.0**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Kobolt Co	**4.0**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Koppar Cu	**34**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Koppar Cu	**36**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Krom Cr	**14**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Krom Cr	**13**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Kvicksilver Hg	**0.029**	mg/kg Ts	20%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17852:2008mod	c)*
Kvicksilver Hg	**< 0.046**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	c)
Nickel Ni	**6.9**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Nickel Ni	**7.4**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Silver Ag	**< 1.3**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)*
Tenn Sn	**1.4**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)*
Vanadin V	**20**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Vanadin V	**19**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	c)
Zink Zn	**150**	mg/kg Ts	25%	SS 28311:2017mod/SS-EN ISO 11885:2009	c)*
Zink Zn	**150**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	c)
Kol C	**0.8**	% Ts	10%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	b)
TIC, totalt oorganiskt kol	**< 0.1**	% Ts	10%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

				13137:2001 m	
TOC	**0.7**	% Ts	15%	SS-EN 15936:2012 metodappl. A / SS-EN 13137:2001 m	b)
Summa Diklorfenoler	**< 1.4**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Summa Triklorfenol	**< 1.4**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Summa Tetraklorfenol	**< 1.4**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Pentaklorfenol	**< 1.4**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDT-o,p	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDT,p,p'-	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDE,o,p-	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
DDE-p,p	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH-alfa	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH-beta	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH-delta	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
HCH,gamma- (Lindane)	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Hexaklorbensen	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endosulfan-alpha	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endosulfan-beta	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endosulfan-sulfate	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Dieldrin	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Endrin	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 28	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 52	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 101	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 118	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 153	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 138	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
PCB 180	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
S:a PCB (7st)	**< 0.40**	mg/kg Ts		Intern metod	c)*
N-nitroso-di-n-propylamin	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Nitrobensen	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Azobensen	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
N-nitrosodifenylamin	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
2,6-Dinitrotoluen	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
2,4-Dinitrotoluen	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bis(2-kloretyl)eter	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bis(2-kloroisopropyl)eter	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Hexakloretan	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Isophorone	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bis(2-kloretoxy)metan	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
2-Klornaftalen	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
4-Klorfenyl fenyleter	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
4-Bromofenyl fenyleter	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Pentaklorbensen	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Dimetylftalat (DMP)	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Dietylftalat	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Di-n-butylftalat	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Bensylbutylftalat	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Di-(2-etylhexyl)ftalat	**62**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
Di-n-oktylftalat	**< 0.14**	mg/kg Ts	20%	Intern metod	c)*
1-(3,4-Dichlorophenyl)-3-methylurea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
1-(3,4-Dichlorophenyl)urea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,4,5-T	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,4-D	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,4-Dichlorprop	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
2,6-Dichlorobenzamide	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Atrazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Atrazine-desethyl	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Atrazine-desisopropyl	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Bentazone	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Cyanazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Diuron	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Imazapyr	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Linuron	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
MCPA	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Mecoprop	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Simazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)
Terbuthylazine	**<10**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	a)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Food & Feed Testing Sweden (Lidköping), SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1977
b) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
c) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-109746-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200689**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-14		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2111		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 16179:2012	c)
Torrsubstans	**67.0**	%	5%	SS-EN 12880:2000	d)
Bensen	**< 0.0035**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
Toluen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
Etylbensen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
m/p/o-Xylen	**< 0.10**	mg/kg Ts	30%	EPA 5021, Intern metod	d)
Summa TEX	**< 0.20**	mg/kg Ts	30%	Beräknad från analyserad halt	d)
Alifater >C5-C8	**< 5.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	d)
Alifater >C8-C10	**< 3.0**	mg/kg Ts	35%	SPI 2011	d)
Alifater >C10-C12	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Alifater >C12-C16	**< 5.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Alifater >C16-C35	**42**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Aromater >C8-C10	**< 4.0**	mg/kg Ts	30%	SPI 2011	d)
Aromater >C10-C16	**< 0.90**	mg/kg Ts	20%	SPI 2011	d)
Metylkrysener/Metylbenso(a)antracener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	d)
Metylpyrener/Metylfluorantener	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	d)
Summa Aromater >C16-C35	**< 0.50**	mg/kg Ts	25%	SIS: TK 535 N 012	d)
Oljetyp < C10	**Utgår**				d)*
Oljetyp > C10	**ospec**				d)*
Bens(a)antracen	**0.042**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Krysen	**0.036**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Benso(b,k)fluoranten	**0.11**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Benzo(a)pyren	**0.051**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.045**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Dibens(a,h)antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Naftalen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Acenaftylen	**< 0.010**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Acenaften	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Fluoren	**< 0.010**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Fenantren	**0.046**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Antracen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Fluoranten	**0.091**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Pyren	**0.076**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.050**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	d)
Summa PAH med låg molekylvikt	**< 0.015**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**0.22**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa PAH med hög molekylvikt	**0.34**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa cancerogena PAH	**0.29**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa övriga PAH	**0.29**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Summa totala PAH16	**0.58**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	d)
Arsenik As	**1.6**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Barium Ba	**52**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Bly Pb	**21**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Kadmium Cd	**0.094**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Kobolt Co	**9.4**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Koppar Cu	**13**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Krom Cr	**11**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Kvicksilver Hg	**0.076**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	d)
Nickel Ni	**4.5**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Vanadin V	**25**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	d)
Zink Zn	**65**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	d)
Monobutyltenn (MBT)	**2.5**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Monobutyltenn-Sn (MBT-Sn)	**1.7**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Dibutyltenn (DBT)	**4.2**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Dibutyltenn-Sn	**2.1**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tributyltenn (TBT)	**4.2**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Tributyltenn-Sn (TBT-Sn)	**1.7**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tetrabutyltenn (TTBT)	**< 0.68**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Tetrabutyltenn-Sn (TTBT-Sn)	**< 0.23**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Monooktyltenn (MOT)	**1.8**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Monooktyltenn-Sn (MOT-Sn)	**0.9**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Dioktyltenn (DOT)	**< 0.68**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Dioktyltenn-Sn (DOT-Sn)	**< 0.23**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Trifenyltenn (TPhT)	**80**	µg/kg Ts	20%	Intern	a)
Trifenyltenn-Sn	**27**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
Tricyklohexyltenn (TCHT)	**< 1.40**	µg/kg Ts		Intern	a)
Tricyklohexyltenn-Sn (TCHT-Sn)	**< 0.44**	µg/kg Ts	30%	Intern	a)
1-(3,4-Dichlorophenyl)-3-methylurea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
1-(3,4-Dichlorophenyl)urea	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
Diuron	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)
Irgarol	**<1.0**	µg/kg Ts	27%	J. of Chromatogr. A, 1217 (2010) 2933–2939 mod.	b)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins GfA Lab Service GmbH (Hamburg), GERMANY, DIN EN ISO/IEC 17025:2018 Dakks D-PL-14629-01-00
b) Eurofins Food & Feed Testing Sweden (Lidköping), SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1977
c) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
d) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-105047-02

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200690**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-08		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2112		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Torrsubstans	**70.8**	%	10%	SS-EN 12880:2000	a)
Bens(a)antracen	**0.38**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Krysen	**0.30**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benso(b,k)fluoranten	**0.64**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(a)pyren	**0.33**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**0.25**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Dibens(a,h)antracen	**0.050**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Naftalen	**< 0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Acenaftylen	**0.026**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Acenaften	**0.010**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoren	**0.017**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fenantren	**0.19**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Antracen	**0.087**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Fluoranten	**0.67**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Pyren	**0.51**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Benzo(g,h,i)perylen	**0.20**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	a)
Summa PAH med låg molekylvikt	**0.041**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**1.5**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa PAH med hög molekylvikt	**2.2**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa cancerogena PAH	**2.0**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa övriga PAH	**1.7**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)
Summa totala PAH16	**3.7**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Arsenik As	**86**	mg/kg Ts	30%	SS 028150:1993/SS-EN	a)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

				ISO 11885:2009.	
Barium Ba	**64**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Bly Pb	**27**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kadmium Cd	**0.15**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	a)
Kobolt Co	**33**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Koppar Cu	**47**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Krom Cr	**62**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Kvicksilver Hg	**< 0.046**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	a)
Nickel Ni	**60**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Vanadin V	**26**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)
Zink Zn	**110**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	a)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Rapportkommentar:

Ersätter tidigare utskickad rapport med samma provnummer.
Orsak till ny rapport(AR-21-SL-105047-02):Korrigerad provtagningsplats.

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-109747-01

EUSELI2-00884364
Kundnummer: SL8430407

Uppdragsmärkn.
21U0354

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-05200691**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Sediment		
Provet ankom:	2021-05-20		
Utskriftsdatum:	2021-06-14		
Analyserna påbörjades:	2021-05-20		
Provmärkning:	SED2113		
Provtagningsplats:	Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 16179:2012	a)
Torrsubstans	**16.9**	%	10%	SS-EN 12880:2000	b)
Bens(a)antracen	**12**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Krysen	**13**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benso(b,k)fluoranten	**16**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benzo(a)pyren	**14**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Indeno(1,2,3-cd)pyren	**8.8**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Dibens(a,h)antracen	**2.0**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Naftalen	**1.8**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Acenaftylen	**0.36**	mg/kg Ts	40%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Acenaften	**2.4**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fluoren	**5.5**	mg/kg Ts	30%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fenantren	**45**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Antracen	**6.6**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Fluoranten	**44**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Pyren	**35**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Benzo(g,h,i)perylen	**9.0**	mg/kg Ts	25%	SS-ISO 18287:2008, mod	b)
Summa PAH med låg molekylvikt	**4.6**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa PAH med medelhög molekylvikt	**140**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa PAH med hög molekylvikt	**75**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa cancerogena PAH	**66**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)
Summa övriga PAH	**150**	mg/kg Ts		Beräknad från analyserad halt	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Summa totala PAH16	**220**	mg/kg Ts	Beräknad från analyserad halt	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Arsenik As	**9.8**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Barium Ba	**64**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Bly Pb	**80**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kadmium Cd	**1.3**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kobolt Co	**6.5**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Koppar Cu	**92**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Krom Cr	**22**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Kvicksilver Hg	**0.37**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/ SS-EN ISO 17852:2008mod	b)
Nickel Ni	**21**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Vanadin V	**17**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 17294-2:2016	b)
Zink Zn	**450**	mg/kg Ts	25%	SS 028150:1993/SS-EN ISO 11885:2009.	b)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
b) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125

Kopia till:

annika.uggla (annika.uggla@bjerking.se)

Malin Bringsved, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Eurofins Environment Testing Sweden AB
Box 737
531 17 Lidköping

Tlf: +46 10 490 8110
Fax: +46 10 490 8051

Ackred. nr 1125
Provning
ISO/IEC 17025

Bjerking AB
Mimmi Andersson
Strandbodgatan 1
751 43 UPPSALA

AR-21-SL-144297-01

EUSELI2-00905788

Kundnummer: SL8430407

Analysrapport

Provnummer:	**177-2021-07150170**	Provtagningsdatum	2021-05-18
Provbeskrivning:		Provtagare	Mimmi Andersson
Matris:	Övrigt fast material	Typ av lakning	Tvåstegs skaktest L/S=2 + L/S=10
Provet ankom:	2021-07-13		
Utskriftsdatum:	2021-07-30		
Analyserna påbörjades:	2021-07-13		
Provmärkning:	21SED09+10+11+12 Västerhamn (177-2021-05200686+177-2021-05200687+177-2021-05200689+177-2021-05200690)		
Provtagningsplats:	Västerhamn Vaxholms kajer		

Analys	Resultat	Enhet	Mäto.	Metod/ref	
Provberedning krossning, malning	**1.0**			SS-EN 15002:2015-07	a)*
Metodreferens för lakningen	**1**			EN 12457-3: 2003-01	a)
pH (L/S=2)	**8.1**		0.2	SS-EN ISO 10523:2012	a)
pH (L/S=8)	**8.4**		0.2	SS-EN ISO 10523:2012	a)
Temperatur (L/S=2)	**20.7**	°C		EN 12457-3: 2003-01	a)*
Temperatur (L/S=8)	**20.0**	°C		EN 12457-3: 2003-01	a)*
Konduktivitet (L/S=2)	**99**	mS/m	10%	SS-EN 27888:1994	a)
Konduktivitet (L/S=8)	**9.8**	mS/m	10%	SS-EN 27888:1994	a)
Antimon Sb L/S=2	**0.0036**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Antimon Sb L/S=10	**0.011**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Arsenik As L/S=2	**0.011**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Arsenik As L/S=10	**<0.050**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Barium Ba L/S=2	**<0.70**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Barium Ba L/S=10	**<2.0**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Bly Pb L/S=2	**<0.020**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Bly Pb L/S=10	**<0.050**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Kadmium Cd L/S=2	**<0.0030**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Kadmium Cd L/S=10	**<0.0040**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Koppar Cu L/S=2	**0.13**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Koppar Cu L/S=10	**0.20**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Krom Cr L/S=2	**<0.020**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Krom Cr L/S=10	**<0.050**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Kvicksilver Hg L/S=2	**<0.00026**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 17852:2008 mod	b)
Kvicksilver Hg L/S=10	**<0.0013**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 17852:2008 mod	b)

Förklaringar

Laboratoriet/laboratorierna är ackrediterade av respektive lands ackrediteringsorgan. Ej ackrediterade analyser är markerade med *

AR-003v58

Mätosäkerheten, om inget annat anges, redovisas som utvidgad mätosäkerhet med täckningsfaktor 2. Undantag relaterat till analyser utförda utanför Sverige kan förekomma. Ytterligare upplysningar samt mätosäkerhet och detektionsnivåer för mikrobiologiska analyser lämnas på begäran.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

Molybden Mo L/S=2	**<0.030**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Molybden Mo L/S=10	**0.067**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Nickel Ni L/S=2	**0.044**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Nickel Ni L/S=10	**0.069**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Selen Se L/S=2	**<0.0060**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Selen Se L/S=10	**<0.010**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Zink Zn L/S=2	**<0.20**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Zink Zn L/S=10	**<0.40**	mg/kg Ts	30%	EN ISO 17294-2:2016.	b)
Klorid L/S=2	**400**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 10304-1:2009	c)
Klorid L/S=10	**400**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 10304-1:2009	c)
Fluorid L/S=2	**0.35**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 10304-1:2009	c)
Fluorid L/S=10	**1.0**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 10304-1:2009	c)
Sulfat L/S=2	**140**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 10304-1:2009	c)
Sulfat L/S=10	**160**	mg/kg Ts	30%	SS-EN ISO 10304-1:2009	c)
Fenolindex L/S=2	**0.085**	mg/kg Ts	10%	SS-EN ISO 14402:2000	c)
Fenolindex L/S=10	**0.12**	mg/kg Ts	10%	SS-EN ISO 14402:2000	c)
DOC L/S=2	**130**	mg/kg Ts	30%	SS EN 1484:1997	c)
DOC L/S=10	**190**	mg/kg Ts	30%	SS EN 1484:1997	c)
Ts för lösta ämnen L/S=2	**1400**	mg/kg Ts	30%	SS 028113:1981	a)
Ts för lösta ämnen L/S=10	**1500**	mg/kg Ts	30%	SS 028113:1981	a)

Utförande laboratorium/underleverantör:

a) Eurofins Biofuel & Energy Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1820
b) Eurofins Environment Testing Sweden AB, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 1125
c) Eurofins Water Testing Sweden, SWEDEN, ISO/IEC 17025:2017 SWEDAC 10300

Kopia till:

annika.uggla@bjerking.se (annika.uggla@bjerking.se)
kajsa.wallin@bjerking.se (kajsa.wallin@bjerking.se)

Paola Nilson, Rapportansvarig

Denna rapport är elektroniskt signerad.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utförande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten relaterar endast till det insända provet.

FORKLARINGAR

KARTA	DIGITAL GRUNDKARTA
KOORDINAT-SYSTEM	SWEREF99 1800
HÖJDSYSTEM-	RH2000

BETECKNINGAR

ALLM.	ENLIGT SGF/BGS BETECKNINGSSYSTEM VERSION 2001:2 (www.sgf.net)
0	PROVTAGNINGSPUNKT
t>-0 S	MILJÖPROVTAGNING - FÄLT
.....0 S	MILJÖPROVTAGNING - LABANALYS

RITNINGEN AVSER ENDAST MILJÖTEKNISK INFORMATION

BET ANTI ÄNDRINGEN AVSER | DATUM | SIGN

PROJEKTERINGSUNDERLAG

VAXHOLMS KAJER

VAKSHOLMS KOMMUN

BJERKING AB
Box 1351
751 43 Uppsala
Telefon: 010-211 80 00

Telefax: 010-211 80 01
www.bjerking.se

UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR AV	HANDLÄGGARE
21U0354	KAG	MIA

DATUM
2021-08-23

ANSVARIG
MIMMI ANDERSSON

SEDIMENTPROVTAGNING

PLAN

A3

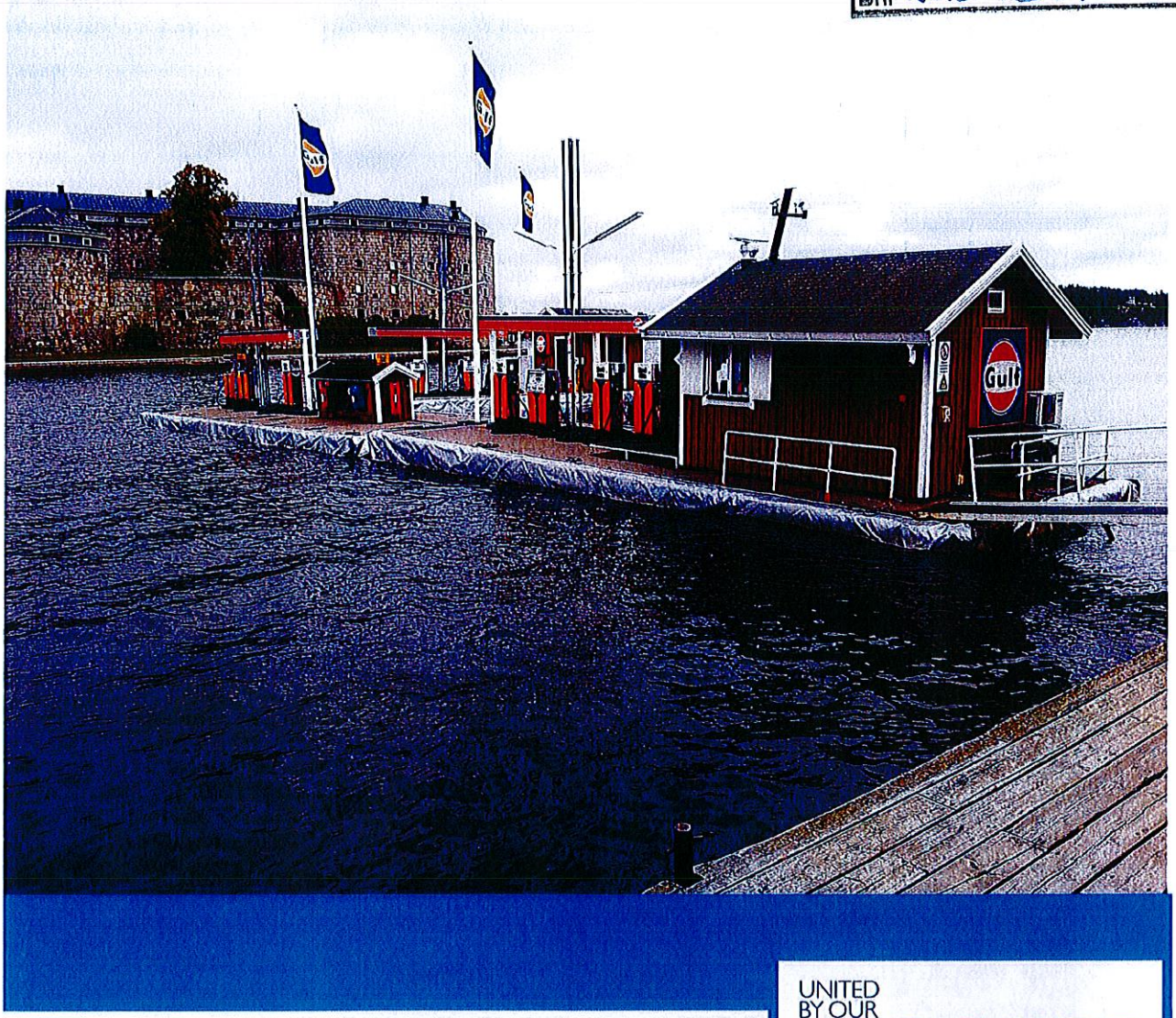


SKALAA1 A3 1:1500

NUMMER
N-10.1-01

BET

VAXHOLMS STAD
Stadsbyggnadsförvaltningen
2013 -11- 19
Dnr 2013:KS070



UNITED BY OUR DIFFERENCE

WSP

Detaljerad riskbedömning för detaljplan

Vaxholms kajer

2013-11-19

Uppdragsgivare

Oskar Pihl
Vaxholms stad
Stadsbyggnadsförvaltningen
185 83 Vaxholm

WSP kontaktperson

Joakim Almén
WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen

Tel: +46 10 7225000

www.wspgroup.se

Dokumenthistorik och kvalitetskontroll

Utgåva/revidering	Utgåva 1	Revision 1	Revision 2	Revision 3
Anmärkning				
Datum	2013-10-15	2013-10-23	2013-11-19	
Handläggare	Joakim Almén	Joakim Almén	Joakim Almén	
Signatur				
Granskare	Johan Lundin	Johan Lundin	Johan Lundin	
Signatur				
Godkänd av	Johan Lundin	Johan Lundin	Johan Lundin	
Signatur				
Projektnummer	1018 6905	1018 6905	1018 6905	
Rapportnummer				
Filnamn				

Sammanfattning

WSP har av Vaxholms stad fått i uppdrag att göra en riskbedömning i samband med ny detaljplan för Vaxholms kajer. Riskbedömningen ska vara vägledande ibland annat att föreslå placering av de marina bensinstationerna i området.

De riskscenarier som studerats är:

- bensinolycka vid marin bensinstation,
- bensinolycka vid bensinstation på land,
- olycka med farligt gods på väg 274, och
- olycka med farligt gods på väg längs kajen.

Individrisken är acceptabel eller ligger lågt inom ALARP-området fyra respektive nio meter från bensinstationerna inom planområdet. Bibehålls detta bebyggelsefria avstånd anser WSP att risken är acceptabel även med dagens placering av bensinstationerna. Genom att placera de marina bensinstationerna på ett ställe minskas antalet områden som ger upphov till en förhöjd risk, varför en samlokalisering av dessa föreslås.

För att jämföra individrisken ovan med risken från en vägtrafikolycka på vägen längs kajen har även denna beräknats grovt. En sådan vägtrafikolycka innebär en individrisk som är högre än risken från en olycka vid bensinstationerna.

Samhällsrisken för planområdet ligger delvis inom ALARP-området. Det som ger upphov till den högsta nivån är främst trafikolyckor på vägen längs kajen, men även olyckor som kan inträffa med petroleumprodukter; både när de transporteras på väg 274, längs med kajen och vid lossning och tankning vid bensinstationerna bidrar till en förhöjd risknivå.

Risknivån till följd av en trafikolycka på vägen längs kajen är enligt valda kriterier oacceptabelt hög. För att minska sannolikheten för en olycka bör mängden trafik på vägen reduceras. Detta sker förslagvis genom att leda om viss trafik på alternativa vägar inom planområdet.

Om åtgärder enligt nedan vidtas anser WSP att riskbilden medger nyetablering av bebyggelse inom planområdet:

- Bebyggelsefritt område om fyra respektive nio meter från bensinstationerna behålls.
- Marina bensinstationer omplaceras så att de enbart finns på ett ställe.
- Omledning av trafik på vägen längs kajen så att trafikmängden reduceras där.

Innehållsförteckning

1 Inledning 6
1.1 Syfte och mål 6
1.2 Avgränsningar 6
1.3 Styrande dokument 6
1.4 Underlagsmaterial 7
1.5 Internkontroll 7

2 Områdesbeskrivning 8
2.1 Omgivning 8
2.2 Planområdet 8

3 Omfattning av riskhantering och metod 9
3.1 Begrepp och definitioner 9
3.2 Metod för riskinventering 9
3.3 Metod för riskuppskattning 10
3.3.1 Individrisk 10
3.3.2 Samhällsrisk 10
3.4 Metod för riskvärdering 11
3.5 Metod för identifiering av riskreducerande åtgärder 13

4 Riskidentifiering 14
4.1 Bensinstationer 14
4.2 Transportleder för farligt gods 16
4.3 Sammanställning av olycksscenarier 16

5 Riskuppskattning och riskvärdering 17
5.1 Individrisk 17
5.2 Samhällsrisk 19
5.3 Sammanslagning av marina bensinstationer 19

6 Riskreducerande åtgärder 20
6.1 Konsekvensbegränsande åtgärder 20
6.1.1 Skyddsavstånd 20
6.1.2 Alternativa åtgärder 20
6.2 Sannolikhetsbegränsande åtgärder 21
6.2.1 Trafikolycka på väg längs med kajen 21
6.3 Placering av marin bensinstation 21

7 Diskussion 22
7.1 Riskvärdering 22
7.2 Osäkerheter 22

8 Slutsatser 23

Bilaga A. Olycka vid bensinstation 24
A.1. Gulf Kronudden 24
A.2. Söderhamnens sjömack 24
A.3. Shell bensinstation 24
A.4. Slangbrottsventil 26
A.5. Utsläpp vid tankning 26
A.6. Utsläpp vid lossning 26

A.7. Sannolikhet för antändning 28
Bilaga B. Olycka på väg längs kaj 32
B.1. Vägtrafikolycka 32
B.2. Olycka med farligt gods 32
Bilaga C. Konsekvensberäkningar 34
C.1. Persontäthet 34
C.2. Pölbränder 34
C.2.1 Allmänna indata 35
C.2.2 Pölstorlek 35
C.2.3 Flamhöjd 35
C.2.4 Strålning 36
Bilaga D. Referenser 40

1 Inledning

Ny detaljplan är under utveckling för Vaxholms kajer, med syfte att möjliggöra en utveckling av området Vaxholms kajer. Utvecklingen ska möjliggöra ytterligare verksamheter och förbättra Vaxholms attraktivitet som besöksmål. Ny bebyggelse som ska prövas inom området skulle kunna vara en saluhall, restaurang etcetera.

WSP har av Vaxholms stad fått i uppdrag att göra en riskbedömning i samband med denna nya detaljplan för Vaxholms kajer.

Riskbedömningen ska vara vägledande ibland annat att föreslå placering av de marina bensinstationerna i området. De risker som främst analyseras är olycka vid dessa bensinstationer samt transport av farligt gods till dessa. För att jämföra risken med transport av farligt gods samt och risken med bensinstationerna inom planområdet med risken med en vägtrafikolycka[1] på vägen längs kajen har även den sistnämnda skattats grovt.

1.1 Syfte och mål

Syftet med riskbedömningen är att utgöra underlag till utformningen av detaljplanen, beträffande hanteringen av olycksrisker enligt de krav som Plan- och bygglagen ställer på att människors hälsa och säkerhet skall beaktas. Syftet är också att efterleva länsstyrelsens rekommendationer om riskhantering nära transportleder för farligt gods och bensinstationer.

Målet är att analysera risksituationen inom planområdet och utifrån den fastställa om riskreducerande åtgärder behövs för att kunna genomföra exploatering, och om så är fallet föreslå lämpliga riskreducerande åtgärder. Målet är även att riskbedömningen ska kunna användas för prioritering av markanvändning i det fortsatta planområdet och ge förslag på hur fortsatt riskhänsyn bör tas inom området. Underlaget ska visa på olika alternativ för hanteringen av de identifierade olycksriskerna i förhållande till syftet med planarbetet.

1.2 Avgränsningar

De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personers liv och hälsa. Egendomsskador, eventuella skador på naturmiljön eller skador orsakade av långvarig exponering för avgaser eller buller har inte beaktats.

Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras.

1.3 Styrande dokument

Plan- och bygglagen (2010:900) anger följande:

Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till:
1. människors hälsa och säkerhet, … (2 kap. 5§)

Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till:

[1] Med vägtrafikolycka avses att händelsen inträffar i trafik på väg, att minst ett fordon varit i rörelse och att händelsen medfört att någon person skadats.

2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser, … (2 kap. 6§).

Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län (1) ska riskerna analyseras för ny bebyggelse inom 100 meter från väg med farligt gods, järnväg eller bensinstation. För bensinstationer anges följande:

- 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.

I centrala och mer tätbebyggda områden i Stockholmsregionen kan det finnas ett starkt intresse av att uppföra ny bebyggelse i områden nära en transportled för farligt gods, järnväg eller en bensinstation. När denna situation uppkommer krävs att en riskanalys görs som visar om den planerade bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser. I en del fall kan avsteg från rekommendationerna göras. För att bedöma om avsteg kan vara aktuellt görs en bedömning från fall till fall. Tillämpning av avstegsfall från rekommendationerna ska alltid motiveras och ska alltid framgå.

1.4 Underlagsmaterial

Arbetet baseras på följande underlag:

- Plan-PM Vaxholms kajer 2013-02-25
- PM Sjömackar i Vaxholm 2013-01-24
- Anbudsförfrågan Vaxholms kajer 2013-08-14
- Möte WSP och Vaxholms stad 130925

1.5 Internkontroll

Rapporten är utförd av Joakim Almén (Brandingenjör/ Civilingenjör Riskhantering) och Jenny Axelsson (Brandingenjör/ Civilingenjör Riskhantering) med Johan Lundin (Tekn. Dr) som uppdragsansvarig. I enlighet med WSP:s miljö- och kvalitetsledningssystem, certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001, omfattas denna handling av krav på internkontroll. Detta innebär bland annat att en från projektet fristående person granskar förutsättningar och resultat i rapporten. Ansvarig för denna granskning har varit Johan Lundin (Tekn. Dr.).

2 Områdesbeskrivning

I detta kapitel ges en översiktlig beskrivning av planområdet med omgivning.

2.1 Omgivning

Vaxholms stad är en av Stockholms skärgårdskommuner och omfattar cirka 70 öar. Kommunen har cirka 11 000 invånare. Huvudorten ligger på Vaxön, se Figur 1.



Figur 1. Området kring Vaxön.

2.2 Planområdet

Det föreslagna planområdet sträcker sig från färjeläget till Cronhamnsplan på östra delen av Vaxön. Planområdet omfattar de gator och torg som ligger närmast kajerna, i havet omfattar det vattnet fram till Vaxholms kastell och området kring gästhamnen, färjeläget och kajerna, se Figur 2.

Planområdet utgör en central del av Vaxholm stad och är mycket attraktivt för handel och restauranger. I området mellan staden och vattnet trängs invånare och besökare med bilar, bussar och båtar.



Figur 2. Planområdet Vaxholms kajer.

3 Omfattning av riskhantering och metod

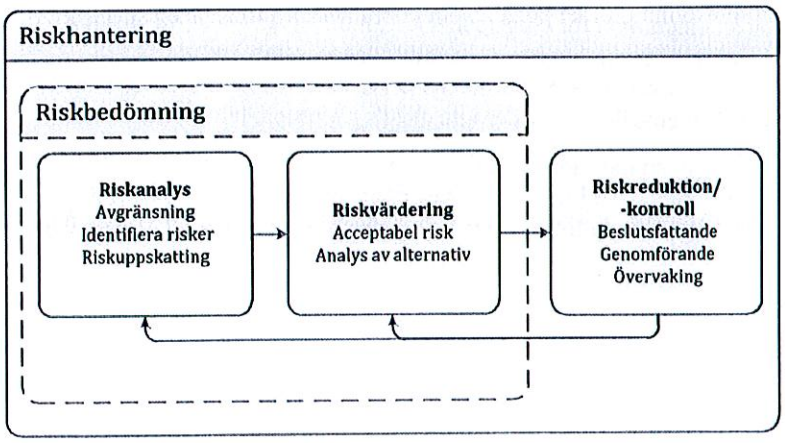
Detta kapitel innehåller en beskrivning av begrepp och definitioner, arbetsgång och omfattning av riskhantering i projektet samt de metoder som använts.

3.1 Begrepp och definitioner

Begreppet risk avser kombinationen av sannolikheten för en händelse och dess konsekvenser. Sannolikheten anger hur troligt det är att en viss händelse kommer att inträffa och kan beräknas om frekvensen, det vill säga hur ofta något inträffar under en viss tidsperiod, är känd.

Riskanalys omfattar, i enlighet med de internationella standarder som beaktar riskanalyser i tekniska system (2) (3), riskidentifiering och riskuppskattning, se Figur 3. Riskidentifieringen är en inventering av händelseförlopp (scenarier) som kan medföra oönskade konsekvenser, medan riskuppskattningen omfattar en kvalitativ eller kvantitativ uppskattning av sannolikhet och konsekvens för respektive scenario.

Sannolikhet och frekvens används ofta synonymt, trots att det finns en skillnad mellan begreppen. Frekvensen uttrycker hur ofta något inträffar under en viss tidsperiod, t.ex. antalet bränder per år, och kan därigenom anta värden som är både större och mindre än 1. Sannolikheten anger istället hur troligt det är att en viss händelse kommer att inträffa och anges som ett värde mellan 0 och 1. Kopplingen mellan frekvens och sannolikhet utgörs av att den senare kan beräknas om den första är känd.



Figur 3. Riskhanteringsprocessen.

Efter att riskerna analyserats görs en riskvärdering för att avgöra om riskerna kan accepteras eller ej. Som en del av riskvärderingen kan det även ingå förslag till riskreducerande åtgärder och verifiering av olika alternativ. Det sista steget i en systematisk hantering av riskerna kallas riskreduktion/-kontroll. I det skedet fattas beslut mot bakgrund av den värdering som har gjorts av vilka riskreducerande åtgärder som ska vidtas.

Riskhantering avser hela den process som innehåller analys, värdering och reduktion/-kontroll, medan riskbedömning enbart avser analys och värdering av riskerna.

3.2 Metod för riskinventering

Inventering av risker ha gjorts genom platsbesök samt de risker som identifierats i anbudsförfrågan (4). Möjliga riskscenarier har även identifierats genom att studera insatsrapporter som involverade orden mack, bensinstat, tankst, sjöst, sjötapp, bränslestat i kombination med båt inrapporterade till MSB.

3.3 Metod för riskuppskattning

För uppskattning av risknivån vid bensinstationer (både på land och i vattnet) har antal tanknings- och lossningstillfällen vid respektive stationen och statistik från tidigare olyckor använts som indata. För beräkning av sannolikhet för respektive scenario har händelseträdsmetodik använts, se Bilaga A. För sannolikhetsberäkningar för övriga riskscenarier, se Bilaga B.

Konsekvenserna av olika skadescenarier uppskattas utifrån erfarenhet av litteraturstudier, datorsimuleringar och handberäkningar som används i liknande, men kvantitativa, riskbedömningar. Konsekvensuppskattningar redovisas mer omfattande i Bilaga C.

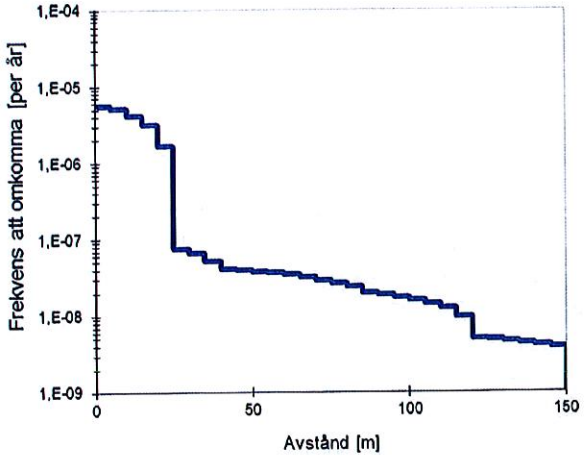
I denna detaljerade riskbedömning har riskmåtten individrisk och samhällsrisk använts för att uppskatta risknivån med avseende på identifierade risker.

Det är nödvändigt att använda sig av båda riskmåtten, individrisk och samhällsrisk, vid uppskattning av risknivån i ett område så att risknivån för den enskilde individen tas i beaktande (individperspektiv), samtidigt som hänsyn tas till hur stora konsekvenserna kan bli med avseende på antalet personer som samtidigt påverkas (samhällsperspektiv).

3.3.1 Individrisk

Individrisken är sannolikheten att omkomma för en person som kontinuerligt vistas på en specifik plats, till exempel på ett visst avstånd från en industri eller transportled, oftast utomhus (5). Individrisken är platsspecifik och är oberoende av hur många personer som vistas i det givna området. Syftet med riskmåttet är att se till att enskilda individer inte utsätts för oacceptabla risknivåer.

Individrisken kan redovisas i form av en individriskprofil, som visar frekvensen att omkomma per år som funktion av avståndet från riskkällan, se Figur 5. Individrisken kan även redovisas i form av individriskkonturer som visar den förväntade frekvensen för en händelse som orsakar en viss nivå av skada i ett specifikt område.



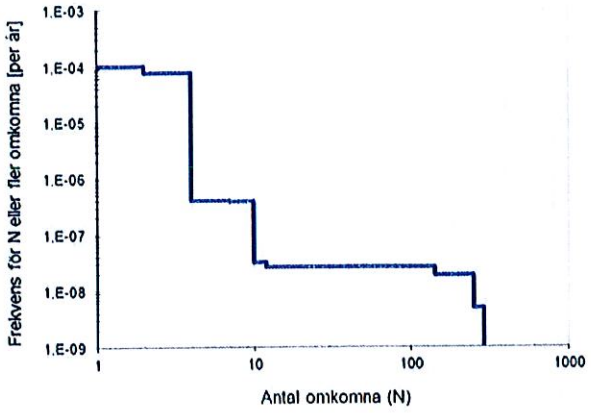
Figur 4. Exempel på individriskprofil.

3.3.2 Samhällsrisk

Riskmåttet samhällsrisk beaktar även hur stora konsekvenserna kan bli med avseende på antalet personer som påverkas vid olika skadescenarier. Hänsyn kan därmed tas till befolkningssituationen inom det aktuella området, i form av befolkningsmängd och persontäthet. Hänsyn tas även till

eventuella tidsvariationer, som till exempel att persontätheten i området kan vara hög under en begränsad tid på dygnet eller året och låg under andra tider.

Samhällsrisken redovisas ofta med en F/N-kurva (Frequency/Number), se Figur 5, som visar den ackumulerade frekvensen för N eller fler omkomna till följd av de antagna olycksscenarierna.



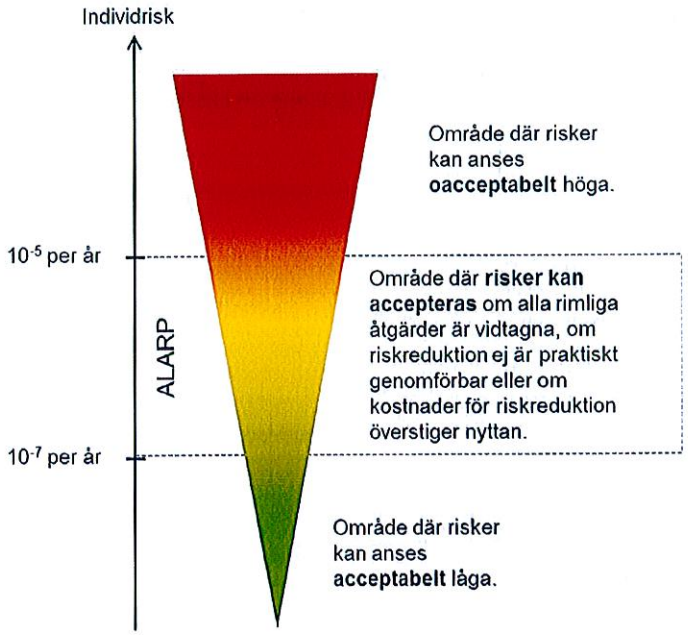
Figur 5. Exempel på F/N-kurva för beskrivning av samhällsrisk.

