

KALLELSE

Stadsbyggnadsnämnden

Plats och tid KS-salen Utö 0c24
Onsdag den 13 december 2023 kl. 13:00

Justeringens plats och tid Kommunstyrelseförvaltningen, 2023-12-20

Martin Strömvall (KD)
Ordförande

Camilla Schön Öhrman
Sekreterare

Föredragningslista

Ärende	Sida
138 Val av justerare	3
139 Godkännande av dagordning	4
140 Information från SRV	5
141 Information från förvaltningen	6
142 Haningeförslag 93878 Cykelbanor	7
143 Haningeförslag- ID 87232 Cykelbro från Vega till Port73 etc	8
144 Svar Haningeförslag övergångsställe Kvarntorpsvägen.....	9
145 Svar på Haningeförslag Farthinder Vega Allé.....	10
146 Stadsbyggnadsnämndens internkontrollplan 2024	11
147 Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter	12
148 Belysning längs gång-och cykelväg till Årsta havsbad, Inriktningsbeslut	13
149 Avslut av projekt Pontonbryggor på Dalarö.....	14
150 Budgetuppföljning 2023.....	15
151 Avskrivningar av fordringar i bokföringen 2023-10-19.....	16
152 Meddelanden	17
153 SÖDERBYMALM, dnr HISS.2023.51	18
154 Kalvsvik, dnr HISS.2023.34	19
155 Kalvsvik, dnr HISS.2022.52.....	20
156 Kalvsvik, Tidsbegränsat bygglov som har upphört att gälla	21
157 KALVSVIK, Påbörjat innan startbesked.....	22
158 VENDELSÖ, Uppförande av mur utan bygglov och startbesked.....	23
159 VENDELSÖ, Väsentlig ändring av ventilation utan startbesked.....	24
160 KOLARTORP, Påbörjat byggnation av Attefallare utan startbesked	25
161 Vendelsö, Klagomål gällande att byggnation är påbörjad utan startbesked	26
162 GRYT, Installation av eldstad innan beslut om startbesked	27
163 KALVSVIK, Klagomål gällande byggnation av mur.....	28
164 Mälby, Klagomål gällande påbörjad byggnation	29



138 Val av justerare

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. _____ (P) väljs till justerare.



139 Godkännande av dagordning

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Dagordningen godkänns.



Dnr SBN-2023-00512

140 Information från SRV

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Informationen noteras till protokollet.

Sammanfattning

Utbyggnad av FTi i Haninge kommun



Dnr SBN-2023-00002

141 Information från förvaltningen

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Informationen noteras till protokollet

Sammanfattning

- Statistik



Dnr SBN-2023-00546

142 Haningeförslag 93878 Cykelbanor

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Haningeförslag lämnas till förvaltningen för beredning.

Sammanfattning

När ett Haningeförslag har överlämnats från kommunstyrelseförvaltningen till beslutande nämnd anmäls ärendet till nämnden för kännedom inför vidare handläggning.

Nedan listade Haningeförslag har överlämnats till Stadsbyggnadsnämnden

- Haningeförslag ID 93878 Cykelbanor



Dnr SBN-2023-00383

143 Haningeförslag- ID 87232 Cykelbro från Vega till Port73 etc

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed Haningeförslaget besvarat.

Sammanfattning

I Haningeförslaget föreslås att en cykelbro eller tunnel ska anläggas mellan Kolartorp och Gaffelseglet för att avlasta Kolartorps allé och underlätta för gående och cyklister som vill ta sig över pendeltågspåren på ett tryggt och smidigt sätt.

Dnr SBN-2023-00478

144 Svar Haningeförslag övergångsställe Kvarntorpsvägen

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed Haningeförslaget besvarat.

Sammanfattning

I Haningeförslaget framförs synpunkter om att bilister inte alltid släpper förbi gående och cyklister och att många håller för hög hastighet vid övergångsstället på Nynäsvägen i höjd med Kvarntorpsvägen. Mot bakgrund av att övergångsstället är en skolväg för flertalet elever och även en cykelpassage där det regionala cykelstråket byter sida görs bedömningen att hastighetsdämpande åtgärder i form av busskuddar föreslås monteras i anslutning till övergångsstället enligt förslagsställarens önskemål. Förslaget behöver förankras med Trafikförvaltningen samt med kommunens bussoperatör Nobina innan åtgärd kan genomföras.

Dnr SBN-2023-00384

145 Svar på Haningeförslag Farthinder Vega Allé

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed Haningeförslaget besvarat.

Sammanfattning

I Haningeförslaget framförs synpunkter om att biltrafiken ökat längs med Vega allé, i höjd med Vega skola i takt med att Vega byggs ut med fler bostäder. Vidare framförs att den upplevda hastigheten ofta är högre än den skyltade hastigheten som är 30 km/h.

Förslagsställaren önskar hastighetsdämpande åtgärder längs med Vega allé. Mot bakgrund av flertalet målpunkter intill vägområdet görs bedömningen att hastighetsdämpande åtgärder i form av busskuddar föreslås monteras i anslutning till ett övergångsställe i anslutning till Vega skola enligt förslagsställarens önskemål. Förslaget behöver förankras med Trafikförvaltningen samt kommunens bussoperatör Nobina innan åtgärd kan genomföras.

Dnr SBN-2023-00532

146 Stadsbyggnadsnämndens internkontrollplan 2024

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Internkontrollplan för 2024 godkänns

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämndens internkontrollplan syftar till att skapa en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten samt att följa tillämpliga lagar, föreskrifter, policyer och riktlinjer. I planen ska det tydligt framgå, vad som ska kontrolleras, när och hur kontrollen ska göras och när rapportering ska ske.

Nämndens internkontrollplan innehåller kontrollmoment som ska kontrolleras under 2024. Internkontrollplanen bygger på nämndens riskanalys. Uppföljning av internkontrollplan och analys enligt reglemente följs upp vid årets slut.



Dnr SBN-2023-00545

147 Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar följande.

1. "Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter, 2023-12-13" antas och ersätter därmed tidigare utgåva med fastställsedatum 2017-11-27.

Sammanfattning

Kommunstyrelseförvaltningen har gjort en översyn av gällande vägledning "Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter" som tillämpas i Haninge kommun. Syftet med arbetet har varit att se över och förenkla processen vid bedömning av parkeringsbehov i detaljplanering och bygglovsprövning. Antalet steg för bedömning av vilket parkeringsbehov som föreligger har minskats. Vidare har mindre revideringar och kompletteringar gjorts för att tydliggöra vägledningen och bättre uppnå dess syfte. Förslag till reviderade tillämpningsanvisningar ersätter tidigare utgåva.

Dnr SBN-2023-00375

148 Belysning längs gång-och cykelväg till Årsta havsbad, Inriktningsbeslut

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd
Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Förslag till inriktning för projekt Belysning längs gång- och cykelväg till Årsta havsbad godkänns.

Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en gång- och cykelväg mellan Trafikplats Fors och Årsta havsbad parallellt med väg 560, Vitsåvägen. Trafikverket bekostar genomförandet av ny gång- och cykelväg, men inte belysning av denna. Förvaltningen gör bedömningen att belysning behövs för att bland annat öka tryggheten och säkerheten för gående och cyklister som ska färdas längs sträckan och därför föreslår förvaltningen att kommunen står för kostnaden för belysning samt äga kommande belysningsanläggning.

Kostnad som åligger kommunen för belysning budgeteras till ett spann mellan 3,5 miljoner kronor och på 6,7 miljoner kronor exklusive riskfaktorer.

Trafikverket planerar att påbörja entreprenaden tidigast i september 2024 och anläggningen planeras att vara klar juni 2027.

Dnr SBN-2023-00578

149 Avslut av projekt Pontonbryggor på Dalarö

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Projektet för att bygga pontoner i Dalarö avslutas
2. Avtal som är förknippade med projekt för pontonbryggor på Dalarö avslutas

Sammanfattning

Med stöd av ett godkänt medborgarförslag 2018 startades arbetet med att utreda Dalarös hamnområde med tre pontonbryggor. Detta arbete mynnade ut i beslut 2019-11-06 i stadsbyggnadsnämnden som gav bygglov för projektet. Efter detta beslut tecknades ett avtal med en upphandlad entreprenör 2019-12-09 om leverans av pontonerna.

Därefter inkom det en överklagan till Länsstyrelsen om att placering av pontonerna ej var inom planlagt område och Länsstyrelsen beslutade då att stoppa arbetet 2020-04-29 med grund i felaktig placering av pontoner samt att kommunen ej utrett historiskt värde av miljön och ej utredd påverkan på vattenmiljön.



Dnr SBN-2023-00003

150 Budgetuppföljning 2023

Överläggningar i Trafik- och arbetsutskottet

Ärendet lämnas utan eget ställningstagande då underlag saknas.

Sammanfattning

Handlingar kommer senare.



Dnr SBN-2023-00271

151 Avskrivningar av fordringar i bokföringen 2023-10-19

Trafik- och Arbetsutskottets förslag till nämnd

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag om att de i bokföringen upptagna fordringarna på 153 068 kronor avskrivs och bokförs som kundförlust på respektive ansvar och verksamhet.

Sammanfattning

Kommunstyrelseförvaltningens redovisningsenhet har föreslagit att skulderna på 153 068 kronor avskrivs i bokföringen.



Dnr SBN-2023-00004

152 Meddelanden

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Meddelandena noteras till protokollet.



Dnr SBN-2023-00519

153 SÖDERBYMALM, dnr HISS.2023.51

HISS.2023.51

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00520

154 Kalvsvik, dnr HISS.2023.34

HISS.2023.34

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.

Dnr SBN-2023-00521

155 Kalvsvik, dnr HISS.2022.52

HISS.2022.52

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00440

156 Kalvsvik, Tidsbegränsat bygglov som har
upphört att gälla

KLAGOMÅL.2021.146

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00553

157 KALVSVIK, Påbörjat innan startbesked

Klagomål.2019.133

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00522

**158 VENDELSÖ, Uppförande av mur utan bygglov
och startbesked**

Klagomål.2023.106

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00524

**159 VENDELSÖ, Väsentlig ändring av ventilation
utan startbesked**

Klagomål.2022.136

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00504

**160 KOLARTORP, Påbörjat byggnation av
Attefallare utan startbesked**

Klagomål.2022.148

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00547

161 Vendelsö, Klagomål gällande att byggnation är
påbörjad utan startbesked

KLAGOMÅL.2022.126

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00525

162 GRYT, Installation av eldstad innan beslut om startbesked

Klagomål.2023.1

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00495

163 KALVSVIK, Klagomål gällande byggnation av
mur

KLAGOMÅL.2023.17

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.



Dnr SBN-2023-00549

164 Mälby, Klagomål gällande påbörjad byggnation

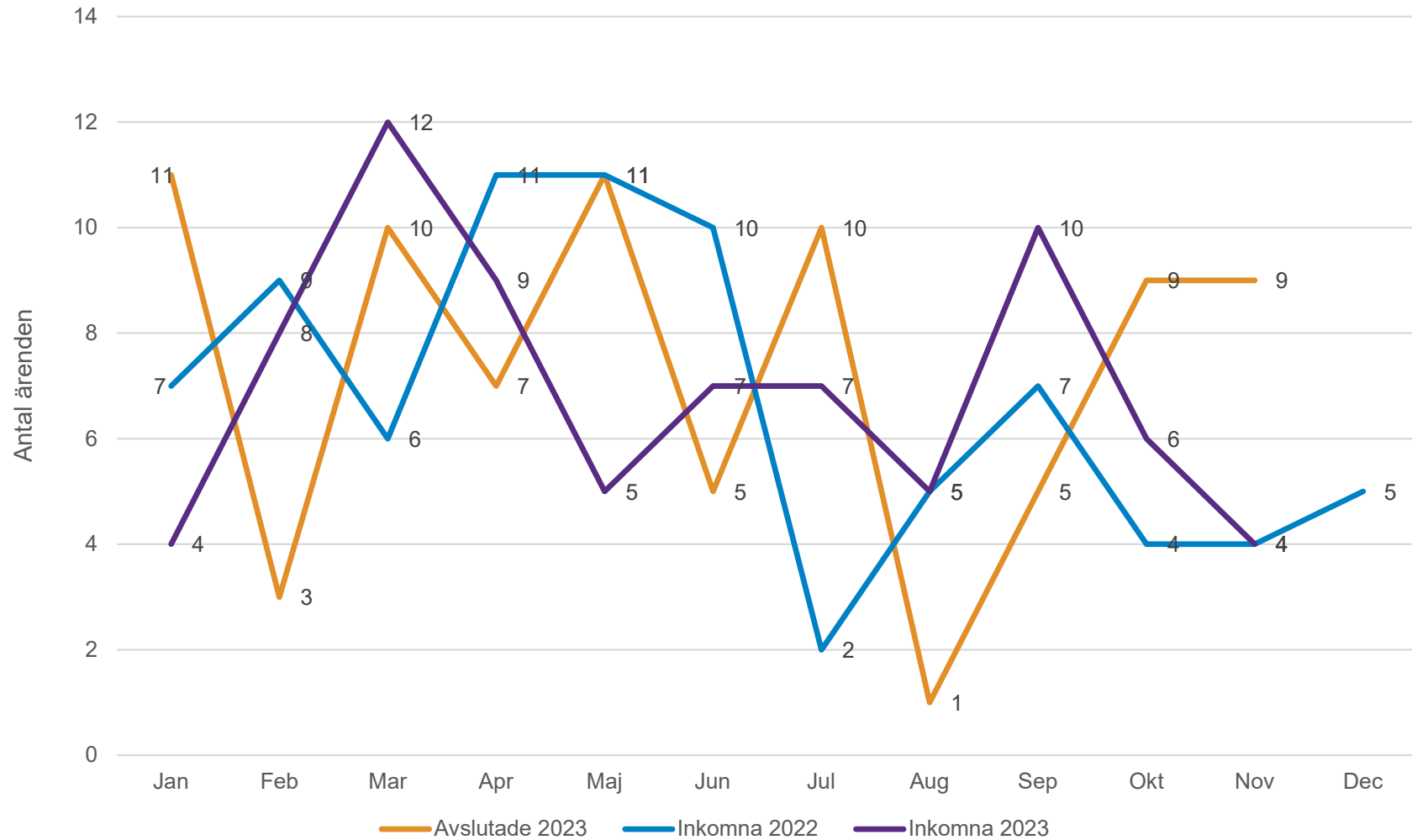
KLAGOMÅL.2019.11

Ärende som ej publiceras med hänvisning till GDPR.