I F/N-kurvan illustreras hur ofta olyckor sker med ett givet antal omkomna personer, och det går således att särskilja på frekvensen av olyckor med en liten konsekvens och olyckor med stor konsekvens. Eftersom axlarna i grafen är logaritmiska är det svårt att avgöra hur stor skillnaden mellan två (eller flera) givna kurvor är. Därför kan samhällsrisken även presenteras som ett förväntat antal omkomna per år. Detta tal kan ses som ett medelvärde av hur många som förväntas omkomma per år, och utgör ett mått på farligheten ur ett samhällsperspektiv.

3.4 Metod för riskvärdering

Både individrisk och samhällsrisk används vid uppskattning av risknivån i ett område, så att risknivån för den enskilde individen beaktas samtidigt som hänsyn tas till hur stora konsekvenserna kan bli med avseende på antalet personer som påverkas.

I Sverige finns inget nationellt beslut om vilket tillvägagångssätt eller vilka kriterier som ska tillämpas vid riskvärdering inom planprocessen. Praxis vid riskvärderingen är att använda Det Norske Veritas (DNV) förslag på riskkriterier (5) gällande individ- och samhällsrisk. Risker kan kategoriskt indelas i tre grupper; acceptabla, acceptabla med restriktioner eller oacceptabla, se Figur 6.



Figur 6. Princip för värdering av risk vid fysisk planering.

Följande förslag till tolkning rekommenderas (5):

- Risker som klassificeras som oacceptabla värderas som oacceptabelt höga och tolereras ej. Dessa risker kan vara möjliga att reducera genom att åtgärder vidtas.
- De risker som bedöms tillhöra den andra kategorin värderas som acceptabla om alla rimliga åtgärder är vidtagna. Risker i denna kategori ska behandlas med ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable). Risker som ligger i den övre delen, nära gränsen för oacceptabla risker, accepteras endast om nyttan med verksamheten anses mycket stor, och det är praktiskt omöjligt att vidta riskreducerande åtgärder. I den nedre delen av området bör inte lika hårda krav ställas på riskreduktion, men möjliga åtgärder till riskreduktion skall beaktas. Ett kvantitativt mått på vad som är rimliga åtgärder kan erhållas genom kostnads-nyttoanalys.
- De risker som kategoriseras som låga kan värderas som acceptabla. Dock ska möjligheter för ytterligare riskreduktion undersökas. Riskreducerande åtgärder, som med hänsyn till kostnad kan anses rimliga att genomföra, ska genomföras.

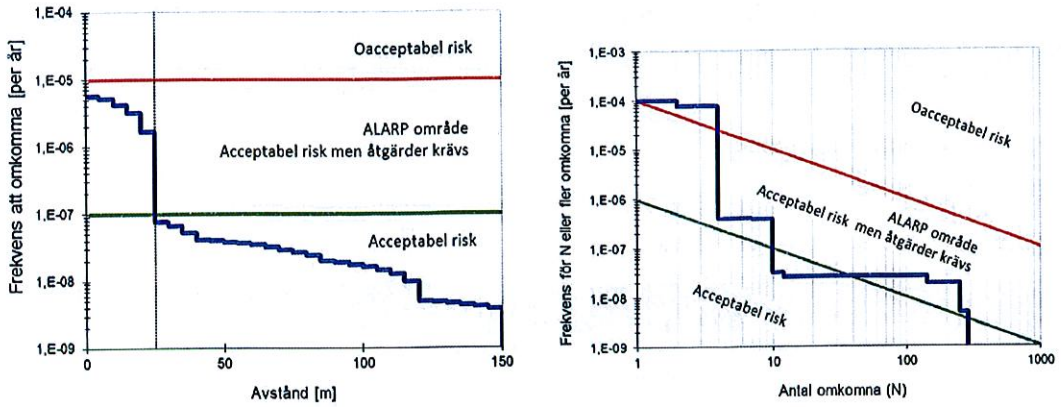
För individrisk föreslog DNV (5) följande kriterier:

- Övre gräns för område där risker, under vissa förutsättningar, kan accepteras: 10^{-5} per år
- Övre gräns för område där risker kan kategoriseras som låga: 10^{-7} per år

För samhällsrisk föreslog DNV (5) följande kriterier:

- Övre gräns för område där risker under vissa förutsättningar kan tolereras: $F=10^{-4}$ per år
  för N=1 med lutning på F/N-kurva: -1
- Övre gräns för område där risker kan kategoriseras som låga: $F=10^{-6}$ per år
  för N=1 med lutning på F/N-kurva: -1

Ovanstående kriterier återfinns i riskvärderingen för bedömning av huruvida risknivån är acceptabel eller ej. Den övre gränsen markeras med röd streckad linje, och den undre med grön, se Figur 7.



Figur 7. Föreslagna kriterier på individrisk samt samhällsrisk enligt DNV (5).

De beskrivna värderingskriterierna är främst tänkta för att värdera risker i anslutning till vägar och farliga verksamheter och inte för personer som befinner sig på vägområdet. Risken från en vägtrafikolycka på vägen längs kajen har skattats för att kunna göra en grov jämförelse mellan storleken på denna och övriga risker inom planområdet.

3.5 Metod för identifiering av riskreducerande åtgärder

Utifrån bedömd risknivå förs sedan kvalitativa resonemang kring riskreducerande åtgärder. Utgångspunkt tas i Boverkets och Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) rapport Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner (6) och Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer (7). Åtgärder redovisas som kan eliminera eller begränsa effekterna av de identifierade scenarier som ger störst bidrag till risknivån.

4 Riskidentifiering

I detta kapitel redovisas de risker som identifierats inom planområdet.

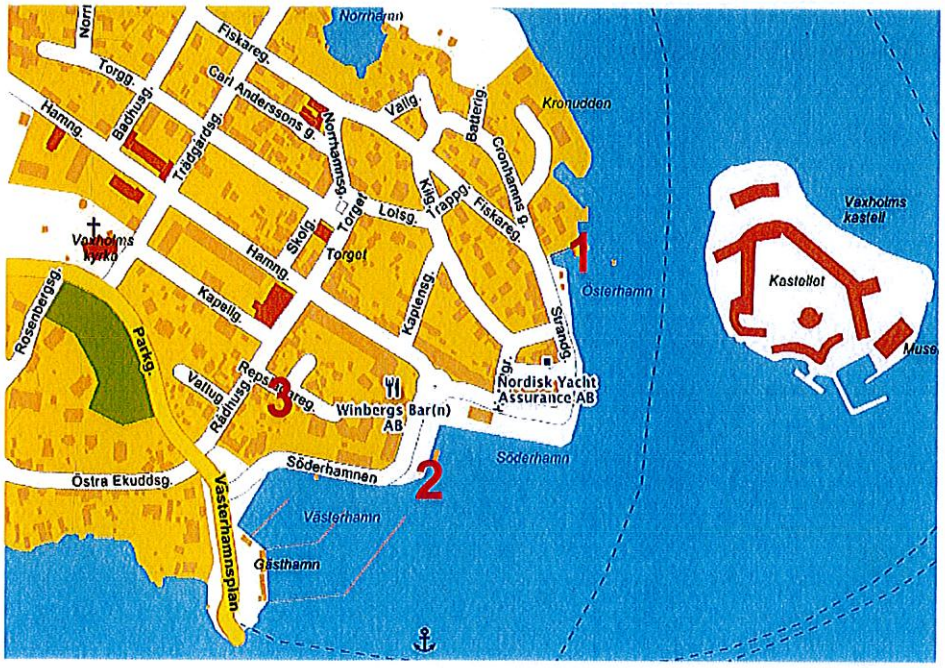
4.1 Bensinstationer

Inom planområdet finns tre bensinstationer, varav två är marina bensinstationer:

Tabell 1. Bensinstationer inom planområdet.

	Verksamhet	Placering	Hanterade ämnen
1	Gulf Kronudden, marin bensinstation	Kronudden	Bensin Diesel
2	Söderhamnens sjömack, marin bensinstation	Söderhamnen	Bensin Diesel
3	Shell, bensinstation på land	Söderhamnen	Bensin Diesel

Bensinstationernas placering visas i Figur 8. I anslutning till de marina bensinstationerna finns gasolskåp. Vid Gulf Kronudden finns tre stycken skåp, se Figur 9. Enligt personal förvaras gasolflaskor endast i ett av dessa (8).



Figur 8. Placering av bensinstationer inom planområdet, enligt Tabell 1.



Figur 9. Gasolförvaring i anslutning till Gulf Kronudden. Endast ett av dessa tre skåp rymmer gasol.

Vid Söderhamnens sjömack finns två stycken skåp för förvaring av gasol, se Figur 10. Dessa står intill bensinstationsbyggnaden.



Figur 10. Gasolförvaring vid Söderhamnens sjömack.

Enligt Räddningsverket (7) får gasolskåp för högst 1 000 liter gasol stå intill en byggnad om byggnadens vägg är avskiljd i lägst brandteknisk klass EI 60 inom tre meter från skåpet. Alternativ är att skåpet är utfört i brandteknisk klass EI 60 eller högre, eller placerat minst tre meter från stationsbyggnaden och andra byggnader.

Söderhamnens sjömack har pågående verksamhet och därmed förutsätts denna ha tillstånd för hantering av gasol enligt LBE. Eftersom skåpen är placerade intill en annan byggnad förutsätts därmed dessa uppfylla kravet för brandklassning på EI 60. Avstånd till övrig bebyggelse, som inte berör verksamheten, överstiger väl tre meter.

Gasolskåpen vid Gulf Kronudden står mer än tre meter från annan byggnad, och därmed bedöms risken för brandspridning från dessa hanterad.

4.2 Transportleder för farligt gods

En riskanalys för transporter av farligt gods på väg 274 har upprättats av Brandskyddslaget (9). Enligt denna är antalet transporter till eller från lokala verksamheter, till exempel bensinstationerna inom planområdet, begränsad och även antalet genomfartstransporter omfattar endast mindre mängder. Störst andel utgör transporter med brännbara vätskor.

En olycka kan även ske på vägen längs kajen då bensin eller diesel levereras till bensinstationerna men har lämnat väg 274.

4.3 Sammanställning av olycksscenarier

Följande olycksscenarier kan vara aktuella för planområdet:

- bensinolycka vid marin bensinstation,
- bensinolycka vid bensinstation på land,
- olycka med farligt gods på väg 274, och
- olycka med farligt gods på väg längs kajen.

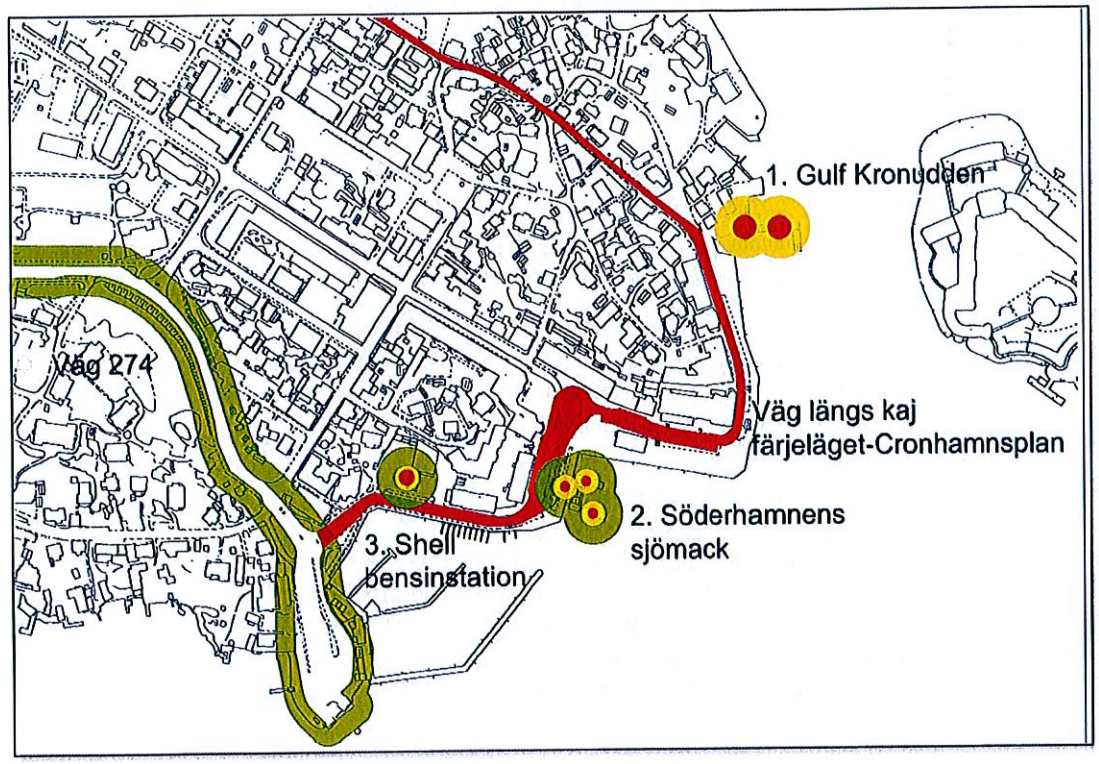
Olycksscenarierna beskrivs utförligare i Bilaga A och Bilaga B.

5 Riskuppskattning och riskvärdering

I detta kapitel redovisas individ- och samhällsrisknivå för området med avseende på identifierade riskscenarier. Risknivån värderas sedan med hjälp av de acceptanskriterier som angivits i kapitel 3.4.

5.1 Individrisk

Individrisken inom planområdet från de identifierade riskällorna visas i Figur 11.



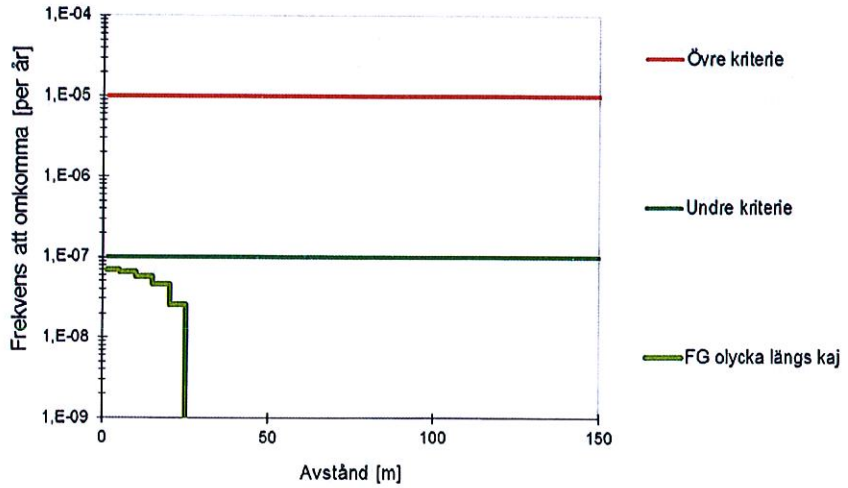
Figur 11. Individrisk inom planområdet. Grön, gul och röd färg hänvisar till ALARP-området, se Figur 6. Risknivån är oacceptabel inom nio meter från Gulf Kronudden (lossningsplats) och inom fyra meter från Söderhamnens sjömack och Shell bensinstation. Risknivån är även oacceptabel på vägen längs kajen.



Figur 12. Individrisk vid Gulf Kronudden till vänster och Söderhamnens sjömack till höger. Radien för den röda cirkeln är 9 meter för Gulf Kronudden och 4 meter för Söderhmanens sjömack.

Individriskkurvorna visar att individrisknivån ligger över det så kallade ALARP-området och därmed anses oacceptabel fyra respektive nio meter från bensinstationernas lossningsplats. Inom 23 meter från lossningsplatsen vid Gulf Kronudden ligger risknivån lågt inom ALARP-området, se Tabell 5 i Bilaga C och Figur 12. Enligt de rekommenderade tolkningarna i 3.4 så *bör möjliga åtgärder till riskreduktion därmed beaktas.*

För att jämföra risken inom planområdet från transport av farligt gods samt från bensinstationerna med risken från en vägtrafikolycka på vägen längs kajen har även den senaste beräknats grovt, se Bilaga B. Enligt de valda kriterierna ligger individrisken på vägen längs kajen över ALARP-området och anses därmed oacceptabel. De kriterier som använts är dock främst tänkta för att värdera risker i anslutning till vägar och farliga verksamheter och inte för personer som befinner sig på vägområdet. Denna risk har ändå tagits med i riskbedömningen som en jämförelse och för att visa på att den största risken inom planområdet ändå är just trafikolycka på vägen längs kajen.

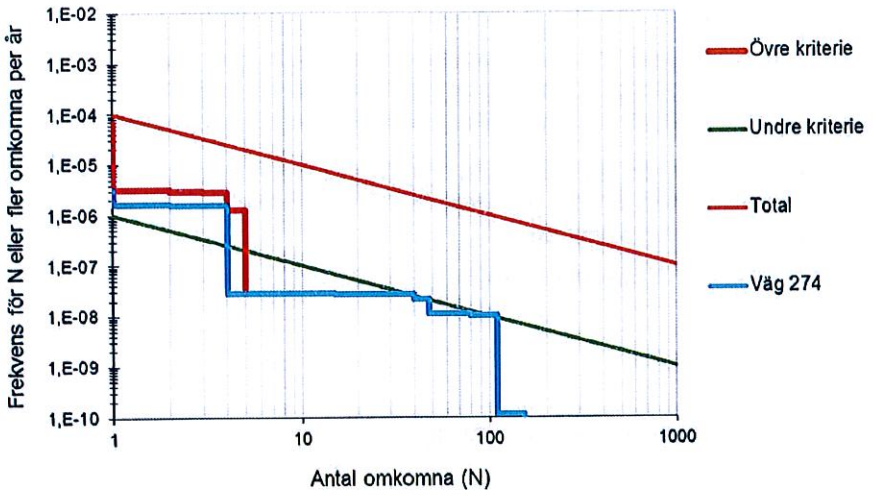


Figur 13. Individrisknivå längs vägen längs kajen vid olycka med farligt gods som transporteras till de marina bensinstationerna.

Figur 13 visar att individrisknivån till följd av olycka med farligt gods på väg till de marina bensinstationerna längs med vägen längs kajen ligger under ALARP-området. Denna är därmed att betrakta som acceptabel.

5.2 Samhällsrisk

Samhällsrisken inom planområdet visas i Figur 14. I denna visas dels risken från enbart transport av farligt gods på väg 274 samt risknivån då även bidraget från olycka vid bensinstationerna, transport till dessa och vägtrafikolycka på vägen längs kajen tagits med.



Figur 14. Samhällsrisk för det aktuella planområdet. Blå linje visar samhällsrisken enbart från väg 274 och röd linje visar den totala samhällsrisken; från väg 274, bensinstationerna samt vägen längs kajen.

Samhällsrisken för planområdet ligger delvis inom ALARP-området. Det som ger upphov till den nivån är främst trafikolyckor som kan inträffa på vägen längs kajen men även olyckor med petroleumprodukter; både när de transporteras på väg 274, längs med kajen och vid lossning och tankning vid bensinstationerna.

För att jämföra risken inom planområdet med risken från en vägtrafikolycka på vägen längs kajen har även denna tagits med i Figur 14. Denna risk bidrar till att risknivån ligger högt inom ALARP-området längst till vänster i figuren, och är den enskilt högsta risken inom planområdet.

5.3 Sammanslagning av marina bensinstationer

Beräkningar har även gjorts för ett scenario då de marina bensinstationerna slås ihop, och endast placeras på ett ställe. Det sammanlagda antalet lossnings- och tankningstillfällen har då antagits.

Risknivån blir något förhöjd där den marina bensinstationen placeras, men ligger fortfarande över ALARP-området mellan 0 och 9 meter och inom ALARP-området mellan 9 och 23 meter. Med hänsyn till att värderingen av individrisk därmed blir densamma anses det vara en bra åtgärd att enbart ha en marin bensinstation inom planområdet.

6 Riskreducerande åtgärder

Riskreducerande åtgärder kan antingen vara sannolikhetsreducerande eller konsekvensbegränsande. Åtgärdernas lämplighet och riskreducerande effekt baserar sig i huvudsak på bedömningar gjorda i Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner (6). De åtgärder som bedöms kunna reducera riskerna utgörs av nedanstående förslag.

6.1 Konsekvensbegränsande åtgärder

6.1.1 Skyddsavstånd

Åtgärden innebär att skyddsvärt objekt inte får placeras inom ett visst avstånd från en riskkälla. Skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd har hög tillförlitlighet och fungerar oberoende av andra åtgärder. Åtgärden är mest effektiv på korta avstånd, och effektiviteten avtar med avståndet.

Enligt beräkningar bör bebyggelse inte placeras inom fyra meter från den marina bensinstationen Gulf Kronudden och nio meter från Söderhamnens sjömack och Shell bensinstation. Om detta ändå sker bör byggnadstekniska åtgärder vidtas enligt nedan.

Ett sådant skyddsavstånd skulle eliminera risken helt från bensinstationerna och inga ytterligare åtgärder behöver vidtas.

6.1.2 Alternativa åtgärder

Om inte skyddsavstånd väljs som riskreducerande åtgärd kan istället följande fyra åtgärder vitas.

6.1.2.1 Disposition av byggnad

Åtgärden innebär disposition av lokaler i en byggnad för att uppnå ett skydd mot olyckor. Exempelvis planeras en byggnad så att inga eller få personer vistas i den del som är närmast riskkällan. Utrymningsvägar bör förläggas så att de inte mynnar mot riskkällan. Dock kan åtgärden möjligen förbises vid ändring av byggnaden, och tillförlitligheten är sådant fall tveksam. Dessutom innebär åtgärden uppenbarligen en begränsning av byggnadens användning.

6.1.2.2 Placering av friskluftsintag

Åtgärden innebär att friskluftsintag placeras på oexponerad sida, vanligen bort från riskkällan. Syftet med åtgärden är att minska den mängd gas som kommer in i byggnaden via ventilationssystemet. Åtgärden minskar konsekvensen av utsläpp av brandgaser och andra giftiga gaser inomhus. Dock kan det i vissa fall bildas högre koncentrationer i lä för vinden, alltså på den oexponerade sidan. Åtgärdens effekt minskar om det finns andra öppningar i fasad, som fönster och dörrar. Åtgärden kan vara lämplig att reglera i detaljplan om den är projektanpassad, annars kan åtgärden vara olämplig att reglera i detaljplaneskede.

6.1.2.3 Begränsning av fönsterarea

Åtgärden innebär att fönsterarean, inklusive så kallad öppningskomplettering (dörr, port, glasparti) i en fasad begränsas till en viss andel av fasadarean. Även fasade helt utan fönster och öppningar kan anges. Färre öppningar innebär att fasadens svagaste konstruktionsdel minskas, och vid explosioner minskas exponering för tryckvåg och splitter med färre öppningar. Även giftigt inläckage i byggnader förväntas vara mindre. Dock kan åtgärdens effektivitet förväntas vara låg, eftersom de fönster som ändå finns kan vara öppna och medge inläckage. Åtgärden innebär dessutom en möjligen oönskad begränsning av planlösningsmöjligheter, eftersom dagsljusinsläpp begränsas.

6.1.2.4 Brandskyddad fasad

Åtgärden innebär att fasad, inklusive fönster och dörrar utförs i brandteknisk klass, samt att krav ställs på byggnadens svårantändlighet. Fasader utförda i brandteknisk klass ska förhindra brandspridning genom väggen under en viss tid, beroende på brandens intensitet. Denna åtgärd betyder dock inte att fasaden inte kan antändas eller att brandspridning inte kan ske via fasaden till vind eller liknande. Därför kan åtgärden behöva kompletteras med krav på svårantändlighet, och därmed krav på fasadmaterial. Brandskyddad fasad fördröjer således brandspridning vidare in i en byggnad. Dessutom reduceras inträning av giftiga gaser, eftersom brandklassade fönster endast öppnas med nyckel, men liksom i fallet ovan, med begränsning av fönsterarea, är åtgärdens effektivitet tveksam, eftersom andra öppningar kan finnas. Åtgärden kan regleras med detaljplan, och bör då införas som funktionsbaserad bestämmelse, eftersom fasad, fönster och ventilation ska fungera ihop.

6.2 Sannolikhetsbegränsande åtgärder

6.2.1 Trafikolycka på väg längs med kajen

För att minska sannolikheten för olycka på vägen längs kajen bör mängden trafik på vägen minska. Detta sker förslagvis genom att leda om vägen på alternativa vägar inom, eller i anslutning till, planområdet.

6.2.2 Placering av marin bensinstation

Enligt de beräkningar som gjorts i denna riskbedömning är den nuvarande placeringen av de marina bensinstationerna acceptabel. Var den mest lämpliga placering av en marin bensinstationen bör ske kan ändå diskuteras kvalitativt, se punkter nedan.

- Ett av olycksscenarierna som tagits upp i denna riskbedömning är lossning vid bensinstation. För att minska risken för denna händelse bör placering av bensinstationerna vara sådan att lossning underlättas, till exempel genom att det finns tillräckligt med utrymme för tankbilen.
- En marin bensinstation bör inte placeras så att fritidsbåtar eller färjor kan köra på och skada stationen.
- Transport av bränsle till bensinstationer bör ej ske på vägar som ökar sannolikheten för en olycka, till exempel att vägen är för trång.

7 Diskussion

I detta kapitel diskuteras riskvärdering och osäkerheter förknippade med riskbedömningen.

7.1 Riskvärdering

Enligt de valda kriterierna ligger individrisken på vägen längs kajen över ALARP-området och anses därmed oacceptabel. De kriterier som använts är dock främst tänkta för att värdera risker i anslutning till vägar och farliga verksamheter och inte för personer som befinner sig på vägområdet. Denna risk har ändå tagits med i riskbedömningen för en jämförelse och för att visa på att den största risken inom planområdet ändå är just trafikolycka på vägen längs kajen.

7.2 Osäkerheter

Riskbedömningar är alltid förknippade med osäkerheter. Kunskapsosäkerheter, förknippade med bl.a. underlagsmaterial och beräkningsmodeller som analysens resultat är baserat på, kan reduceras med t.ex. tillgång till mer detaljerad data. De antaganden och förutsättningar som främst är belagda med osäkerheter är:

- information om antal tankningar och lossningar vid bensinstationer
- framtida förändringar av antal tankningar och lossningar vid bensinstationer
- konsekvensområden vid olycka med petroleumprodukter.

Det har gjorts ett antal antaganden på grund av avsaknad av data. De antaganden som gjorts har därför konsekvent varit konservativa, för att säkerställa att riskerna inte underskattas. På grund av att de antaganden som gjorts är konservativa bedöms osäkerheterna i analysen åtminstone inte påverka värderingen av riskerna så att de undervärderas.

8 Slutsatser

Individrisken är acceptabel eller ligger lågt inom ALARP-området fyra respektive nio meter från bensinstationerna inom planområdet. Behålls detta bebyggelsefria område anser WSP, utifrån de kriterier som anges i kap 3, att risken är acceptabel även med dagens placering av bensinstationerna. Genom att placera de marina bensinstationer på ett ställe minskas antal områden som ger upphov till en förhöjd risk, varför en samlokalerinsering av dessa föreslås.

Samhällsrisken för planområdet ligger delvis inom ALARP-området. Det som ger upphov till den högsta nivån är främst trafikolyckor på vägen längs kajen, men även olyckor som kan inträffa med petroleumprodukter; både när de transporteras på väg 274, längs med kajen och vid lossning och tankning vid bensinstationerna bidrar till en förhöjd risknivå.

För att minska sannolikheten för olycka på vägen längs kajen bör mängden trafik på vägen minska. Detta sker förslagvis genom att leda om viss trafik på alternativa vägar inom planområdet.

Om åtgärder enligt nedan vidtas anser WSP att riskbilden medger nyetablering av bebyggelse inom planområdet:

- Bebyggelsefritt område om nio meter från bensinstationerna behålls.
- Marina bensinstationer omlokaliseras så att de enbart finns på ett ställe.
- Omledning av trafik på vägen längs kajen så att trafikmängden reduceras där.

Bilaga A. Olycka vid bensinstation

Vid en olycka på en bensinstation, antingen marin eller på land, har två typer av olyckor antagits, se nedan.

- **Vid pump/mätarskåp**

  Här kan läckage eller spill uppstå genom att kunden spiller vid tankningen, läckage i pumpen, påkörning eller att kunden glömmer att ta bort slangen ur båten/bilen innan denne lämnar stationen.

- **Vid lossningsplats**

  Vid lossning kan spill uppkomma vid koppling av lossningsslangar eller brott på dessa. Även överspolning vid felfunktion på överfyllnadsskydd kan inträffa. Ledningar kan ha läckage i skarvar, flänsar eller kopplingar och läckage kan uppkomma till följd av korrosionsangrepp.

I Sverige finns 2790 bensinstationer [2] på land, till dessa tillkommer ett par hundra försäljningsställen som inte tillhör någon etablerad kedja. Det bedöms därmed finnas ca 3000 stationer i Sverige.

A.1. Gulf Kronudden

Antal lossningar och tanktillfällen vid den marina bensinstationen Gulf Kronudden har jämförts med en genomsnittlig bensinstation. Antalet lossningar bedöms vara 3 stycken/vecka och antalet tanktillfällen är uppskattade utifrån bensinstationens totala förbrukning dividerat med en genomsnittlig tankningsmängd vilket gav antalet 12 000 (8).

A.2. Söderhamnens sjömack

Antal lossningar och tanktillfällen vid den marina bensinstationen Söderhamnens sjömack har jämförts med en genomsnittlig bensinstation. Antalet lossningar bedöms vara 40 stycken/år då det enligt tidigare riskanalys (9) sker lika många lastbilstransporter med farligt gods till stationen. Antalet tankningstillfällen är uppskattade utifrån Gulf Kronuddens marina bensinstation, där bedömningen gjorts att ungefär hälftens så många tankningstillfällen sker vid denna då det sker ungefär hälften så många lossningar per år.

A.3. Shell bensinstation

Antal lossningar och tanktillfällen vid Shell bensinstationen har jämförts med en genomsnittlig bensinstation. Antalet lossningar bedöms vara 13 stycken/år då det enligt tidigare riskanalys (9) sker lika många transporter med farligt gods till stationen. Antalet tankningstillfällen är uppskattade utifrån Gulf Kronuddens marina bensinstation, där bedömningen gjorts att ungefär en fjärdedel så många tankningstillfällen sker vid denna då det sker ungefär en fjärdedel så många lossningar per år.

[2] http://spbi.se/wordpress/wp-content/uploads/2012/05/SPBI_Branschfakta2012_webb_ny.pdf

Tabell 2. Antal lossningar och tankningar

	Aktivitet	Genomsnittlig bensinstation	Aktuell bensinstation	Korrektionsfaktor
Gulf Kronudden	Antal lossningar (bensin) per år	90	96	1,1
	Antal tanktillfällen (bensin) per år	40000	12000	0,3
Söderhamnen	Antal lossningar (bensin) per år	90	40	0,44
	Antal tanktillfällen (bensin) per år	40000	6000	0,15
Shell	Antal lossningar (bensin) per år	90	13	0,14
	Antal tanktillfällen (bensin) per år	40000	3000	0,075

MSB för statistik över olyckor med utsläpp från fordon vid bensinstationer. Statistiken omfattar utsläpp av drivmedel, smörjmedel och hydraulolja.

Tabell 3. Statistik för räddningstjänstens antal insatser vid bensinstationer

År	Antal insatser
2005	86
2006	111
2007	114
2008	127
2009	129
2010	113
2011	122

Statistik för utsläpp inrapporterade till SPI 2001 ges nedan. Antal avslitna slangar var 884 varav 6 ledde till spill.

Tabell 4. Statistik över antal spill och dess volym

Händelse	Antal spill > 5 l	Summa volym, l	Genomsnittsvolym, l
Lossning	17		
Avsliten slang	6	145	24
Övrigt	22		
Totalt	45	2745	61

Genomsnittsvolym för utsläpp vid andra händelser än avsliten slang (lossning och övrigt) har beräknats till 67 liter.

A.4. Slangbrottsventil

Antal avslitna slangar var 884 varav 6 ledde till spill.

Funktionssannolikheten på slangbrottsventilen (ρ_v) kan därmed beräknas till:

$$\rho_v = \frac{878}{884} = 0{,}993$$

A.5. Utsläpp vid tankning

Frekvensen för utsläpp vid bensinpumpen kan beräknas baserat på antalet avslitna slangar samt övriga utsläpp totalt 28 stycken fördelat på antalet bensinstationer (3000) samt korrigerat för belastningen på den aktuella stationen.

$$F_{\text{pumpö GK}} = \frac{28}{3000} \times 0{,}3 = 0{,}0028\ år^{-1}$$

$$F_{\text{pumpö Sö}} = \frac{28}{3000} \times 0{,}15 = 0{,}0014\ år^{-1}$$

$$F_{\text{pumpö Shell}} = \frac{28}{3000} \times 0{,}075 = 0{,}007\ år^{-1}$$

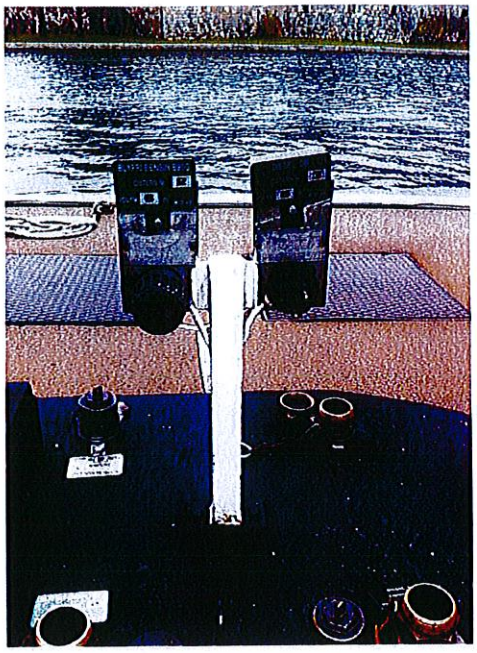
Utsläppets storlek har bedömts utifrån följande antagande:

- En fungerande slangbrottsventil leder inte till utsläpp.
- En felfungerande slangbrottsventil men fungerande flödesbegränsare leder till utsläpp mellan 5-100 liter.
- Felfungerande flödesbegränsare leder till utsläpp större än 100 liter.
- Funktionssannolikheten bedöms densamma för flödesbegränsaren pf, som för slangbrottsventilen pv, vilket innebär att sannolikheten för ett utsläpp större än 100 liter, (p100) är:
- p100= 1-0,993=0,007, det vill säga 0,7 %.

Ingen hänsyn har tagits till möjligheten att genom nödstopp förhindra ett utsläpp.

A.6. Utsläpp vid lossning

Lossning vid de marina bensinstationerna sker genom att en slang dras från tankbilen ut till pumpön (10). Där kopplas den på och sen fylls bränsle på, se Figur 15.



Figur 15. Inkoppling vid lossning på Gulf Kronudden.

En olycka vid lossning antas kunna ske både vid tankfordonet på land samt där inkoppling sker på pumpön. Antagandet görs att hälften av de antagna olyckorna sker på land och hälften på pumpön. Därmed halveras frekvenserna för de olika utsläppen nedan.

Frekvens för utsläpp vid lossningen har beräknats enbart utifrån spill vid lossning fördelat på antalet bensinstationer (3000) samt korrigerat för belastningen på den aktuella stationen.

$$F_{lossning\ GK} = \frac{17}{3000} \times 1{,}1 * 0{,}5 = 0{,}0032\ år^{-1}$$

$$F_{lossning\ Sö} = \frac{17}{3000} \times 0{,}44 * 0{,}5 = 0{,}00125\ år^{-1}$$

$$F_{lossning\ Shell} = \frac{17}{3000} \times 0{,}14 = 0{,}00079\ år^{-1}$$

Enligt uppgift från SPI är medelstorleken på utsläpp annat än vid slangbrott 67 liter. Detta är dock ett genomsnittligt utsläpp.

Statistik för utsläpp från tank, anslutning, och slang har hämtats från CPR 18 E.[3]

- Frekvensen för ett momentant utsläpp från icke trycksatt tank (F_{tank}/år) är 10-5 per år.
- Frekvensen för ett brott på anslutning till en tank ($F_{anslutning}$/år) är 5×10-7 per år.

[3] CPR 18 E (1999) Guidelines for quantitative risk assessment. Committee for the prevention of disasters, The Netherlands.

- Frekvensen för brott på slang (F_{slang}) är 4×10-6 per timme, vilket med 52 timmars lossning (104 lossningar á 30 minuter) ger:
  2,08 ×10-4 per år.

Ovanstående frekvenser är per tidsenhet. Tiden tankbil är på plats vid tankning bedöms vara 0,5 timmar (30 minuter) per lossning. Andel tid tankbil befinner sig vid lossningsplatsen är därmed:

$$\frac{Antal\ lossningar \times tid\ per\ lossning}{Årets\ alla\ timmar} = \frac{104 \times 0{,}5\ h}{365 \times 24} = 0{,}005936\ \%\ \text{av tiden}$$

Med ovanstående tid för lossning kan frekvenserna enligt ovan justeras till:

- Frekvensen för momentant utsläpp F_{tank}= 5,936 ×10^{-8}
- Frekvensen för brott på anslutning till tank $F_{anslutning}$ = 2,968×10^{-9}

Sannolikheten för ett större utsläpp mer än 500 liter kan uppskattas enligt följande:

Det antas att brott på tank och dess anslutning leder till utsläpp större än 500 liter men att slangbrott inte gör det. Sannolikheten för utsläpp större än 500 liter är då:

$$\frac{F_{anslutning} + F_{tank}}{F_{anslutning} + F_{tank} + F_{slang}} = 3 \times 10^{-4} = 0{,}03\%$$

För de utsläpp som inte blir större än 500 liter (99,97 %) så används fördelning för räddningstjänstens insatser vid alla typer av utsläpp. Där 54 % utgjordes av 5-50 liter, 5 % var 50-100 liter och 3 % var 100-500 liter. Detta ger:

$$\rho_{5-100} = \frac{54+5}{54+5+3} \times 0{,}9997 = 0{,}9513$$

$$\rho_{100-500} = \frac{3}{54+5+3} \times 0{,}9997 = 0{,}0484$$

Utsläpp av 6 m^3 (6000 l) bedöms utifrån en den arean där ett utsläpp kan breda ut sig på en vanlig bensinstation där arean har bedömts vara 200 m^2. Detta motsvarar en cirkulär pöl med diametern 16 meter.

A.7. Sannolikhet för antändning

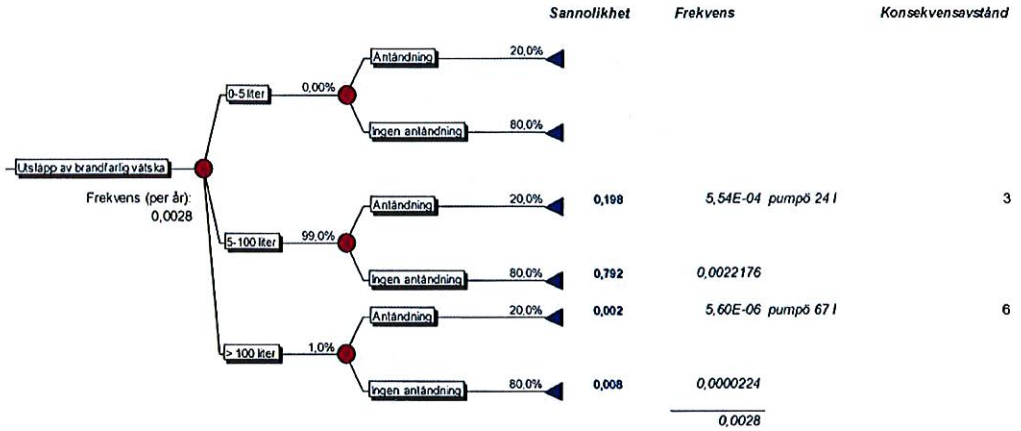
Enligt CPR 18 E (1999) så kan det antas att 10 % av alla utsläpp leder till antändning för klass 1 vätskor.