Statistik Lantmäteriförrättningar Nov 2023

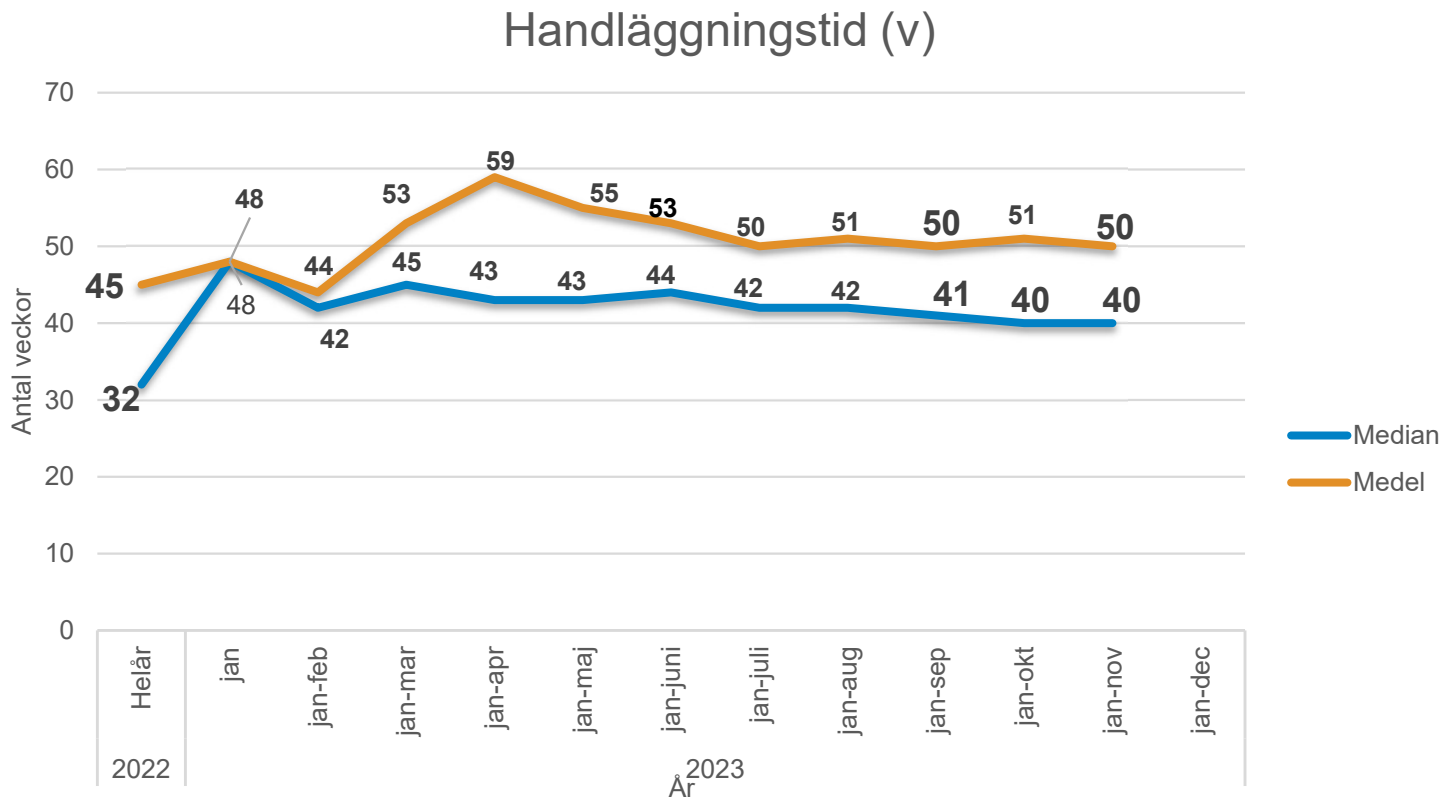
Antal avslutade ärenden för innevarande år samt antal inkomna ärenden nuvarande och föregående år

Ärendestatistik KLM 2023



Statistik Lantmäteriförrättningar Nov 2023

Total handläggningstid (inkl. kötid), medel- resp. medianvärde per avslutat ärende.
 Värdena är beräknade på väldigt olika mängd ärenden och kommer förändras kraftigt från månad till månad.

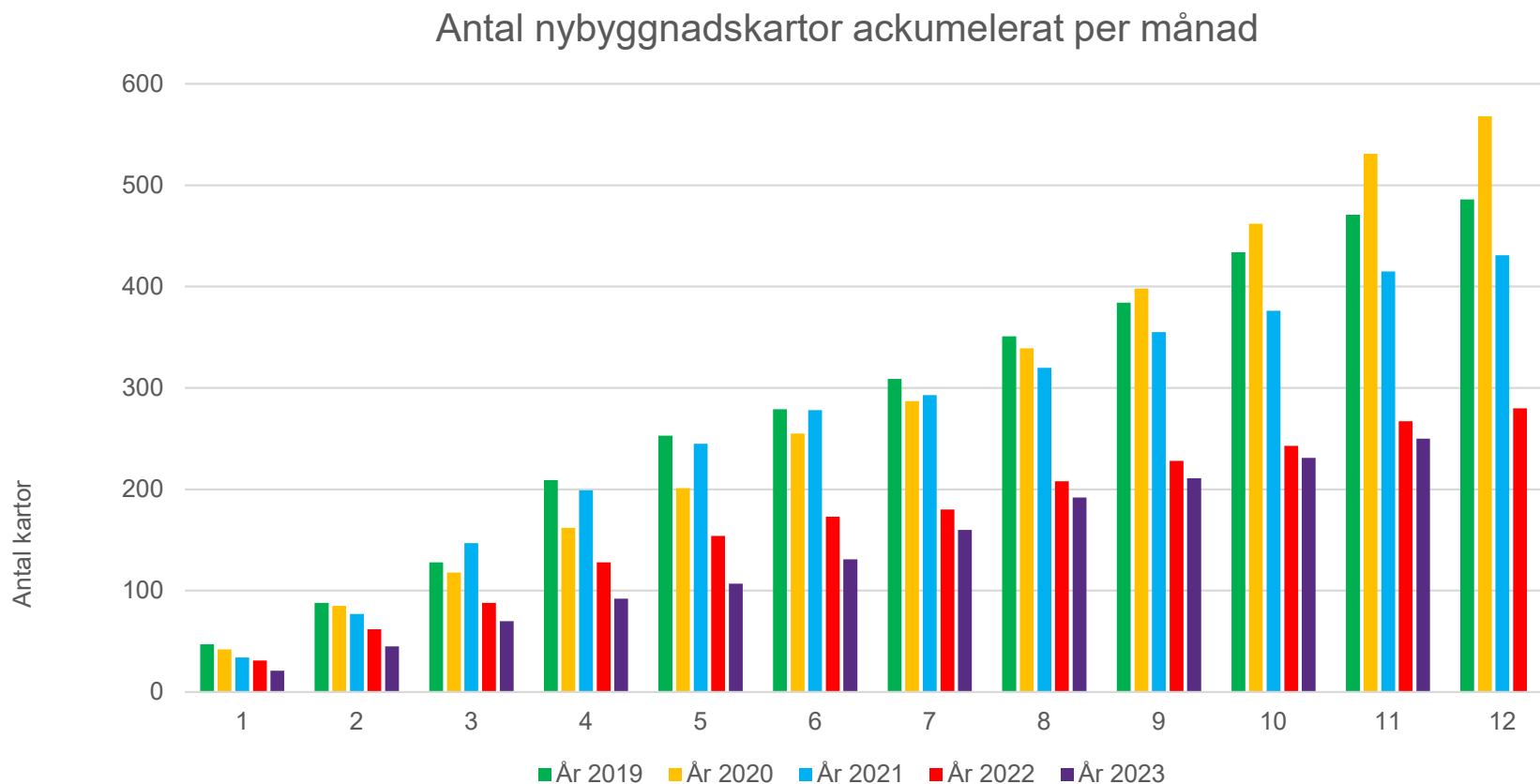


	Inkomna		Jämförelse
	2022	2023	inkomna
	Uppräknat		2022 - 2023
Jan	7	4	-3
Feb	16	12	-4
Mar	22	24	2
Apr	33	33	0
Maj	44	38	-6
Jun	54	45	-9
Jul	56	52	-4
Aug	61	57	-4
Sep	68	67	-1
Okt	72	73	1
Nov	76	77	1
Dec	81		



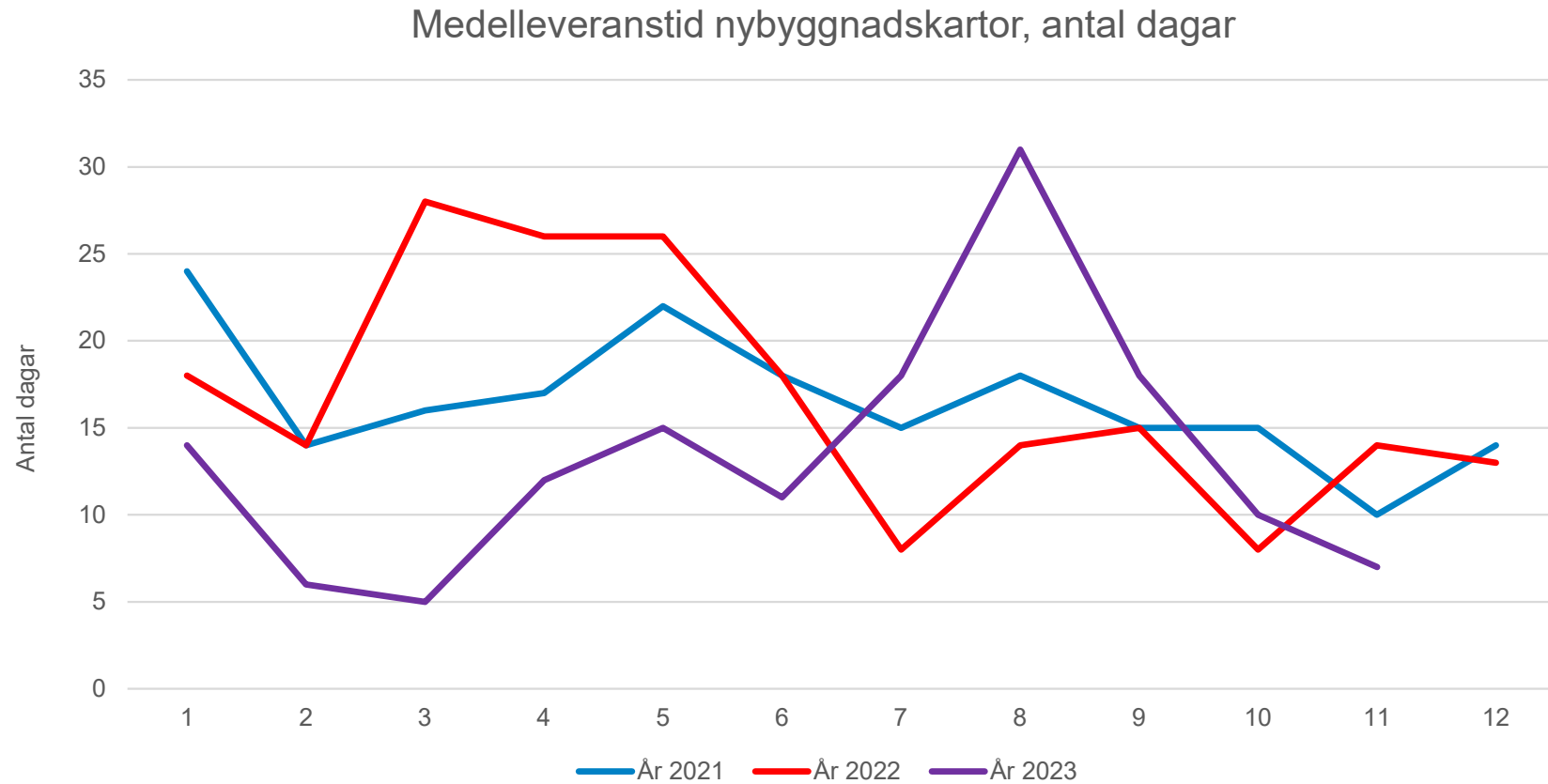
Statistik Nybyggnadskartor Nov 2023

Akkumulerat antal inkomna beställningar av nybyggnadskartor per månad, nuvarande och föregående år



Statistik Nybyggnadskartor Nov 2023

Medelhandläggningstid (inkl. kötid) per nybyggnadskarta per månad och jämfört med föregående år



Haninge
kommun





Förslaget gäller
Bygga, trafik & miljö

Inskickat av:

Karuna Lindblom

Cykelbanor

Önskemål om att det byggs cykelbanor längs med Dalarövägen samt Söderbyvägen mellan Tungelsta och Östnorabadet. Syfte: Att kunna komma till bad och naturområden på ett miljövänligt sätt utan att riskera livet.

Bilagor *(Information om bilagor)*

Länkar

Förslagslämnare

Karuna Lindblom

Antal röster

77

Förslaget överlämnas till

Stadsbyggnadsnämnden



Svar på Haningeförslag 87232 Cykelbro från Vega till Port73 etc.

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed Haningeförslaget besvarat.

Sammanfattning av ärendet

I Haningeförslaget föreslås att en cykelbro eller tunnel ska anläggas mellan Kolartorp och Gaffelseglet för att avlasta Kolartorps allé och underlätta för gående och cyklister som vill ta sig över pendeltågspåren på ett tryggt och smidigt sätt.

Ärendet

I ett Haningeförslag som inkom till kommunen 2023-07-19 lyfts att gång- och cykelvägen över Kolartorps allé är för smal i förhållande till mängden gående och cyklister som använder den. Därför föreslås en bro eller tunnel för cyklister och gående anläggas från Kolartorpsvägen/Kolartorps allé till Gaffelseglet för att underlätta att ta sig till målpunkter som Port73.

Förvaltningens synpunkter och förslag

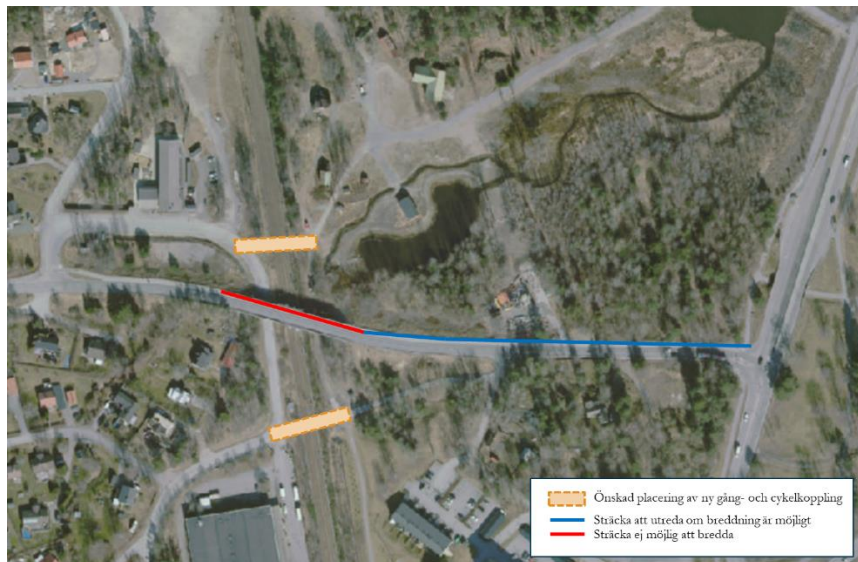
Att skapa möjlighet för fler att ta sig till fots och med cykel från Kolartorp och de västra delarna av Vega mot stora målpunkter som centrala Handen och Port 73 ser förvaltningen positivt på.

Pendeltågspåren och Nynäsvägen utgör barriärer för gående och cyklister i detta område vilket koncentrerar trafiken till ett fåtal passager, däribland Kolartorps allé. Detta påverkar dels trafiksäkerheten negativt då många ska samsas om en begränsad yta, det medför också att det är svårt att tillskapa nya kopplingar i öst-västlig riktning.

Vid prioritering av utbyggnation av nya gång- och cykelförbindelser i kommunen följer förvaltningen i första hand kommunens antagna cykelplan från 2018. I cykelplanen är Kolartorps allé utpekad som ett befintligt huvudcykelstråk, det vill säga ett stråk som binder ihop olika stadsdelar med viktiga målpunkter. Enligt kommunens riktlinjer ska en gemensam gång- och cykelbana längs huvudstråk vara minst 4 meter bred. Gång- och cykelbanan längs Kolartorps allé är mellan 2,7

och 3 meter bred men är inte möjlig att bredda genom att ta en del av körbanan då det går busstrafik längs vägen. Bussar kräver en körbanebredd på 7 meter, vilket är den befintliga bredden på körbanan idag. Framför allt på bron över pendeltågspåren är sträckan därför inte möjlig att bredda. På sträckan mellan Nynäsvägen och bron skulle en utredning behöva fastställa om gång- och cykelbanan är möjlig att bredda utåt, detta bör ingå vid en kommande revidering av cykelplanen.