Enligt Räddningsverkets "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstation" är sannolikheten högre för brand vid tankning av båtar än vid tankning av fordon, eftersom bränsleånga

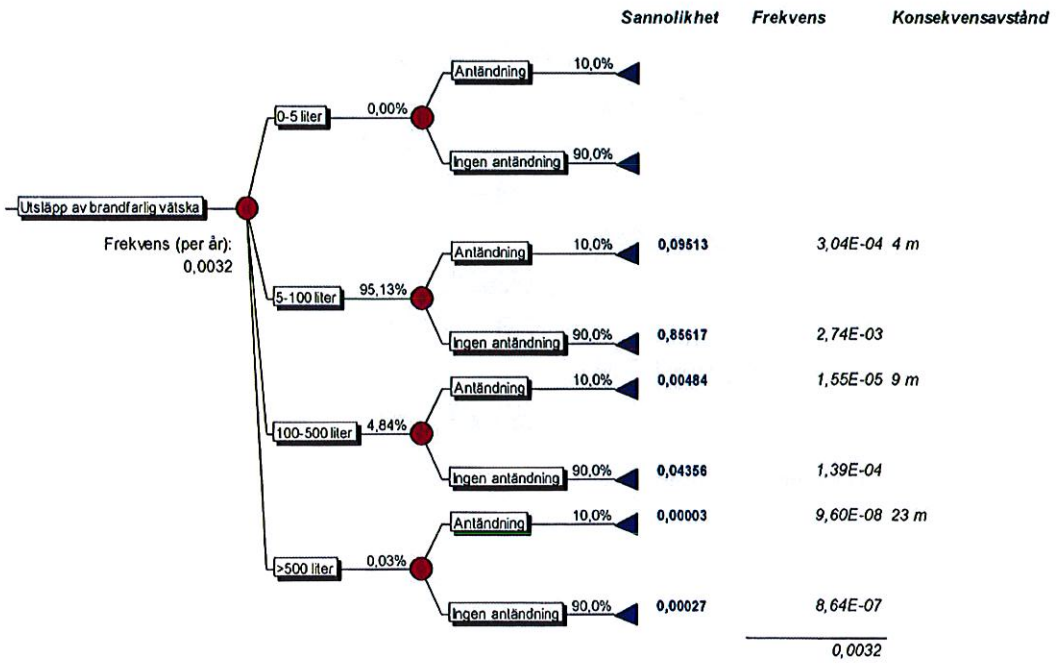
och spill lätt rinner ner i en nåt och där kan komma i kontakt med tändkällor. Därav sätt sannolikheten för antändning till 20 % istället för 10 %.

Sannolikheten för att ett utsläpp blir 5-100 liter stort baseras på att vanliga bensinstationer har en flödesbegränsare (vid 100 l). Denna saknas vid marina bensinstationer varför sannolikheten för utsläpp större än 100 lite blir större och antas bli 1 % istället för 0,1.

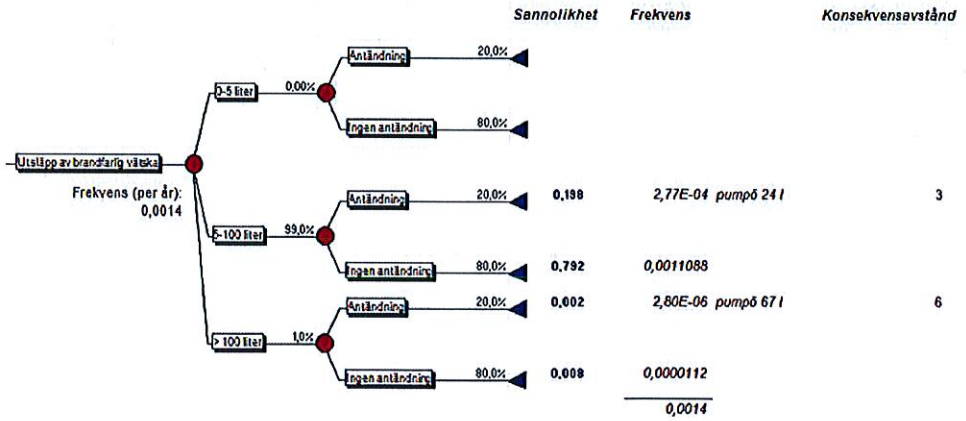
För att antända bensinångor krävs mycket liten energi varför alla tänkbara tändkällor kan betraktas som potentiellt farliga. Även statisk elektricitet som kan skapas då en vätskestråle faller fritt kan vara tillräckligt för att en antändning ska äga rum.



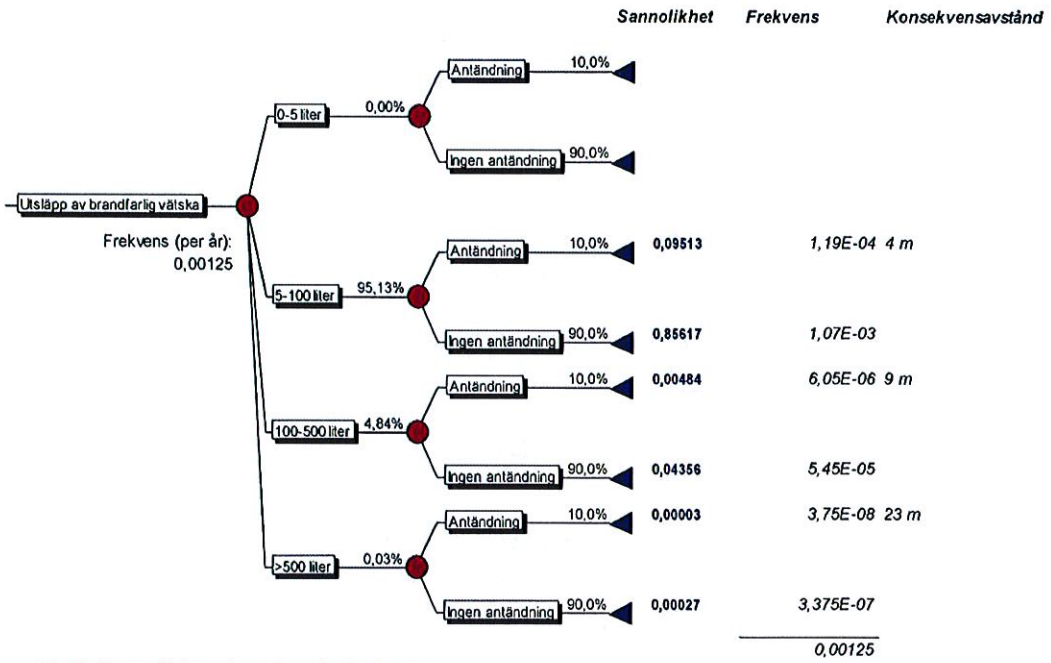
Figur 16. Utsläpp vid pumpö, Gulf Kronuddens sjömack.



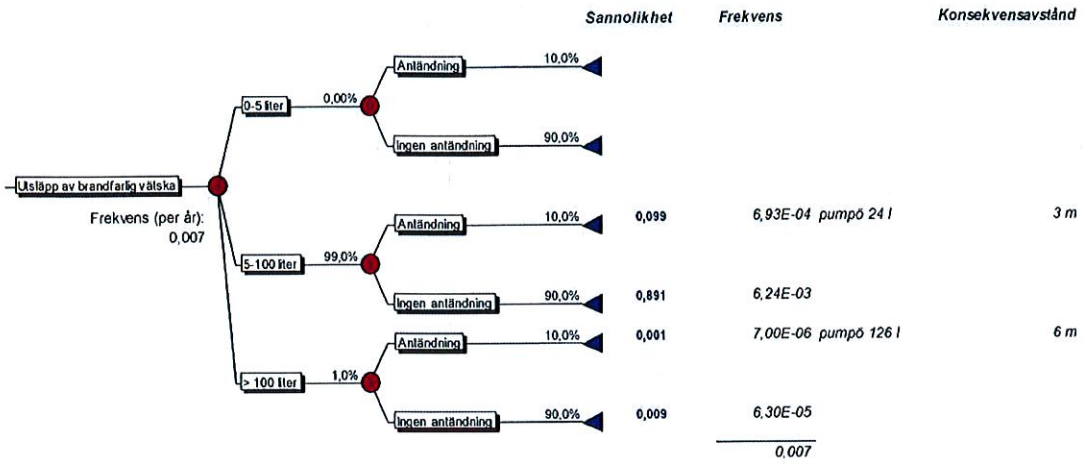
Figur 17. Utsläpp vid lossning, Gulf Kronudden.



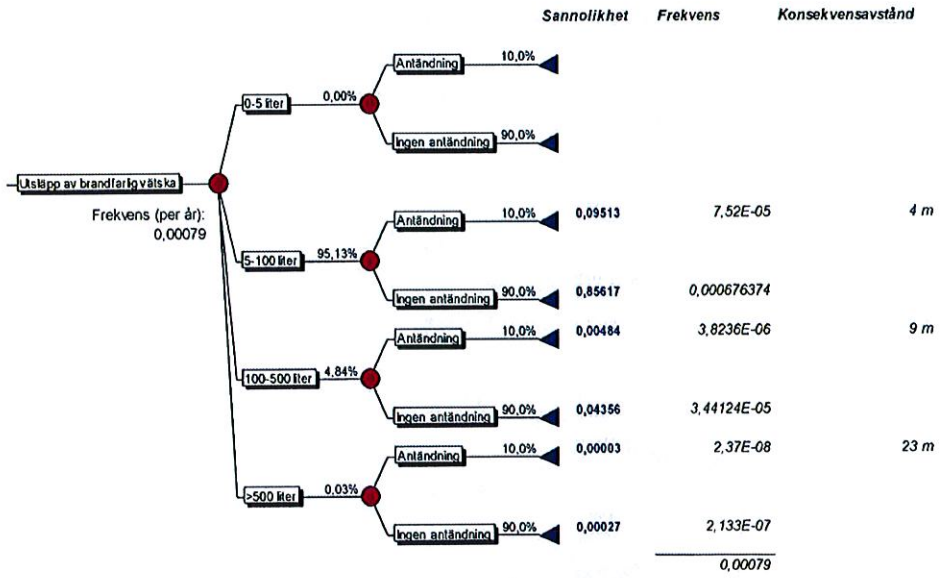
Figur 18. Utsläpp vid pumpö, Söderhamnen.



Figur 19. Utsläpp vid lossningsplats, Söderhamnen.



Figur 20. Utsläpp vid pumpö vid Shell bensinstation.



Figur 21. Utsläpp vid lossningsplats vid Shell bensinstation.

Bilaga B. Olycka på väg längs kaj

B.1. Vägtrafikolycka

Sannolikheten att omkomma till följd av en vägtrafikolycka på vägen längs Vaxholms kaj har baserats på antal fordonkilometer och dödsolyckor på vägar i Sverige vid 30 km/h (11) (12). Utifrån detta och årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) på väg 274 genom Vaxön har sannolikheten att omkomma på vägen beräknats till 6,40E-05.

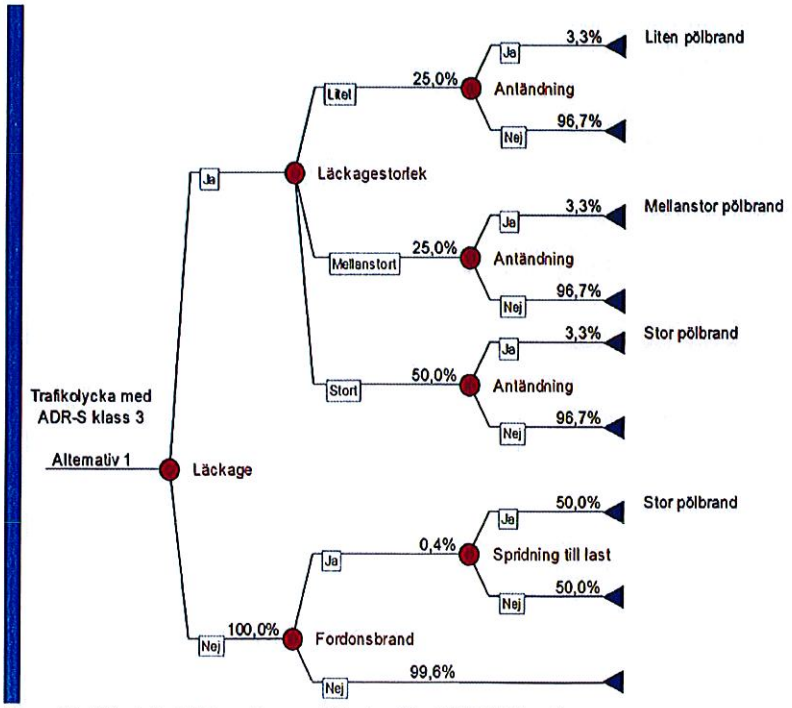
$$\left(\frac{Fordonskm\ i\ Sverige}{Omkomna\ i\ vägtrafikolyckor_{2011}}\right) \cdot Vägsträcka \cdot ÅDT \cdot P(\ omkomma_{30\ km/h}) = 6{,}4E^{-05}$$

Årsmedelsdygnstrafiken på vägen längs kajen har beräknats genom att reducera ÅDT för väg 274 med antal fordon som tar färjan över till Rindö (670) och sen halvera detta.

B.2. Olycka med farligt gods

ADR-S klass 3 omfattar brandfarliga vätskor, exempelvis bensin, E85, diesel- och eldningsoljor, lösningsmedel etc.

Figur 22 redovisar sannolikheterna givet att en olycka skett med ett fordon lastat med brandfarlig vätska. Dessa sannolikheter motiveras i texten.



Figur 22. Händelseträd med sannolikheter för ADR-S klass 3.

B.2.1.1. Läckage

Sannolikheten för att en trafikolycka med en farligt gods-transport inblandad leder till läckage antas vara 25 % (13).

B.2.1.2. Läckagestorlek

Storleken på läckaget varierar beroende på tankbilens storlek och typ. Enligt uppgifter från transportbolagen, när det gäller klass 3-produkter, är det vanligast att tankbilar med släp transporterar godset (14) (15). Vid läckage från tankbil med släp fastställs sannolikheten för ett litet, mellanstort och stort läckage vara 25 %, 25 % respektive 50 % (13). De olika läckagen definieras utifrån vilken pölstorlek som de ger upphov till: 50 m^2 (*litet*), 200 m^2 (*mellanstort*) samt 400 m^2 (*stort*).

B.2.1.3. Antändning

Bensin och diesel utgör tillsammans majoriteten av produkterna i ADR-S klass 3 (16). Sannolikheten för antändning av läckage med diesel på väg är mycket låg på grund av dess höga flampunkt, medan sannolikheten för antändning av ett bensinläckage är större. Förenklat (och konservativt) antas samtliga transporter av brandfarlig vätska vara bensin. Sannolikheten att antändning sker givet läckage av bensin, oberoende av om det är litet, mellanstort eller stort, är 3,3 % (17).

B.2.1.4. Fordonsbrand

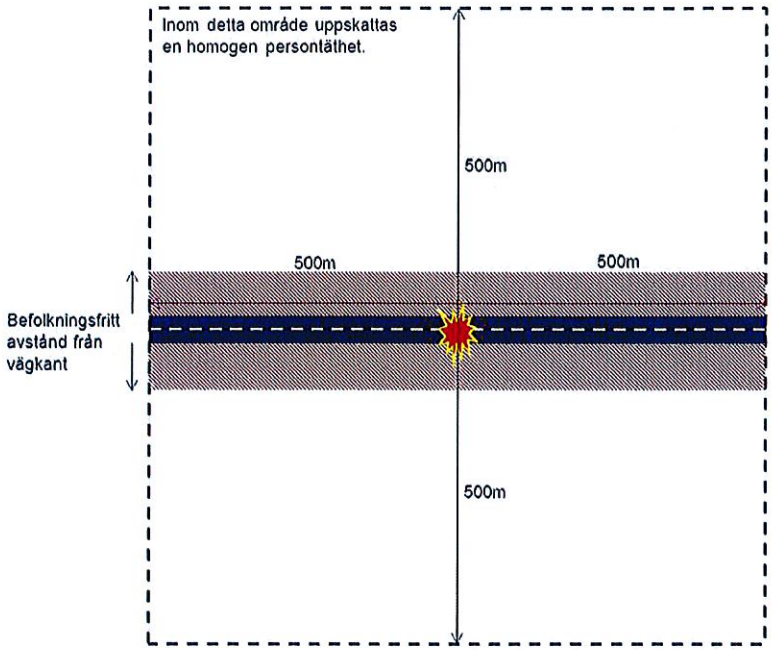
I enlighet med tidigare antagande avseende sannolikheten för att en trafikolycka leder till brand i fordon är denna cirka 0,4 %. Fordonsbranden kan sprida sig till lasten, och denna sannolikhet uppskattas till 50 %.

Bilaga C. Konsekvensberäkningar

I denna bilaga redovisas hur de olika konsekvenserna beräknats.

C.1. Persontäthet

I samhällsriskberäkningar uppskattas hur många personer som kan antas uppehålla sig i området kring riskobjektet, vilket gjorts genom att ansätta en persontäthet per kvadratkilometer. Riskbedömningen grundar sig på att analysera olyckor från centrum av det aktuella planområdet samt åt 500 meter i vardera riktningen enligt Figur 23.



Figur 23. Principskiss för hur persontätheten har räknats fram. Personerna inom hela området antas befinna sig jämt utspridda över ytan.

Beräkningarna grundar sig på en persontäthet på 2962 personer/km^2 för Vaxholm (18).

Grundantagandet är att personer uppehåller sig jämnt utspridda över hela ytan, även närmast vägkant. Detta antagande är grovt, och i aktuellt fall utgör cirka 5 meter ett befolkningsfritt avstånd från vägkant. Därför subtraheras personantalet inom detta område från resultatet för varje olycksscenario i samhällsrisken. För individrisken är detta avstånd oväsentligt, eftersom riskmåttet anger hur stor frekvensen är att en fiktiv person som uppehåller sig på ett givet avstånd under ett års tid omkommer.

Konsekvensområdet kring varje riskkälla sträcker sig inte så långt att det täcker in några bostadshus. Antagandet har ändå gjorts att personer kan befinna sig i närheten av riskkällorna vid en eventuell olycka.

C.2. Pölbränder

Beräkningar för de olika storlekarna av utsläpp görs. Beräkningar utförs på pölstorlek, flamhöjd, värmestrålning och förväntad höjd av explosiv atmosfär för de olika utsläppen.

Ett utsläpp av en viss storlek kan ge såväl större som mindre pölar beroende på flödet i utsläppet, markens bindningskapacitet och ytans jämnhet och lutning. För de mindre beräknade händelserna är förbränningstiden ca 2 minuter (maximal förbränningshastighet för bensin är ca 5 mm/minut). För det största utsläppet är förbränningstiden ca 6 minuter.

C.2.1 Allmänna indata

I beräkningarna kommer en del generella indata att användas. Dessa presenteras i tabellen nedan.

Storhet	Värde
Tyngdacceleration (g)	9,81 (m/s^2)
Förbränningshastighet bensin (y)	1,13E-4 (m/s)
Densitet bensin (ρ_l)	740 (kg/m^3)
Densitet vatten (ρ_w)	1000 (kg/m^3)
Förbränningshastighet per ytenhet ($\dot{m}''$)	0,055 (kg/m^2s)
Densitet luft (ρ_a)	1,2 (kg/m^3)
Emittansen (ε)	0,7
Stafan Boltzmanns konstant (σ)	5,67E-8 (W/m^2K^4)

C.2.2 Pölstorlek

Pölstorleken beräknas enligt:

$$A = \frac{V}{H} \qquad (m^2)$$

där

V utsläppt volym (m^3)

H markens bindningsförmåga (m)

Markens bindningsförmåga beror på underlagets jämnhet och kapacitet att hålla kvar vätskan, och kan tolkas som en pöls maximala djup.

C.2.3 Flamhöjd

Flamhöjden beräknas enligt:

$$L_f = 0.235 \cdot \dot{Q}^{2/5} - 1.02 \cdot D \qquad (m)$$

där

$\dot{Q}$ brandeffekt (kW)

D brandens diameter (m)

Denna ekvation ger en skattning av flamhöjden som är något konservativ, dvs flammorna skattas generellt som högre än med andra ekvationer.

C.2.4 Strålning

Vid en pölbrand finns risk för direkt brandspridning (brandspridning genom konvektion) till byggnader/föremål beroende på att de mer eller mindre involveras i brandförloppet. Den huvudsakliga orsaken till skador på människor är emellertid den strålning som branden medför. Risken för brandspridning till andra byggnader och föremål p g a strålning är också svår att bedöma och bör därför beräknas.

Den kritiska strålningsintensiteten, q_x, kan beräknas med hjälp av följande probitfunktion:

$Pr=a+b\ ln\ (t\times q_x^{\ 4/3})$

där

Pr = Probitfunktionen. Antar värdet 5 då 50 % av en population påverkas
a, b = Konstanter beroende av vilken skadenivå som avses (se tabell nedan)
t =Exponeringstid [s]
q_x = Kritisk strålningsintensitet [W/m^2]

Skadenivå	a	b
Dödsfall	-36.38	2.56

En kritisk strålningsnivå på 20 kW/m^2 har studerats. Då antas människor omkomma efter bara ett par sekunders exponering.

Strålning kan beräknas på två sätt:

- Som punktkälla, där strålningen antas utgå från en punkt och spridas i en halvsfär till omgivningen. Den alstrade strålningen beror på strålningens andel av energin som frigörs vid förbränningen
- Som rektangel, där strålningen antas utgå från flammorna som p g a sin temperatur strålar mot kroppar/föremål i omgivningen. Strålningsnivån beror på placeringen och den så kallade synfaktorn, som avgörs av förhållandet mellan flammorna och föremålet.

Inledningsvis kommer strålningen behandlas som en punktkälla. Riskavstånd till följd av strålningen kan då beräknas genom:

$$AR_{s,50} = \frac{Q\chi_r}{4\pi q_x}$$

där

$R_{s,50}$ = Riskavstånd vid vilket dödligheten är 50% [m].
χ_r = Strålningsandel vid brand
Q = Brandeffekt [kW]
q_x = Kritisk strålningsintensitet per ytenhet [kW/m^2]; från skademodell

Den aktuella brandens effekt, Q, beräknas enligt följande formel:

$$Q = \chi_c \cdot \mathrm{m}'' \cdot \Delta \mathrm{h}_c \cdot A_p$$

där

χ_c = Förbränningseffektivitet
m'' = Förbränningshastighet per ytenhet [kg/(s·m^2)]
Δh_c = Effektivt förbränningsvärme [MJ/kg]
A_p = Pölens area [m^2]

I händelse av att fordon involveras i branden kan effekten bli något större. Den maximala brandeffekten kan enligt Särdqvist (1993) skattas till 2 MW för personbilar, och 10 MW för stora fordon (eg bussar och tåg). Vi antar att brandeffekten från pölbränderna kommer att dominera över effekten från fordon. Emellertid finns det möjlighet att de minsta pölarna ger ett sämre resultat vid brand i fordon.

Vid speciella fall kommer strålningen att behandlas som rektangel med en synfaktor. Riskavståndet räknas då från flammornas front (pölens kant). Strålningen från flamman, $\dot{q}''_{f,r}$, beräknas enligt följande:

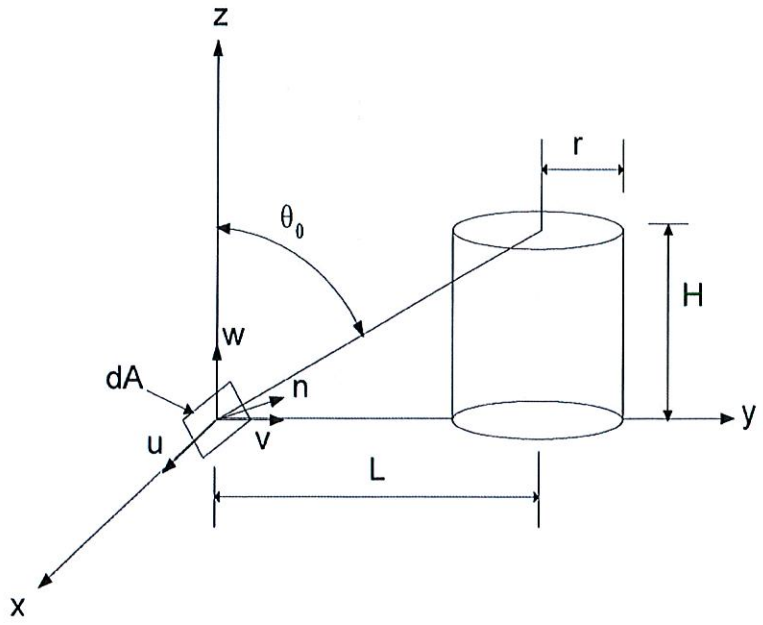
$$q''_f = E \cdot (F_1 + F_2 + F_3)$$

Där E är utgående strålning från flammans yta och F1, F2 och F3 är så kallade synfaktorer vilka beror av avstånd och vinkel mellan flamma och exponerad yta/person. Synfaktorerna beräknas enligt följande formler:

$$F_1 = \frac{u}{4\pi}\left(\frac{r}{L}\right)^2 \left(\pi - 2\theta_0 + \sin 2\theta_0\right)$$

$$F_2 = \frac{v}{2\pi}\left(\frac{r}{L}\right)\left(\pi - 2\theta_0 + \sin 2\theta_0\right)$$

$$F_3 = \frac{w}{\pi}\left(\frac{r}{L}\right)\cos^2 \theta_0$$



Parametrarna definieras i figuren nedan. Alla vinklar är i enheten radianer och alla längder i meter.

Vid brand i invallning beräknas strålning från rektangulär flamma till punkt. Infallande strålning beräknas med följande synfaktorformel:

$$F_{d1-2} = \frac{1}{2\pi}\left\{\frac{X}{\sqrt{1+X^2}}\tan^{-1}\left[\frac{Y}{\sqrt{1+X^2}}\right]+\frac{Y}{\sqrt{1+Y^2}}\tan^{-1}\left[\frac{X}{\sqrt{1+Y^2}}\right]\right\}$$

X = a/c

Y = b/c

a är sida 1 på yta

b är sida 2 på yta

c är avstånd mellan yta och punkt

Följande konsekvensavstånd har beräknats för de olika riskobjekten inom planområdet, se Tabell 5.

Tabell 5. Konsekvensområden inom planområdet.

Plats	Händelse	Konsekvens-avstånd	Sannolikhet (omkomma)
Gulf Kronudden	Pumpö 24 l	3	5,54E-04
	Pumpö 126 l	6	5,60E-06
	Lossningsplats 67 l	4	3,04E-04
	Lossningsplats 300 l	9	1,55E-05
	Lossningsplats 6000 l	23	9,6E-08
Söderhamnens sjömack	Pumpö 24 l	3	2,77E-04
	Pumpö 126 l	6	2,80E-06
	Lossningsplats 67 l	4	1,198E-04
	Lossningsplats 300 l	9	6,05E-06
	Lossningsplats 6000 l	23	3,75E-08
Shell bensinstation	Pumpö 24 l	3	6,93E-04
	Pumpö 126 l	6	7,00E-06
	Lossningsplats 67 l	4	7,52E-05
	Lossningsplats 300 l	9	3,8236E-06
	Lossningsplats 6000 l	23	2,37E-08
Väg 274	FG-olycka (Hög hastighet och högt trafikflöde enligt BL)	15	1E-10
	FG-olycka (Hög hastighet och högt trafikflöde enligt BL)	30	0,1E-10
Väg längs kaj, färjeläget-Cronhamnsplan	Trafikolycka	På vägen	6,40E-05

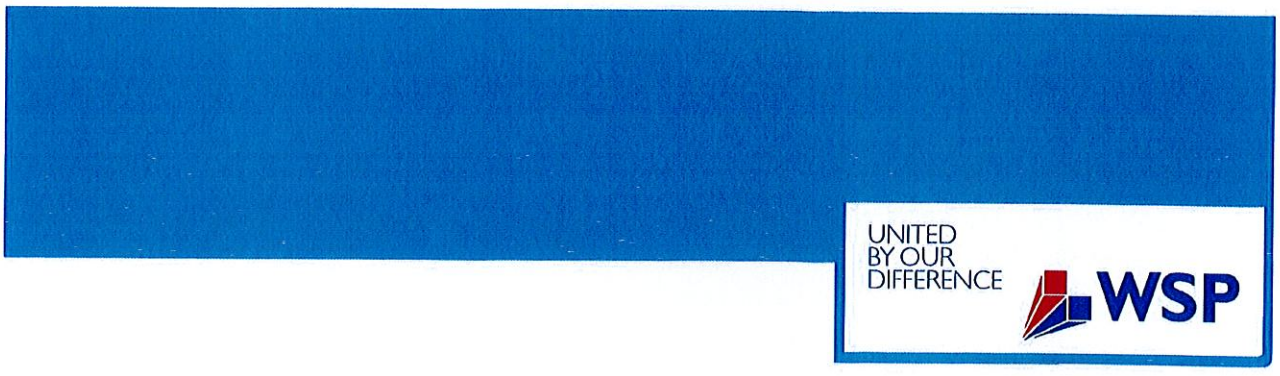
Bilaga D. Referenser

1. **Länsstyrelsens i Stockholms län.** *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvgar med transporter av farligt gods samt bensinstationer.* 2000. 2000:01.
2. **IEC.** International Standard 60300-3-9. *Dependability management - Part 3: Application guide - Section 9: Risk analysis of technological systems.* Geneve : International Electrotechnical Comission, 1995.
3. **ISO.** Risk management - Vocabulary . *Guidelines for use in standards, Guide 73.* Geneva : International Organization for Standardization, 2002.
4. **Pihl, Oskar.** Anbudsförfrågan- direktupphandling av riskanalys för Vaxholms kajer. u.o. : Vaxholms stad.
5. **Davidsson, Göran, Lindgren, Mats och Mett, Liane.** Värdering av risk. *FoU rapport - DNV.* u.o. : Statens Räddningsverk, 1997.
6. **Räddningsverket och Boverket.** Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner - Vägledningsrapport 2006. u.o. : Statens Räddningsverk, Boverket, 2006.
7. **Björn Herlin.** *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer.* u.o. : Räddningsverket, 2008.
8. **Wikström, Peter.** den 02 10 2013.
9. **Kvål, Rosie.** *RIskanalys för väg 274 genom Vaxholm-avseende transporter med farligt gods.* u.o. : Brandskyddslaget, 2012.
10. **Kronudden, Personal på Gulf.** Vaxholm, den 14 11 2013.
11. **Trafikverket.** Analys av trafiksäkerhetsläget 2012. u.o. : Trafikverket, 2013.
12. **Rosén, Erik.** Pedestrian fatality risk. 2011.
13. **Räddningsverket.** *Farligt gods: Riskbedömning vid transport.* u.o. : Statens räddningsverk, 1996.
14. **Lindström, Robert.** Muntligen: 2010-07-08. *Tf Logistikchef.* u.o. : Statoil, 2010.
15. **Gammelgåård, Tonny.** Muntligen: 2010-07-09. *Chef varuförsörjning.* u.o. : OKQ8, 2010.
16. **SPI.** Leveranser bränslen per månad. [Elektronisk] Hämtad 2010-07-08. *https://www.spi.se/statistik.asp?art=99.* u.o. : Svenska Petroleum Institutet, 2010.
17. **HMSO.** *Major Hazard aspects of the transport of dangerous substances.* London : Advisory Commitee on Dangerous Substances Health & Safety Commission, 1991.
18. **Statistiska centralbyrån.** Statistiska centralbyrån. *Befolkningsstatistik.* [Online] [Citat: den 07 10 2013.]
19. **Räddningsverket.** *Kartläggning av farligt godstransporter September 2006.* u.o. : Statens räddningsverk, 2006b.
20. **Länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län.** Riskhantering i Detaljplanprocessen. *Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods.* u.o. : Länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län, 2006.
21. **Länsstryrelsen i Skåne Län.** Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM). *Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods - Skåne i utveckling 2007:06.* 2007.
22. **Stadsbyggnadskontoret i Göteborg.** Översiktsplan för Göteborg - Fördjupad för sektorn transporter av farligt gods, Bilagor 1-5. 1997.
23. **Länsstyrelsen i Stockholms Län.** *Riktlinjer för Riskanalyser som beslutssunderlag. Faktablad 4:2003.* Stockholm : Länsstyrelsen, 2003.
24. **Mattsson, B.** Riskhantering vid skydd mot olyckor. *Problemlösning och beslutsfattande.* Karlstad : Räddningsverket, 2000.
25. **Räddningsverket.** Handbok för riskanalys. Karlstad : Räddningsverket, 2003.
26. **Nilsson, Jerry.** Introduktion till riskanalysmetoder. Lund : Brandteknik, Lunds Tekniska Högskola, 2003.
27. **Nystedt, Fredrik.** Riskanalysmetoder. Lund : Brandteknik, Lunds Tekniska Högskola, 2000.
28. **MSB.** *ADR-S Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng.* u.o. : Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2009.

29. **VTI.** Konsekvensanalys av olika olyckscenarier vid transport av farligt gods på väg och järnväg. *VTI-rapport 387:4.* u.o. : Väg- och transportforskningsinstitutet, 1994.
30. **Statens Räddningsverk.** Förvaring av explosiva varor, handbok. 2006.
31. **Väg- och transportforskningsinstitutet.** *Konsekvensanalys av olika olycksscenarier vid transport av farligt gods på väg och järnväg.* 1994. VTI-rapport 387:4.
32. **TRAFA.** *Lastbilstrafik 2009 Swedish national and international road goods transport 2009. Statistik 2010:3.* u.o. : Trafikanalys, 2010.
33. **SIKA.** *Lastbilstrafik 2008 helår. Rapport 2009:12.* u.o. : Statens institut för kommunikationsanalys, 2009.
34. **Gustavsson, Marlene.** Muntligen 2008-01-10. u.o. : Räddningsverket, 2008.
35. **Ingasson, Haukur, o.a., o.a.** *Räddningsinsatser i vägtunnlar.* u.o. : Statens Räddningsverk, 2005.
36. **SIKA.** *Vägtrafikskador.* u.o. : Statens institut för kommunikationsanalys, 2001.
37. **VTI.** Vägverkets informationssystem för trafiksäkerhet (VITS). *Uppgifter erhållna från Arne Land.* u.o. : Statens Väg- och trafikforskningsinstitut, 2003.
38. **PIARC.** *Fire and smoke control in road tunnels.* u.o. : PIARC - World Road Association, 1999.
39. **Stadsbyggnadskontoret Göteborg.** *Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn transporter av farligt gods. Dnr 758/92.* u.o. : Stadsbyggnadskontoret Göteborg, 1997.
40. **Lamnevik, Stefan.** Explosivämneskunskap. u.o. : Institutionen för energetiska material Försvarets forskningsanstalt (FOA), 2000.
41. **Daggård, Tomas.** Muntligen 2010-01-11. u.o. : Orica Services Nora, 2008.
42. **Pålsson, Tord.** Muntligen 2008-01-09. u.o. : Scanexplo EPC-Sverige. Torshälla, 2008.
43. **MSB.** Trafikflöde på väg [Elektronisk]. Hämtad 2010-08-11. *http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Flodesstatistik/Vag/.* u.o. : Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2010.
44. **Dyno Nobel, BAE & Smålandslogistik.** Dyno Nobel Sweden AB, BAE Systems AB, Smålandslogistik AB. *Muntligen: 2007-01-30.* 2007.
45. **Jansson, Patrik.** Muntligen 2008-01-16. *Polisens tillståndsenhet.* 2008.
46. **Halmemies, Sakari.** *Räddningskemi - Farliga ämnen. Publikation 10/2000.* u.o. : Räddningsverket, 2000.
47. **Wahlqvist, Jan.** Muntligen 2010-07-08. *LPG-ansvarig.* u.o. : Statoil, 2010.
48. *Risk analysis of the transport of dangerous goods by road and rail.* **Purdy , G.** 1993, Journal of Hazardous Materials, Vol. 3 (1993), ss. 229-259.
49. **Alexandersson, H.** *Vindstatistik över Sverige 1961-2004 (nr 121).* Norrköping : Sveriges meteorologiska institut, SMHI, 2006.
50. *Safety and security issues relating to low capacity storage of AN-based fertilizers.* **Marlair, G och Kordek, M-A.** 2005, Journal of Hazardous Materials, ss. A123. pp 13-28.
51. **Karlsson, Lars-Håkan.** Muntligen: 2008-03-18. u.o. : Yara International ASA, Köping, 2008.
52. **Magnusson, Johan.** Muntligen 2008-03-18. *Skydd och verkan.* u.o. : FOI, Tumba, 2008.
53. **Forsén, Rickard.** *Om explosionsbenägenhet vid olycka i samband med transport av farligt gods klass 5, FOI MEMO 2774.* u.o. : FOI, 2009.
54. **VROM.** *Guidelines for storage of organic peroxides. Publication series on Dangerous Substances (PGS 3).* u.o., Holland : Ministerier van VROM, 2005.
55. **Havai, Jan.** Muntligen 2008-04-18. *Transportavdelningen.* u.o. : Yara AB, Köping, 2008.
56. **Forsén, Rickard och Lamnevik, Stefan.** Verkan av explosioner i det fria. u.o. : Stefan Lamnevik AB, 2010.
57. **FOA.** *Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor - Metoder för bedömning av risker, FOA - R-00490-990-SE.* u.o. : Försvarets forskningsanstalt, 1997.
58. **Lamnevik, Stefan.** *Konsekvensanalys explosioner.* u.o. : Stefan Lamnevik AB, 2006.
59. **MSB.** *Spridning Luft. RIB XM.* u.o. : Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, 2010.
60. **CCPS.** *Guidelines for Chemical Process Quantitative Risk Analysis, 2nd Edition. CPQRA.* u.o. : Center for Chemical Process Safety, 1999.
61. **Fredén, Sven.** *Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen.* Borlänge : Banverket, 2001.

62. **Räddningsverket.** Förvaring av explosiva varor. Karlstad : u.n., 2006.
63. **Väg- och transportforskningsinstitutet.** VTI rapport 387:1. 1994.
64. **BBR.** *Boverkets byggregler, BFS 2011:26.* u.o., Karlskrona : Boverket, 2011.
65. **Brandteknik och riskhantering, Lunds tekniska högskola, Lunds universitet.** Brandskyddshandboken, rapport 3161. Lund : u.n., 2012.
66. **BBR.** *Boverkets byggregler, BFS 2006:12.* u.o., Karlskrona : Boverket, 2006.
67. **Länsstyrelsen Norrbotten.** Rekommendation av skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Luleå : Länsstyrelsen Norrbotten, 2012.
68. **Trafikverket.** Bygg om eller bygg nytt Kapitel 3 Trafikanalyser. u.o. : Trafikverket, 2013. Vol. 2, 2013-06-13.
69. **Sandin, Anders.** *Stf Räddningschef.* Haparanda, den 20 09 2013.
70. **Statistiska Centralbyrån.** Invånare per kvadratkilometer efter region och tid. *Statistiska Centralbyrån.* [Online] [Citat: den 20 09 2013.] http://www.scb.se/Pages/SSD/SSD_TablePresentation____340486.aspx?layout=tableViewLayout1&rxid=a6b18b39-f5cc-45f3-89ac-546138cec21e.
71. **Vesterlund, AnneLie.** *Detaljplan Kv Patan.* Luleå : u.n., 2006.
72. **Kleiby, Paul och Mononen, Sune.** *Barents Center, personlogistik kunder och besökare.* u.o. : Network logistics AB, 2013.
73. **MSB.** *Bebyggelsens motståndsförmåga mot extrem dynamisk belastning Delrapport 3: Kapacitet hos byggnader.* u.o. : Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2010.
74. **Sosnowski, Mateusz.** *Riskanalys Partille Arena Explosion av transport med ADR-S klass 1.* u.o. : WSP, 2011.
75. **Sejlitz, Ingvar.** *Explosivämnes Kunskap.* Karlskrona : KCEM AB, 2009.
76. **Loeskow, Leif.** Muntligen 2011-06-28 och 2011-06-30. *Räddningstjänsten göteborg.* 2011.
77. **Larsson, Leif.** Muntligen 2011-06-28. *Länsstyrelssen Västra Götaland.* 2011.
78. **MSB.** *Bebyggelsens motståndsförmåga mot extrem dynamisk belastning Delrapport 3: Kapacitet hos byggnader.* : Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2010.
79. —. *Bebygglsens motsåndsförmåga En introduktion.* : Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, 2010.
80. **FOA.** *Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor, Metoder för bedömning av risker.* : Försvarets Forskningsanstalt , FOA-R-97-00490-990-SE, 1998.
81. **Lamnevik, Stefan.** *Konsekvensanalys explosioner.* : Stefan Lamnevik AB, 2006.
82. —. *Skadeverkan från explosioner mot personer och byggnader.* : FOA Försvarets Forskningsanstalt 98-4528/S, 1998.
83. **Larsson, Fredrik.** *PM - Riskhantering Partille Arena Förstudie till detaljplan.* Göteborg : WSP Brand & Risk, 2011-06-10.

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Tel: +46 10 7225000
Fax: +46 10 7228793
www.wspgroup.se



Bilaga 3 KS 2026-06-04 §115

Waxholmspartiet

2026-06-04 Kommunstyrelsen

Ändring av DP 164, kvarteret Tullbommen

Avslagsyrkande

Utöver motiveringen till återremiss i KS planeringsutskott 2026-05-20 så är området en del av en helhet och det saknas en överordnad hamn- och kajstrategi för kommunen som inventerar det totala behovet av t ex kaj för angöring av båtar i linjetrafik, plats för trafik till kastellet, gästhamn och marknad för denna, kommersiell utlastningshamn för gods, byggmaterial mm, hamn för boende på kommunens öar, turism, båtmackar, angöring för militär, kustbevakning, polis, sjöräddning med flera, helikopterlandning, m.m.
Detaljplanen kan låsa upp nödvändiga totallösningar för kommunen. WP anser att man inte heller kan godkänna en detaljplan som fått så mycket kritik och negativ återkoppling från såväl myndigheter som organisationer, företag som privatpersoner. Att besluta om en detaljplan som man i förväg vet kommer att överklagas av tunga aktörer är inte ansvarsfullt.

Waxholmspartiet

Anna-Lena Nordén Daga Bäfverfeldt Michael Andram

.

Bilaga 4 KS 2026-06-04 /§ 115

RESERVATION

Vaxholms kommunstyrelses sammanträde den 4 juni 2026,
ärende 2, om ändrad detaljplan för kvarteret Tullbommen:

Härmed reserverar jag mig mot beslutet att anta förslaget till ändrad detaljplan för kvarteret Tullbommen.

I avvägningen mellan många motstridiga allmänna intressen i Vaxholms allra känsligaste del av stadskärnan inom riksintresset — landar förslaget till förändrad detaljplan för kvarteret Tullbommen helt fel, enligt min mening. Området bör tvärt emot 5-partistyrets initiativ värnas från all tung trafik med farligt gods. Sikten måste förbli fri mellan stadens äldsta stenhus, Tullhuset, och Kastellet, och får inte invaderas av sjömackar med sin riskfyllda verksamhet och sina ofta mycket oestetiska byggnader.

Kastellsundet är mycket smalt och en av landets mest trafikerade. Här trängs redan passagerartrafiken med fritidsbåtar sommartid och den sjömack som sen över hundra år finns på platsen har länge — tyvärr med kommunens goda minne — saknat nödvändiga lov för delar av sin verksamhet. Det är givetvis klandervärt. Att nu ge ytterligare sjömackar tillgång till platsen strider mot sunt förnuft. Den förändrade detaljplanen kommer till yttermera visso ge upphov till allvarliga olägenheter för närboende. Och vi vet att de har för avsikt att överklaga den förändrade detaljplanen, vilken kan komma att innebära att den planerade förändringen av vattenverksamheten aldrig kan komma till stånd.

Trots flera nya dokument och initiativ av övergripande slag — kulturmiljöprogrammet, arkitekturpolicyn, centrumutvecklingsprojektet — saknar Vaxholm fortfarande en tydlig framtidsvision för stadens allra känsligaste kulturmiljö. Hur ska den värnas på bästa sätt? Hur kan Kastellet integreras i stadskärnan? Ja, hur ser vi till att Vaxholm förblir en självklar, vacker och attraktiv skärgårdsnod också om hundra år? De styrande är skyldiga att ta fram hållbara svar på dessa viktiga frågor.

/Catarina Baldo Zagadou, politiskt oberoende ledamot i Vaxholms kommunstyrelse

§ 116 Arkitekturpolicy Vaxholm

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Akitekturpolicy för Vaxholm antas med tillägget att följande ska läggas in i policyn: Där äldre detaljplaner är tysta eller otidsenliga i frågor runt gestaltning- och topografifrågor kopplat till markanpassning så ska arkitekturpolicyn vara vägledande.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunens granskningsförslag till översiktsplan, Vaxholm 2040 ska nya arkitektoniska tillägg och uttryck samspela med befintliga värden. Ny eller ombyggd bebyggelse ska hålla hög arkitektonisk kvalitet samt komplettera och ta hänsyn till befintliga miljöer och karaktärer. Nya eller ombyggda stadsrum ska skapa goda arkitektoniska uttryck som utvecklar och förstärker Vaxholms karaktär och identitet. Arkitekturpolicyn ämnar ta vid Översiktsplanen och vidare utveckla Vaxholms förutsättningar rörande gestaltning av det offentliga rummet och stadens bebyggelse.

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag 2025 – 03 – 27 att påbörja arbetet med att ta fram en arkitekturpolicy för att kommunens arkitektoniska värden och kvaliteter ska tas tillvara och förstärkas i all byggnation och alla gestaltande miljöer inklusive landskap. Samt ta fram ett förslag till avgränsning och kommunbudget, tidplan och ramar för politisk beredning för framtagande av arkitekturpolicy, KS 2024/278.219 §55. Styret har i sin budget för år 2025 och 2026 avsatt medel för att ta fram en arkitekturpolicy för Vaxholms stad.

Yrkanden

Peter Lindqvist (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag med tillägget att följande ska läggas in i policyn: Där äldre detaljplaner är tysta eller otidsenliga i frågor runt gestaltning- och topografifrågor kopplat till markanpassning så ska arkitekturpolicyn vara vägledande.

Kjetil Rindal (KD) samt ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag med Peter Lindqvist (M) tillägg.

Michael Andram (WP) yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag med tillägget att komplettera arkitekturpolicyn med:

- Ett förtydligat avsnitt om topografins betydelse i Vaxholms skärgårdsmiljö samt vad det innebär i praktiken vid bygglov, inklusive markplaneringsplan i skala 1:200.
- Ett stycke om oplanerade områden och policyns roll där.

- Ett förtydligande om policyns förhållande till ÖP, detaljplaner och kulturmiljöprogram, särskilt hur policyn kan ge innehåll åt odefinierade begrepp i gällande planer samt en avsiktsförklaring om att mätbara kriterier för begreppet skärgårdsmiljö ska utvecklas i kommande kvalitetsprogram.

Catarina Baldo Zagadou (-), Daga Bäfverfeldt (WP) samt Anna-Lena Nordén (WP) yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag med Michael Andrams (WP) tillägg.

Ordföranden yrkar avslag till Michael Andrams (WP) tillägg.

Beslutsgång

Ordföranden börjar med att fråga om kommunstyrelsen kan bifalla kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag och finner bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Ordföranden ställer sedan förslagen om bifall Peter Lindqvist (M) tillägg mot Michael Andrams (WP) tillägg och finner att kommunstyrelsen beslutar att bifalla Peter Lindqvist (M) tillägg.

Reservationer

Catarina Baldo Zagadou (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Michael Andram (WP) anmäler för (WP) reservation mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag PLU 2026-05-20/§18
Tjänsteutlåtande, 2026-05-07
Arkitekturpolicy, 2026-05-07
Elevdialog – arkitekturpolicy 2026-05-07
Enkätsvar om Vaxholms framtida arkitektur 2026-04-13

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Lovisa.ekvall@vaxholm.se

För kännedom:

Kristina Henschen, Tf plan- och exploateringschef
Lars-Inge Littlewood Larsson, Stadsbyggnadschef
Marie Wiklund, Kommunchef

§ 18 Arkitekturpolicy Vaxholm

Kommunstyrelsens planeringsutskotts beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Akitekturpolicy för Vaxholm antas.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunens granskningsförslag till översiktsplan, Vaxholm 2040 ska nya arkitektoniska tillägg och uttryck samspela med befintliga värden. Ny eller ombyggd bebyggelse ska hålla hög arkitektonisk kvalitet samt komplettera och ta hänsyn till befintliga miljöer och karaktärer. Nya eller ombyggda stadsrum ska skapa goda arkitektoniska uttryck som utvecklar och förstärker Vaxholms karaktär och identitet. Arkitekturpolicyn ämnar ta vid Översiktsplanen och vidare utveckla Vaxholms förutsättningar rörande gestaltning av det offentliga rummet och stadens bebyggelse.

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag 2025 – 03 – 27 att påbörja arbetet med att ta fram en arkitekturpolicy för att kommunens arkitektoniska värden och kvaliteter ska tas tillvara och förstärkas i all byggnation och alla gestaltande miljöer inklusive landskap. Samt ta fram ett förslag till avgränsning och kommunbudget, tidplan och ramar för politisk beredning för framtagande av arkitekturpolicy, KS 2024/278.219 §55. Styret har i sin budget för år 2025 och 2026 avsatt medel för att ta fram en arkitekturpolicy för Vaxholms stad.

Yrkanden

Fredrik Östman (C), Peter Lindqvist (M), Anders Garstål (S) yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag.

Anna-Lena Nordén (WP) yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag men tillägget att PLU ger förvaltningen i uppdrag att komplettera arkitekturpolicyn med ett fördjupat avsnitt om topografi och markplanering samt förtydligande om policyns roll i relation till övriga styrdokument, innan ärendet går vidare till KS.

Daga Bäfverfeldt (WP) yrkar bifall till Anna-Lena Nordéns (WP) beslutsförslag.

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och avslag till Anna-Lena Nordéns (WP) tilläggsyrkande.

Beslutsgång

Ordföranden börjar med att fråga om kommunstyrelsens planeringsutskott kan bifalla förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till förvaltningens beslutsförslag.

Ordföranden ställer sedan förslagen om bifall och avslag till Anna-Lena Nordéns (WP) tilläggsyrkande mot varandra och finner att kommunstyrelsens planeringsutskott avslår tilläggsyrkandet.

Reservationer

Anna-Lena Nordén (WP) anmäler för (WP) reservation mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, 2026-05-07
Arkitekturpolicy, 2026-05-07
Elevdialog – arkitekturpolicy 2026-05-07
Enkätsvar om Vaxholms framtida arkitektur 2026-04-13

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Lovisa.ekvall@vaxholm.se Lovisa Ekvall, Stadsbyggnadsförvaltningen

För kännedom:

Kristina Henschen, Tf plan- och exploateringschef
Lars-Inge Littlewood Larsson, Stadsbyggnadschef
Marie Wiklund, Kommunchef

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-04-21
Ärendenummer: KS 2024/278.219

Stadsbyggnadsförvaltningen
Lovisa Ekvall
Planarkitekt

Antagande arkitekturpolicy för Vaxholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta att arkitekturpolicy för Vaxholm antas.

Sammanfattning

Styret har i sin budget för år 2025 och 2026 avsatt medel för att ta fram en Arkitekturpolicy för Vaxholms stad.

Arkitektur är ett verktyg för en hållbar stadsbyggnad i samhällsbyggnadsprocessen. De värden och kvaliteter som finns i Vaxholm ska tas tillvara och förstärkas i all byggnation och allt gestaltande av miljöer inklusive landskap. Arkitekturpolicyn grundas på vår kulturmiljö och har ett långsiktigt perspektiv på hållbarhet ur ekologisk, social, ekonomisk och kulturell synvinkel. Policyn ska ge stöd för alla som planerar, bygger, förvaltar eller bedriver andra verksamheter som berör gestaltad livsmiljö i Vaxholms stad; tex vid framtagande av detaljplaner, som underlag till markanvisningar och som stöd vid bygglovshantering och fastighetsförvaltning. Geografiskt omfattar Arkitekturpolicyn hela kommunen.

Under framtagandet av arkitekturpolicyn har medborgare, fritidsboende, företagare, politiker, tjänstepersoner och andra berörda under processen haft möjlighet att förmedla tankar och idéer om stadens arkitektur enligt Vaxholms stads *Riktlinje för Medborgardialog*. En medborgarenkät och workshop med politiker samt tjänstepersoner har legat till grund för utformningen av underlaget. Ett uppstartsmöte hölls för kommunstyrelsen under våren 2026 med extern representant från Sveriges Arkitekters samhällspolitiska enhet. Extern konsult har anlitats för att utarbeta policyn. Arkitekturpolicyn har planerats att antas av Kommunfullmäktige under Q2 2026.

Arkitekturpolicyn kompletterar Vaxholms stads övriga styrdokument som Kulturmiljöprogrammet, antaget av Kommunfullmäktige 2024-06-17 och Hållbarhetsstrategin, antagen av Kommunstyrelsen 2017-10-26.

Syftet med Vaxholms stads arkitekturpolicy är att skapa en gemensam grund och riktning för hur den byggda miljön ska utvecklas, gestaltas och förvaltas. Policyn ska

bidra till en långsiktigt hållbar, attraktiv och funktionell kommun där arkitektur, stadsbyggnad, landskap och offentliga rum håller hög arkitektonisk kvalitet och stärker kommunens identitet och skärgårdskaraktär.

Arkitekturpolicyn beskriver kommunens arkitektoniska identitet på en övergripande nivå. Policyn är ett kunskapsunderlag som innehåller beskrivningar av kommunens målsättningar med så väl karaktärsbeskrivningar som vägledning för hur kommunens arkitektur bör hanteras. Dokumentet ska även fungera som inspiration för hur ny bebyggelse kan fungera i Vaxholms lokala kontext.

Arkitekturpolicyn har tagits fram av sakkunniga konsulter i samråd med stadsbyggnadsförvaltningen. Förvaltningen bedömer att förslaget till arkitekturpolicy ger aktuell kunskap och vägledning som bidrar till att underlätta både förmedling och bevarande av kommunens arkitektoniska värden.

Bakgrund

Enligt kommunens granskningsförslag till översiktsplan, Vaxholm 2040 ska nya arkitektoniska tillägg och uttryck samspela med befintliga värden. Ny eller ombyggd bebyggelse ska hålla hög arkitektonisk kvalitet samt komplettera och ta hänsyn till befintliga miljöer och karaktärer. Nya eller ombyggda stadsrum ska skapa goda arkitektoniska uttryck som utvecklar och förstärker Vaxholms karaktär och identitet. Arkitekturpolicyn ämnar ta vid Översiktsplanen och vidare utveckla Vaxholms förutsättningar rörande gestaltning av det offentliga rummet och stadens bebyggelse.

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag 2025 – 03 – 27 att påbörja arbetet med att ta fram en arkitekturpolicy för att kommunens arkitektoniska värden och kvaliteter ska tas tillvara och förstärkas i all byggnation och alla gestaltande miljöer inklusive landskap. Samt ta fram ett förslag till avgränsning och kommunbudget, tidplan och ramar för politisk beredning för framtagande av arkitekturpolicy, KS 2024/278.219 §55. Styret har i sin budget för år 2025 och 2026 avsatt medel för att ta fram en arkitekturpolicy för Vaxholms stad.

Ärendebeskrivning

Syftet med Vaxholms stads arkitekturpolicy är att skapa en gemensam grund och riktning för hur den byggda miljön ska utvecklas, gestaltas och förvaltas. Policyn ska bidra till en långsiktigt hållbar, attraktiv och funktionell kommun där arkitektur, stadsbyggnad, landskap och offentliga rum håller hög arkitektonisk kvalitet och stärker kommunens identitet och skärgårdskaraktär.

Arkitekturpolicyn ska:

- vara ett **strategiskt verktyg** som vägleder beslut inom planering, byggande och förvaltning,

- säkerställa att **gestaltning, arkitektonisk kvalitet och hållbarhet** vägs in i alla skeden av samhällsbyggandet, för att uppnå en god arkitektur,
- **tydliggöra och främja samverkan** rörande Vaxholms arkitektur mellan politiker, tjänstepersoner, näringsliv och invånare,
- och **kommunicera kommunens värderingar** och vision kring den gestaltade livsmiljön idag och för framtiden.

Policyn utgör därmed en plattform för att skapa en helhetssyn för en hållbar stadsbyggnad, där varje projekt – stort som smått – bidrar till en väl gestaltad, inkluderande och hållbar kommun.

Processen

Uppdraget att arbeta fram en arkitekturpolicy togs 2025-03-27**.**

Arbetet inleddes år 2025, men merparten av arbetet genomfördes under våren 2026. Projektet genomfördes i etapper, först förarbete och preliminär utformning av produkten med input från politiker genom en workshop och föreläsning av Sveriges arkitekter. Under workshopen beskrevs hur en arkitekturpolicy kan stärka kommunens arbete kring estetik och hållbart stadsbyggande. Politiker fick under workshopen i grupper välja bland andra kommuners arkitekturpolicys samt beskriva visionen för projektresultatet.

I samband med förarbetet skickades en medborgarenkät ut till alla företagare och fastighetsägare i kommunen. Därefter genomfördes ett platsbesök och startmöte med konsult samt till sist rapportarbete och workshop med elever. Utöver arbetet med dokumentet ingår även i uppdraget att sprida kunskap om arkitektur, därför hålls två öppna föreläsningar för allmänheten på temat.

Upphandling av konsultstöd gjordes under vintern 2025-2026 för att ta fram en kommunövergripande policy. I februari 2026 tecknades avtal med Arkitekterna Krook & Tjäder.

Ett granskningstillfälle av arkitekturpolicyn hölls i april 2026 för den politiska styrgruppen.

Avgränsningar

Metod och urval beskrivs som följer i policyn:

Utgångspunkten för urval och värdering av de exempel som redovisas i arkitekturpolicyn utgår från olika arkitektoniska stilar och sammanhang de representerar samt hur väl läsbarheten i dessa miljöer kan bidra till ökad förståelse för landskapsanpassning, detaljer och identitet för Vaxholm både från det förflutna och för pågående sammanhang.

Utöver den arkitektoniska värderingen har urvalet av platser och bebyggelse granskats utifrån om de uppbär andra kvaliteter. Sådana kvaliteter kan vara knutna

till hur människor upplever sin omgivning och vilken betydelse arkitekturen har för boende och besökare i ett område. De kulturhistoriska, sociala och estetiska värdena ses som kompletterande perspektiv som sammantaget beskrivs som bebyggelsens och landskapets arkitektoniska värde.

Urvalet av de olika exemplen är gjorda utifrån ett övergripande synsätt, med stor hänsyn till de landskapsmässiga förutsättningarna och med kommunens olika tidsåldrar och öar representerade.

Disposition

Arkitekturpolicyn innehåller fyra övergripande delar. Det inleds med ett kapitel om ramarna för arbetet, processen och inriktning för arkitekturpolicyn. Därefter följer arkitektoniska identiteten som beskriver Vaxholms arkitektoniska karaktär och särart utifrån några centrala teman. I den tredje delen redovisas arkitektoniska principer utifrån några valda rubriker som beskriver nybyggnation, offentlig miljö och detaljer. Varje tema beskriver viktiga karaktärsdrag för Vaxholms arkitektur och belyser samtidigt råd att tänka på för arkitekturen. Till sist redogörs kort för förhållningsätt till stadsbyggnadsprocessen och lagstiftning.

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

En genomtänkt och väl gestaltad fysisk miljö väntas upplevas positivt av barn och vara till barnens bästa.

Jämställdhetsperspektivet

En genomtänkt och väl gestaltad fysisk miljö bedöms få goda effekter ur ett jämställdhetsperspektiv genom att tryggheten och säkerheten i det offentliga rummet säkerställs.

Miljö och klimatperspektivet

Agenda 2030 och Hållbara Vaxholm – Hållbarhetsstrategi 2021-2030

Mål		Delmål		I Vaxholms ska vi
	Mål 11 Hållbara städer och samhällen		11.3 Arbeta med en hållbar och inkluderande planering	Planera för en socialt jämlik bostads- och samhällsutveckling inom vilken trygghet, tillgänglighet, folkhälsa och barnrättsperspektivet beaktas.

Klimatpåverkan
Policyn förespråkar resurseffektiva val med principer som förespråkar återbruk och hållbara materialval.

Klimatrisker
Principer kring placering av bebyggelse finns i underlaget för att minska byggandet i riskområden för översvämning. Grönstrukturen framhålls som ett viktigt verktyg för att skapa skuggning och hantera dagvatten.

Måluppfyllelse

Med en arkitekturpolicy och andra relevanta styrdokument som stöd finns goda förutsättningar att Staden kan erbjuda en ”attraktiv livsmiljö där Vaxholms stad tillgodoser mänskliga behov inom ramen för jordens resurser”.

Kommunövergripande mål

Kvalitet

En arkitekturpolicy ger allmänheten tillgång till kunskap och vägledning, och kan genom de arkitektoniska principerna och kvalitéerna bidra till bättre transparens och förutsägbarhet i ärenden som berör arkitektonisk kvalitet.

Livsmiljö

Projektet kan bidra till att Vaxholms stad blir bättre på att tillvarata arkitektonisk kvalitet och säkerställa framtida estetisk hållbarhet vilket är en del av en god livsmiljö. En kommunövergripande arkitekturpolicy bidrar till att kommunen bättre kan tillvarata Vaxholms arkitektoniska värden inom både bebyggelse och landskapsbild.

Ekonomi

Arkitekturpolicyn ska innebära en produkt som stärker det arkitektoniska arbetet för ett långsiktigt hållbart och attraktivt Vaxholm där många generationer vill verka och bo framöver. God arkitektur håller över tid, är resurseffektivt och kan anpassas för olika funktioner och behov under lång tid. Arkitekturpolicyn kan ge viktiga inspel om viktiga kulturvärden, karaktärsdrag och arkitektoniska principer i ett tidigt skede vilket bör bidra till mer effektiva planprocesser.

Finansiering

Finansieringen är inom ramen för projektbudgeten.

Bedömning

Ett kunskapsunderlag av det här slaget ska i första hand ge generell kunskap om kommunens arkitektoniska värden. De har inte vägts mot andra intressen och

värden, men genom att viktiga karaktärsdrag uppmärksammas kan underlaget vara ett viktigt inspel i tidiga skeden av planeringsprocesser och bygglov.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, 2026-05-07
Arkitekturpolicy, 2026-05-07
Elevdialog – arkitekturpolicy 2026-05-07
Enkätsvar om Vaxholms framtida arkitektur 2026-04-13

Kopia på beslutet till:

För åtgärd:

Lovisa.ekvall@vaxholm.se
Lovisa Ekvall, Stadsbyggnadsförvaltningen

För kännedom:

Kristina Henschen, Tf plan- och exploateringschef
Lars-Inge Littlewood Larsson, Stadsbyggnadschef
Marie Wiklund, Kommunchef



koncepthandling

ARKITEKTURPOLICY VAXHOLMS STAD

Antagen 2026-06-15

VAXHOLMS STAD

Dokumentnamn: Arkitekturpolicy Vaxholms stad

Dokumentägare: Kommunstyrelsen

Dokumentansvarig: Stadsbyggnadsförvaltningen

Beslutsinstans: Kommunfullmäktige

Diarienummer: KS 2024/278.219

Medverkande framtagande: Kristina Henschen, Lovisa Ekvall, Farnaz Wigh, Emma Nordin & Emmelina Gateman från Vaxholms stad samt Maria Czinder, Lina Lindegren, Nora Seipel, Liv Berghagen Stein, Petra Svensson & Hillevi Olsson från Arkitekterna Krook & Tjäder.

Foton tagna av: Roger Sandberg, Arkitekterna Krook & Tjäder

Illustrationer: Arkitekterna Krook & Tjäder

Foto på framsidan: Träbyggnad bland klippor och tallar på Kullö.

VAXHOLMS STAD

K &T

FÖRORD

Vaxholm är en del av skärgården – präglat av havet och generationer av människor som levt och verkat i nära relation till naturen. Den byggda miljön här är aldrig isolerad från sitt sammanhang; den är invävd i landskapets topografi, i vattnets närvaro och i de funktioner som präglar skärgårdens samhällen. Arkitektur och planering formar vardagens rum, påverkar klimatet och speglar de värderingar vi bär med oss som samhälle. Arkitektur och planering har därför betydelse i Vaxholm, som bärare av både funktion, identitet och ansvar.

Syftet med policyn är att ge en gemensam riktning för hur vi formar och förvaltar vår livsmiljö, från det lilla till det stora, från det befintliga till det som ännu inte är byggt. Arkitekturpolicyn utgår från platsens karaktär, historiska lager och landskapets förutsättningar, samtidigt som den blickar framåt mot framtidens behov av hållbarhet, kvalitet och långsiktig omsorg.

Skärgårdens arkitektur har vuxit fram ur platsens förutsättningar: väder och vind, materialtillgång, siktlinjer över vatten, mötet mellan bebyggelse och natur. God arkitektur i Vaxholm innebär att bygga vidare på dessa principer med samtida medel. Det handlar om att låta nya tillskott tillföra kvaliteter och om att se varje projekt som en del av ett större landskap och en längre berättelse.

Arkitekturpolicyn är ett vägledande verktyg i det dagliga samhällsbyggandet. Den ska stödja medvetna val, främja dialog och bidra till att arkitekturen fungerar och skapar en robust livsmiljö. Policyn riktar sig till politiker, tjänstepersoner, exploatörer, invånare och arkitekturintresserade – alla som på olika sätt är med och formar Vaxholm.

Genom denna arkitekturpolicy arbetar vi för att utvecklingen av Vaxholms stad sker med respekt för kommunens särart och med blick för framtida generationers behov. Jag är övertygad om att den kommer att bidra till tydlighet, dialog och ett stärkt arkitektoniskt medvetande när vi tillsammans formar Vaxholm för framtiden.

Ett stort och varmt tack till dig som varit delaktig med tankar, synpunkter och beskrivande bilder och till Lovisa och Farnaz med kollegor för er expertis och ert arbete med att ta fram Vaxholms första arkitekturpolicy.

Kristina Runhem

Kommunstyrelsens ordförande

← *På Fredriksbergsvägen finns exempel på tidstypisk bebyggelse från 1990-talet. Ett bilfritt bostadsområde med relativt storskaliga byggnader, placerade uppe på berget och med sparad natur av höga tallar mellan husen.*

INNEHÅLL

Arbetet med arkitekturpolicyn **sida 6-7**

Här beskrivs hur medborgare, högstadieelever och politiker har involverats i arbetet med arkitekturpolicyn.

Syfte **sida 8-9**

På dessa sidor beskrivs syftet med arkitekturpolicyn och hur den kan vara en gemensam plattform för alla aktörer som är med och utvecklar den byggda miljön i Vaxholms kommun.

Vaxholms arkitektoniska identitet **sida10-19**

Under fem rubriker formuleras vad som är unikt och representativt för arkitekturen i Vaxholms kommun: Skärgårdsmiljö, Småstads-miljö, Militära miljöer, Hamn- och varvsmiljöer samt Flerbostadshus i natur.

Arkitektoniska principer **sida 20-31**

I fem övergripande principer beskrivs vad som ska guida projekten i en riktning som bevarar och stärker Vaxholms arkitektoniska identitet: Ny bebyggelse anpassas till landskapet, Ny bebyggelse adderar värde, Lekfullhet, mod och omsorg guidar ny arkitektur, Befintlig bebyggelse berättar om historien samt Väl gestaltade utemiljöer adderar värde och liv.

Använd Arkitekturpolicyn **sida 32-35**

I avsnittet redovisas hur arkitekturpolicyn kan användas genom hela stadsbyggnadsprocessen och tillsammans med andra strategiska dokument.

BILAGOR

- Medborgarenkät
- Workshop med skolelever

← *Sommarnöje på Resarö. Lekfull skärgårdsarkitektur i modern tappning.*

Sida 630 av 757

ARBETET MED ARKITEKTUR-POLICYN

Arkitekturpolicyn för Vaxholms stad har tagits fram av Arkitekterna Krook & Tjäder och arbetet har involverat både medborgare, politiker och tjänstepersoner.

En enkät skickades ut till alla medborgare och företag i kommunen med möjlighet att i text och bild uttrycka åsikter om Vaxholms arkitektur och om gestaltning av landskapet, byggnader och platser. Enkätsvaren är sammanfattade i en bilaga till denna arkitekturpolicy.

Som uppstart till arbetet med principerna i arkitekturpolicyn hölls en workshop med tjänstepersoner på Vaxholms stad och därefter platsbesök runt om i kommunen.

En workshop hölls med elever i årskurs 8 på Kronängsskolan. Workshopen blev en del i elevernas arbete under temat Framtidsstaden och uppgiften var att presentera en idé för ny bebyggelse och användning på prästgårdstomten i Vaxholm. Resultatet är sammanfattat i en bilaga till denna arkitekturpolicy.

Enkätsvaren, dialogtillfällena och elevworkshopen har vävts in i arkitekturpolicyns beskrivning av Vaxholms arkitektoniska identitet samt varit vägledande vid formulering av principer för ny bebyggelse.

← *Varierad och terränganpassad bebyggelse i Vaxholms stadskärna. Småskaliga trähus längs trånga gränder.*

Sida 631 av 757

SYFTE

Vaxholms kommun har en unik arkitektur med historiska rötter i behovet att försvara skärgården, i anläggningar för sjöfarts- och tullverksamhet och som avkopplande sommarnöje i frisk luft och orörd natur. Nutida bebyggelse har haft andra bevekelsegrunder och idag finns en mångfald av byggnader, platser och torg från olika epoker runt om i kommunen.

Tillkommande bebyggelse kan på många sätt komplettera och vitalisera befintliga miljöer. För att säkerställa hög kvalitet och bevarad arkitektonisk identitet behövs en policy som sätter ramarna för arkitekturen. Utifrån dessa kan en gemensam dialog föras med alla aktörer om arkitektur och gestaltade miljöer i Vaxholm. Målsättningen är att skapa långsiktiga värden för en attraktiv, vacker, hållbar och levande kommun.

Syftet med Vaxholms arkitekturpolicy är att ge alla aktörer en gemensam plattform för utveckling av den byggda miljön samt att säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet. Policyn beskriver hur Vaxholms arkitektoniska identitet kan stärkas och bevaras.

← *Sportstugan utgörs ofta av enplanshus i trä, yteffektivt planerade med altan. De syns glest placerade bland tallar på stora naturtomter.*

Sida 632 av 727

VAXHOLMS ARKITEKTONISKA IDENTITET

Alla som bor i, har vuxit upp i, arbetar i eller besöker Vaxholms kommun har säkert en uppfattning om vad som är unikt och representativt för just den här delen av Stockholms skärgård. En del av denna känsla är kopplad till arkitekturen, det vill säga hur bebyggelse, gator, parker och torg är utformade och placerade. Särskilt viktiga siluetter, karaktärsfulla utsmyckningar eller läsbara historiska spår kan väcka stolthet hos många som bor och verkar i kommunen. Det kan också vara de smala gatorna, kantade av träfasader och utsikten över vatten som gör att det känns som hemma.

Under de fem rubrikerna - skärgårdsmiljö, småstadsmiljö, militära miljöer, hamn- och varvsmiljöer samt flerbostadshus i natur - fångas de viktigaste karaktärsdragen upp och beskriver tillsammans Vaxholms arkitektoniska identitet.

En stor del av dessa miljöer ligger inom riksintresse för kulturmiljövård vilket ställer höga krav på förståelse och kunskap om Vaxholms historia och bebyggelseutveckling. Sådan fördjupning finns att hitta i kommunens Kulturmiljöprogram.

Inne i Vaxholms täta småstadsmiljö finns flera exempel på moderna tillbyggnader som är både väl anpassade till platsens identitet och har en egen karaktär.

Sida 635 av 757

”Hit har människor sökt sig för frisk luft, vacker natur och långa utblickar.”

Skärgårdsmiljö

Anpassning till terräng • Trähus på naturtomter • Asymmetri, snickarglädje, torn & verandor • Enklare sportstugor

Vaxholm är en del av det sprickdalslandskap som utgör Stockholms skärgård och karaktäriseras av de många öarna, de långa strandlinjerna, de skogklädda höjderna och de nakna klipphällarna ut mot vattnet. Naturlandskapet är en viktig del av Vaxholms identitet där tall, ek och bergknallar är betydelsefulla identitetsbärare även i den byggda miljön.

Till skärgården har människor sökt sig för frisk luft, vacker natur och utsikt över vatten. De tidigaste sommarnöjena härstammar från mitten av 1800-talet till tidigt 1900-tal. De är glest placerade villor på naturtomter med bryggor, badhus och lusthus. Här ses trähus i schweizerstil, nationalromantik, jugend och inslag av nyklassicism, med snickarglädje, asymmetriska volymer, torn och punchverandor. Ofta är dessa sommarvillor placerade uppe på en höjd med god utsikt och en rikt smyckad sida ut mot vattnet. Exempel på denna typ av bebyggelse finns på de öar som kantar farleden genom Stockholms skärgård och som omfattas av riksintresset för kulturmiljövård.

En bit in på 1900-talet, när semesterlivet hade blivit tillgängligt för en bredare allmänhet, gjorde den enklare sportstugan entré. Den hämtar inspiration från såväl funktionalism som allmoge och utgörs ofta av enplanshus i trä, yteffektivt planerade med altan. De syns glest placerade bland tallarna på stora naturtomter. Sportstugor finns på de flesta öar, men i något högre utsträckning på Tynningö och Skogsö.

Gemensam nämnare för skärgårdsarkitekturen är att byggnaderna är av trä med en placering som är anpassad till terräng och befintlig natur. Med detta som utgångspunkt kan även modernare bebyggelse representera skärgårdsmiljön. Ett exempel är träarkitekturen på Kullö, där smala vägar slingrar genom den kuperade terrängen och husen har passats in mellan de stora tallarna. Bostäderna vänder sig ut mot vattnet med burspråk, skarpa sadeltak och asymmetriska fönsterband. Inte på samma sätt som 1800-talets sommarnöjen, men med igenkännbara attribut.



Träbebyggelsen på Kullö med smala vägar som slingrar genom den kuperade terrängen och husen placerade mellan de stora tallarna.



Rikt utsmyckad sommarvilla på Hästholmen med massor av snickarglädje och punchveranda med utsikt över vattnet.

← *Norrhamnens gytter av gränder, bryggor, bodar och båtar bär spår av äldre tiders fiskeriverksamhet.*

”Stadens läge är sprungen ur 1500-talets fästningsbygge och tullverksamhet – en riktig knutpunkt i skärgården.”

Småstadsmiljö

Varierad, tät & terränganpassad bebyggelse • Blandat organiskt & rätvinkligt gatunät • Karaktäristisk stadssiluett • Nutida tillägg

Vaxholms täta stadskärna finns en stor spännvidd både i ålder och karaktär hos bebyggelsen. Stadens läge är sprungen ur 1500-talets fästningsbygge och tullverksamhet – en riktig knutpunkt i skärgården. En äldre organiskt formad gatustruktur i norr möter ett rätvinkligt gatunät som härstammar från 1600-talet. Här finns småskaliga trähus längs trånga gränder, gyttrig fiskarbebyggelse kring Norrhamn, mer storskalig hamnmiljö i sydväst, rådhus med torgplats, kyrka med kyrkogård, brandstation med slangtorn och en karaktärsfull biograf från tidigt 1900-tal. Inslag av sommarnöjesarkitektur och badortsbebyggelse bidrar till en idyllisk karaktär med mångfald som ändå ger ett sammanhållet intryck.

Allt är samlat inom en sammanhängande siluett i den kuperade terrängen. Bebyggelsen är anpassad efter den naturliga topografin, med uppstickande bergsknallar här och var mellan husen. Byggnader är ofta placerade i direkt anslutning till gatan, utan förgårdsmark. Flertalet byggnader har en hög arkitektonisk kvalitet och en utformning som signalerar välstånd. Även de enklare husen har en omsorgsfull och platsberoende karaktär men de mer påkostade byggnaderna har en rikare detaljutformning, stor variationsrikedom och är i de flesta fall i väldigt fint skick.

I Vaxholms stadskärna finns även exempel på nutida förtätningar som överensstämmer med karaktärsdragen för småstadsmiljön. Ett exempel är bostäderna på Norrberget, där nya kvarter blir en sömlös utvidgning av stadskärnan, en ”modern trästad” med smala gaturum och byggnader som anpassar sig till landskapet och stadens färgskala. Ett annat exempel är det rödmålade kvarteret i Norrhamn med trånga gränder, berg i dagen och en småskalig bostadsbebyggelse som tar upp karaktären hos hamnens fiskebodar.



Vaxholms rutnätskvarter med rådhusets torn som sticker upp ovan hustaken.



Trähusbebyggelse i Norrhamn.

← *Trånga gränder och berg i dagen i Norrhamn där småskalig bostadsbebyggelse från tidigt 80-tal tar upp karaktären hos hamnens fiskebodar.*



Militära miljöer

Funktionella befästningar i sten, tegel & betong • Anpassning till terräng, vallar & skottfält • Fästningar, kaserner, förråd & exercisytor • Monumentala & symmetriska

I Vaxholms kommun finns en mängd olika militära byggnadsverk, från kasernbyggnader, stabs- och förrådsbyggnader, officersbostäder och öppna exercisytor till äldre försvarsanläggningar med fästnings- och skansmiljöer. Byggnaderna har gemensamt att de utgör en funktionell och gedigen militär befästningsarkitektur, uppförd i tunga material såsom sten och jord, senare betong, inom skyddande vallar eller gravsystem samt är anpassade till terräng och skottfält.

De militära anläggningarna är sinsemellan av väldigt olika karaktär. Vaxholms kastell är en slottslik och monumental fästning i sten medan Rindö redutt är en sluten, muromgärdad befästning i tegel. De gamla regementsbyggnaderna på Rindö från början av 1900-talet är robusta gulputsade stenhus uppförda i en blandning av nationalromantik och sen 1800-tals klassicism i en sträng symmetri. Med hög, synlig tegelsockel utgör de monumentala och kraftfulla volymer. Det finns även en kasern, Johannesberg, på Vaxön som är ritad under samma tid och av samma arkitekt. Söderfjärdsskolan huserar idag i byggnaden. Miljöerna bidrar till historiskt djup genom att belysa den militära närvarons betydelse för Vaxholms utveckling, arbetsliv och samhällsstruktur under flera århundraden och vittnar om gediget byggda miljöer som har hållit och kommer hålla över lång tid.



Kasernbyggnaderna på Rindö är ombyggda till bostäder. Väl anpassade tillägg i form av exempelvis balkonger med smidesräcken skapar fina boendekvaliteter.



Batteriparken i Vaxholm visar spår av äldre tiders befästningskonstruktion. Kullarna gömmer resterna av tre gamla försvarsvärn. Härifrån hade det 13:e batteriet full sikt över det norra inloppet till Stockholm, Kastellet och Norrhamnen. Därav namnet Batteriparken.

← *Flera av de militära byggnaderna får nya användningsområden. Söderfjärdsskolan på Vaxön uppfördes som kasernbyggnad på tidigt 1900-tal.*



”...hamn- och varvsmiljöerna syns väl från vattnet och kan ha stor visuell påverkan.”

På Ramsövarvet har båtar tillverkats sedan tidigt 1900-tal. Fasaden syns tydligt från vattnet.



Rindövarvet drevs ursprungligen av försvaret.