Det föreslagna alternativet att bygga en ny gång- och cykelbro/-tunnel för att avlasta Kolartorps allé innebär en stor kostnadsinvestering som måste ställas i förhållande till vilken nytta den skulle fylla och hur många som skulle använda den. I och med att det finns en befintlig gång- och cykelkoppling bedömer förvaltningen i nuläget inte behovet som så stort att det motiverar byggnationen av en ny gång- och cykelbro eller tunnel. Att titta på behovet av en sådan koppling på längre sikt utifrån en bedömning om antalet befintliga och potentiella cyklister bör även det ingå i en framtida revidering av cykelplanen.



Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för att anlägga en ny gång- och cykelbro enligt förslaget uppskattas till mellan 20 och 35 miljoner kronor. Till det skulle även kostnader för utredning och projektering tillkomma.



Förvaltning
Stadsbyggnadsförvaltningen

Avdelning/Enhet
Park och Teknik

Handläggare
Louise Ragnå

Dokumenttyp
Tjänsteskrivelse

Datum
2023-10-18

Diarienummer
SBN-2023-00383

Sida
3 (3)

Underlag för beslut

- Tjänsteskrivelse 2023-11-06, ”Svar på Haningeförslag 87232
Cykelbro från Vega till Port73 etc.”
- Bilaga 1, Haningeförslag 87232

Beslutet skickas till:

Organ som behöver beslutet för kännedom

Organ som behöver beslutet för åtgärd

Heléne Hill
Förvaltningsdirektör

Kristina Petterqvist
Avdelningschef



Svar Haningeförslag övergångsställe Kvarntorpsvägen

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed Haningeförslaget besvarat.

Sammanfattning av ärendet

I Haningeförslaget framförs synpunkter om att bilister inte alltid släpper förbi gående och cyklister och att många håller för hög hastighet vid övergångsstället på Nynäsvägen i höjd med Kvarntorpsvägen. Mot bakgrund av att övergångsstället är en skolväg för flertalet elever och även en cykelpassage där det regionala cykelstråket byter sida görs bedömningen att hastighetsdämpande åtgärder i form av busskuddar föreslås monteras i anslutning till övergångsstället enligt förslagsställarens önskemål. Förslaget behöver förankras med Trafikförvaltningen samt med kommunens bussoperatör Nobina innan åtgärd kan genomföras.

Ärendet

I Haningeförslaget framförs önskemål om att hastighetssäkra övergångsstället på Nynäsvägen i höjd med Kvarntorpsvägen. Bilister stannar inte alltid för att släppa förbi gående och cyklister på platsen. Vidare framförs att raksträckan vid busshållplatsen gör att bilister har svårt att hålla rätt hastighet om 40 km/h trots vägens utformning i form av en avsmalning.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Nynäsvägen är en huvudgata som trafikeras av bussar i linjetrafik. Det finns en gemensam gång- och cykelväg längs med den ena sidan av vägen och ett övergångsställe med en cykelpassage där gång- och cykelbanan byter sida. Gång- och cykelvägen ingår som en del av det regionala cykelstråket. Hastighetsbegränsningen är 40 km/h längs aktuell sträcka. Trafikmätningar visar att medelhastigheten på sträckan är 43 km/h.

Förvaltningen anser att fartdämpande åtgärder enligt gällande policy, bör förbehållas huvudvägar i anslutning till övergångsställen eller anordnade gång- och cykelpassager samt på vägar i direkt anslutning till skolor, förskolor och motsvarande verksamheter. Mot bakgrund



av vägens klassning, utformning och målpunkter som till exempel skola och regionalt cykelstråk bedömer förvaltningen att det är motiverat att anlägga en hastighetsdämpande åtgärd på platsen enligt förslagsställarens önskemål. Förslaget behöver förankras med Trafikförvaltningen samt med kommunens bussoperatör Nobina innan åtgärd, exakt plats och placering kan beslutas. Placeringen av åtgärden är kopplat till gällande policy, vid ett övergångsställe i direkt anslutning till hållplats för kollektivtrafik där flertalet elever dagligen passerar Nynäsvägen.

Förvaltningen anser vidare att farthinder ska anläggas restriktivt och endast användas där positiva effekter ur trafiksäkerhetssynpunkt kan förväntas.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för åtgärden uppskattas till 100 000 kronor från årets investeringsbudget.

Underlag för beslut

- Tjänsteutlåtande 2023-10-27 Svar på Häningsförslag Övergångsställe Kvarntorpsvägen
- Häningsförslag Ärende 92600 Övergångsställe Kvarntorpsvägen
- Beslutet skickas till: Kommunfullmäktige, Projekt Utredning

Heléne Hill
Förvaltningsdirektör

Kristina Petterqvist
Avdelningschef

Förslaget gäller
Bygga, trafik & miljö

Inskickat av:

Malin Sandström

Säkrare övergångsställe Kvarntorpsvägen

Övergångsstället över Nynäsvägen vid busshållplatsen

Kvarntorpsvägen måste bli säkrare!

Bilar kör alldeles för fort och stannar inte när gående och cyklister vill ta sig över vägen.

Här behöver kommunen agera.

Raksträckan för bilar gör att det hålls alldeles för hög hastighet och det verkar vara svårt för många bilister att uppmärksamma övergångsstället.

Varför inte göra rejäla fartgupp så bilar måste sakta ner!

Det är många barn som passerar detta övergångsställe dagligen, det är bara en tidsfråga innan en olycka sker!

Bilagor (*Information om bilagor*)

Länkar

Förslagslämnare

Malin Sandström

Antal röster

50

Förslaget överlämnas till

Stadsbyggnadsnämnden

Svar på Haningeförslag Farthinder Vega allé

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed Haningeförslaget besvarat.

Sammanfattning av ärendet

I Haningeförslaget framförs synpunkter om att biltrafiken ökat längs med Vega allé, i höjd med Vega skola i takt med att Vega byggs ut med fler bostäder. Vidare framförs att den upplevda hastigheten ofta är högre än den skyltade hastigheten som är 30 km/h.

Förslagsställaren önskar hastighetsdämpande åtgärder längs med Vega allé. Mot bakgrund av flertalet målpunkter intill vägområdet görs bedömningen att hastighetsdämpande åtgärder i form av busskuddar föreslås monteras i anslutning till ett övergångsställe i anslutning till Vega skola enligt förslagsställarens önskemål. Förslaget behöver förankras med Trafikförvaltningen samt kommunens bussoperatör Nobina innan åtgärd kan genomföras.

Ärendet

I Haningeförslaget framförs synpunkter om att biltrafiken längs med Vega allé och i höjd med Vega skola ökat i takt med att Vega byggs ut med fler bostäder och ett nytt aktivitetshus. Vidare framförs att den upplevda hastigheten ofta är högre än den skyltade hastigheten som är 30 km/h.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Vega allé är en huvudgata som trafikeras av bussar i linjetrafik och allén har bebyggelse på båda sidor av vägen. På den ena sidan av Vega allé finns det en gångbana och på den andra sidan en gång- och cykelbana. Hastighetsbegränsningen är 30km/h.

Förvaltningen anser att fartdämpande åtgärder enligt gällande policy, bör förbehållas huvudvägar i anslutning till övergångsställen eller anordnade gång- och cykelpassager samt på vägar i direkt anslutning till skolor, förskolor och motsvarande verksamheter. Mot bakgrund av vägens klassning, utformning och målpunkter som till exempel skola bedömer förvaltningen att det är motiverat att anlägga en hastighetsdämpande åtgärd i form av busskuddar på platsen enligt förslagsställarens önskemål. Busskudden föreslås anläggas i anslutning till ett övergångsställe i höjd med Vega skola men exakt placering



beslutas efter avstämning med Trafikförvaltningen och kommunens bussoperatör Nobina. Förvaltningen anser vidare att farthinder ska anläggas restriktivt och endast användas där positiva effekter ur trafiksäkerhetssynpunkt kan förväntas.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för åtgärden uppskattas till 100 000 kronor från årets investeringsbudget.