Hamn- & varvsmiljöer

Funktionella varvsmiljöer • Naturanpassade småbåtshamnar • Färjelägen och militära hamnar • Tydlig visuell närvaro från vattnet

Hamnar och varvsmiljöer har historiskt varit ett otroligt viktigt inslag i Vaxholms kommun och har än idag en betydelsefull funktion för service och säkerhet på sjön. Det finns ett flertal olika hamn- och varvsmiljöer längs kusterna. De lite större varven och marinorna har en funktionell och industriell karaktär med relativt stora enkla volymer, flacka plåttak, små fönster och med träfasader som företrädesvis är rödmålade, ladukliknande, eller vita. Militära hamnar är mer storskaliga, symmetriska och strikta. Småbåtshamnar och roddklubbar har ofta en mer småskalig naturanpassad karaktär, med organisk, variationsrik struktur och en lågmäld arkitektur med en stor andel träbyggnader. Större hamnar och färjelägen är mer robusta och tekniska. De utgör en del av sjöfarten och den marina infrastrukturen med viktiga funktioner för resenärer, såväl pendlare som turister. Gemensamt för alla hamn- och varvsmiljöer är att de syns väl från vattnet och kan ha stor visuell påverkan.



”...placerade på höjder och med sparad natur av höga tallar mellan husen.”

Skutvikshagens flerbostadshus tar upp höjdskillnaderna i branten på Vaxöns norrsida.

Flerbostadshus i natur

Smalhus och punkthus, väl inpassade i terräng • Trafikseparerade områden • Natur och terräng bevaras mellan hus

Årsringarna utanför Vaxholms täta stadskärna har en annan, både högre och glesare karaktär. Här har folkhemsarkitekturen satt sina olika spår i form av exempelvis grupperade smalhus från 1940- och 50-talen, väl inpassade i naturen och topografin. Under 1960-talet ändrades skalan ytterligare, mycket pådrivet av den nya broförbindelsen från fastlandet och med den en ökad efterfrågan på bostäder. Exempel på flerbostadshus i natur finns längs Fredriksstrandsvägen och Fredriksbergsvägen. Det är trafikseparerade bostadsområden med relativt storskaliga byggnader, placerade på höjder och med sparad natur av höga tallar mellan husen.

Ett senare exempel är Skutvikshagen där de storskaliga flerbostadshusen följer terrängen och låter naturen vara kvar mellan byggnaderna. Här får husen en helt annan form och riktning. Havsutsikt från såväl bostad som omgivande utemiljö är det som har styrt gestaltningen.



Byggnaderna på Fredriksbergsvägen är väl inpassade i terrängen och med sparad natur av höga tallar mellan husen.

ARKITEKTONISKA PRINCIPER

Inför utveckling av nya bebyggelsemiljöer eller omvandling av befintliga byggnader och platser ska principerna i denna arkitekturpolicy vara vägledande. Det gäller såväl utformning och placering som användning av byggnader, gator, parker och torg.

De fem övergripande principerna med sina respektive preciseringar ska fungera som både styrning och inspiration vid utveckling av den byggda miljön och genom byggprojektets alla faser, från idé till genomförande och förvaltning.

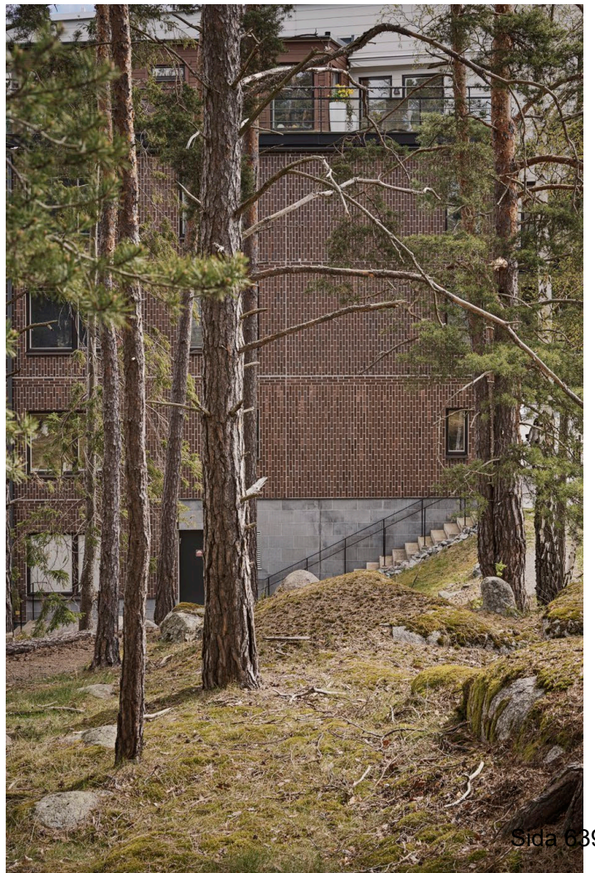
Principerna ska guida projekten i en hållbar riktning som stärker Vaxholms arkitektoniska identitet. Intill varje princip finns förslag på frågor som kan ge stöd vid tillämpningen.



Träbyggnader bland klippor och tallar på Kullö.







1 Ny bebyggelse anpassas till landskapet

Bevara Vaxholms siluett genom att låta landskapet och befintliga landmärken vara styrande. Nya byggnaders höjd ska anpassa sig till landskapssiluetten, det vill säga terrängen och trädkronornas höjd. **På så vis kan nya tillskott komplettera och bidra med variation och ändå smälta in i landskapet.**

Placera ny bebyggelse tillbakadragen från vattnet med plats för träd och växtlighet mellan tomt och strand. Enklare bodar kan ligga närmare, bostadshus längre bort. **På så vis bevaras upplevelsen av strandlinjen samtidigt som allmänhetens tillgänglighet till vattnet värnas.**

Låt terrängen styra vid placering av ny bebyggelse så att landskapets kupering och berg i dagen bevaras. Om det finns behov av att terrassera marken bör lokalt stenmaterial användas. Ge landskapet plats mellan husen och spara träd på tomten. **På så vis kan natur och terräng bibehållas och ny bebyggelse och nya anläggningar bli väl anpassade tillskott i landskapet.**

Placera och utforma ny bebyggelse med skydd för väder och vind. Anpassa placeringen till ett förändrat klimat med såväl värmeböljor och skyfall som stigande havsnivåer. **På så vis skapas förutsättningar för ett gott mikroklimat på platsen samtidigt som den nya bebyggelsen inte konkurrerar med befintliga sommarnöjens karaktärsfulla placering längst ut på klippor och högst upp på höjder.**



Hur anpassas arkitekturen till landskapet?

Bevaras befintlig siluett?

På vilket sätt styr terrängen gestaltning och placering?

Övre: Med ett litet hack i fasaden kan markens nivåskillnad bibehållas och den lilla bergknallen framför husen bevaras. Lärkvägen på Vaxön. Nedre vänster: Med trappor och pelare anpassas husen på Kullö till terrängen. Nedre höger: Tallar och naturmark har sparats alldeles intill de nybyggda husen i Skutvikshagen.







2 Ny bebyggelse adderar värde

Addera ny bebyggelse på ett sätt som kompletterar och stärker dagens utbud och tillför kvaliteter som gör platsen mer levande, tydlig och användbar. Det kan göras med väl genomtänkt användning och ingredienser som aktiva bottenvåningar, tydliga entréer, nya trädplanteringar, frodigt gröna innergårdar och väl gestaltade parkeringsplatser. Låt skalan och utformningen ge förutsättningar för att möta och lära känna sina grannar. **På så vis kan ny bebyggelse bidra till en levande och hållbar livsmiljö, som fungerar året runt.**

Låt nya byggnader bli en naturlig del av befintlig bebyggelsemiljö genom att de tar upp och förhåller sig till omgivande bebyggelses skala, täthet, volymer och riktningar. Genom att ta tillvara de bärande dragen i befintlig struktur kan nya byggnader bli en naturlig del av helheten och samtidigt tillföra något eget. Moderna inslag välkomnas, kontinuiteten i gatunätet bibehålls och såväl gaturum som byggnader håller en skala som är anpassad till karaktären. **På så vis blir ny bebyggelse ett tillägg till de många historiska lager och stilar som återfinns i Vaxholm och ett värdefullt tillskott från vår tid.**

Lägg stor vikt vid innehåll och utformning i anslutning till kommunens entréer, såsom brofästen, bryggor och hamnar. Dessa miljöer fungerar som viktiga övergångar och första intryck. Gestalta dem med förståelse för deras funktionella roll och visuella betydelse i landskapet. **På så vis kan entréerna förtydligas och hjälpa till att förmedla Vaxholms identitet, där närheten till vattnet, öarna och det maritima livet formar både bebyggelse och landskap.**



På vilket sätt adderar arkitekturen värde?

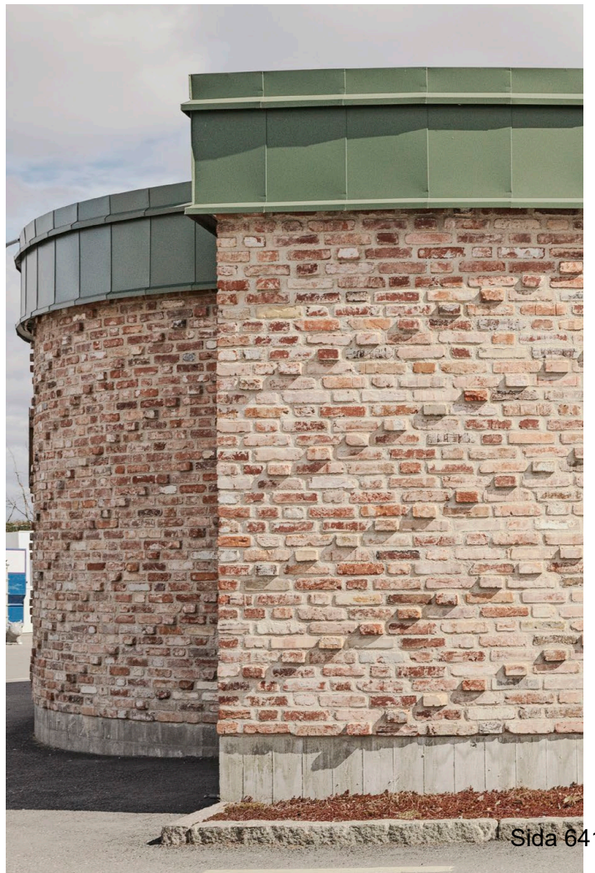
Hur kan befintliga strukturer kompletteras?

Hur förhåller sig nya byggnaders skala och volym till de befintliga?

Övre: Med drag av fiskebodar och smala gaturum smälter bebyggelsen i Norrhamn väl in i Vaxholms småstadsmiljö. Nedre vänster: Även helt nya tillskott med sin egen karaktär har ett värde. Kronängsskolan är ett exempel. Nedre höger: Ny bebyggelse på Norrberget med träfasader, smala gator och gröna innergårdar utgör en naturlig fortsättning på småstadsmiljön i Vaxholm.







3 Lekfullhet, mod & omsorg guidar ny arkitektur

Presentera en arkitektonisk idé som guidar utformningen av den nya bebyggelsen. Idén ska förhålla sig till Vaxholms karaktär där relationen till vattnet, naturen och den varierade bebyggelsen är centrala kvaliteter. Ta hjälp av arkitektonisk kompetens för att säkerställa nivå på gestaltningen. **På så vis kan en röd tråd skapas för kvalitet och utformning hela vägen från skiss till förvaltning.**

Våga lekfullhet och inspireras av den höga detaljrikedomen i befintlig bebyggelse. I skärgårdsarkitekturen återfinns tak med olika vinklar, takkupor i olika utföranden, frontespiser, tinnar och torn – element som kan stöpas om i nya formspråk och samtidigt ta tillvara kvaliteter typiska för Vaxholm. **På så vis kan ny bebyggelse bli ett väl anpassat tillskott som utvecklar platsens identitet och tydligt förhåller sig till Vaxholms karaktär.**

Använd återbrukat material och pröva nya metoder för ett hållbart byggande. Låt hållbarhet vara en grundläggande del av den arkitektoniska idén. Utgå från att trä ska vara det dominerande fasadmaterialet. **På så vis kan såväl nytänkande som återbruk och kulturmiljö gå hand i hand.**

Låt omsorg om detaljer och gedigna materialval bidra till en rikare upplevelse av den bebyggda miljön. Ge sockel, fasad och tak specifika uttryck. Tillsammans skapar de variation och läsbarhet. Låt arkitekturen i ögonhöjd ha en högre grad av detaljering och bestå av mer bearbetade material. Utforma och placera tekniska installationer med omsorg. **På så vis kan ny bebyggelse bli ett modernt och variationsrikt tillskott som ger en rikare upplevelse.**



På vilket sätt erbjuder arkitekturen detaljrikedom och omsorg om materialval?

Vilka material kan återbrukas?

Finns det detaljer som har släktskap med skärgårdsarkitekturen?

Övre: Med lekfull utformning utgör restaurangbyggnaden i Rindö hamn ett nytt landmärke. Nedre vänster: Omsorgsfullt utformad teknikbyggnad i hamnen i Vaxholm. Nedre höger: Återvunnet tegel och ett helt eget formspråk på återvinningscentralen på Vaxön.







4 Befintlig bebyggelse berättar om historien

Ta vara på och vidareutveckla det som redan finns. Låt platsens och byggnadsverkens historia vara fortsatt avläsbar. Ändringar av en befintlig byggnad ska göras med hänsyn till den tidsepok som präglar byggnaden. **På så vis kan Vaxholms unika identitet och historiska arv fortsätta kännas närvarande.**

Spara och återanvänd byggnader och material. Lika viktiga som de större strukturerna och byggnadsvolymerna, är de små detaljerna: en natursten-sockel, en smäcker takfot eller spår av ett badhus. Patina och åldersteck-en hos äldre bebyggelse är en del av deras identitet. Restaurera bara det som är nödvändigt. **På så vis kan äldre byggnader och sparade detaljer berätta om platsens och bebyggelsens historia, samt bidra med autentici-tet och förmedla platsens tidsdjup.**

Överväg alternativa användningsmöjligheter framför rivning. Befintliga lokaler kan omvandlas till bostäder, fritidshus till permanentboende och i småstadsmiljön kan förutsättningarna för mer aktivitet och verksamheter förbättras. **På så vis kan befintlig bebyggelse få nytt liv genom ansvarsfull resursanvändning.**



Hur förhåller sig arkitekturen till historien?

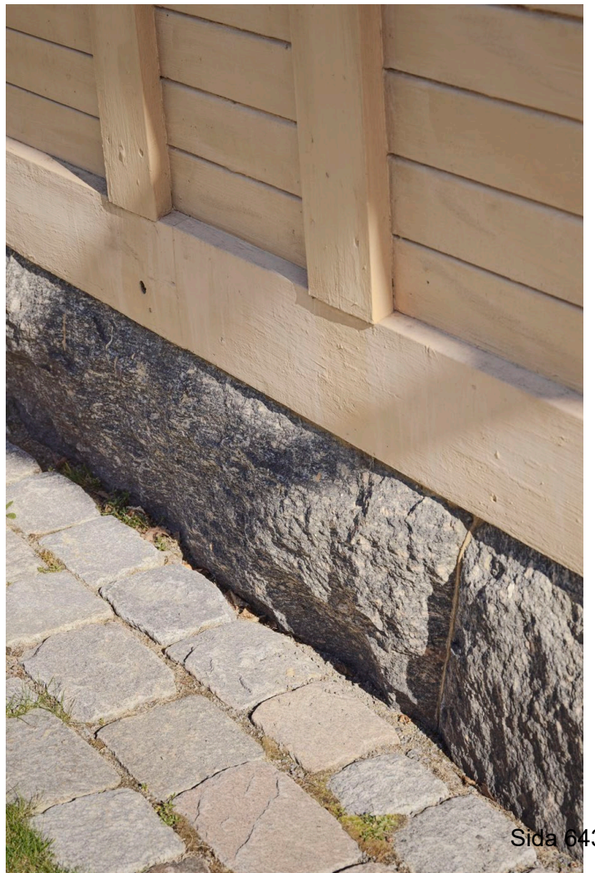
Vilka historiska spår kan synliggöras?

Vad av det befintliga tas tillvara?

Övre: Kasernerna på Rindö ombyggda till bostäder. Nedre vänster: Det anrika Waxholms hotell från tidigt 1900-tal är ett av Vaxholms tydligaste landmärken. Nedre höger: Den nya byggnaden på Vaxholms skola är väl anpassad till den karaktärsfulla huvudbyggnaden.







5 Väl gestaltade utemiljöer adderar värde & liv

Presentera en arkitektonisk idé som guidar utformningen av parker, bostadsgårdar, skolgårdar, gator, gränder, stränder och torg. **På så vis kan en röd tråd skapas för kvalitet och gestaltning hela vägen från skiss till genomförande och förvaltning.**

Utveckla befintliga platser och addera nya på ett sätt som kompletterar och stärker dagens utbud. Erbjud variation i form av platser med sol och skugga, skydd för vind, ytor för lek, plats för vila och plats för möte och sociala interaktioner. Utforma för såväl besökare som åretruntboende, för både sommar och vinter. Gestalta kajer, strandpromenader och bryggor så att vattnet och kustlinjen blir tillgänglig för många. **På så vis kan utemiljön bidra till en levande och hållbar livsmiljö, som fungerar året runt.**

Låt omsorg om detaljer, gedigna markmaterial och kloka växtval bidra till en rikare upplevelse av platsen. Val av växter utgår från vad som hör hemma och trivs i skärgårdsmiljön, men med lekfulla inslag utifrån. Biologisk mångfald och ekosystemtjänster styr gestaltningen, hand i hand med visuella och rumsliga kvaliteter. Möblering, belysning, offentliga toaletter och skyltar får en genomtänkt och sammanhållen utformning. **På så vis skapas en igenkännbar miljö med intressanta och variationsrika tillskott som samtidigt är hållbara över tid.**



Hur bidrar arkitekturen till att skapa tillgänglighet för fler året runt?

Bidrar gestaltningen till flera användningar och upplevelser?

Hur kan skärgårdsväxter och biologisk mångfald berika gestaltningen?

← *Övre: Den nya promenaden mellan Norrhamn och Norrberget ger fin tillgänglighet till kuststräckan. Nedre vänster: Utemiljöerna på Norrberget inkluderar både bevarat berg i dagen och frodiga innergårdar uppförda på bjälklag med underliggande parkering. Nedre höger: Natursten i markbeläggningen vid Rindö kasern.*

ANVÄND ARKITEKTUR-POLICYN

Arkitekturpolicyn ska fungera som ett underlag för dialog vid exempelvis planbesked och bygglov likaväl som den ska vara ett stöd för den enskilde som vill bygga något. Arkitekturpolicyns principer kan användas som inspiration i uppstart av ett projekt och som kontroll i slutfasen. Intill varje princip finns förslag på frågor som kan guida samtalet.

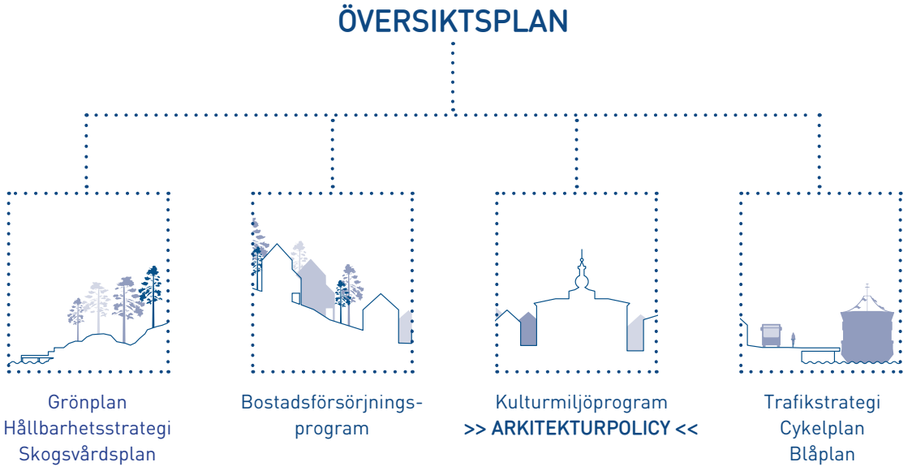
Arkitekturpolicyn ska användas genom hela stadsbyggnadsprocessen, i såväl tidiga skeden, strategiska beslut och genomförande. För varje förändring i den byggda miljön ska medvetna arkitektoniska ställningstaganden göras.

Lärkvägen på Vaxön.

Koppling till andra dokument

Enligt Plan- och bygglagen (2010:900) har kommunen ett ansvar för att arbeta med den gestaltade livsmiljön. Detta beaktas vid beslut och förslag som rör förändringar i den byggda miljön. Även Miljöbalken sätter ramarna för utvecklingen av våra samhällen, med syfte att främja en hållbar utveckling så att en god och hälsosam miljö säkras för kommande generationer.

För att följa lagstiftningen och säkerställa en god gestaltad livsmiljö arbetar kommunen aktivt med att ta fram strategiska dokument såsom exempelvis Översiktsplan, Hållbarhetsstrategi och Kulturmiljöprogram. Arkitekturpolicyn är ett av dessa strategiska dokument och ska användas tillsammans med de övriga dokumenten. En stor del av de miljöer som skapar Vaxholms arkitektoniska identitet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård vilket ställer höga krav på förståelse och kunskap om Vaxholms historia och bebyggelseutveckling. Sådan fördjupning finns att hitta i kommunens Kulturmiljöprogram.



Arkitekturpolicyn i stadsbyggnadsprocessen

Det finns flera tillfällen under stadsbyggnadsprocessen där frågor om arkitektur och gestaltning är avgörande för ett gott slutresultat. I vissa skeden är gestaltningsfrågor lagstyrda och i andra skeden går det att genom inspiration och dialog nå en högre arkitektonisk nivå i varje enskilt projekt.

Översiktsplan
Arkitekturpolicyn ger vägledning i beslut om hur mark- och vattenområden ska gestaltas och användas samt hur den byggda miljön ska utformas, utvecklas och bevaras.

Fördjupad översiktsplan & planprogram
Arkitekturpolicyn används för att precisera gestaltningsfrågorna inom ett avgränsat geografiskt område. Platsens karaktärsdrag är viktiga att utgå från. Arkitekturpolicyns principer kan vara utgångspunkt för de övergripande volymer och strukturer som föreslås.

Detaljplan
Arkitekturpolicyn vägleder utformningsfrågor inom planområdet och kan ge stöd för att avgöra hur utformning, strukturer och volymer bör regleras.

Kvalitetsprogram & gestaltningsprogram
Arkitekturpolicyns principer kan vara utgångspunkt för de rekommendationer för gestaltning som föreslås.

Markanvisning
Arkitekturpolicyn vägleder och kravställer gestaltning och inriktning.

Bygglov
Arkitekturpolicyn är ett gestaltningsstöd inför ansökan om bygglov och ett dialogstöd vid lov för markanvändning och byggande.

Förvaltning
Arkitekturpolicyn är ett stöd i daglig förvaltning och skötsel av byggnader och utemiljöer, även i de fall det inte rör sig om lovpliktiga frågor.



VAXHOLMS STAD

Bastu på Skogsö.

VAXHOLMS STAD

Enkätsvar om Vaxholms framtida arkitektur

En sammanställning av invånarnas tankar om arkitektur, miljöer och framtida utveckling i Vaxholms stad.



Post: 185 83 Vaxholm
Telefon: 08-541 708 00
Webb: www.vaxholm.se
Organisationsnummer: 212000-2908

VAXHOLMS STAD

Innehåll

Typiskt för Vaxholm 3

Uppskattade platser och miljöer 7

Framtidsbild av Vaxholm 8

Skärgårdskaraktär 14

Nya platser och bebyggelse 17

Synpunkter på bygglov och processer 20

VAXHOLMS STAD

Fråga 1. Beskriv vad du tycker är typiskt för Vaxholm, med tre ord

Antal inkommande svar: 243

Skärgårdskaraktär

Vaxholm upplevs som en skärgårdsstad med arkipelagmiljö, sjöbodar och närhet till vattnet.

Småskalighet

Låga hus, mänsklig skala och tät men inte trång bebyggelse. Kort avstånd till service och vardagsfunktioner.

Träbebyggelse

Trähus med snickarglädje och färgglad utformning. Pastell- och traditionella färger uppfattas som viktiga identitetsdrag.

Vattenkontakt

Närhet till havet, strandpromenader, bryggor och utsikt över vattnet är centralt.

Historia och kulturarv

Den äldre bebyggelsen är viktig, exempelvis rådhuset, kasernerna på Rindö och Kastellet. Sekelskifteskaraktär och historiska miljöer lyfts fram.

Pittoreskt och idylliskt

Vaxholm beskrivs som charmigt, mysigt, idylliskt och välkomnande.

VAXHOLMS STAD

Gemytlighet och grannsämja

Social värme, småskalig handel, caféer och mötesplatser återkommer i beskrivningarna.

Vackra trädgårdar och bostadsmiljöer

Trädgårdar, gröna tomter och välskötta bostadsmiljöer uppfattas som viktiga kvaliteter.

Traditionell sekelskiftesmiljö

Referenser till 1800–1900-talets arkitektur, som punschverandor, V-tak, spröjs, falurött och slamfärger.

Kritik mot förtätning och exploatering

Oro för ogenomtänkt exploatering och nybyggnation som upplevs som ”ful” eller för tät. Även kritik mot höga priser och misskötta miljöer.

Identitet som skärgårdsnav

Vaxholm ses som ”Skärgårdens huvudstad” och en naturlig knutpunkt för båttrafik.

Turism

Båtar, måsar och sommarens aktivitet präglar kommunen. Turism ses som viktig, men åsikterna går isär om hur stor plats den bör ta.

Genuinitet och autencitet

Miljön ska kännas äkta, tidlös och genuin – inte för modern eller tillrättalagd.

VAXHOLMS STAD

Naturnära livskvalitet

Närheten till vatten och natur ger en rofylld och trivsam vardag. Detta är en central del av Vaxholms attraktivitet.

Kultur och näringsliv

Kulturbyggnader, kreativa verksamheter, lokala producenter och ett brett butiksutbud lyfts fram.

Konservativt

Vissa beskriver Vaxholm som bakåtsträvande, omodernt eller utan verklighetsförankring.

Mobilitet

Många upplever att bilar och parkeringar tar för stor plats. Det finns önskemål om bättre kollektivtrafik och mer tillgängliga trafiklösningar.

Trygghet

Vaxholm uppfattas som lugnt, tryggt och säkert – och detta anses viktigt att bevara.

Natur och grönska

Klippor, tallar, parker och naturkvalitéer är betydelsefulla för upplevelsen av Vaxholm.

Lantlig småstadskaraktär

Den lilla skalan, personliga känslan och starka gemenskapen ses som centrala delar av kommunens identitet.

VAXHOLMS STAD

Båtliv och sjöfart

Waxholmsbåtarna, segelbåtar, gästhamnen och andra maritima inslag är viktiga identitetsmarkörer.

Sommarkänsla och säsongsbaserat

Sommarens liv, turister och aktivitet runt hamnen är en tydlig del av kommunens karaktär.

Stillhet och lugn

Tystnad, ro och avskildhet uppskattas. Vissa upplever dock att delar av kommunen kan kännas folktomma, särskilt utanför säsong.

VAXHOLMS STAD

Fråga 2. Vilken byggnad, plats eller vilket landskap tycker du är finast i kommunen? Skicka in bild eller egen skiss.

Om du vill ta del av de bilder som andra har skickat in kan du begära ut dem som allmän handling.

Vi kan inte publicera bilderna på Vaxholms stads webbplats eftersom vi inte har upphovsrätt till dem.

Du kan begära ut handlingen via Vaxholms stads webbplats under *Självservice och e-tjänster.*

Ange att du önskar ta del av ”fotografier från Arkitekturpolicy-enkäten”.



VAXHOLMS STAD

Fråga 3. Hur önskar du att Vaxholm kommuns landskap, byggnader eller platser ska se ut i framtiden? (Max 500 tecken)

Antal inkommande svar: 243

Bevara småskalighet, låg byggnadshöjd och varierad bebyggelse

- Behåll låg byggnadshöjd på 2–4 våningar. På öar nära strandlinjen bör bebyggelsen vara i en våning, med tvåvåningshus längre in mot land.
- Undvik höga och täta kvarter.
- Anpassa byggnadernas volym till terrängen och till den befintliga bebyggelsen.
- Värna stadssiluetten från vattnet, särskilt runt rådhuset, vattentornet och andra karaktärsskapande byggnader.
- Bygg fler stadsradhus.
- Blanda bostäder och arbetsplatser och skapa en jämnare fördelning av hyresrätter, flerfamiljshus och radhus i hela kommunen.
- Skapa variation i bebyggelsen och använd olika färger — men inom den skala och färgsättning som redan finns i Vaxholm.
- Bryt upp större volymer genom förskjutningar, verandor, väl placerade fönster och öppna gårdar där fotgängare kan röra sig.

VAXHOLMS STAD

Klassisk, tidlös och skärgårdsanpassad arkitektur

- Trähus med inslag av puts, plåttak, torn, sadeltak och bandade plåttak är efterfrågade.
- Spröjs, snickarglädje och kreativa nytolkningar av traditionella trähus lyfts fram.
- Traditionella färger som falurött, gult, grönt och ockra uppskattas. Svart och kritvitt bör undvikas.
- Moderna ”lådor” i betong, metall och glas anses inte passa in.
- Ny bebyggelse ska smälta in i omgivningen utan att sticka ut – men heller inte vara rena pastischer.
- New England-inspirerad stil med äldre charm och moderna inslag nämns ofta, men det förekommer också viss kritik mot alltför amerikaniserad bebyggelse.
- Bebyggelsen i centrum kan bli mer enhetlig och uppfräschad, exempelvis genom att klä in stenfasader i trä.
- Det finns ett uttalat behov av en stadsarkitekt och en stadsträdgårdsmästare med ett tydligt strategiskt uppdrag.

VAXHOLMS STAD

Bevara stadens unika identitet

- Vaxholm ska fortsätta vara en historisk stad, samtidigt som blandningen av olika hustyper bevaras.
- Vårda och renovera äldre byggnader. Undvik rivning och var restriktiv med rivningslov.
- Låt ny bebyggelse spegla både sekelskiftesstadens och skärgårdsvillastadens karaktär — inte massproducerad arkitektur.
- Hantera den militära historien med respekt och gör den mer tillgänglig.
- Tillåt friare tolkningar av bebyggelsen utanför stadskärnan och arbeta med principen ”årsringar” (utveckling som bygger vidare på befintliga lager).
- Utforma nya hus så att de känns tidlösa, utan tydlig trend eller modeperiod — som byggnaden på Hamngatan som uppfördes efter branden.
- Ge privatpersoner frihet att förvalta och utveckla sina fastigheter utan för många styrande arkitektur- eller skönhetsregler.
- Säkerställ tydliga riktlinjer så att byggherrar inte får för stort inflytande över gestaltningen.
- Stärk Vaxholm som skärgårdsstad med båtliv och marint näringsliv, inte enbart restauranger och turism.

Mycket grönska och natur

- Värna skogar, klippor, grönytor, parker och berg.
- Förbättra skötseln av parker och träd.
- Sköt grönområden med hänsyn till biologisk mångfald.
- Stoppa förtätning som tar natur i anspråk.
- Främja biologisk mångfald i hela kommunen.
- Utveckla och skylta upp promenadstråk och stigar.
- Plantera fler gatuträd och skapa fler planteringar och parker i bebyggda områden.
- Utveckla Officersparken med mer estetik och omsorg.
- Se till att grönska och natur finns nära bostäder, och placera ut fler parkbänkar.

VAXHOLMS STAD

Starkt fokus på vattenkontakt

- Gör strandlinjen tillgänglig för alla och behåll viktiga siktlinjer mot havet.
- Skapa ett sammanhängande och tillgängligt promenadstråk längs vattnet runt hela Vaxön.
- Utveckla bryggor, badplatser, båtliv och andra marina miljöer.
- Främja verksamheter som har koppling till vatten.
- Skapa en gångbro eller förbättra kopplingen till Kastellet.
- Utveckla vattennära upplevelser som gynnar både besöksnäringen och invånare, exempelvis kallbadhus, bastu eller en permanent skärgårdsbåt för evenemang vid kajen.
- Tillåt en liten brygga per strandtomt, men undvik stora bryggor av hänsyn till strandskyddet.

Autenticitet

- Vaxholm ska inte utvecklas i samma riktning som Täby, Åkersberga eller Hammarby Sjöstad.
- Undvik generiska, moderna kvarter som ser likadana ut överallt.
- Staden ska kännas som en skärgårdsstad — och ingen annanstans.
- Undvik att skapa förortsområden inom kommunen.

Platser för samvaro, lek och aktiviteter

- Skapa små parker, gröna rum, bänkar, boulebana och lekplatser.
- Utveckla hundparker, elljusspår och fler möjligheter till friluftsliv.
- Stärk kulturutbudet, evenemang och andra mötesplatser.
- Öka de sociala värdena och aktivitetsmöjligheterna vid hamnområdet.
- Håll offentliga miljöer hela och rena, och använd fågelsäkra soptunnor.
- Möjliggör fler uteserveringar.

VAXHOLMS STAD

En levande, mysig småstad – året runt

- Skapa sociala platser som caféer, restauranger och torghandel.
- Utöka vinterutbudet och ha fler butiker öppna året runt.
- Bygg moderna lokaler för kulturhus, samlingslokaler, museum, simhall och saluhall.
- Använd Rådhuset för politiska möten.
- Satsa på konst i det offentliga rummet.
- Skapa en festlig, glad och inbjudande stadsmiljö.
- Tillhandahåll offentliga toaletter och bra belysning i offentliga rum.
- Bibehåll och utveckla service och butiksutbud i centrum och på öarna, exempelvis matbutik med växtförsäljning och café.
- Skapa lugna platser i centrum under turistsäsongen.
- Tillgängliggör Kastellet med flytbrygga eller bro.
- Bygg en framträdande byggnad som kan fungera som landmärke och sätta Vaxholm på kartan.
- Skapa fler co-workingplatser.
- Undvik lågpriskedjor som riskerar att konkurrera ut stadskärnan.
- Skapa ett utflyktsmål som är attraktivt året runt.

Hållbart, bygg i naturmaterial och återbruka

- Prioritera trä framför betong.
- Använd material och färger som är naturliga och harmoniserar med omgivningen.
- Knyt hållbarhet till traditionell byggnadskultur.
- Återbruka befintliga byggnader och material i stället för att bygga nytt.
- Ta hand om ödehus i stället för att exploatera nya områden.
- Underhåll och sköt bebyggelse och lokaler kontinuerligt.
- Satsa på mer miljösmart byggande, till exempel genom att installera solpaneler.

VAXHOLMS STAD

Finansiering och kommersiella perspektiv

- Bostadspriserna upplevs som för höga.
- Skapa bättre förutsättningar för företagare att satsa i Vaxholm och lyssna till befintliga företag.
- Bygg fler hyresrätter riktade till unga, så att de kan bo kvar i kommunen som vuxna.
- Variera hustyper genom att bygga enfamiljshus och mindre flerfamiljshus.
- Utveckla turistnäringen så att den ger liv åt Vaxholm, exempelvis genom att kombinera båtliv och turism.
- Upplåt inte kommunal mark för bostadsbyggande.
- Skapa möjligheter för mindre verksamheter, som exempelvis gallerier.
- Bygg fler seniorboenden, liknande Kanonen.
- Bygg ut vatten- och avloppsnätet i takt med exploatering.

Bättre trafiklösningar

- Ett bil- och bussfritt hamnområde efterfrågas ofta.
- Bygg parkering under jord eller utanför Vaxön, med linjebuss till centrum.
- Det finns både önskemål om fler och färre parkeringar.
- Utveckla fler cykelvägar, bättre båttrafik och kollektivtrafik, fler gångfartsområden och fler trottoarer.
- Det finns intresse av att inte införa gågata eller enkelriktad trafik i stadskärnan.
- Bevara och utöka antalet fritidsbåtplatser och gästbåtsplatser.
- Modernisera infrastrukturen och anpassa den till elbilars behov.
- Inför fartdämpande och säkerhetshöjande åtgärder där barn rör sig.
- Skapa en trafiksäker väg mellan Vaxholm och Arninge för mopeder.
- Använd skolgårdar som parkering under sommaren.
- Skapa fler parkeringar med längre parkeringstid, så att turister hinner äta och promenera. Förbättra de interna förbindelserna inom kommunen, både med lokalbuss och båt.

VAXHOLMS STAD

Fråga 4. Vad betyder skärgårdskaraktär för dig?

Antal inkommande svar: 243

Småskalighet och låg bebyggelse

Låga hus, luftiga miljöer och en mänsklig skala lyfts fram som viktiga. Sjöglimtar mellan husen, varierade volymer och organiskt utformade kvarter skapar en småskalig och naturnära känsla. Vägarna bör vara små och följa terrängen.

Husen ska vara enklare än i storstaden, men väl gestaltade. Höga byggnader och moderna ”lådor” anses inte passa in i Vaxholm.

Klassisk träarkitektur

Naturmaterial och småskalighet är viktiga inslag. Trä- och putshus, sjöbodar, spröjs, naturstensgrunder, punschverandor och snickarglädje lyfts fram som typiska element. Färgskalan består av pastell- och naturfärger, tjärade ytor, röda hus med vita knutar, grånat trä och traditionella slamfärger.

Arkitekturen hämtar inspiration från bebyggelsen under 1800–1930-talet och bör inte vara kritvit, svart eller minimalistisk. Offentliga platser ska ha en marin karaktär och staden ska upplevas från både hav och land.

Det finns önskemål om stor frihet på offentliga platser, utan för många regleringar.

VAXHOLMS STAD

Närhet till vatten och levande båtliv

Bryggor, badplatser, simskolor, jollesegling, kanoter och sjöbodar är viktiga inslag i Vaxholms vattennära miljöer. Gästhamnen, Waxholmsbåtarna, båtuppläggning, segling och passagerarbåtar vidare ut i skärgården bidrar till ett aktivt båtliv.

Det finns även båtvarv, hamnar för yrkessjöfart och många unga som sommarjobbar inom båtnäringen. Många pendlar med båt till arbetet.

Invånarna efterfrågar tillgängliga öar, tätare båtavgångar och gratis småbåtsplatser för kortare ärenden. Vattnet ska vara synligt, tillgängligt och aktivt, både för boende och besökare.

Tillgänglig och sammanhängande strandlinje

Stränder, klippor, bryggor och gångstråk ska vara öppna för alla. Ingen privat inlåsning av kustlinjen.

Grönska, naturkontakt och varierat landskap

Klippor, tallar, hällmarker, ängar, karaktärsträd, syrenhäckar, skogspartier, trädgårdar och grusvägar är viktiga inslag i Vaxholms landskap. Naturen ska bevaras och vara närvarande även i bebyggda områden.

Det finns ett starkt önskemål om naturlig föryngring, rikt djurliv och en natur som upplevs vild och inte alltför tuktad. Friluftsliv ses som en självklar del av livet för många boende i kommunen.

Levande hamn- och stadsmiljö

Hamn- och stadsmiljön ska vara levande och attraktiv med besöksmål, små kaféer, lokalproducerade varor, butiker och Hembygdsgården. Uteserveringar, torghandel, kultur och bryggdans bidrar till en aktiv och trivsam atmosfär.

VAXHOLMS STAD

Skärgårdskänsla som bygger på enkelhet, lugn och äkthet

Skärgårdskänslan ska präglas av en avslappnad och genuin atmosfär — inte något tillrättalagt, designat eller för polerat. Tradition, gemenskap och hjälpsamhet är viktiga delar, liksom familjära miljöer, småskaligt hantverk, båtliv och viss naturlig oordning.

Historisk kontinuitet och respekt för platsens identitet

Ny bebyggelse ska knyta an till det äldre genom form, färg, skala och material. Stadens själ ska bevaras och inte ersättas av modern förortsbebyggelse.

Både permanentboende och sommarboende är viktiga för helheten, och grosshandlarvillorna lyfts fram som betydelsefulla för stadens identitet. Det finns en stark vilja att värna kulturhistorien, men samtidigt ge plats för dagens funktioner.

Aktiv vardag nära natur och hav

Bad året om, promenader, båtliv, fiske, segling och friluftsliv är viktiga delar av vardagen i Vaxholm. Livet ska vara lättillgängligt, spontant och nära kopplat till naturen och havet.

Bilfrihet och prioritet för gående, cykel och båt

Färre parkeringar och mindre biltrafik nära vattnet. Fokus bör i stället ligga på båtförbindelser, promenadstråk och cykelvägar. Vaxholm ska vara en småstad där man rör sig långsamt, tryggt och hållbart.

VAXHOLMS STAD

Fråga 5. Vad tycker du är viktigast att tänka på när det skapas nya platser och bebyggelse i Vaxholms kommun? (500 tecken) Valfri extra fråga.

Antal inkommande svar: 231

Småskalighet och lågbyggnadshöjd

En tydlig röd tråd i enkätsvaren är att ny bebyggelse ska vara småskalig, luftigt placerad och ha gott ljusinsläpp. Bebyggelsen ska aldrig vara hög eller massiv. Stora komplex, höghus och moderna ”lådor” anses inte passa in. Förtätning bör i stället ske i ytterkanterna av tätorten.

Anpassning till det befintliga

Ny arkitektur ska harmoniera med den äldre och bevara småstadens uttryck. Formspråk, material och proportioner ska knyta an till kulturarvet. Det är bättre att restaurera än att riva, och ny bebyggelse ska inte vara generisk utan upplevas som typiskt för Vaxholm.

Det finns också åsikter om att ny bebyggelse i vissa fall bör kontrastera mot det äldre. Samtidigt framhålls vikten av att värna dem som vill bygga nytt och ge dem tydliga, rimliga förutsättningar.

Trä och naturmaterial som huvudprincip, hållbart byggande

Av både estetiska och klimatmässiga skäl ska bebyggelsen domineras av trä, naturfärger och naturliga strukturer. Betong och glasarkitektur bör undvikas. Hållbarhet ska genomsyra all framtida utveckling, från materialval till byggmetoder.

VAXHOLMS STAD

Bevarande och utveckling av grönska, natur och strandlinje

Det är viktigt att skydda skog, parkmark, träd och naturlig terräng. Många lyfter att naturen är en central del av Vaxholms identitet.

Strandlinjen ska vara öppen och tillgänglig för alla. Det finns även önskemål om mer blomster och prunkande grönområden i hela kommunen.

Tillgång till vatten och en levande hamn

Bryggor, badplatser, båtplatser, kallbadhus, båtliv och skärgårdstrafik är viktiga delar av Vaxholms identitet. Caféer, gästhamnen och ett aktivt kajliv gör vattnet till stadens hjärta, och området ska utvecklas för människor — både boende och besökare.

Mindre biltrafik i centrum – smarta trafiklösningar

Det finns starka önskemål om att ta bort bilar från kajerna och stadskärnan. Underjordiska garage, infartsparkeringar och små elbussar nämns som möjliga lösningar.

Gång-, cykel- och båttrafik bör prioriteras, samtidigt som parkeringar ska finnas — men utan att hindra rörelsen för gående eller upplevelsen av småstaden.

Varsam utveckling i Vaxholms karaktär – inte förtätning eller överexploatering

Mycket försiktig tillväxt på Vaxön. Utveckling ska ske med fingertoppskänsla, och inte på bekostnad av stadens själ eller naturvärden. Estetik ska vara en tyngdpunkt vid planering.

VAXHOLMS STAD

Turism, kultur, näringsliv och service

Ett kulturcentrum med bibliotek, turistbyrå och evenemang efterfrågas. Det finns även önskemål om en temavecka som kan stärka Vaxholm som utflyktsmål. Det är viktigt att skapa goda möjligheter för företagande, något som särskiljer en levande småstad från en förort.

Service och utbud ska fungera väl, både i form av butiker och i välfärdens verksamheter som skola, vård och infrastruktur.

Trygghet, trivsel och mötesplatser

Öppna torg, parker, bra belysning, lekytor för barn i olika åldrar, offentliga toaletter, hundrastgårdar och platser för gemenskap är viktiga inslag i en trygg stadsmiljö. Vaxholm ska vara en stad där barn, unga, äldre och besökare kan röra sig tryggt och självständigt. Det behövs mötesplatser för alla åldrar, utspridda i hela kommunen.

Blandning av boendeformer och social hållbarhet

En blandning av villor, radhus och flerfamiljshus efterfrågas. Det behövs fler hyresrätter och rimliga bostäder för unga, och bostadsområden där människor i olika åldrar kan bo nära varandra.

Det finns också åsikter om att undvika överklassområden och spekulationsbyggande, för att bevara en socialt hållbar bostadsstruktur.

Respekt för invånarnas vilja och transparent planering

Upprepad kritik mot tidigare byggprocesser, och ett starkt önskemål om bättre dialog och mer öppna processer. Arkitekttävlingar och beslut ska följa Vaxholms identitet och invånarnas vilja.

Kommunala verksamheter och föreningar bör finnas närmare medborgarna. Det finns också önskemål om mer omfattande konsekvensanalyser i stadsbyggnadsprocessen, för att beslut ska vara tydliga och förankrade.

VAXHOLMS STAD

Fråga 6. Vad önskar du av Vaxholms stad för att underlätta ditt arbete rörande arkitektur? Exempelvis vid bygglovsansökningar, ansökan om planbesked, markanvisningar eller annat.

Antal inkommande svar: 160

Tydliga och konsekventa gestaltningslinjer

Det finns ett stort behov av tydliga regler för arkitektur, stil, material, färger och skala, så att ny bebyggelse anpassas till Vaxholms historiska och landskapliga värden. Efterfrågas exempel på hur den äldre bebyggelsen såg ut, samt rådgivning för medborgare som vill utveckla kulturhistoriska kvaliteter. Exempelbilder och färgkoder nämns som användbara hjälpmedel.

Snabbare och mer förutsägbar handläggning

Önskemål om kortare handläggningstider och att maxtider hålls. Många upplever dagens process som långsam och svår att förutse.

Det efterfrågas mindre byråkrati, snabbare återkoppling och en fastställd maxtid för svar. Den lagstadgade bygglovshandläggningstiden ska följas, och ärenden bör uppdateras löpande.

Bättre dialog, service och tillgänglighet

Invånare vill ha mer personlig och lättillgänglig kontakt med kommunen, med möjlighet att få rådgivning tidigt i processen. Öppet hus, fler telefontider och fler samtal i stället för mejl efterfrågas.

Det önskas tydliga ”goda exempel” på hemsidan eller i utställningar, enklare sätt att ta del av detaljplaner och fortsatt bra information om byggprojekt, exempelvis via Vaxholms tidning Lotsen.

VAXHOLMS STAD

Transparens, rättvisa och likabehandling – medborgaren i fokus

Beslut ska vara tydliga, logiska och lika för alla. Avsaknad av godtycke, särbehandling eller motsägelsefulla beslut.

Kompetens i arkitektur och kulturmiljö

Behov av handläggare med kunskap om bevarande, stilfrågor, skärgårdsarkitektur och kulturhistoriska värden, så att dessa perspektiv styr besluten. Det efterfrågas även en stadsarkitekt och fler tjänstepersoner med relevant kompetens.

Följ gällande lagar, detaljplaner och principer konsekvent

Många uttrycker frustration över att regler och detaljplaner inte följs konsekvent. Det finns oro för undantag utan tydliga skäl och att större projekt tillåts trots avvikelser.

Sänk kostnaden för att söka bygglov

Önskemål om att kunna få kostnadsfri rådgivning i början av planeringsprocessen och att sänka kostnaden för bygglov. Flera vill också ha särskilda, lägre taxor för enklare ärenden som staket och murar.

Följa upp projekt och öka tillsynen

Genomför kontroller av färdiga projekt och gör platsbesök med noggranna besiktningar.

Det ska inte vara möjligt att bygga på ett sätt som försämrar andras sjöutsikt.

VAXHOLMS STAD

Tidig dialog i plan- och byggprocesser

Invånarna vill att kommunen lyssnar och för dialog med boende och sakägare tidigt, innan beslut låser processen. Samråd ska upplevas som verkliga och meningsfulla, och det finns önskemål om mer proaktiv rådgivning från början.

Större öppenhet, begripligare språk och demokratisk delaktighet

Det finns önskemål om folkomröstningar, öppna möten och möjligheter att påverka stadens utveckling. Detaljplaner bör förklaras på ett mer lättillgängligt sätt, och information på kommunens hemsida ska vara enklare att hitta. Fler underlag bör också göras digitalt tillgängliga.

Mer liberala byggregler

Större frihet, mer sunt förnuft, färre regler och mindre byråkrati utan att minska på lagligheten i byggprocessen. Onödigt detaljrika detaljplaner, mer flexibla detaljplaner.

Visuella exempel, inspiration och vägledning

Önskemål om kataloger, bildexempel, modellprojekt och tydliga instruktioner som visar hur Vaxholm vill att bebyggelse ska utformas. Invånarna vill att bygglovshandläggare ska kunna ge mer rådgivning och vara lösningsorienterade, inte bara begära nya ritningar efter ett avslag.

Hänsyn till kulturarv, småskalighet och skärgårdsmiljö i alla beslut

Bygglovs- och planprocessen måste aktivt skydda det som gör Vaxholm unikt: småskalig träbebyggelse, kulturhistoriska miljöer och den särskilda landskapskaraktären. Det finns också önskemål om att ta större stöd i bevarandeplanen från 1979.

Elevdialog

– Tema Framtidsstaden

Workshop, del i framtagandet av Vaxholms arkitekturpolicy
17/4 2026, Kronängsskolan
Deltagare: elever klass 8B



VAXHOLMS STAD

Inom uppdraget att ta fram en arkitekturpolicy för Vaxholms stad ingick dialogarbete med barn. Under en förmiddag fick en klass i årskurs åtta på Kronängsskolan lära sig om arkitektyrket och vad man arbetar med inom samhällsplanering. Projektet fokuserade på idéförslag till prästgårdstomten i Vaxholms stadskärna.

KS 2024/278.219
Arkitekturpolicy

Medverkande Vaxholms stad:
Lovisa Ekvall, planarkitekt
Farnaz Wigh, planarkitekt
Emma Nordin, översiktsplanerare

Arkitekterna Krook & Tjäder
Maria Czinder, arkitekt
Hillevi Olsson, arkitekt
Lina Lindegren, landskapsarkitekt

VAXHOLMS STAD

KROOK &TJÄDER

”Framtidens prästgårdstomt – gör om platsen till en drömplats för någon annan.”











Fotografier från prästgårdstomten

Huvuduppgiften för eleverna var att workshoppa i mindre grupper med ledning av konsulterna på arkitekterna Krook & Tjäder som ansvarar för framtagandet av arkitekturpolicyn.

Uppgiften hette *"framtidens prästgårdstomt – gör om platsen till en drömplats för någon annan."*

Eleverna arbetade samtidigt med projektet Framtidsstaden på sina ordinarie bildlektioner vilket lämpade sig bra för workshoppens tema.

Eleverna fick frågeställningar som de skulle besvara genom att bygga modeller baserade på olika samhällsgruppers behov och förutsättningar. Projektområdet för workshoppen var Prästgården på Hamngatan 38, nyligen förvärvad av Vaxholms stad. I uppgiften fick eleverna träna på att kommunicera och arbeta i projektgrupper som i ett riktigt arkitektuppdrag samt förhålla sig till rätt skala med hjälp av skalstock.

Elevernas förslag ska fungera som underlag till det nyligen initierade planarbetet för prästgårdstomten samtidigt som dagen blev en utbildnings- och inspirationsdag.

Samtalen med eleverna har inkorporerats i arkitekturpolicyns beskrivningar av Vaxholms identitet och arkitektoniska principer.

I en inledande introduktion för dagen beskrevs kort vad en arkitekt, landskapsarkitekt och planarkitekt arbetar med till vardags inom privat respektive kommunalsektor.

Projektansvariga berättade att dagens insamlade informationen är viktig för arkitekturarbetet och att eleverna som användare har mycket kunskap som kommunen värdesätter.

Avslutningsvis fick alla elever presentera sina tankar inför klassen. Mycket skratt och god stämning, när idéer jämfördes.

VAXHOLMS STAD

Frågeställningarna som skulle besvaras under workshoppen var:

Vem bygger ni för?

de olika målgrupperna var:

barnfamiljer
ungdomar
natur och lugnsökande personer
aktiva personer
äldre personer

Vad ska det bli?
en byggnad, en plats något som läggs till eller förändras?

Var ska det vara?
placera på kartan
tänk på skalan 1:100 (kolla med tumstockar, 1 cm = 1 meter i verkligheten)

Hur ser det ni skapar ut?
form
material (trä, glas sten)
känsla (lugnt, livligt, tryggt)

Varför?
varför behövs det, hur gör det platsen till något bättre för er målgrupp.



VAXHOLMS STAD

Grupp 1: Barnfamiljer

Platsen önskas utvecklas till en levande och attraktiv miljö som kombinerar rekreation, besöksnäring och lokal förankring. Fokus ligger på att skapa en helhetsupplevelse för både barnfamiljer och andra besökare.

Verksamheter och funktioner

•Anläggning av en 4H-gård med små djur där barn ges möjlighet att delta i enklare djurskötsel, exempelvis att mata djuren.
•Uppförande av växthustunnel och odlingsytor för lokal produktion, med koppling till platsens caféverksamhet.
•Inhägnader för djur ska utformas med god djurvälfärd i åtanke, inklusive tillgång till skugga.
•En lekplats ska tillskapas i ett läge som möjliggör uppsikt från caféet som skapar trygghet för föräldrar.
•Små kiosker eller byggnader i stil med Vaxholms hus kan bidra till platsens karaktär och Vaxholms identitet.

Befintliga byggnader

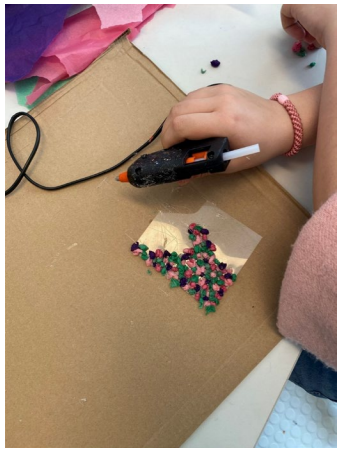
•Prästgården ska bevaras och renoveras, med målsättning att inrymma ett café. Detta ska utgöra en central mötespunkt på platsen.

Gestaltning och innehåll

•Riklig användning av blommor och odlingar som både förhöjer miljön och kan nyttjas i caféets verksamhet.
•Tydligt fokus på lokal produktion och hållbarhet, med anpassning till målgruppens behov och önskemål.

VAXHOLMS STAD









Grupp 2: Ungdomar

Platsen avses utvecklas med särskilt fokus på ungdomar i åldern 13–18 år, med målsättning att skapa en attraktiv och inkluderande mötesplats.

Verksamheter och funktioner

•En basketplan utgör en central aktivitet. Planen har anpassats efter platsens förutsättningar och avviker därför från standardmått för att fungera bättre i sitt sammanhang.
•Möjlighet till bastu och kallbad efterfrågas som en social och rekreativ funktion. Bastun planeras i trä för att skapa en varm och naturlig känsla, och har försetts med fönster för ljusinsläpp och kontakt med omgivningen.
•Ett café ska bidra till liv samt fungera som en samlingspunkt.

Gestaltning och miljö

•En terrass i soligt läge lyfts fram som en viktig plats för umgänge och avkoppling.
•Helhetsutformningen ska stödja en öppen och välkomnande atmosfär, där alla känner sig inkluderade oavsett bakgrund.

Planeringsförutsättningar

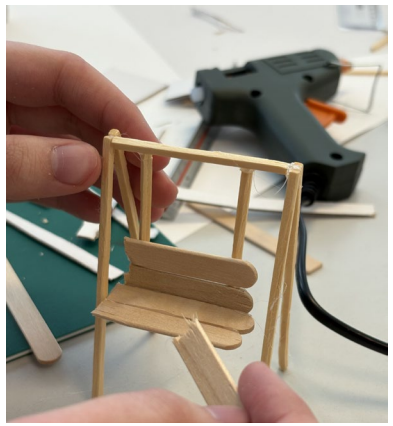
•Flera av funktionerna upplevdes som utmanande att få till i modellskedet, vilket speglar platsens komplexitet och behov av avvägningar mellan olika önskemål.

Sammanfattningsvis eftersträvas en plats som kombinerar aktivitet, rekreation och gemenskap, med tydlig anpassning till ungdomars behov och en inkluderande känsla.









VAXHOLMS STAD

Grupp 3: Natur och lugnsökande personer

Platsen efterfrågas utvecklas till en grön och lugn miljö med fokus på naturupplevelser, vistelsekvalitet och social samvaro.

Natur och gestaltning
•Området ska tilltala naturintresserade genom riklig tillgång till träd samt ett vatteninslag med fontän, vilket beskrivs som lugnande och rogivande.
•Fler träd efterfrågas särskilt för att skapa skuggade vistelsemiljöer.

Verksamheter och funktioner
•Ett café med uteservering ska finnas och bidra till liv och möten på platsen.
•En glasskiosk, gärna i en egen fristående byggnad, föreslås som ett komplement till caféverksamheten.
•Picknickbord och bänkar ska finnas i flera delar av området för att möjliggöra vistelse och spontana möten.
•Platsen ska vara tillgänglig för hundar, vilket bidrar till en inkluderande användning.

Befintliga byggnader
•Prästgården ska bevaras och utvecklas, med inriktning att inrymma caféverksamhet och fungera som en central punkt på platsen.

Tillgänglighet och infrastruktur
•Behov av gästparkering lyfts fram, liksom vikten av stigar och gångstråk för att knyta samman området. Dessa funktioner efterfrågades men kunde inte fullt ut bearbetas i modellen.









Grupp 4: Aktiva personer

Platsen föreslås utvecklas med fokus på service och tillgänglig mat för besökare, särskilt kopplat till aktiva personer med behov av snabb energi och återhämtning.

Verksamheter och funktioner

•En foodcourt med drive-through utgör huvudinslaget, där besökare enkelt kan köpa mat både på plats och via bil.
•Utbudet inkluderar exempelvis snabbmat som hamburgare och pizza, med betoning på att kunna erbjuda prisvärd och lättillgänglig mat.
•Ett behov av lekplats lyfts fram som ett tillägg, vilket kan göra platsen mer attraktiv för barnfamiljer.

Gestaltning och struktur

•Förslaget utgår från att befintlig bebyggelse rivs för att ge plats åt nya funktioner.
•Placeringen av verksamheterna är viktig för att synas väl på tomten och locka besökare.
•I utformningen har det funnits utmaningar i att få balans i konstruktionen, vilket påverkat hur byggnader och funktioner organiserats.

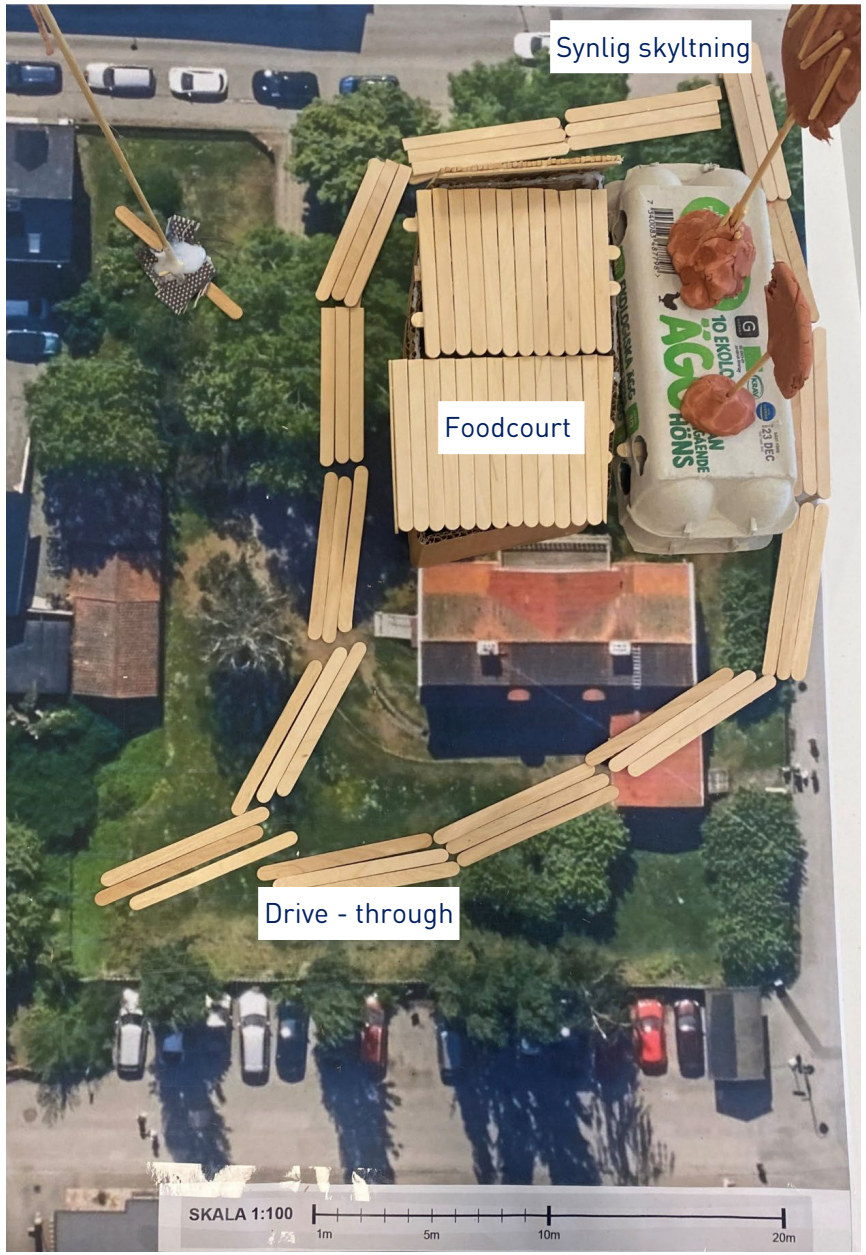
Tillgänglighet

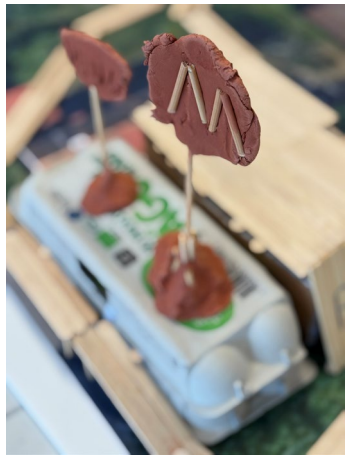
•Parkering identifieras som en viktig funktion, men integrerades inte inledningsvis i förslaget utan tillkom som ett behov i efterhand.

Planeringsprocess och avvägningar

•Diskussioner uppstod kring etablering av internationella kedjor, där vissa anser att exempelvis en hamburgerrestaurang kan påverka platsens lokala identitet och karaktär negativt, särskilt i relation till Vaxholms miljö.
•Samtidigt finns en tydlig önskan om att erbjuda god och prisvärd mat, vilket skapar en målkonflikt mellan kommersiellt utbud och lokal känsla och identitet.

Sammanfattningsvis eftersträvas en plats med tydlig inriktning på tillgänglig mat och service, där funktionalitet och synlighet är centrala, men där avvägningar krävs för att balansera kommersialisering och lokal identitet.









Grupp 5: Äldre personer

Platsen beskrivs som ett koncept med fokus på äldres behov av service, sociala aktiviteter och tillgång till energi, med inslag av både vardagliga och mer underhållningsinriktade ändamål.

Huvudfunktion och verksamheter
Ett kärnkraftverk föreslås som en central funktion för att säkerställa tillgång till energi för kaffebryggare, bland annat kopplat till hög kaffekonsumtion hos äldre.

I anslutning till detta föreslås olika kompletterande verksamheter med fokus på social samvaro och aktiviteter.

Sociala mötesplatser
Ett café med uteservering på taket lyfts fram som en viktig plats för pensionärer att umgås, med ambition att skapa en trivsam och tillgänglig miljö.

Bingoverksamhet föreslås som en återkommande aktivitet, exempelvis på fredagar, för att stärka gemenskap och erbjuda lättillgänglig underhållning.

Kommersiella och rekreativa inslag
Ett casino föreslås som en plats där äldre kan spendera pengar och delta i spelverksamhet. Projektgruppen uttryckte att målgruppen äldre har en hög inkomst från sin pension. Placeringen av casinot är i bottenvåningen för att gömmas undan mer, vilket speglar att funktionen upplevs som kontroversiell.

Målgrupp och utmaningar
Målgruppen äldre beskrivs som svår att definiera och planera för, vilket har gjort det utmanande att identifiera lämpliga aktiviteter och funktioner.







VAXHOLMS STAD





§ 126 Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd reglemente- sammanträden på distans

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtande från SRMH daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026 antas.

Ärendebeskrivning

I samband med pandemin covid-19 beslutade kommunfullmäktige att införa nya bestämmelser i Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd den 15 juni 2020, § 144, för att möjliggöra distansdeltagande vid sammanträden. Bestämmelserna regleras i 6 kap. 24 § kommunallagen för nämnder. Deltagande på distans skulle ske genom ljud- och bildöverföring i realtid samt på sådant sätt att samtliga deltagare kunde se och höra varandra och delta på lika villkor.

I praktiken har det visat sig vara svårt att tillämpa bestämmelsen eftersom den inte är utformad för sammanträden med många deltagare. Bland annat är kravet i kommunallagen på att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor inte ändamålsenligt.

Regeringen har lagt fram ett förslag (proposition 2025/26:164) om att bestämmelserna bör ändras så att kravet på att samtliga deltagare ska kunna se och höra varandra på lika villkor tas bort. Istället föreslås att distansdeltagandet ska ske på ett sådant sätt att ordföranden kan säkerställa vem som deltar i sammanträdet och att den som deltar på distans kan följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena. Frågan om nämnderna i dess helhet får delta på distans överlämnas till kommunfullmäktige. Riksdagen förväntas besluta om förslaget den 20 maj 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Möjligheten att hålla sammanträden på distans finns redan för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd. Nu föreslås att nämndens reglemente anpassas enligt lagförslaget avseende borttaget krav på att se och höra varandra på lika villkor, att hela nämnden inklusive presidiet får delta på distans vid behov samt att ordförande avgör hur deltagandet ska gå till.

Deltagande på distans bör fortsatt betraktas som ett komplement som ger möjlighet till deltagande i beslutsfattandet som annars inte hade kommit till stånd alls. Faktorer som till exempel vilka ärenden som ska hanteras, om det förekommer sekretess samt frågor om informationssäkerhet behöver också beaktas vid bedömningen av formen på sammanträdet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta att anta Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

För mer information, se handlingar i ärendet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, 2026-04-30
Protokollsutdrag SRMH 2026-05-20
Tjänsteutlåtande SRMH 2026-04-28
Bilaga 1 SRMH reglemente 2026-04-28 förslag
Bilaga 2 SRMH reglemente gällande version

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

SRMH

För kännedom:

Kansliet
Kristoffer Staaf, kommunledingskontoret

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-04-30
Ärendenummer: KS 2026/121.106

Kommunledningskontoret
Johanna Frunck
Kanslichef

Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd reglemente- sammanträden på distans

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtande från SRMH daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026 antas.

Sammanfattning

I samband med pandemin covid-19 beslutade kommunfullmäktige att införa nya bestämmelser i Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd den 15 juni 2020, § 144, för att möjliggöra distansdeltagande vid sammanträden. Bestämmelserna regleras i 6 kap. 24 § kommunallagen för nämnder. Deltagande på distans skulle ske genom ljud- och bildöverföring i realtid samt på sådant sätt att samtliga deltagare kunde se och höra varandra och delta på lika villkor.

I praktiken har det visat sig vara svårt att tillämpa bestämmelsen eftersom den inte är utformad för sammanträden med många deltagare. Bland annat är kravet i kommunallagen på att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor inte ändamålsenligt.

Regeringen har lagt fram ett förslag (proposition 2025/26:164) om att bestämmelserna bör ändras så att kravet på att samtliga deltagare ska kunna se och höra varandra på lika villkor tas bort. Istället föreslås att distansdeltagandet ska ske på ett sådant sätt att ordföranden kan säkerställa vem som deltar i sammanträdet och att den som deltar på distans kan följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena. Frågan om nämnderna i dess helhet får delta på distans överlämnas till kommunfullmäktige. Riksdagen förväntas besluta om förslaget den 20 maj 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Möjligheten att hålla sammanträden på distans finns redan för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd. Nu föreslås att nämndens reglemente anpassas enligt lagförslaget avseende borttaget krav på att se och höra varandra på lika villkor, att

hela nämnden inklusive presidiet får delta på distans vid behov samt att ordförande avgör hur deltagandet ska gå till.

Deltagande på distans bör fortsatt betraktas som ett komplement som ger möjlighet till deltagande i beslutsfattandet som annars inte hade kommit till stånd alls. Faktorer som till exempel vilka ärenden som ska hanteras, om det förekommer sekretess samt frågor om informationssäkerhet behöver också beaktas vid bedömningen av formen på sammanträdet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta att anta Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

För mer information, se handlingar i ärendet.

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser för barn.

Jämställdhetsperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser/effekter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Miljö och klimatperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljö och klimat.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, 2026-04-30
Protokollsutdrag SRMH 2026-05-20
Tjänsteutlåtande SRMH 2026-04-28
Bilaga 1 SRMH reglemente 2026-04-28 förslag
Bilaga 2 SRMH reglemente gällande version

Kopia på beslutet till:

För åtgärd:

SRMH

För kännedom:

Kansliet
Kristoffer Staaf, kommunledingskontoret

SÖDRA ROSLAGENS MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSKONTOR
Ylva Ehn
Sara Westin

SÖDRA ROSLAGENS MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMND
2026-05-20

Antagande av Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds reglemente - sammanträde på distans

Förslag till beslut

1. *Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd föreslår kommunfullmäktige i Täby kommun besluta*

   Kommunfullmäktige beslutar att anta *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

2. *Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd föreslår kommunfullmäktige i Vaxholms stad besluta*

   Kommunfullmäktige beslutar att anta *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Sammanfattning

I samband med pandemin covid-19 beslutade kommunfullmäktige att införa nya bestämmelser i *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* den 15 juni 2020, § 144, för att möjliggöra distansdeltagande vid sammanträden. Bestämmelserna regleras i 6 kap. 24 § kommunallagen för nämnder. Deltagande på distans skulle ske genom ljud- och bildöverföring i realtid samt på sådant sätt att samtliga deltagare kunde se och höra varandra och delta på lika villkor.

I praktiken har det visat sig vara svårt att tillämpa bestämmelsen eftersom den inte är utformad för sammanträden med många deltagare. Bland annat är kravet i

kommunallagen på att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor inte ändamålsenligt.

Regeringen har lagt fram ett förslag (proposition 2025/26:164) om att bestämmelserna bör ändras så att kravet på att samtliga deltagare ska kunna se och höra varandra på lika villkor tas bort. Istället föreslås att distansdeltagandet ska ske på ett sådant sätt att ordföranden kan säkerställa vem som deltar i sammanträdet och att den som deltar på distans kan följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena. Frågan om nämnderna i dess helhet får delta på distans överlämnas till kommunfullmäktige. Riksdagen förväntas besluta om förslaget den 20 maj 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Möjligheten att hålla sammanträden på distans finns redan för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd. Nu föreslås att nämndens reglemente anpassas enligt lagförslaget avseende borttaget krav på att se och höra varandra på lika villkor, att hela nämnden inklusive presidiet får delta på distans vid behov samt att ordförande avgör hur deltagandet ska gå till.

Deltagande på distans bör fortsatt betraktas som ett komplement som ger möjlighet till deltagande i beslutsfattandet som annars inte hade kommit till stånd alls. Faktorer som till exempel vilka ärenden som ska hanteras, om det förekommer sekretess samt frågor om informationssäkerhet behöver också beaktas vid bedömningen av formen på sammanträdet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta att anta *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Ärendet

I samband med pandemin covid-19 beslutade kommunfullmäktige den 15 juni 2020, § 64, att införa nya bestämmelser i *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd*, § 144. Bestämmelserna motsvarar de lagkrav som ställs upp sedan tidigare i kommunallagen.

I praktiken har det visat sig vara förenat med vissa utmaningar att tillämpa bestämmelserna i kommunallagen eftersom de inte är utformade för sammanträden med många deltagare. Bland annat är kravet i kommunallagen på att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor inte

ändamålsenligt. Ett förslag att ändra kommunallagen för att förbättra detta finns därför.

Reglementet för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd föreslås därför ändras i ljuset av lagförslaget.

I propositionen (2025/26:164 s. 12 f.) anges att vid införandet av reglerna om beslutsfattande på distans framhölls vikten av det fysiska mötet och att deltagande på distans i första hand bör betraktas som ett komplement som ger möjlighet till ett deltagande i beslutsfattande som annars inte hade kommit till stånd. Det är fortfarande en relevant utgångspunkt och att deltagande på distans även framöver bör betraktas som ett komplement till fysiska sammanträden. Beslutsfattande på distans bör alltså även fortsättningsvis i första hand användas när det av olika skäl inte är lämpligt eller möjligt för ledamöter att delta på plats. Eftersom deltagande på distans bör ses som ett komplement till det fysiska mötet bör kommuner noga överväga i vilka situationer det kan vara lämpligt att tillåta deltagande på distans (samma prop s. 16).

Lagförslaget är planerat att behandlas av riksdagen den 20 maj 2026. Tjänsteutlåtandet är skrivet dessförinnan varför det häri benämns som ett lagförslag. Tjänstemannaorganisationen kommer dock att säkerställa att lagförslaget har beslutats innan både kommunstyrelsen och kommunfullmäktige fattar beslut i ärendet.

Lagförslaget ska träda i kraft den 1 juli 2026. Närmare beskrivning av förslaget i kommunallagen finns på slutet i tjänsteutlåtandet.

De föreslagna ändringarna i *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* avser endast formen kring distanssammanträden, i övrigt är dokumentet oförändrat.

Revidering av styrdokument

Mot bakgrund av förslaget till ny reglering i kommunallagen är det lämpligt att se över relevanta styrdokument.

Fullmäktige ska besluta i vilken utsträckning ledamöter får delta i en nämnds sammanträden på distans. Deltagande på distans ska ske på det sätt som anges i 5 kap. 16 § KL. En ledamot som deltar på distans ska anses vara närvarande vid nämndens sammanträde (6 kap. 24 § KL).

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* daterade den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026. I utdraget som följer är gulmarkerad text förslag till ny reglering medan överstruken text föreslås tas bort.

Möjligheten att hålla sammanträden på distans finns redan i Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds reglemente. Anpassning bör dock ske för att nyttja den tekniska möjlighet som kommunallagen föreslås möjliggöra (inte samma krav på att se och höra varandra). Om hela eller endast delar av nämnden ska få delta på distans är en fråga som överlämnas av lagstiftaren till kommunfullmäktige. Nedan föreslås att hela nämnden, således även presidiet, får delta på distans vid behov. Ordföranden föreslås även få besluta att sammanträdet enbart ska vara på distans (vid behov), det vill säga att ingen ledamot ges möjlighet att delta fysiskt vid sammanträdet.

I *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* föreslås 31 § revideras enligt följande:

> ***Deltagande på distans***
>
> *31 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får~~,~~ om särskilda skäl föreligger~~,~~ sammanträda med ledamöter, vid behov samtliga, närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid ~~och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor~~ samt på ett sådant sätt att ordföranden kan säkerställa vem som deltar i sammanträdet och att den som deltar i sammanträdet kan följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena. Lokalen/platsen för deltagandet ska vara så beskaffad att inte obehöriga kan ta del av sammanträdeshandlingar, bild eller ljud.*
>
> *Ledamot som önskar delta på distans ska senast tre vardagar i förväg anmäla detta till nämndens kansli. Ordföranden avgör om närvaro får eller ska ske på distans.*
>
> *Nämnden får bestämma vad som närmare ska gälla om deltagande på distans i nämnden.*

Nytt lagförslag

Nedan följer en beskrivning av förslaget i kommunallagen som ovan ändringar i reglementet baseras på.

Inte längre samma krav på att se och höra

Regeringen har lagt fram ett förslag om att bestämmelserna som reglerar digital närvaro i 6 kap. 24 § kommunallagen (2017:725), KL, för nämnder bör ändras. Innebörden av ändringen är att kravet på att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor tas bort. I stället ska krävas att den som deltar i sammanträdet ska kunna följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena.

Ordföranden ges en utpekad roll att säkerställa vem som deltar i sammanträdet och att den som medverkar på distans kan följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena.

Ordföranden ansvarar för att sammanträdet genomförs på ett sådant sätt att utomstående inte kan ta del av det som sägs och de uppgifter som behandlas inom stängda dörrar. Varje ledamot har även ett eget ansvar att se till att det egna deltagandet sker på ett sätt som uppfyller de krav som kan ställas för att sammanträdet ska ses som slutet. Det gäller oavsett om ledamoten deltar fysiskt eller på distans. Detta framgår i propositionen s. 19.

Nämndsammanträden

Lagförslaget anger att fullmäktige ska besluta i vilken utsträckning samtliga ledamöter i en nämnd får eller ska delta i nämndens sammanträden på distans, 6 kap. 24 § KL.

I a prop. s 18 anges följande. Verksamheten i en nämnd präglas mer av beslut i enskilda fall och myndighetsutövning. Nämnderna sammanträder regelmässigt oftare än fullmäktige och sammanträdena är som huvudregel inte offentliga. Digitala sammanträden påverkar därför inte allmänhetens insyn i någon större utsträckning. Antalet ledamöter i nämnderna är färre än i fullmäktige och förutsättningar för att genomföra helt digitala möten bör därför vara enklare. Det talar för att sammanträden inte ska behöva hållas på en fysisk plats. Möjligheten till helt digitala sammanträden kan också vara ett värdefullt verktyg för kommunalt beslutsfattande vid exempelvis framtida extraordinära händelser. Det finns därför skäl att möjliggöra för helt digitala nämndsammanträden. Det bör vara upp till varje kommun att besluta om i vilken utsträckning samtliga ledamöter i en nämnd får eller ska delta i sammanträden på distans. Det bör inte krävas att ordföranden och justerare ska närvara fysiskt vid ett nämndsammanträde.

Vidare anges att, i samband med ett sådant beslut, kommer de enskilda kommunerna att behöva ta ställning till om det är lämpligt att tillåta eller att kräva att samtliga ledamöter i en nämnd ska delta på distans utifrån flera aspekter. En nämnds sammanträden ska som huvudregel hållas inom stängda dörrar. Vidare finns bestämmelser i socialtjänstlagen (2025:400) som i vissa fall ger en part rätt att få lämna uppgifter muntligt inför nämnden. I dessa fall kan det finnas skäl att särskilt överväga om det är lämpligt att samtliga ledamöter deltar på distans. Detsamma kan gälla sådana nämndsammanträden där uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska behandlas. En annan aspekt som kan påverka lämpligheten att besluta om att nämndsammanträden ska hållas helt på distans är om ledamöterna har praktiska förutsättningar att delta på ett sådant sätt genom till exempel tillgång till adekvat teknisk utrustning.

Det anges också att (s. 19 a. prop) fullmäktige ska anta reglementen om nämndernas verksamhet och arbetsformer, till exempel om deltagande på distans ska vara möjligt. Förutsatt att fullmäktige i reglementet har angett att deltagande på distans får ske i en nämnd kan fullmäktige också överlåta till nämnden att närmare bestämma i vilka situationer sådant deltagande ska få ske och vad som ytterligare ska gälla för sådant deltagande.

Ersättare

Lagförslaget framhåller att kommunallagen inte innehåller någon närmare reglering av deltagande på distans för ersättare.

Ekonomiska överväganden

Kostnader kan tillkomma för inköp eller anpassning av utrustning för att uppfylla de tekniska krav som ställs enligt förslaget till ny reglering i kommunallagen.