Underlag för beslut

- Tjänsteutlåtande 2023-10-16 Svar på Haningeförslag Farthinder Vega allé
- Haningeförslag 87310 Farthinder Vega allé
- Beslutet skickas till: Kommunfullmäktige, Projekt Utredning

Heléne Hill
Tf Förvaltningsdirektör

Kristina Petterqvist
Avdelningschef

Förslaget gäller
Bygga, trafik & miljö

Inskickat av:

Rebecca Forslund

Farthinder Vega Allé

Hej!

Vega Allé är vältrafikerad med all bebyggelse som skett, och sker i dagsläget. Det byggs bostadshus, skola och förskola tillsammans med de redan etablerade områdena - station, förskola längs vägen samt busshållplatserna och övergångsställen.

Det är 30km/h på hela sträckan men den faktiska hastigheten är mycket högre. Efter nedförsbacken som är i höjd med hela Polcirkelvägen blir det en extrem hastighet då bilister ej håller ner hastigheten till 30km/h utan låter bilen rulla upp så fort det går.

Dagligen ser vi invånare tillbud där farliga trafikanter riskerar hälsa och liv på oss medtrafikanter och gående. Det är även väldigt många barn som rör sig längs Vega Allé, med och utan vuxna beroende på ålder.

Det behövs fler åtgärder för att hålla ner hastigheten och trygga vägarna för de andra. Förslaget begär farthinder på flertal ställen längs Vega Allé, utöver de få som finns vid korsning Vega Allé/Nakterhusvägen samt Vega Allé/Hermanstorpsvägen.

Minst bör det uppföras farthinder vid Vega Allé/Polcirkelvägens övergångsställe på båda sidorna, vid nya förskolan kort därefter, i nedförsbacken riktning busshållplats Hermanstorpsvägen samt inför och efter Vega Station på båda sidorna.

Tack på förhand!

Bilagor (*Information om bilagor*)

Länkar

Förslagslämnare
Rebecca Forslund

Antal röster
55

Förslaget överlämnas till

Tjänsteskrivelse Internkontrollplan 2024

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Internkontrollplan för 2024 godkänns

Sammanfattning av ärendet

Stadsbyggnadsnämndens internkontrollplan syftar till att skapa en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten samt att följa tillämpliga lagar, föreskrifter, policyer och riktlinjer. I planen ska det tydligt framgå, vad som ska kontrolleras, när och hur kontrollen ska göras och när rapportering ska ske.

Nämndens internkontrollplan innehåller kontrollmoment som ska kontrolleras under 2024. Internkontrollplanen bygger på nämndens riskanalys. Uppföljning av internkontrollplan och analys enligt reglemente följs upp vid årets slut.

Ärendet

Internkontrollarbetet består av riskanalys, upprättande av internkontrollplaner, uppföljning och utvärdering. Under september månad har nämnden genomfört riskanalys. Internkontrollplanen för 2024 beskriver kontrollåtgärder utifrån de prioriterade risker som framkom i riskanalysen.

2024 års internkontrollplan omfattar bland annat kontroll av förtroendekänsliga kostnader/utlägg, kontroll av att delegationsbeslut anmäls till nämnd, inventering och registrering av PUB-avtal (personuppgiftsbiträdesavtal), kontroll av att information registreras enligt rutiner och riktlinjer i rätt system samt kontroll av att nämnden har ett fullständigt anläggningsregister gällande vägtrummor och bergsskärningar.

Uppföljning av internkontrollplanen görs enligt beskriven frekvens och metod kopplat till respektive kontrollpunkt. Resultat av genomförd granskning utifrån kontrollmoment i internkontrollplanen redovisas till nämnden.



Ekonomiska konsekvenser

Internkontrollarbetet genomförs inom ramen för nämndens budget för 2024.

Underlag för beslut

- Tjänsteskrivelse Internkontrollplan 2023-11-05
- Internkontrollplan 2024 för stadsbyggnadsnämnden
- Riskanalys 2024 för stadsbyggnadsnämnden

Beslutet skickas till:

Kommunstyrelsen för kännedom

Avdelningschefer SBF

Helené Hill
Förvaltningsdirektör



Revidering av vägledningen, Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar följande.

1. ”Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter, 2023-12-13” antas och ersätter därmed tidigare utgåva med fastställdesdatum 2017-11-27.

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelseförvaltningen har gjort en översyn av gällande vägledning ”Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter” som tillämpas i Haninge kommun. Syftet med arbetet har varit att se över och förenkla processen vid bedömning av parkeringsbehov i detaljplanering och bygglovsprövning. Antalet steg för bedömning av vilket parkeringsbehov som föreligger har minskats. Vidare har mindre revideringar och kompletteringar gjorts för att tydliggöra vägledningen och bättre uppnå dess syfte. Förslag till reviderade tillämpningsanvisningar ersätter tidigare utgåva.

Ärendet

Kommunen har ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen inom den egna kommunen. I Haninge kommun finns en antagen Parkeringsstrategi (KS 2018-12-12 § 272) vars syfte är att ge vägledning kring hur parkering för bilar och cyklar ska ordnas inom kommunen. Till parkeringsstrategin finns ett vägledande dokument benämnt ”Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter” som anger hur parkeringsfrågan i kommunen ska hanteras. Vägledningen beskriver tillvägagångssätt för hur parkeringsbehovet ska bedömas. Parkeringsbehovet uttrycks i form av parkeringstal för bil och cykel som normalt ska kunna uppfyllas vid ny- och ombyggnation.



Syftet med vägledningen är att hjälpa kommunens handläggare att bedöma lämpligt parkeringsbehov i både plan- och bygglovsprocessen. Parkeringstalen har i sig ingen rättsverkan och är inte bindande för kommunen. Det slutgiltiga parkeringstalet beslutas av stadsbyggnadsnämnden i samband med bygglovsprövning.

”Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter” har gällt i oförändrad form sedan det antogs av stadsbyggnadsnämnden 2018. Kommunstyrelseförvaltningen har nu gjort en översyn av gällande vägledning.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Kommunstyrelseförvaltningen ser ett behov av att förtydliga och förenkla processen för bedömning av parkeringsbehov i detaljplanering och vid bygglovsprövning. Reviderat förslag av dokumentet syftar till att öka tydligheten och minska antalet steg vid bedömning av parkeringsbehov vid ny- och ombyggnation. Det innebär färre faktorer att ta hänsyn till och bör öka förutsättningarna för en mer enhetlig bedömning. Möjligheter till reduktion av parkeringsbehov genom mobilitetsåtgärder och samnyttjande av parkeringsanläggningar föreslås att koncentreras till de mer centrala delarna av Haninge där förutsättningarna för denna typ av åtgärder bedöms vara som störst.

Anpassningar och kompletteringar har gjorts av tillämpningsanvisningarna för att tydliggöra vägledningen och bättre uppnå dess syfte. Någon större översyn av gällande parkeringstal har inte ingått i arbetet där endast mindre Anpassningar föreslås.

Bedömning av parkeringsbehov för zon D (motsvarande landsbygd/glesbebyggda områden) anpassas till att motsvara samma som för Dalarö. För verksamheter har mindre förtydliganden och Anpassningar gjorts.

Projektspecifika förutsättningar kan motivera behov av särskild utredning trots angivna parkeringstal enligt tillämpningsanvisningarna. Tillämpningsanvisningarna lämnar således en öppning för avsteg från gällande parkeringstal. I dessa fall behöver beslut fattas av ansvarig nämnd, vilket förtydligats i förslag till reviderad version.

Förslag till reviderade tillämpningsanvisningar ersätter tidigare utgåva.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet medför inga ekonomiska konsekvenser.



Förvaltning
Kommunstyrelseförvaltningen

Avdelning/Enhet
Strategisk planering

Handläggare
Erik Andersson

Dokumenttyp
Tjänsteskrivelse

Datum
2023-12-06

Diarienummer
SBN-2023-00545

Sida
3 (3)

Underlag för beslut

Ärendets tjänsteskrivelse, 2023-10-31

Reviderat förslag ”Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter”, 2023-12-13

Beslutet skickas till:

Kommunstyrelseförvaltningen

Stadsbyggnadsförvaltningen

Helené Hill

T.f. Stadsbyggnadsdirektör

A stylized graphic on a blue background showing several dark blue car silhouettes parked in a grid of white diagonal lines, representing a parking lot.

Tillämpning av flexibla parkeringstal

för bostäder och verksamheter

Version 2023-12-13

Antagen av stadsbyggnadsnämnden 2023

Dokumenttyp:	Vägledning
Beslutat av:	Stadsbyggnadsnämnden
Dokumentnamn:	Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter
Fastställd datum:	2017-11-27
Senast reviderad:	2023-12-13
Relaterat styrdokument:	Parkeringsstrategi för Haninge kommun, 2018-12-12
Ansvarig förvaltning:	Stadsbyggnadsförvaltningen
Diariernr:	SBN-2023-00545
Beställare:	Stadsbyggnadsnämnden

Innehåll

Inledning	5
Parkeringszoner	6
Bedömning parkeringsbehov	8
Bilparkering	9
Cykelparkering	11
Reducerat parkeringsbehov	13

Inledning

Som stöd vid tillämpning av gällande parkeringsstrategi finns utarbetade tillämpningsanvisningar för vilket parkeringsbehov som normalt behöver uppfyllas vid byggnation av bostäder och verksamheter inom Haninge kommun. Behovet uttrycks i form av parkeringstal för bil och cykel. Syftet är att ge kommunens tjänstemän, politiker, byggaktörer och andra intresserade en vägledning för hur parkeringsbehovet ska bedömas vid ny- och ombyggnation. Tillämpningsanvisningarna är tänkta att användas som stöd i både plan- och bygglovsprocessen. Stadsbyggnadsnämnden informeras i varje planskede om föreslaget parkeringsbehov. Det slutgiltiga parkeringstalet beslutas av stadsbyggnadsnämnden i samband med bygglovsprövning.

Projektspecifika förutsättningar kan motivera avsteg från gällande parkeringstal. I dessa fall behöver godkännande ske genom beslut i ansvarig nämnd.

Denna version innehåller en revidering av tidigare riktlinjer och ersätter därigenom tidigare utgåva. Anpassningar och revideringar har gjorts för att tydliggöra vägledningen och bättre uppnå dess syfte. Tidigare steg för bedömning av parkeringstal har setts över och förenklats i denna uppdaterade version. För parkeringstalen har endast mindre anpassningar gjorts där tidigare skillnader i parkeringstal för zon D och Dalarö utjämnats.

Parkeringszoner

Behovet av parkering varierar till stor del inom kommunen. Områden med god tillgång till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och högt serviceutbud har ofta andra förutsättningar än mer glesbefolkade områden vad gäller behov av olika färdmedel. Kommunen delas därför in i fyra zoner enligt kartan till höger. Gränser mellan zonerna följer gatunätet. Ligger fastighetsgränsen direkt intill en zongräns ska kommunen göra en bedömning om lämplig zontillhörighet. Aktuella zoner utgår ifrån nuläget och behöver ses över och justeras kontinuerligt i takt med kommunens bebyggelseutveckling och medborgares parkerings- och mobilitetsbehov.

Zon A: Stadskärnan

Zon A motsvarar den centrala delen av stadskärnan i Handen enligt stadsutvecklingsplanen. Den är en zon som har högst mångfald av service och aktiviteter samt bäst tillgång till attraktiv kollektivtrafik, det vill säga bussar och pendeltåg med högre än 15 minuters turtäthet i rusningstrafik. Här dominerar flervåningshus blandat med kontor, service, boende, utbildning, handel och sjukvård. Bilinnehavet i zon A är det lägsta och markvärdet är det högsta. Därför tilldelas zon A det lägsta grundparkeringstalet för bil i kommunen.

Zon B: Tätorter/stadsdel med lägre serviceutbud men god tillgång till kollektivtrafik

Inom zon B finns tätorter och stadsdelar som har egna välutvecklade centrum med ett grundutbud av service såsom dagligvaruhandel, apotek, lokala skolor, förskolor samt vårdcentral. I zon B dominerar flerbostadshus samtidigt som det finns villa-, radhus- och småhusområden. Bilinnehavet är högre och markvärdet är lägre än i zon A. Kvalitet och kvantitet av kollektivtrafikförsörjningen ligger mellan det som finns tillgängligt i zon A och zon C. Exempelvis finns det ett flertal busslinjer som ett färdmedelsalternativ till bil.

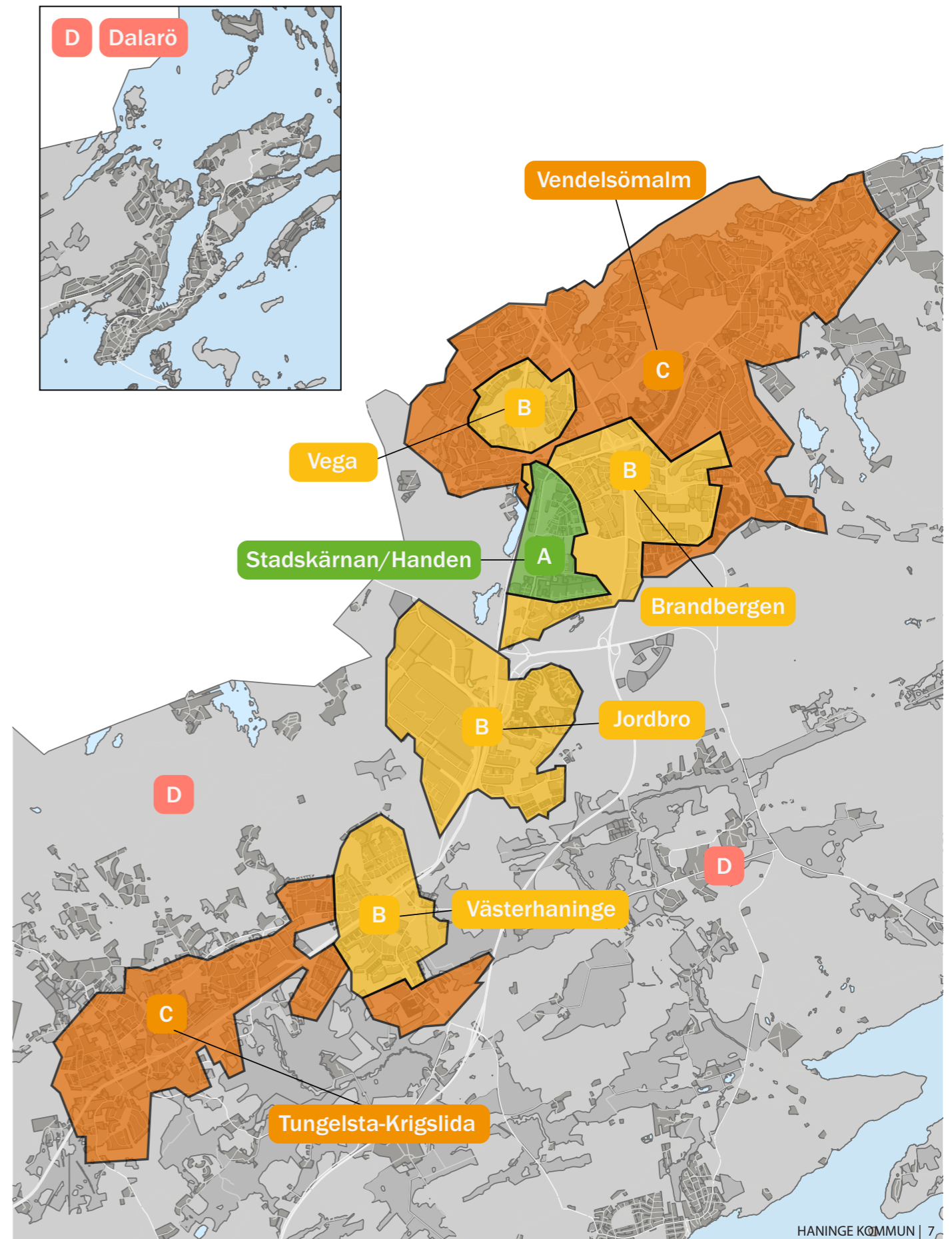
Zon C: Tätorter med lägre serviceutbud och sämre tillgång till kollektivtrafik

Tätorter inom zon C består av villa-, radhus- och småhusområden. Flerbostadshus finns i mindre utsträckning än i zon B. Enstaka handels- och serviceverksamheter finns i tätortens centrum. Ett fåtal skolor och förskolor är tillgängliga inom rimligt gångavstånd. Oftast saknas sjukvård helt. Både bilinnehav och bilanvändning är högre än i zon A och B eftersom kollektivtrafikens utbud är lägre än i zon B.