Simon Bergroth
Miljö- och hälsoskyddschef

Bilagor

1. Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd med föreslagna ändringar, daterad den 28 april 2026

2. Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd, gällande version

Expedieras

Kommunstyrelsen Täby kommun
Kommunstyrelsen Vaxholms stad
Miljö- och hälsoskyddschef Simon Bergroth
Kommunjurist Ylva Ehn
Kommunsekreterare Sara Westin

Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd

Förslag 2026-04-28

Beslut:
Beslut om ändringar:
Ikraft:

Innehåll

Ansvarsområde och uppgifter **3**

Organisation, personal, budget och inköp **5**

Ansvar och rapporteringsskyldighet **5**

Personuppgiftsansvar **6**

Processbehörighet **6**

Tidpunkt för sammanträden **6**

Kallelse **7**

Närvarorätt **7**

Sammansättning **7**

Presidium **7**

Ordföranden **8**

Ersättare för ordföranden och vice ordföranden **8**

Förhinder **9**

Ersättares tjänstgöring **9**

Jäv, avbruten tjänstgöring **9**

Yrkanden **9**

Deltagande i beslut **10**

Reservation **10**

Justering av protokoll **10**

Kungörelser och tillkännagivanden av föreskrifter m.m **10**

Delgivningsmottagare **11**

Undertecknande av handlingar **11**

Deltagande på distans **11**

Ansvarsområde och uppgifter

1 § Täby kommun och Vaxholms stad (nedan Samverkanskommunerna) har kommit överens om att fr.o.m. den 1 januari 2012 ingå i den gemensamma nämnden, Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd.

Utöver det som följer av lag eller annan författning, gäller bestämmelserna i detta reglemente samt vad fullmäktige i båda Samverkanskommunerna beslutat att nämnden ska fullgöra.

Täby kommun är värdkommun och den gemensamma nämnden ingår i Täby kommuns organisation.

2 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för Vaxholm stads räkning för den myndighetsutövning som påförts kommunen enligt nedanstående lagar samt därtill angränsande lagar, förordningar och föreskrifter avseende prövning, tillsyn och kontroll enligt

1. miljöbalken, med undantag för
    a. strandskydd,
    b. prövning av frågor avseende natur- och kulturreservat, naturminne och djur- och växtskyddsområde,
2. livsmedelslagen,
3. strålskyddslagen,
4. alkohollagen,
5. lag om foder och animaliska biprodukter,
6. lagen om tobak och liknande produkter,
7. lagen om handel med vissa receptfria läkemedel,
8. lagen om sprängämnesprekursorer,
9. lag om tobaksfria nikotinprodukter
10. lag om åtgärder mot förorening från fartyg.

3 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för Täby kommuns räkning för den myndighetsutövning som påförts kommunen enligt nedanstående lagar samt därtill angränsande lagar, förordningar och föreskrifter avseende prövning, tillsyn och kontroll enligt

1. miljöbalken, med undantag för
    a. strandskydd,

b. prövning av frågor avseende natur- och kulturreservat, naturminne och djur- och växtskyddsområde,

c. prövning av frågor om hushållsavfall i Täby kommun avseende
- kompostering av matavfall från hushåll,
- förlängt hämtningsintervall,
- särskilt abonnemang,
- behållare och annan utrustning,
- anvisa plats för avfallshämtning,

2. livsmedelslagen,
3. strålskyddslagen,
4. alkohollagen,
5. lag om foder och animaliska biprodukter,
6. lagen om tobak och liknande produkter,
7. lagen om handel med vissa receptfria läkemedel,
8. lagen om sprängämnesprekursorer,
9. lag om tobaksfria nikotinprodukter
10. lag om åtgärder mot förorening från fartyg.

4 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ska för Samverkanskommunerna svara för de övriga uppgifter som enligt lag ska fullgöras av den kommunala nämnden inom miljö- och hälsoskyddsområdet.

Uppgifter som inte ingår i den gemensamma Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds prövnings- och tillsynsroll ombesörjs av Samverkanskommunerna var för sig.

5 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för att ta fram förslag till taxor och författningar som rör nämndens verksamhetsområde.

Vidare ansvarar nämnden för att som myndighetsnämnd besvara yttranden inom sina ansvarsområden,[1] svara för myndighetsinformation inom verksamhetsområdet, bistå Samverkanskommunerna med expertkunskap inom myndighetsområdet samt delta i Samverkanskommunernas krisberedskapshantering.

[1] Kommunstyrelsen i Täby kommun besvarar däremot alla remisser inom samtliga av kommunens verksamheter. Med remisser avses synpunkter på lagar, förordningar, föreskrifter och generella riktlinjer som är ställda till Täby kommun. Remisser som är ställda till Vaxholm stad besvaras av Vaxholm stad.

6 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får bistå andra kommuner inom nämndens verksamhetsområde. Sådana uppdrag ska finansieras av den uppdragsgivande kommunen.

Organisation, personal, budget och inköp

7 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för att organisationen inom dess verksamhet är tydlig och ändamålsenlig med hänsyn till lagar och andra förordningar inom verksamhetsområdet samt de av fullmäktige i respektive Samverksankommun fastställda mål, riktlinjer och budget.

Kommunstyrelsen i Täby kommun ansvar däremot för samtliga personalfrågor i egenskap av anställningsmyndighet.

8 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ska årligen upprätta och överlämna förslag till budget och verksamhetsmål för det kommande verksamhetsåret till respektive Samverkanskommun. Budgeten fastställs därefter av kommunfullmäktige i Täby kommun efter samråd med Vaxholms stad.

9 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för upphandling inom sitt verksamhetsområde och inom ramen för beviljade anslag.

Kommunstyrelsen i Täby kommun ansvarar däremot för upphandling som berör två eller flera nämnders verksamhet.

Ansvar och rapporteringsskyldighet

10 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande lagar och föreskrifter samt de mål, riktlinjer och ekonomiska ramar som fastställts av fullmäktige. Nämnden ska svara för uppföljning och utvärdering av den verksamhet nämnden ansvarar för, oavsett utförare. Nämnden ska också svara för uppföljning av ingångna avtal.

Nämnden ska till kommunstyrelsen i respektive Samverkanskommun kvartalsvis redovisa hur den ekonomiska ställningen är och minst halvårsvis rapportera hur verksamheten utvecklas samt hur mål och riktlinjer uppfylls.

Nämnden ska också fullgöra sådan rapporteringsskyldighet till annan myndighet som ålagts den enligt annan lag.

Personuppgiftsansvar

11 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom nämndens verksamhetsområde.

Nämnden ska utse dataskyddsombud.

12 § Det åligger kommunstyrelsen i Täby kommun att definiera ansvaret mellan styrelsen och de övriga nämnderna vid nämndöverskridande personuppgiftsbehandlingar inom kommunens verksamheter. Det åligger därvid Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd att utifrån ansvarsfördelningen mellan nämnderna följa de olika åtaganden som uppställs i artikel 26 och 28 dataskyddsförordningen.

Processbehörighet

13 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får själv eller genom ombud föra nämndens talan i alla mål och ärenden som rör nämndens verksamhetsområde, om inte någon annan ska göra det på grund av lag, annan författning eller beslut av fullmäktige.

Kommunstyrelsen i Täby kommun för kommunens talan i mål eller ärende där två eller flera nämnders verksamhetsområde berörs, om inte någon annan ska göra det på grund av lag, annan författning eller beslut av fullmäktige.

Tidpunkt för sammanträden

14 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd sammanträder på dag och tid som nämnden bestämmer.

Sammanträde ska hållas också om minst en tredjedel av nämndens ledamöter begär det eller om ordföranden anser att det behövs.

Om det föreligger särskilda skäl får ordföranden ställa in ett sammanträde eller ändra dagen eller tiden för sammanträdet. Om möjligt ska samråd ske med vice ordförandena.

Om ordföranden beslutar att ett sammanträde ska ställas in eller att dagen eller tiden för ett sammanträde ska ändras, ska ordföranden se till att varje ledamot och ersättare snarast underrättas om beslutet.

Kallelse

15 § Ordföranden ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena. När varken ordföranden eller en vice ordförande kan kalla till sammanträde ska den som varit ledamot i nämnden längst tid göra detta (ålderspresidenten). Om flera ledamöter har lika lång tjänstgöringstid ska den till åldern äldste ledamoten vara ålderspresident.

Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet. Kallelsen ska tillställas varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast 7 dagar före sammanträdesdagen. Kallelse får ske elektroniskt om det inte är olämpligt. Ordföranden bestämmer formen för kallelse.

Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen.

I undantagsfall får kallelse ske inom annan tid och/eller på annat sätt.

Närvarorätt

16 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får medge förtroendevald som inte är ledamot eller ersättare i nämnden att närvara vid sammanträde med nämnden för att lämna upplysningar. Även anställd i kommunen och särskilt sakkunnig kan medges denna rätt. Om nämnden beslutar det, får den som kallats delta i överläggningarna.

Nämnden får härutöver bestämma att annan ska ha rätt att närvara vid nämndens sammanträden.

Sammansättning

17 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd består av fyra ledamöter och fyra ersättare från Täby kommun som väljs av fullmäktige i Täby kommun och två ledamöter och två ersättare från Vaxholms stad som väljs av fullmäktige i Vaxholms stad.

Presidium

18 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds presidium ska bestå av ordförande och förste vice ordförande som utses av fullmäktige i Täby kommun.

Fullmäktige i Täby kommun ska utse en ordförande bland ledamöterna från Täby kommun och en vice ordförande bland ledamöterna från Vaxholm stad. Valet av vice ordförande ska ske utifrån nominering från Vaxholm stad.

Viceordföranden ska biträda ordföranden i uppgiften att planera och leda sammanträdet i den mån ordföranden anser att det behövs.

Ordföranden

19 § Det åligger ordföranden att

1. leda nämndens arbete och sammanträden,
2. kalla till sammanträde i enlighet med lag och reglemente,
3. kalla ersättare,
4. se till att färdigberedda ärenden snarast behandlas i nämnden,
5. bevaka att nämndens beslut verkställs,
6. närmast under nämnden med uppmärksamhet följa frågor av betydelse för nämndens verksamhetsområde,
7. främja samverkan mellan nämnden och övriga nämnder samt,
8. företräda nämnden om nämnden inte bestämt annat i särskilt fall.

Ersättare för ordföranden och vice ordföranden

20 § Om varken ordföranden eller annan i presidiet kan delta i ett helt sammanträde eller en del av ett sammanträde, fullgörs ordförandens uppgifter av den som varit ledamot i nämnden längst tid. Om flera ledamöter har lika lång tjänstgöringstid fullgörs ordförandens uppgifter av den äldste av dem.

Om ordföranden eller annan i presidiet på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att tjänstgöra för längre tid, ska nämnden hemställa att fullmäktige i Täby kommun utser annan ledamot till att fullgöra ordförandens/övriga i presidiets uppgifter.

Förhinder

21 § En ledamot som är förhindrad att delta i ett sammanträde eller i en del av ett sammanträde, ska snarast anmäla detta till nämndens sekreterare eller någon annan anställd vid Södra Roslagens miljö och hälsoskyddskontor. Kontoret ska underrätta den ersättare som står i tur om att denne ska tjänstgöra.

Ersättares tjänstgöring

22 § Om en ledamot är förhindrad att delta eller att vidare delta i ett sammanträde ska en ersättare från samma kommun som utsett ledamoten tjänstgöra i ledamotens ställe. Den ersättare ska kallas in som står i tur att tjänstgöra och som inte redan har kallats in. En ledamot som inställer sig under ett pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare trätt i ledamotens ställe.

Ersättare ska, om dessa inte valts proportionellt, tjänstgöra enligt den ordning som fullmäktige i respektive Samverkanskommun har bestämt. Om ingen ordning är bestämd, kallas ersättare i den ordning de tagits upp i fullmäktiges protokoll från valet.

Ersättare som inte tjänstgör har rätt att delta i överläggningarna och få sin mening antecknad till protokollet, men inte ställa yrkanden eller delta i besluten.

En ersättare som börjat tjänstgöra har alltid företräde till tjänstgöring framför annan ersättare.

Jäv, avbruten tjänstgöring

23 § En ledamot eller en ersättare som avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv i ett ärende får tjänstgöra igen sedan ärendet handlagts.

Ledamot som en gång avbrutit tjänstgöringen under ett sammanträde på grund av annat hinder än jäv, får inte åter tjänstgöra vid sammanträdet om en ersättare trätt i ledamotens ställe.

Yrkanden

24 § När Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd förklarat överläggningen i ett ärende avslutad, går ordföranden igenom de yrkanden som har framställts under överläggningen och kontrollerar att de har uppfattats korrekt. Ordföranden befäster genomgången med ett

klubbslag. Därefter får inte något yrkande ändras eller läggas till, om inte nämnden enhälligt beslutar att medge det.

Om ordföranden anser att det behövs ska den ledamot som har framställt ett yrkande avfatta det skriftligt.

Deltagande i beslut

25 § En ledamot som avser att avstå från att delta i ett beslut, ska anmäla detta till ordföranden innan beslut fattas. En ledamot är däremot skyldig att delta i beslut i ärende som rör myndighetsutövning mot enskilda.

En ledamot som inte har gjort en sådan anmälan anses ha deltagit i beslutet, om nämnden fattar det med acklamation.

Reservation

26 § Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas till sekreteraren före den tidpunkt som har fastställts för justeringen av protokollet. Motsvarande gäller vid omedelbar justering.

Justering av protokoll

27 § Protokollet justeras av ordföranden och en ledamot.

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen ska redovisas skriftligt vid sammanträdet och justeras av ordföranden och en ledamot.

Kungörelser och tillkännagivanden av föreskrifter m.m.

28 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för att beslut och föreskrifter inom det egna ansvarsområdet kungörs enligt gällande bestämmelser.

Delgivningsmottagare

29 § Delgivning med Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd sker med ordföranden eller med anställd som nämnden beslutar.

Undertecknande av handlingar

30 § Om ej annat beslutats, ska avtal samt andra handlingar och skrivelser i Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds namn undertecknas av ordföranden. Vid ordförandens förhinder ska undertecknande i nämndens namn ske av vice ordföranden och kontrasigneras av anställd som nämnden bestämmer.

Deltagande på distans

31 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får om särskilda skäl föreligger sammanträda med ledamöter, vid behov samtliga ledamöter inklusive presidiet, närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid samt på ett sådant sätt att ordföranden kan säkerställa vem som deltar i sammanträdet och att den som deltar i sammanträdet kan följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena. Lokalen/platsen för deltagandet ska vara så beskaffad att inte obehöriga kan ta del av sammanträdeshandlingar, bild eller ljud.

Ledamot som önskar delta på distans ska senast tre vardagar i förväg anmäla detta till nämndens kansli. Ordföranden avgör om närvaro får eller ska ske på distans.

Nämnden får bestämma vad som närmare ska gälla om deltagande på distans i nämnden.

Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd

Beslut: Täby kommun KF 2020-03-16, § 32. Vaxholm stad KF 2020-04-20, § 23, ärnr KS 2020/48.106
Beslut om ändringar: Täby kommun KF 2020-06-15, § 144. Vaxholm stad KF 2020-06-15, § 40, ärnr KS 2020/48.106. Täby kommun KF 2022-06-13, § 140. Vaxholm stad KF 2022-06-13, § 32, ärnr 2022/97.449. Täby kommun KF 2023-11-06, § 157, dnr KS 2023/237-00. Vaxholms stad KF 2023-11-13, § 77, ärnr KS 2023/172.003.
Ikraft: Gäller från den 1 maj 2020. 31 § gäller fr.o.m. 1 juli 2020 (Täby KF 2020-06-15, § 144 och Vaxholm KF 2020-06-15, § 40). 2 § p. 9 samt 3 § p. 9 gäller fr.o.m. 22 juni 2022 (Täby KF 2022-06-13, § 140 och Vaxholm KF 2022-06-13, § 32). 2 § p. 10 samt 3 § p. 10 gäller fr.o.m. 20 nov 2023 (Täby KF 2023-11-06, § 157 och Vaxholm KF 2023-11-13,

§ 77).

Innehåll

Ansvarsområde och uppgifter **3**

Organisation, personal, budget och inköp **5**

Ansvar och rapporteringsskyldighet **5**

Personuppgiftsansvar **6**

Processbehörighet **6**

Tidpunkt för sammanträden **6**

Kallelse **7**

Närvarorätt **7**

Sammansättning **7**

Presidium **7**

Ordföranden **8**

Ersättare för ordföranden och vice ordföranden **8**

Förhinder **9**

Ersättares tjänstgöring **9**

Jäv, avbruten tjänstgöring **9**

Yrkanden **9**

Deltagande i beslut **10**

Reservation **10**

Justering av protokoll **10**

Kungörelser och tillkännagivanden av föreskrifter m.m **10**

Delgivningsmottagare **11**

Undertecknande av handlingar **11**

Deltagande på distans **11**

Ansvarsområde och uppgifter

1 § Täby kommun och Vaxholms stad (nedan Samverkanskommunerna) har kommit överens om att fr.o.m. den 1 januari 2012 ingå i den gemensamma nämnden, Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd.

Utöver det som följer av lag eller annan författning, gäller bestämmelserna i detta reglemente samt vad fullmäktige i båda Samverkanskommunerna beslutat att nämnden ska fullgöra.

Täby kommun är värdkommun och den gemensamma nämnden ingår i Täby kommuns organisation.

2 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för Vaxholm stads räkning för den myndighetsutövning som påförts kommunen enligt nedanstående lagar samt därtill angränsande lagar, förordningar och föreskrifter avseende prövning, tillsyn och kontroll enligt

1. miljöbalken, med undantag för
    a. strandskydd,
    b. prövning av frågor avseende natur- och kulturreservat, naturminne och djur- och växtskyddsområde,
2. livsmedelslagen,
3. strålskyddslagen,
4. alkohollagen,
5. lag om foder och animaliska biprodukter,
6. lagen om tobak och liknande produkter,
7. lagen om handel med vissa receptfria läkemedel,
8. lagen om sprängämnesprekursorer,
9. lag om tobaksfria nikotinprodukter
10. lag om åtgärder mot förorening från fartyg.

3 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för Täby kommuns räkning för den myndighetsutövning som påförts kommunen enligt nedanstående lagar samt därtill angränsande lagar, förordningar och föreskrifter avseende prövning, tillsyn och kontroll enligt

1. miljöbalken, med undantag för
    a. strandskydd,

b. prövning av frågor avseende natur- och kulturreservat, naturminne och djur- och växtskyddsområde,

c. prövning av frågor om hushållsavfall i Täby kommun avseende
- kompostering av matavfall från hushåll,
- förlängt hämtningsintervall,
- särskilt abonnemang,
- behållare och annan utrustning,
- anvisa plats för avfallshämtning,

2. livsmedelslagen,
3. strålskyddslagen,
4. alkohollagen,
5. lag om foder och animaliska biprodukter,
6. lagen om tobak och liknande produkter,
7. lagen om handel med vissa receptfria läkemedel,
8. lagen om sprängämnesprekursorer,
9. lag om tobaksfria nikotinprodukter
10. lag om åtgärder mot förorening från fartyg.

4 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ska för Samverkanskommunerna svara för de övriga uppgifter som enligt lag ska fullgöras av den kommunala nämnden inom miljö- och hälsoskyddsområdet.

Uppgifter som inte ingår i den gemensamma Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds prövnings- och tillsynsroll ombesörjs av Samverkanskommunerna var för sig.

5 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för att ta fram förslag till taxor och författningar som rör nämndens verksamhetsområde.

Vidare ansvarar nämnden för att som myndighetsnämnd besvara yttranden inom sina ansvarsområden,[1] svara för myndighetsinformation inom verksamhetsområdet, bistå Samverkanskommunerna med expertkunskap inom myndighetsområdet samt delta i Samverkanskommunernas krisberedskapshantering.

[1] Kommunstyrelsen i Täby kommun besvarar däremot alla remisser inom samtliga av kommunens verksamheter. Med remisser avses synpunkter på lagar, förordningar, föreskrifter och generella riktlinjer som är ställda till Täby kommun. Remisser som är ställda till Vaxholm stad besvaras av Vaxholm stad.

6 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får bistå andra kommuner inom nämndens verksamhetsområde. Sådana uppdrag ska finansieras av den uppdragsgivande kommunen.

Organisation, personal, budget och inköp

7 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för att organisationen inom dess verksamhet är tydlig och ändamålsenlig med hänsyn till lagar och andra förordningar inom verksamhetsområdet samt de av fullmäktige i respektive Samverksankommun fastställda mål, riktlinjer och budget.

Kommunstyrelsen i Täby kommun ansvar däremot för samtliga personalfrågor i egenskap av anställningsmyndighet.

8 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ska årligen upprätta och överlämna förslag till budget och verksamhetsmål för det kommande verksamhetsåret till respektive Samverkanskommun. Budgeten fastställs därefter av kommunfullmäktige i Täby kommun efter samråd med Vaxholms stad.

9 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för upphandling inom sitt verksamhetsområde och inom ramen för beviljade anslag.

Kommunstyrelsen i Täby kommun ansvarar däremot för upphandling som berör två eller flera nämnders verksamhet.

Ansvar och rapporteringsskyldighet

10 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande lagar och föreskrifter samt de mål, riktlinjer och ekonomiska ramar som fastställts av fullmäktige. Nämnden ska svara för uppföljning och utvärdering av den verksamhet nämnden ansvarar för, oavsett utförare. Nämnden ska också svara för uppföljning av ingångna avtal.

Nämnden ska till kommunstyrelsen i respektive Samverkanskommun kvartalsvis redovisa hur den ekonomiska ställningen är och minst halvårsvis rapportera hur verksamheten utvecklas samt hur mål och riktlinjer uppfylls.

Nämnden ska också fullgöra sådan rapporteringsskyldighet till annan myndighet som ålagts den enligt annan lag.

Personuppgiftsansvar

11 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom nämndens verksamhetsområde.

Nämnden ska utse dataskyddsombud.

12 § Det åligger kommunstyrelsen i Täby kommun att definiera ansvaret mellan styrelsen och de övriga nämnderna vid nämndöverskridande personuppgiftsbehandlingar inom kommunens verksamheter. Det åligger därvid Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd att utifrån ansvarsfördelningen mellan nämnderna följa de olika åtaganden som uppställs i artikel 26 och 28 dataskyddsförordningen.

Processbehörighet

13 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får själv eller genom ombud föra nämndens talan i alla mål och ärenden som rör nämndens verksamhetsområde, om inte någon annan ska göra det på grund av lag, annan författning eller beslut av fullmäktige.

Kommunstyrelsen i Täby kommun för kommunens talan i mål eller ärende där två eller flera nämnders verksamhetsområde berörs, om inte någon annan ska göra det på grund av lag, annan författning eller beslut av fullmäktige.

Tidpunkt för sammanträden

14 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd sammanträder på dag och tid som nämnden bestämmer.

Sammanträde ska hållas också om minst en tredjedel av nämndens ledamöter begär det eller om ordföranden anser att det behövs.

Om det föreligger särskilda skäl får ordföranden ställa in ett sammanträde eller ändra dagen eller tiden för sammanträdet. Om möjligt ska samråd ske med vice ordförandena.

Om ordföranden beslutar att ett sammanträde ska ställas in eller att dagen eller tiden för ett sammanträde ska ändras, ska ordföranden se till att varje ledamot och ersättare snarast underrättas om beslutet.

Kallelse

15 § Ordföranden ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena. När varken ordföranden eller en vice ordförande kan kalla till sammanträde ska den som varit ledamot i nämnden längst tid göra detta (ålderspresidenten). Om flera ledamöter har lika lång tjänstgöringstid ska den till åldern äldste ledamoten vara ålderspresident.

Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet. Kallelsen ska tillställas varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast 7 dagar före sammanträdesdagen. Kallelse får ske elektroniskt om det inte är olämpligt. Ordföranden bestämmer formen för kallelse.

Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen.

I undantagsfall får kallelse ske inom annan tid och/eller på annat sätt.

Närvarorätt

16 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får medge förtroendevald som inte är ledamot eller ersättare i nämnden att närvara vid sammanträde med nämnden för att lämna upplysningar. Även anställd i kommunen och särskilt sakkunnig kan medges denna rätt. Om nämnden beslutar det, får den som kallats delta i överläggningarna.

Nämnden får härutöver bestämma att annan ska ha rätt att närvara vid nämndens sammanträden.

Sammansättning

17 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd består av fyra ledamöter och fyra ersättare från Täby kommun som väljs av fullmäktige i Täby kommun och två ledamöter och två ersättare från Vaxholms stad som väljs av fullmäktige i Vaxholms stad.

Presidium

18 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds presidium ska bestå av ordförande och förste vice ordförande som utses av fullmäktige i Täby kommun.

Fullmäktige i Täby kommun ska utse en ordförande bland ledamöterna från Täby kommun och en vice ordförande bland ledamöterna från Vaxholm stad. Valet av vice ordförande ska ske utifrån nominering från Vaxholm stad.

Viceordföranden ska biträda ordföranden i uppgiften att planera och leda sammanträdet i den mån ordföranden anser att det behövs.

Ordföranden

19 § Det åligger ordföranden att

1. leda nämndens arbete och sammanträden,
2. kalla till sammanträde i enlighet med lag och reglemente,
3. kalla ersättare,
4. se till att färdigberedda ärenden snarast behandlas i nämnden,
5. bevaka att nämndens beslut verkställs,
6. närmast under nämnden med uppmärksamhet följa frågor av betydelse för nämndens verksamhetsområde,
7. främja samverkan mellan nämnden och övriga nämnder samt,
8. företräda nämnden om nämnden inte bestämt annat i särskilt fall.

Ersättare för ordföranden och vice ordföranden

20 § Om varken ordföranden eller annan i presidiet kan delta i ett helt sammanträde eller en del av ett sammanträde, fullgörs ordförandens uppgifter av den som varit ledamot i nämnden längst tid. Om flera ledamöter har lika lång tjänstgöringstid fullgörs ordförandens uppgifter av den äldste av dem.

Om ordföranden eller annan i presidiet på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att tjänstgöra för längre tid, ska nämnden hemställa att fullmäktige i Täby kommun utser annan ledamot till att fullgöra ordförandens/övriga i presidiets uppgifter.

Förhinder

21 § En ledamot som är förhindrad att delta i ett sammanträde eller i en del av ett sammanträde, ska snarast anmäla detta till nämndens sekreterare eller någon annan anställd vid Södra Roslagens miljö och hälsoskyddskontor. Kontoret ska underrätta den ersättare som står i tur om att denne ska tjänstgöra.

Ersättares tjänstgöring

22 § Om en ledamot är förhindrad att delta eller att vidare delta i ett sammanträde ska en ersättare från samma kommun som utsett ledamoten tjänstgöra i ledamotens ställe. Den ersättare ska kallas in som står i tur att tjänstgöra och som inte redan har kallats in. En ledamot som inställer sig under ett pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare trätt i ledamotens ställe.

Ersättare ska, om dessa inte valts proportionellt, tjänstgöra enligt den ordning som fullmäktige i respektive Samverkanskommun har bestämt. Om ingen ordning är bestämd, kallas ersättare i den ordning de tagits upp i fullmäktiges protokoll från valet.

Ersättare som inte tjänstgör har rätt att delta i överläggningarna och få sin mening antecknad till protokollet, men inte ställa yrkanden eller delta i besluten.

En ersättare som börjat tjänstgöra har alltid företräde till tjänstgöring framför annan ersättare.

Jäv, avbruten tjänstgöring

23 § En ledamot eller en ersättare som avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv i ett ärende får tjänstgöra igen sedan ärendet handlagts.

Ledamot som en gång avbrutit tjänstgöringen under ett sammanträde på grund av annat hinder än jäv, får inte åter tjänstgöra vid sammanträdet om en ersättare trätt i ledamotens ställe.

Yrkanden

24 § När Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd förklarat överläggningen i ett ärende avslutad, går ordföranden igenom de yrkanden som har framställts under överläggningen och kontrollerar att de har uppfattats korrekt. Ordföranden befäster genomgången med ett

klubbslag. Därefter får inte något yrkande ändras eller läggas till, om inte nämnden enhälligt beslutar att medge det.

Om ordföranden anser att det behövs ska den ledamot som har framställt ett yrkande avfatta det skriftligt.

Deltagande i beslut

25 § En ledamot som avser att avstå från att delta i ett beslut, ska anmäla detta till ordföranden innan beslut fattas. En ledamot är däremot skyldig att delta i beslut i ärende som rör myndighetsutövning mot enskilda.

En ledamot som inte har gjort en sådan anmälan anses ha deltagit i beslutet, om nämnden fattar det med acklamation.

Reservation

26 § Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas till sekreteraren före den tidpunkt som har fastställts för justeringen av protokollet. Motsvarande gäller vid omedelbar justering.

Justering av protokoll

27 § Protokollet justeras av ordföranden och en ledamot.

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen ska redovisas skriftligt vid sammanträdet och justeras av ordföranden och en ledamot.

Kungörelser och tillkännagivanden av föreskrifter m.m.

28 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för att beslut och föreskrifter inom det egna ansvarsområdet kungörs enligt gällande bestämmelser.

Delgivningsmottagare

29 § Delgivning med Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd sker med ordföranden eller med anställd som nämnden beslutar.

Undertecknande av handlingar

30 § Om ej annat beslutats, ska avtal samt andra handlingar och skrivelser i Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds namn undertecknas av ordföranden. Vid ordförandens förhinder ska undertecknande i nämndens namn ske av vice ordföranden och kontrasigneras av anställd som nämnden bestämmer.

Deltagande på distans

31 § Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Lokalen ska vara så beskaffad att inte obehöriga kan ta del av sammanträdeshandlingar, bild eller ljud.

Ledamot som önskar delta på distans ska senast tre vardagar i förväg anmäla detta till nämndens kansli. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans.

Nämnden får bestämma vad som närmare ska gälla om deltagande på distans i nämnden.

Tid och plats för sammanträdet	onsdag den 20 maj 2026 klockan 17:00 – 18:07 Täby kommunhus, rum 0352
Beslutande	Annica Nordgren (C), ordförande Christian Söderman (M), viceordförande Gerhard Makowsky (M) ersätts av Maurice Parry (M) Britt-Louise Rappe (L) ersätts av Robin Säker (KD) Janne Boman (S) China Stenholm (LVD)
Ej tjänstgörande ersättare	Carina Östergren (C), Elisabeth Elfving (S), Klas Lund (SD)
Övriga deltagare	Miljö- och hälsoskyddschef Simon Bergroth, nämndsamordnare Hannele Coleman
Paragrafer	§§ 22-35
Datum för justering	måndag den 25 maj 2026
Sekreterare	Hannele Coleman
Ordförande	Annica Nordgren (C)
Justerande	Janne Boman (S)

BEVIS	Justeringen har tillkännagivits genom detta anslag
Organ	Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd
Paragrafer	22-35
Sammanträdesdatum	2026-05-20
Anslaget sätts upp	2026-05-26

Förvaringsplats för protokollet: Närarkiv, plan 3, Täby kommunhus

Innehållsförteckning

§ 22 Val av justerare och godkännande av dagordning

§ 23 Information från verksamheten

§ 24 Dataskyddsombudets årsrapport 2025 för Södra Roslagens miljö- och hälsokyddsnämnd

§ 25 Tillfälligt tillstånd utökning av serveringstid - Taverna Una

§ 26 Yttrande över förslag till detaljplan för del av Arninge 5:1, Veteran- och anhörigcenter

§ 27 Antagande av Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds reglemente - sammanträde på distans

§ 28 Nedskräpning Överby – Krav på åtgärder förenat med vite

§ 29 Budgetuppföljning per april 2026 för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd

§ 30 Tillfälliga riktlinjer för prövning och tillsyn över servering av alkohol

§ 31 Svar på nämndinitiativ gällande brister i hantering av Rindö schaktmassor samt Skrottomten Resarö

§ 32 Svar på nämndinitiativ gällande ansvar för tillsyn enligt miljöbalken

§ 33 Anmälningar och delegationsbeslut

§ 34 Meddelanden

§ 35 Övrigt

§ 22 Val av justerare och godkännande av dagordning

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att godkänna justerare och dagordning enligt nedan.

Sammanfattning av ärendet

Janne Boman (S) utses att jämte ordföranden justera protokollet.

Justeringen äger rum måndag den 25 maj 2026.

§ 23 Information från verksamheten

Miljö- och hälsoskyddschef Simon Bergroth informerar om följande:

- Information angående fotbolls VM
- Lägesuppdatering gällande ärendet P & S
- Information om ändringar i matkrav
- Lägesuppdatering gällande verksamheten
- Information om resultat NKI
- Information från konferens Sveriges miljökommuner
- Lägesuppdatering gällande restaurangerna vid rulltrapporna i Täby centrum

Dnr SRMH-2026-408

§ 24 Dataskyddsombudets årsrapport 2025 för Södra Roslagens miljö- och hälsokyddsnämnd

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att godkänna *Dataskyddsombudets årsrapport 2025 för* Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd, daterad den 2 april 2026.

Sammanfattning av ärendet

I Täby kommun är varje nämnd personuppgiftsansvarig för behandling av personuppgifter inom sin verksamhet. Dataskyddsombudets årsrapport för 2025 ger en övergripande bild av dataskyddsarbetet och identifierade utvecklingsområden.

Sammantaget visar rapporten att dataskyddsarbetet är välfungerande och utvecklas positivt, men att det finns behov av utveckling inom vissa områden.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2026.

Expedieras:

Dataskyddsombud för vidare expediering internt.

Dnr SRMH 11.11-2026-00047

§ 25 Tillfälligt tillstånd utökning av serveringstid - Taverna Una

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

1) Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar, med stöd av 8 kap. 2 § alkohollagen (2010:1622), att bevilja tillfälligt serveringstillstånd till slutet sällskap 13 juni 2026 17:00-02:00, för Danderyd Catering (Taverna Una) med organisationsnummer 556679–9572 på serveringsstället Taverna Una, Galoppvägen 3 i Täby.

   Tillståndet omfattar följande:

   a) serveringstider 17:00-02:00 inomhus.

   b) sprit, vin, starköl och andra jästa alkoholdrycker.
   Serveringsytan på Taverna Una framgår av ritning daterad 2020-06-29, med diarienummer SRMH 11.01-2020-00175.

Sammanfattning av ärendet

Danderyd Catering (Taverna Una), med organisationsnummer 556679–9572 har ansökt om tillfälligt serveringstillstånd på serveringsställe Taverna Una i Täby. Sökt serveringstid är 17:00-02:00 inomhus.

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontor (SRMH) har remitterat ärendet till Polismyndigheten.

SRMH har efter genomförd utredning kommit fram till att bolaget kan beviljas serveringstillstånd. SRMH har i sin bedömning beaktat remissinstansens yttrande.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2026.

Expedieras:

Vidimlic Irfan, kontakt@tavernauna.se

Dnr SRMH-2026-787.5519

§ 26 Yttrande över förslag till detaljplan för del av Arninge 5:1, Veteran- och anhörigcenter

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att anta Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontors synpunkter på förslag till detaljplan för del av Arninge 5:1, Veteran- och anhörigcenter som sitt yttrande.

Sammanfattning av ärendet

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd har bjudits in till samråd om förslag till detaljplan för del av Arninge 5:1, Veteran- och anhörigcenter.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etableringen av ett svenskt veteran- och anhörigcenter, en rekreativ och trygg mötesplats för upp till 200 veteraner och deras anhöriga.

Planområdet är beläget söder om Ullnasjön och Norr om Ullnavägen, mellan E18 i öster och Ullnabacken i väster.

Kontoret har följande synpunkter:

- Med anledning av höga kadmiumhalter ska anmälan enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inlämnas till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd senast sex veckor innan sanering ska påbörjas.
- Hantering av länshållningsvatten ska anmälas till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd senast sex veckor innan länshållning påbörjas.
- Inrättande av en dagvattenanläggning ska anmälas till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd senast sex veckor innan anläggningen tas i bruk.
- Tillstånd krävs från Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd för att anlägga en enskild dricksvattentäkt.

- Genomförandet av detaljplan kräver markberedning och masshantering. Eftersom halter över KM (känslig markanvändning) påvisats behöver jorden klassificeras och hanteras på ett korrekt sätt. Kompletterande provtagningar krävs för klassificering av massorna.
- Vidare utredning krävs angående stabiliteten vid Ullnabackens släntfot och om möjligheten att schakta i närheten av befintligt sprängstensdike.
- Det kan finnas en risk för negativ påverkan i vattenmiljön på grund av de bryggor som planeras att anläggas. För att anlägga bryggor krävs anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 17 april 2026.

Expedieras:

Stadsbyggnadsnämnden, Täby kommun

Dnr SRMH-2026-1145.1146

§ 27 Antagande av Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds reglemente - sammanträde på distans

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

1. *Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd föreslår kommunfullmäktige i Täby kommun besluta*

   Kommunfullmäktige beslutar att anta *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

2. *Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd föreslår kommunfullmäktige i Vaxholms stad besluta*

   Kommunfullmäktige beslutar att anta *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Sammanfattning av ärendet

I samband med pandemin covid-19 beslutade kommunfullmäktige att införa nya bestämmelser i *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* den 15 juni 2020, § 144, för att möjliggöra distansdeltagande vid sammanträden. Bestämmelserna regleras i 6 kap. 24 § kommunallagen för nämnder. Deltagande på distans skulle ske genom ljud- och bildöverföring i realtid samt på sådant sätt att samtliga deltagare kunde se och höra varandra och delta på lika villkor.

I praktiken har det visat sig vara svårt att tillämpa bestämmelsen eftersom den inte är utformad för sammanträden med många deltagare. Bland annat är kravet i

kommunallagen på att samtliga deltagare kan se och höra varandra och delta på lika villkor inte ändamålsenligt.

Regeringen har lagt fram ett förslag (proposition 2025/26:164) om att bestämmelserna bör ändras så att kravet på att samtliga deltagare ska kunna se och höra varandra på lika villkor tas bort. Istället föreslås att distansdeltagandet ska ske på ett sådant sätt att ordföranden kan säkerställa vem som deltar i

sammanträdet och att den som deltar på distans kan följa sammanträdet och delta i behandlingen av ärendena. Frågan om nämnderna i dess helhet får delta på distans överlämnas till kommunfullmäktige. Riksdagen förväntas besluta om förslaget den 20 maj 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Möjligheten att hålla sammanträden på distans finns redan för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd. Nu föreslås att nämndens reglemente anpassas enligt lagförslaget avseende borttaget krav på att se och höra varandra på lika villkor, att hela nämnden inklusive presidiet får delta på distans vid behov samt att ordförande avgör hur deltagandet ska gå till.

Deltagande på distans bör fortsatt betraktas som ett komplement som ger möjlighet till deltagande i beslutsfattandet som annars inte hade kommit till stånd alls. Faktorer som till exempel vilka ärenden som ska hanteras, om det förekommer sekretess samt frågor om informationssäkerhet behöver också beaktas vid bedömningen av formen på sammanträdet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta att anta *Reglemente för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd* daterat den 28 april 2026, med ikraftträdande den 1 juli 2026.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2026.

Expedieras:

Kommunstyrelsen Täby kommun
Kommunstyrelsen Vaxholms stad
Miljö- och hälsoskyddschef Simon Bergroth
Kommunjurist Ylva Ehn
Kommunsekreterare Sara Westin

Dnr SRMH-2024-299.5210

§ 28 Nedskräpning Överby – Krav på åtgärder förenat med vite

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

1. Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att förelägga Jan Körnefors med personnummer 19580613–2436 att senast två månader efter att beslutet vunnit laga kraft vidta följande åtgärder: Bildäck, fordon, släpvagnar, vitvaror, båtar, bilbatterier samt övrigt avfall som ligger slängt på fastigheterna Överby 1:22, Överby 1:47 och Överby 1:75 i Vaxholm ska sorteras och forslas bort för återvinning.
2. Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att förena föreläggandet med ett löpande vite om 100 000 kr för varje påbörjad tremånadersperiod som ovanstående åtgärder inte vidtagits.
3. Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att skicka föreläggandet daterat 2026-05-20 avseende fastigheterna Överby 1:22, Överby 1:47 och Överby 1:75 till inskrivningsmyndigheten för anteckning i fastighetsregistrets inskrivningsdel enligt 26 kap 15 § miljöbalken.

Sammanfattning av ärendet

Den 12 februari 2024 inkom ett klagomål till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd på nedskräpning på fastigheterna Överby 1:22, Överby 1:47 och Överby 1:75 i Vaxholm. Den 7 maj 2024 ställde Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd krav på fastighetsägaren till de aktuella fastigheterna att vidta följande åtgärder: Bildäck, fordon, släpvagnar, vitvaror, båtar, bilbatterier samt övrigt avfall som ligger slängt på fastigheterna Överby 1:22, Överby 1:47 och Överby 1:75 i Vaxholm ska sorteras och forslas bort för återvinning.

Vid en uppföljande inspektion på de aktuella fastigheterna den 30 oktober 2024 konstaterades det att inget avfall hade transporterats bort. Den 12 februari 2025 togs ett nytt beslut gällande samma sak. Denna gång förenades beslutet med ett vite om 100 000 kr. Vid uppföljning av beslutet den 25 juli 2025 konstaterades att skräpet inte tagits bort. Utdömande av vitet överklagades till högsta instans Mark-och miljööverdomstolen. De gav inte prövningstillstånd vilket innebär att

Mark- och miljödomstolens beslut står fast. Jan Körnefors ska betala vitet. Det är därför rimligt att förena ett nytt beslut med ett löpande vite för att åtgärderna ska vidtas.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2026.

Expedieras:

Jan Körnefors, Överbyslingan 64, 185 95 Vaxholm

Dnr SRMH-2026-1144

§ 29 Budgetuppföljning per april 2026 för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att godkänna *Budgetuppföljning per april 2026 för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd,* daterad den 8 maj 2026 och överlämna den till kommunstyrelsen som en del av kommunens samlade budgetuppföljning per april 2026.

Sammanfattning av ärendet

Prognosen för Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd år 2026 visar en positiv avvikelse med 0,1 mnkr, vilket motsvarar en procent av budgeterade nettokostnader. Den prognostiserade positiva avvikelsen består av lägre personalkostnader till följd av vakant tjänst under våren.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2026.

Expedieras:

Controller Malin Jonsson

Dnr SRMH-2026-1146.1144

§ 30 Tillfälliga riktlinjer för prövning och tillsyn över servering av alkohol

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att tillfälligt tillåta utökade serveringstider mellan klockan 11.00–08.00 under perioden 11 juni–19 juli 2026, under förutsättning att servering sker i direkt samband med visning av direktsända matcher från fotbolls-VM på visningsutrustning på serveringsstället.

Innan nämnden fattar beslut i prövningsärende gällande tillfälligt utökade serveringstider under ovan nämnda period ska yttrande från polismyndigheten inhämtas. Polismyndighetens remissvar ska beaktas i prövningen.

Sammanfattning av ärendet

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd ansvarar för att det ska finnas kommunala riktlinjer för serveringstillstånd. Syftet med riktlinjerna är att den som vill bedriva serveringsverksamhet ska kunna förutse om tillstånd kan beviljas. Riktlinjerna hjälper även nämnden att upprätthålla en likabehandling i ärendehanteringen.

Nu gällande riktlinjer i Täby och Vaxholm medger inte att serveringstillstånd normalt beviljas före klockan 11:00, efter klockan 01:00 inomhus eller efter klockan 23:00 utomhus. För att möjliggöra servering av alkoholdrycker under VM-matcherna i fotboll 11 juni-19 juli 2026 krävs ett beslut om tillfällig avvikelse från gällande riktlinjer.

Den tillfälliga utökningen av serveringstider under fotbolls-VM bedöms inte motverka alkohollagens syfte att begränsa alkoholens skadeverkningar, eftersom perioden är avgränsad, få verksamheter berörs och riskerna fortsatt hanteras genom prövning i varje enskilt fall.

SRMH har haft dialog med Polismyndigheten i beredningen av ärendet.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2026.

Expedieras:

Gruppledare Anna de Wall

Dnr SRMH-2026-939.1110

§ 31 Svar på nämndinitiativ gällande brister i hantering av Rindö schaktmassor samt Skrottomten Resarö

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att nämndinitiativet ska behandlas inom ramen för pågående tillsynsärenden gällande nerskräpning på Resarö samt hantering av schaktmassor på Rindö som initiativet avser.

Sammanfattning av ärendet

Livbojen Vaxholmsdemokraterna (LVD) har genom China Stenholm (LVD) lämnat ett nämndinitiativ till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd gällande Naturskyddsföreningens påpekande om brister i hanteringen av ärenden.

Nämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2026 att överlämna nämndinitiativet till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontor för beredning.

De ärenden som nämndinitiativet avser är pågående tillsynsärenden.

Nämndinitiativet föranleder därmed inga ytterligare åtgärder.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2026.

Expedieras:

Miljö- och hälsoskyddschef Simon Bergroth

Dnr SRMH-2026-938.1110

§ 32 Svar på nämndinitiativ gällande ansvar för tillsyn enligt miljöbalken

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnds beslut

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd beslutar att nämndinitiativet ska behandlas inom ramen för pågående tillsynsärende gällande nedskräpning på Resarö.

Sammanfattning av ärendet

Livbojen Vaxholmsdemokraterna (LVD) har genom China Stenholm (LVD) lämnat ett nämndinitiativ till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd med yrkande om att nämnden ska göra en polisanmälan om miljöbrott med anledning av nedskräpningen på Resarö.

Nämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2026 att överlämna nämndinitiativet till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontor för beredning.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2026.

Expedieras:

Miljö- och hälsoskyddschef Simon Bergroth

Dnr SRMH-2026-353

§ 33 Anmälningar och delegationsbeslut

Delegationsbeslut enligt förteckningar anmäls till sammanträdet och läggs till handlingarna:

- Förteckningar över ordförandebeslut daterade från 2026-03-01 – 2026-04-30

Dnr SRMH-2026-166

§ 34 Meddelanden

Inkomna meddelanden enligt förteckningar anmäls till sammanträdet och läggs till handlingarna:

- Förteckning över inkommet meddelande daterat 2026-04-29
- Förteckning över inkommet meddelande daterat 2026-04-17

§ 35 Övrigt

Inga övriga frågor anmälda.

§ 111 Rapportering av ej verkställda gynnande beslut kvartal 1 2026

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Enligt rutin rapporteras till socialnämnden, kommunfullmäktige och stadens revisorer insatser förvaltningen rapporterat till IVO (Inspektionen för vård och omsorg) i fråga om beslut om insatser enligt SoL (Socialtjänstlagen) och LSS (Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade), som ej har verkställts inom tre månader efter beslut.

Inom lagrummet för SoL finns ett (1) icke verkställda beslut:

- Avser särskilt boende. Insatsen är ej uppstartad på grund av enskildes hälsoskäl.

Inom lagrummet för LSS finns ett(1) avbrott i verkställighet.

- Avser 9§3 ledsagarservice. Den enskilde accepterar inte erbjudna ledsagare.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till socialnämndens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag SN 2026-05-19/§ 53
Tjänsteutlåtande, Jan Sjöström 2026-05-05

Kopia på beslutet till

För kännedom:

Jan Sjöström, socialförvaltningen

§ 53 Ej verkställda gynnande beslut kvartal 1

Socialnämndens beslut

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Enligt rutin rapporteras till socialnämnden, kommunfullmäktige och stadens revisorer insatser förvaltningen rapporterat till IVO (Inspektionen för vård och omsorg) i fråga om beslut om insatser enligt SoL (Socialtjänstlagen) och LSS (Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade), som ej har verkställts inom tre månader efter beslut.

Inom lagrummet för SoL finns ett (1) icke verkställda beslut:

- Avser särskilt boende. Insatsen är ej uppstartad på grund av enskildes hälsoskäl.

Inom lagrummet för LSS finns ett(1) avbrott i verkställighet.

- Avser 9§3 ledsagarservice. Den enskilde accepterar inte erbjudna ledsagare.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, Jan Sjöström 2026-05-05

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-05-05
Ärendenummer: SN 2026/44.739

Socialförvaltningen
Jan Sjöström
Verksamhetsutvecklare

Ej verkställda gynnande beslut kvartal 1

Förslag till beslut

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Informationen noteras till protokollet.

Sammanfattning

Enligt rutin rapporteras till socialnämnden, kommunfullmäktige och stadens revisorer insatser förvaltningen rapporterat till IVO (Inspektionen för vård och omsorg) i fråga om beslut om insatser enligt SoL (Socialtjänstlagen) och LSS (Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade), som ej har verkställts inom tre månader efter beslut.

Inom lagrummet för SoL finns ett (1) icke verkställda beslut:

- Avser särskilt boende. Insatsen är ej uppstartad på grund av enskildes hälsoskäl.

Inom lagrummet för LSS finns ett(1) avbrott i verkställighet.

- Avser 9§3 ledsagarservice. Den enskilde accepterar inte erbjudna ledsagare.

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser för barn.

Jämställdhetsperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser/effekter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Miljö och klimatperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljö och klimat.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Jan Sjöström 2026-05-05

§ 128 Obesvarade motioner per 2026-06-15

Kommunstyrelsens beslut

K**ommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta**

Redovisning av obesvarade motioner per 2026-06-15 noteras till protokollet

Ärendebeskrivning

Enligt kommunfullmäktiges arbetsordning (§ 31) ska obesvarade motioner årligen redovisas till kommunfullmäktige. Redovisningen bör göras på fullmäktiges ordinarie sammanträde i juni.

Vaxholms stad har per 2026-06-16 följande obesvarade motioner att redovisa:

1. Motion från Fredrik Ardefors (WP) m.fl. gällande tillåtelse för Attefallshus i kommunen (KS 2024/240.287), inkommen KF 2024-11-11
2. ”Motion från Catarina Baldo Zagadou (LVD) och Lars Arb Zackrisson (LVD) gällande inför medborgarförslag (KS 2024/228.008), inkommen KF 2024-11-11” (minoritetsåterremitterad på KF 2025-05-26/ §42)
3. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD), Catarina Baldo Zagadou (LVD) och Gundula Kolb (MP) gällande att skydda naturen formellt på östra Rindö (KS 2025/30.265), Inkommen KF 2025-02-17
4. Motion från Fredrik Ardefors (WP) m.fl. gällande kalkyl för nytt politiskt mål för skolan (KS 2025-02-03), Inkommen KF 2025-02-17 Minortetsåteremitterat 2025-12-08, Återremitterat KS 2026-03-26.
5. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande bygg en strandpromenad runt Vaxön (KS 2025/71.210). Inkommen KF 2025-04-28
6. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande att Vaxholms prästgård och prästgårdstomten behöver skyddas från ovarsam renovering (KS 2025/95.870). Inkommen KF 2025-04-28
7. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande att skapa ett årligt fullmäktige för unga i Vaxholm (KS 2025/96.103). Inkommen KF 2025-04-28.
8. Motion från Gundula Kolb (MP) gällande att inkludera utsläpp från kommunalt finansierad verksamhet i Vaxholms koldioxidbudget (KS 2025/97.429). Inkommen KF 2025-04-28.
9. Motion från Gundula Kolb (MP) gällande bekämpning av invasiva arter (KS 2025/124.400). Inkommen KF 2025-05-26, återremitterad KF 2026-02-16
10. Motion från Fredrik Ardefors (WP) och Anna-Lena Nordén (WP) gällande översyn av ej detaljplanelagda områden och inaktuella detaljplaner. (KS 2025/130.011). Inkommen KF 2025-05-26.

11. Motion från Malin Forsbrand (C) och Fredrik Östman (C) gällande att ratificera CEMR-deklarationen. (KS 2025/213.026). Inkommen KF 2025-11-10
12. Motion från Pernilla Irevång (C) och Malin Forsbrand (C) gällande ett inkluderande föreningsliv i Vaxholm. (KS 2025/214.106). Inkommen KF 2025-11-10
13. Motion från Gundula Kolb (MP) gällande klimatpåverkan vid fysik planering (KS 2025/240.011). Inkommen KF 2025-12-08
14. Motion från Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande inrätta en Hildegard av Bingen-trädgård på prästgårdstomten (KS 2026/100.331). Inkommen KF 2026-04-27
15. Motion från Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande stärk Vaxholms beredskap genom att börja lagra frystorkad mat från offentliga kök (KS 2026/99.163). Inkommen KF 2026-04-27

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, 2026-04-10

Kopia på beslutet till

För åtgärd:

Kansliet

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-04-10
Ärendenummer: KS 2026/105.010

Kommunledningskontoret
Johanna Frunck
Kanslichef

Obesvarade motioner per 2026-06-15

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Redovisning av obesvarade motioner per 2026-06-15 noteras till protokollet

Sammanfattning

Enligt kommunfullmäktiges arbetsordning (§ 31) ska obesvarade motioner årligen redovisas till kommunfullmäktige. Redovisningen bör göras på fullmäktiges ordinarie sammanträde i juni.

Vaxholms stad har per 2026-06-16 följande obesvarade motioner att redovisa:

1. Motion från Fredrik Ardefors (WP) m.fl. gällande tillåtelse för Attefallshus i kommunen (KS 2024/240.287), inkommen KF 2024-11-11
2. ”Motion från Catarina Baldo Zagadou (LVD) och Lars Arb Zackrisson (LVD) gällande inför medborgarförslag (KS 2024/228.008), inkommen KF 2024-11-11” (minoritetsåterremitterad på KF 2025-05-26/ §42)
3. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD), Catarina Baldo Zagadou (LVD) och Gundula Kolb (MP) gällande att skydda naturen formellt på östra Rindö (KS 2025/30.265), Inkommen KF 2025-02-17
4. Motion från Fredrik Ardefors (WP) m.fl. gällande kalkyl för nytt politiskt mål för skolan (KS 2025-02-03), Inkommen KF 2025-02-17 Minortetsåteremitterat 2025-12-08, Återremitterat KS 2026-03-26.
5. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande bygg en strandpromenad runt Vaxön (KS 2025/71.210). Inkommen KF 2025-04-28
6. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande att Vaxholms prästgård och prästgårdstomten behöver skyddas från ovarsam renovering (KS 2025/95.870). Inkommen KF 2025-04-28

7. Motion från Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande att skapa ett årligt fullmäktige för unga i Vaxholm (KS 2025/96.103). Inkommen KF 2025-04-28.
8. Motion från Gundula Kolb (MP) gällande att inkludera utsläpp från kommunalt finansierad verksamhet i Vaxholms koldioxidbudget (KS 2025/97.429). Inkommen KF 2025-04-28.
9. Motion från Gundula Kolb (MP) gällande bekämpning av invasiva arter (KS 2025/124.400). Inkommen KF 2025-05-26, återremitterad KF 2026-02-16
10. Motion från Fredrik Ardefors (WP) och Anna-Lena Nordén (WP) gällande översyn av ej detaljplanelagda områden och inaktuella detaljplaner. (KS 2025/130.011). Inkommen KF 2025-05-26.
11. Motion från Malin Forsbrand (C) och Fredrik Östman (C) gällande att ratificera CEMR-deklarationen. (KS 2025/213.026). Inkommen KF 2025-11-10
12. Motion från Pernilla Irevång (C) och Malin Forsbrand (C) gällande ett inkluderande föreningsliv i Vaxholm. (KS 2025/214.106). Inkommen KF 2025-11-10
13. Motion från Gundula Kolb (MP) gällande klimatpåverkan vid fysik planering (KS 2025/240.011). Inkommen KF 2025-12-08
14. Motion från Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande inrätta en Hildegard av Bingen-trädgård på prästgårdstomten (KS 2026/100.331). Inkommen KF 2026-04-27
15. Motion från Catarina Baldo Zagadou (LVD) gällande stärk Vaxholms beredskap genom att börja lagra frystorkad mat från offentliga kök (KS 2026/99.163). Inkommen KF 2026-04-27

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser för barn.

Jämställdhetsperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser/effekter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Miljö och klimatperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljö och klimat.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, 2026-04-10

Kopia på beslutet till:

För åtgärd:

Kansliet

§ 129 Motion (LVD, MP) - Skydda naturen formellt på östra Rindö

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Ärendebeskrivning

Lars Arb Zackrisson (LVD), Catarina Baldo Zagadou (LVD) och Gundula Kolb (MP) yrkar i rubricerad motion att delar av östra Rindö skyddas formellt och att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppgift att ta fram nödvändiga beslutsunderlag.

Som bakgrund till yrkandet framför motionärerna bland annat att området är särskilt angeläget att skydda och att ett skydd skulle bevara ett viktigt grönområde och gynna den biologiska mångfalden.

Förvaltningens bedömning

Kommunfullmäktige har fattat beslut (KF 2024-12-09/§97) att ge kommunstyrelsen i uppdrag att inom ramen för arbetet med att ta fram ett planprogram för östra Rindö bedöma om det finns områden som bör utredas för naturreservat eller andra naturskyddsformer.

Frågan om naturskydd är redan ett föremål för utredning och motionen tillför inga nya omständigheter som motiverar ett nytt beslut.

Motionärerna anser att det redan finns tillräcklig kunskap, men underlagen för att fatta beslut om naturreservat eller biotopskydd är omfattande. Flera utredningar genomförs inom planprogrammet och kommunen kan inte fatta beslut om naturskydd innan utredningarna är färdigställda.

Planprogrammet ska ta hänsyn till bland annat naturvärden, kulturmiljö, friluftsliv, teknisk infrastruktur, framtida markanvändning och andra intressen enligt plan- och bygglagen. Innan ett formellt skydd kan beslutas krävs en avvägning mellan det spektrum av intressen som kommunen enligt lag måste väga samman. Inleds ett separat skyddsarbete riskerar det att låsa markanvändningen innan en helhetsbild är klar. Kommunen behöver först pröva helheten i hur östra Rindö ska utvecklas långsiktigt. En för tidig avgränsning av ett reservat kan påverka möjligheten att planera exempelvis gång- och cykelstråk, bebyggelse eller tekniska lösningar på ett optimalt sätt.

Någon som även behöver tas med i beräkningarna är de ekonomiska konsekvenserna. Att bilda ett naturreservat medför kostnader; engångskostnader i form av utredningar, löpande kostnader för skötsel och tillsyn samt investeringsbehov för stigar och skyltning med mera.

Genom att invänta planprogrammet finns det möjlighet att skapa ett mer anpassat och robust skydd om det finns behov.

Med anledning av ovanstående föreslår förvaltningen att motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Yrkanden

Ordföranden och Michael Baumgarten (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Catarina Baldo Zagadou (-) yrkar att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att motionen bifalls.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut.

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen bifaller kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Reservationer

Catarina Baldo Zagadou (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag 2026-05-20/§ 21
Tjänsteutlåtande, 2026-03-25
Motion från (LVD, MP) – Skydda naturen formellt på östra Rindö

Kopia på beslutet till

För kännedom:

Kristina Henschen, kristina.henschen@vaxholm.se

§ 21 Motion (LVD, MP) - Skydda naturen formellt på östra Rindö

Kommunstyrelsens planeringsutskotts beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Ärendebeskrivning

Lars Arb Zackrisson (LVD), Catarina Baldo Zagadou (LVD) och Gundula Kolb (MP) yrkar i rubricerad motion att delar av östra Rindö skyddas formellt och att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppgift att ta fram nödvändiga beslutsunderlag.

Som bakgrund till yrkandet framför motionärerna bland annat att området är särskilt angeläget att skydda och att ett skydd skulle bevara ett viktigt grönområde och gynna den biologiska mångfalden.

Förvaltningens bedömning

Kommunfullmäktige har fattat beslut (KF 2024-12-09/§97) att ge kommunstyrelsen i uppdrag att inom ramen för arbetet med att ta fram ett planprogram för östra Rindö bedöma om det finns områden som bör utredas för naturreservat eller andra naturskyddsformer.

Frågan om naturskydd är redan ett föremål för utredning och motionen tillför inga nya omständigheter som motiverar ett nytt beslut.

Motionärerna anser att det redan finns tillräcklig kunskap, men underlagen för att fatta beslut om naturreservat eller biotopskydd är omfattande. Flera utredningar genomförs inom planprogrammet och kommunen kan inte fatta beslut om naturskydd innan utredningarna är färdigställda.

Planprogrammet ska ta hänsyn till bland annat naturvärden, kulturmiljö, friluftsliv, teknisk infrastruktur, framtida markanvändning och andra intressen enligt plan- och bygglagen. Innan ett formellt skydd kan beslutas krävs en avvägning mellan det spektrum av intressen som kommunen enligt lag måste väga samman. Inleds ett separat skyddsarbete riskerar det att låsa markanvändningen innan en helhetsbild är klar. Kommunen behöver först pröva helheten i hur östra Rindö ska utvecklas långsiktigt. En för tidig avgränsning av ett reservat kan påverka möjligheten att planera exempelvis gång- och cykelstråk, bebyggelse eller tekniska lösningar på ett optimalt sätt.

Någon som även behöver tas med i beräkningarna är de ekonomiska konsekvenserna. Att bilda ett naturreservat medför kostnader; engångskostnader i form av utredningar, löpande kostnader för skötsel och tillsyn samt investeringsbehov för stigar och skyltning med mera.

Genom att invänta planprogrammet finns det möjlighet att skapa ett mer anpassat och robust skydd om det finns behov.

Med anledning av ovanstående föreslår förvaltningen att motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, 2026-03-25

Motion från (LVD, MP) – Skydda naturen formellt på östra Rindö

Kopia på beslutet till

För kännedom:

Kristina Henschen, kristina.henschen@vaxholm.se

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-03-25
Ärendenummer: KS 2025/30.265

Stadsbyggnadsförvaltningen
Kristina Henschen
Planeringschef

Svar på motion från (LVD, MP) - Skydda naturen formellt på östra Rindö

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Ärendebeskrivning

Lars Arb Zackrisson (LVD), Catarina Baldo Zagadou (LVD) och Gundula Kolb (MP) yrkar i rubricerad motion att delar av östra Rindö skyddas formellt och att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppgift att ta fram nödvändiga beslutsunderlag.

Som bakgrund till yrkandet framför motionärerna bland annat att området är särskilt angeläget att skydda och att ett skydd skulle bevara ett viktigt grönområde och gynna den biologiska mångfalden.

Förvaltningens bedömning

Kommunfullmäktige har fattat beslut (KF 2024-12-09/§97) att ge kommunstyrelsen i uppdrag att inom ramen för arbetet med att ta fram ett planprogram för östra Rindö bedöma om det finns områden som bör utredas för naturreservat eller andra naturskyddsformer.

Frågan om naturskydd är redan ett föremål för utredning och motionen tillför inga nya omständigheter som motiverar ett nytt beslut.

Motionärerna anser att det redan finns tillräcklig kunskap, men underlagen för att fatta beslut om naturreservat eller biotopskydd är omfattande. Flera utredningar genomförs inom planprogrammet och kommunen kan inte fatta beslut om naturskydd innan utredningarna är färdigställda.

Planprogrammet ska ta hänsyn till bland annat naturvärden, kulturmiljö, friluftsliv, teknisk infrastruktur, framtida markanvändning och andra intressen enligt plan- och bygglagen. Innan ett formellt skydd kan beslutas krävs en avvägning mellan det spektrum av intressen som kommunen enligt lag måste väga samman. Inleds ett separat skyddsarbete riskerar det att låsa markanvändningen innan en helhetsbild är

klar. Kommunen behöver först pröva helheten i hur östra Rindö ska utvecklas långsiktigt. En för tidig avgränsning av ett reservat kan påverka möjligheten att planera exempelvis gång- och cykelstråk, bebyggelse eller tekniska lösningar på ett optimalt sätt.

Någon som även behöver tas med i beräkningarna är de ekonomiska konsekvenserna. Att bilda ett naturreservat medför kostnader; engångskostnader i form av utredningar, löpande kostnader för skötsel och tillsyn samt investeringsbehov för stigar och skyltning med mera.

Genom att invänta planprogrammet finns det möjlighet att skapa ett mer anpassat och robust skydd om det finns behov.

Med anledning av ovanstående föreslår förvaltningen att motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Barnrättsperspektivet i området kommer att behandlas i planprogrammet.

Jämställdhetsperspektivet

Jämställdhetsperspektivet i området kommer att behandlas i planprogrammet.

Miljö och klimatperspektivet

Miljö- och klimatfrågor i området kommer att behandlas i planprogrammet.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, 2026-03-25

Motion från (LVD, MP) – Skydda naturen formellt på östra Rindö

Kopia på beslutet till:

För kännedom:

Kristina Henschen, kristina.henschen@vaxholm.se

Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

MOTION

Skydda naturen formellt på östra Rindö!

Bakgrund
Under 2024 lade Livbojen Vaxholmsdemokraterna och Miljöpartiet i Vaxholm fram en gemensam motion om att inrätta ett kommunalt naturreservat på östra Rindö, i samband med det pågående planarbetet på platsen. Motionen avslogs i fullmäktige med hänvisning till att vårt yrkande om att inrätta ett sådant reservatet redan under innevarande mandatperiod inte skulle vara möjligt att genomföra. Som svar på vår motion gavs dock kommunstyrelsen i uppdrag att bedöma inom ramen för arbetet med att ta fram ett planprogram för östra Rindö huruvida det finns områden som bör utredas för naturreservat eller andra naturskyddsformer.

Naturområdet i fråga som i dag saknar formellt skydd sticker ut som särskilt angeläget att skydda. Vi anser att det redan i dag finns tillräcklig kunskap som visar att delar av östra Rindö lämpar sig mycket väl för ett formellt skydd. Att inrätta ett naturreservat på östra Rindö ligger såväl i linje med flera av grönplanens mål som den politiska inriktningen och de prioriteringar som finns i Mål och budget 2025 2027 för Vaxholm. Ökad biologisk mångfald anges där som en prioriterad fråga, liksom också att våra grönområden ska bevaras.

En rik biologisk mångfald lägger grunden för de robusta och motståndskraftiga ekosystem som krävs för att kunna tillhandahålla viktiga ekosystemtjänster. Ett av de mest effektiva verktygen vi har för att långsiktigt säkerställa en fungerande blågrön infrastruktur och långsiktigt säkra tillgång till naturområden med höga rekreativa värden, är just att formellt skydda de viktigaste områdena. Närheten till tillgängliga naturområden, som är tillräckligt stora för att ge omfattande upplevelsevärden och möjlighet till olika aktiviteter i naturen, bidrar även till folkhälsan.

Fakta om området finns angivet i vår tidigare motion. Här vill vi lägga till att **Rindöbornas svar i den enkät som kommunen har riktat till boende på ön ger ett starkt stöd till vårt förslag att inrätta ett kommunalt naturreservat på östra Rindö**. Av de 189 svar som inkommit framhåller majoriteten hur viktig naturen är för promenader, rekreation och djurliv. Många uttrycker oro för fortsatt exploatering.

Ett par typiska svar låter så här: *”Promenadvägen runt hela Brännudden–Oscar Fredriksborg är unik i skärgården. Det är möjligt att gå 2,5 km efter havet utan att privata tomter stoppar en. Likaså den unika gammelskogen efter elljusslingan är unik, så vi krigar för att bevara. Jag går efter havet här och i skogen så gott som dagligen eftersom jag bor här vid Rindö hamn”*; *”Byviksfortet! Ett alldeles unikt ställe. Det finns salamandrar i vattensamlingarna. De är fridlysta. Det är en vacker miljö och även historiskt intressant. Måste bevaras!”*

Så gott som hela området på östra Rindö ligger på kommunal mark, kommunen har därmed rådighet att inrätta ett formellt skyddat naturområde

miljöpartiet de gröna

VAXHOLMS LVD DEMOKRATERNA

Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

Motivering
Då ett start-PM för östra Rindö redan är antaget, i syfte att ta fram ett ramverk för fortsatt planering ”av en god stadsmiljö” som ”bidrar till en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar kommun”, upprepar vi motionärer vårt yrkande att detta program omgående ska kompletteras med direktiv för att inrätta ett naturreservat för östra Rindö.

Menar 5-parti-styret allvar med den uttalade välviljan i sak inför vårt yrkande i fullmäktige förra året, bör man se till att omgående låta arbetet med att skydda naturen formellt löpa parallellt med planprogramarbetet för östra Rindö. Underlag som tas fram inom ramen för planprogrammet kan användas för att ta fram förslag på avgränsningar och beslut med tillhörande föreskrifter för ett natur- och kulturreservat, eller biotopskyddsområden de tre skyddsformer som kommuner kan använda för att långsiktigt skydda naturområden.

Yrkande: Att delar av östra Rindö skyddas formellt. Att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppgift att ta fram nödvändiga beslutsunderlag.

Vaxholm 17 februari 2025,

Catarina Baldo Zagadou & Lars Arb Zackrisson
LIVBOJEN VAXHOLMSDEMOKRATERNA

Gundula Kolb
Miljöpartiet

§ 130 Motion från (LVD) - Strandpromenad runt Vaxön

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta
Motionen avslås med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Ärendebeskrivning

Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) har två yrkanden i rubricerad motion. Yrkande 1 är att en tidsplan och en ekonomisk kalkyl för anläggandet av en strandpromenad runt hela Vaxön tas fram. Yrkande 2 är att förhandlingar med Besqab om en delfinansiering av strandpromenad runt Vaxön i stället för den promenad som ingår i exploateringsavtalet för Norrberget inleds.

Som bakgrund för yrkandena framför motionärerna att en strandpromenad runt Vaxön möter behovet att erbjuda boende och besökare tillgång till natur och kultur, året runt. Det är möjligt att gå runt nästan hela Vaxön men den behöver bitvis kompletteras och på några sträckor behöver underlaget förbättras och utrustas med spänger.

Förvaltningens bedömning

Vaxholms stad har en ambition att arbeta för en strandpromenad runt Vaxön. Som motionärerna påpekar tog kommunen fram ett förslag till Program för detaljplanering för Vaxön som var ute på samråd våren 2015. I programförslaget föreslogs en strandpromenad längs Vaxöns stränder genom att åtgärda de delar där det saknas en koppling och sammanfoga befintliga stråk. Inget formellt beslut att avsluta programarbetet finns. Kommunen genomför åtgärder, när möjlighet ges, för att successivt skapa en sammanhängande strandpromenad. Exempel på åtgärder på senare tid är rustning och renovering av promenaddäcket vid Norrbergshamnen och promenadstråk vid Norrberget.

Besqab har projekterat den strandpromenad som ingår i exploateringsavtalet för Norrberget och planerar att börja bygga den våren 2026.

I dagsläget finns ingen finansiering för att bygga en strandpromenad runt Vaxön varför förvaltningen föreslår att motionen avslås.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Catarina Baldo Zagadou (-) yrkar att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att motionen bifalls.

Beslutsgång
Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut.

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen bifaller kommunstyrelsens planeringsutskotts beslutsförslag.

Reservationer

Catarina Baldo Zagadou (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Handlingar

Protokollsutdrag PLU 2026-05-20/§ 22
Tjänsteutlåtande, 2026-03-25
Motion från (LVD) – Bygg en strandpromenad runt Vaxön

Kopia på beslutet till

För kännedom:

Kristina Henschen, kristina.henschen@vaxholm.se

§ 22 Motion från (LVD) - Strandpromenad runt Vaxön

Kommunstyrelsens planeringsutskotts beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta
Motionen avslås med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Ärendebeskrivning

Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) har två yrkanden i rubricerad motion. Yrkande 1 är att en tidsplan och en ekonomisk kalkyl för anläggandet av en strandpromenad runt hela Vaxön tas fram. Yrkande 2 är att förhandlingar med Besqab om en delfinansiering av strandpromenad runt Vaxön i stället för den promenad som ingår i exploateringsavtalet för Norrberget inleds.

Som bakgrund för yrkandena framför motionärerna att en strandpromenad runt Vaxön möter behovet att erbjuda boende och besökare tillgång till natur och kultur, året runt. Det är möjligt att gå runt nästan hela Vaxön men den behöver bitvis kompletteras och på några sträckor behöver underlaget förbättras och utrustas med spänger.

Förvaltningens bedömning

Vaxholms stad har en ambition att arbeta för en strandpromenad runt Vaxön. Som motionärerna påpekar tog kommunen fram ett förslag till Program för detaljplanering för Vaxön som var ute på samråd våren 2015. I programförslaget föreslogs en strandpromenad längs Vaxöns stränder genom att åtgärda de delar där det saknas en koppling och sammanfoga befintliga stråk. Inget formellt beslut att avsluta programarbetet finns. Kommunen genomför åtgärder, när möjlighet ges, för att successivt skapa en sammanhängande strandpromenad. Exempel på åtgärder på senare tid är rustning och renovering av promenaddäcket vid Norrbergshamnen och promenadstråk vid Norrberget.

Besqab har projekterat den strandpromenad som ingår i exploateringsavtalet för Norrberget och planerar att börja bygga den våren 2026.

I dagsläget finns ingen finansiering för att bygga en strandpromenad runt Vaxön varför förvaltningen föreslår att motionen avslås.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, 2026-03-25

Motion från (LVD) – Bygg en strandpromenad runt Vaxön

Kopia på beslutet till

För kännedom:

Kristina Henschen, kristina.henschen@vaxholm.se

VAXHOLMS STAD

Tjänsteutlåtande
2026-03-25
Ärendenummer: KS 2025/71.210

Stadsbyggnadsförvaltningen
Kristina Henschen
Planeringschef

Svar på motion från (LVD) - Bygg en strandpromenad runt Vaxön

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta
Motionen avslås med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet.

Ärendebeskrivning

Lars Arb Zackrisson (LVD) och Catarina Baldo Zagadou (LVD) har två yrkanden i rubricerad motion. Yrkande 1 är att en tidsplan och en ekonomisk kalkyl för anläggandet av en strandpromenad runt hela Vaxön tas fram. Yrkande 2 är att förhandlingar med Besqab om en delfinansiering av strandpromenad runt Vaxön i stället för den promenad som ingår i exploateringsavtalet för Norrberget inleds.

Som bakgrund för yrkandena framför motionärerna att en strandpromenad runt Vaxön möter behovet att erbjuda boende och besökare tillgång till natur och kultur, året runt. Det är möjligt att gå runt nästan hela Vaxön men den behöver bitvis kompletteras och på några sträckor behöver underlaget förbättras och utrustas med spänger.

Förvaltningens bedömning

Vaxholms stad har en ambition att arbeta för en strandpromenad runt Vaxön. Som motionärerna påpekar tog kommunen fram ett förslag till Program för detaljplanering för Vaxön som var ute på samråd våren 2015. I programförslaget föreslogs en strandpromenad längs Vaxöns stränder genom att åtgärda de delar där det saknas en koppling och sammanfoga befintliga stråk. Inget formellt beslut att avsluta programarbetet finns. Kommunen genomför åtgärder, när möjlighet ges, för att successivt skapa en sammanhängande strandpromenad. Exempel på åtgärder på senare tid är rustning och renovering av promenaddäcket vid Norrbergshamnen och promenadstråk vid Norrberget.

Besqab har projekterat den strandpromenad som ingår i exploateringsavtalet för Norrberget och planerar att börja bygga den våren 2026.

I dagsläget finns ingen finansiering för att bygga en strandpromenad runt Vaxön varför förvaltningen föreslår att motionen avslås.

Barnrättsperspektivet/Prövning av barnets bästa

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser för barn.

Jämställdhetsperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några konsekvenser/effekter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Miljö och klimatperspektivet

Föreslaget beslut bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljö och klimat.

Finansiering

Det finns ingen finansiering av projektet.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, 2026-03-25

Motion från (LVD) – Bygg en strandpromenad runt Vaxön

Kopia på beslutet till:

För kännedom:

Kristina Henschen, kristina.henschen@vaxholm.se

Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

MOTION

Bygg en strandpromenad runt Vaxön!

Bakgrund
Livbojen Vaxholmsdemokraterna värnar om vår stads egenart. Medborgarnas engagemang för Vaxholms kultur- och naturmiljö gick till exempel inte att ta miste på i de så kallade fokusgrupperna i centrumutvecklingsprojektet (CUP) härom året. Men för att det ambitiösa syftet med CUP ska kunna nås att *"göra Vaxholm till en levande skärgårdsstad året runt"* måste fler få tillgång till det som gör Vaxholm unikt.

En strandpromenad Vaxön runt är ett projekt som många invånare länge har längtat efter. En sådan strandpromenad möter med råge behovet att erbjuda boende och besökare tillgång till både natur och kultur, året runt. En strandpromenad kan också ses som en hälsosatsning att promenera är som bekant nyttigt för både kropp och själ.

Redan nu är det möjligt att gå runt nästan hela Vaxön, i direkt eller nära anslutning till vattnet, och på kommunal mark. Men promenaden behöver etableras, uppmärksammas, namnges, skyltas upp. På några sträckor behöver underlaget förbättras och utrustas med en och annan spång, men i ett första steg krävs inga omfattande åtgärder.

Att tanken på en sådan här promenad Vaxön runt inte är ny visar bilden nedan, hämtad från en tidigare kommunal utredning. Men obs! Runt hela östra sidan av Vaxholms äldsta hamn finns enligt gällande detaljplan en bred remsa kommunal gatumark som kommunen behöver ta tillbaka från privata fastighetsägare.



Demokrati
rättvisa
medkänsla
kunskap &
kultur

Förslag
Strandpromenaden *Vaxön runt* kan med fördel börja vid den nyrenoverade Norrbergsbryggan och skulle kunna delfinansieras av byggbolaget Besqab, som ju enligt exploateringsavtalet med Vaxholms kommun ska bygga en promenad på Norrberget. Ett första förslag från byggbolaget avslogs av Länsstyrelsen på grund av bristande tillgänglighet och den täta bebyggelsen nära tomtgränsen gör det svårt att få plats med den promenad som avtalet föreskriver. Som kompensation är det lämpligt att byggbolaget ersätter kommunen med ett belopp i samma storleksordning som promenaden uppe på Norrberget skulle ha kostat.

Längs Norrbergshamnen och bakom Hembygdsgården finns ett stråk på kommunal mark som på ett naturligt sätt löper vidare genom Hembygdsgårdens udde, ut mot Fiskaregatan och Norrhamnen. Längs hela hamnens östra sida finns som sagt en remsa allmän gatumark som bör tas i anspråk upp mot trappan till Batteriet. Därifrån leder gammeldags grusvägar ner mot Cronudden och de nya kajernas planerade trä- och gatstensbeläggning fram till Östra och Västra Ekuddsgatan, som blir en naturlig fortsättning av promenaden ända till Vintervägen och naturstigen genom Johannesbergsparken. I parkens ände tar Blå leden vid. Ett övergångsställe behöver anläggas vid Pålsundsstrand till den stig på andra sidan gatan som mynnar ut vid Tallarövägen och vägen till Eriksö och elljusspåret. Stigen mellan Pålsundsvägen och Tallarövägen kräver lite omvårdnad så att dess status höjs i nivå med Eriksödelen av strandpromenaden, men några större insatser är det inte fråga om.

Sista sträckan av strandpromenaden längs Vaxön, den mellan Eriksö-Myrholmen-Blynäsviken-Skutvikshagen-Roddargatan, skulle kunna etableras i ett andra steg och anslutas till Norrbergsbadet. På denna sida om Vaxön öppnas nya och för många helt okända perspektiv över Vaxholmsfjärden.

En sådan här promenad har stor potential som utflyktsmål, året runt. Promenaden blir också en sevärdhet som ökar oddsen för att Vaxholm får behålla statusen som levande skärgårdsstad också i framtiden.

Yrkande 1: Att ta fram en tidsplan och en ekonomisk kalkyl för anläggandet av en strandpromenad runt hela Vaxön.
Yrkande 2: Att inleda förhandlingar med Besqab om en delfinansiering av strandpromenaden runt Vaxön i stället för den promenad som ingår i exploateringsavtalet för Norrberget.

Vaxholm 28 april 2025
Lars Arb Zackrisson & Catarina Baldo Zagadou
LIVBOJEN VAXHOLMSDEMOKRATERNA