Zon D: Övriga delar av kommunen eller landsbygd

Inom denna zon samlas alla resterande delar av kommunen som lands- och glesbygdsmråden, skärgården, enstaka flerfamiljs- eller flerbostadshus samt sommarhus. Här finns en hög grad av bilanvändning. Bilinnehavet är högre än i zon C. Det finns inget eller bara ett litet utbud av service och kollektivtrafikförsörjning.

Kartan är endast i illustrationssyfte. För information om aktuell zontillhörighet hänvisas till kommunens interna GIS-verktyg.



Bedömning parkeringsbehov

Bedömning av parkeringsbehov följer steg 1 och 2 nedan. Steg 1 anger det behov av parkeringsplatser som normalt ska kunna uppfyllas vid ny- och ombyggnation. Dessa utgör grundparkeringstal. Steg 2 omfattar zon A och zon B och innebär att en viss flexibilitet finns vid bedömning av parkeringsbehovet. Parkeringsplatser för bil som behöver anordnas kan reduceras om byggaktör eller fastighetsägare inför åtgärder som kan antas påverka efterfrågan på bilparkering.

	BOSTÄDER	VERKSAMHETER
STEG 1 Grundparkerings- tal	<p>Grundparkeringstal för bil framgår av tabell 1-3. Parkeringstal för cykel framgår av tabell 5-6.</p> <ul style="list-style-type: none"> Redovisning av parkeringstal i de fall parkeringsbehov bedöms vara samma för hela kommunen anges parkeringstal utan zonindelning. Där parkeringsbehov varierar för olika delar av kommunen anges parkeringstal utifrån zonindelning. <p>För flerbostadshus påverkas parkeringsbehovet av bostadens storlek därför anges gällande parkeringstal utifrån lägenhetsstorlek.</p>	<p>Grundparkeringstal för bilar framgår av tabell 4. Grundparkeringstal för cykel framgår av tabell 6.</p> <p>Trots gällande grundparkeringstal kan vid bedömning av parkeringsbehov för verksamheter särskild utredning behöva göras då förutsättningar för olika verksamheter kan variera stort.</p>
STEG 2 Reducering parkeringsbehov (zon A+B)	<p>För zon A och zon B kan under vissa förutsättningar en minskning av parkeringsbehov prövas, se nedan. Närmare anvisningar för respektive punkt framgår under avsnitt "Reducering parkeringsbehov".</p> <ul style="list-style-type: none"> Mobilitetsåtgärder Reducerat parkeringsbehov kan erhållas genom att fastighetsägare förbinder sig att genomföra åtgärder som förväntas minska efterfrågan på parkering. Som mest kan en reduktion av 20 % erhållas. Samnyttjande I områden med en blandning av funktioner finns viss potential till samnyttjande. Detta gäller för de fall där flera bilister kan nyttja samma parkeringsplatser genom att deras behov av platserna sker vid olika tidpunkter. Därigenom kan också behovet av totala antalet parkeringsplatser minskas. 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitetsåtgärder Parkeringsbehov kan även minskas för verksamheter genom framtagande av grön resplan eller motsvarande. Samnyttjande I de fall verksamhetsytorna kan samnyttjas med bostäder kan behov av parkering minskas.

Bilparkering

För bostäder anges parkeringstal utifrån bostadstyp. Vid nybyggnadsprojekt behöver en del av samtliga parkeringsplatser anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Normalt kan 3-5 % av alla platser användas som riktvärde, dock behöver minst en plats finnas. Trots angivna parkeringstal kan det för verksamheter ofta behövas särskild utredning då stora variationer kan finnas i parkeringsefterfrågan.

Enbostadshus

Tabell 1. Antal bilplatser per enbostadshus.

TYP AV BOSTAD	PARKERINGSTAL
Småhus/radhus/kedjehus	2
Småhus/radhus/kedjehus med gemensam parkering	1,5
Besöksparkering för småhus/radhus/kedjehus med gemensam parkering	0,1

Flerbostadshus

Tabell 2. Antal bilplatser per lägenhet.

LÄGENHETSSTORLEK/ZON	A	B	C	D
Generell	0,5	0,7	1	1,5
Liten (<35 m ²)	0,35	0,5	0,7	1,0
Mellan (35-65 m ²)	0,5	0,7	1	1,5
Stor (>65 m ²)	0,6	0,85	1,2	1,8
Besöksparkering	0,1	0,1	0,1	0,1

Kategoriöende

Tabell 3. Antal bilplatser per studentlägenhet resp. vårdboende (per bostad).

TYP AV BOSTAD	PARKERING
Studentbostäder	0,2
Besöksparkering	0,05
Vårdboende	0,1-0,5
Besöksparkering	0,05-0,1

Verksamheter

Tabell 4. Antal bilplatser per 1000 m² BTA (om inte angivet per person), anställda + besökare.

VERKSAMHET/ZON	A	B	C	D
Kontor	11	15	19	23
Industri/ hantverk	10	14	18	22
Lager	7	7	7	7
Förskola	6	9	12	15
Skola/gymnasium	0,3 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever	0,4 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever	0,5 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever	0,6 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever
Bibliotek	4	6	6	9
Dagligvarubutiker	24	28	37	55
Sällanköpsbutiker	18	23	28	42
Restaurang	33	43	53	53
Hotell	10	15	15	24
Övriga*	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning

* Även för angivna verksamheter kan särskild utredning behövas om särskilda förutsättningar gäller.

Cykelparkering

För enbostadshus förutsätts behov av cykelparkering rymmas inom den egna tomten, därför redovisas inga parkeringstal för enbostadshus. För övriga boendeformer bedöms parkeringsbehovet vara lika i hela kommunen. Viktigt att tänka på vid anläggande av cykelparkeringar är att del av ytan behöver utformas för att kunna parkera lådcyklar eller cykelkärror. Detta innebär att normen i praktiken blir något lägre då dessa är utrymmeskrävande. Trots angivna parkeringstal kan det för verksamheter ofta behövas särskild utredning då stora variationer kan finnas i parkeringsefterfrågan.

Flerbostadshus

Tabell 5. Antal cykelplatser per lägenhet.

TYP AV BOSTAD	PARKERINGSTAL
Generell	2,0
Liten (<35 m ²)	1,2
Mellan (35-65 m ²)	2,0
Stor (>65 m ²)	2,8

Verksamheter

Tabell 6. Antal cykelplatser per 1000 m² BTA (om inte angivet per person), besökare + anställda.

VERKSAMHET/ZON	A	B	C	D
Kontor	13	13	10	5
Industri/ hantverk	12	12	9	5
Lager	7	7	5	5
Förskola	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn
Skola/gymnasium*	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev
Bibliotek	4	3	2	2
Dagligvarubutiker	16	13	13	12
Sällanköpsbutiker	13	11	11	10
Restaurang	23	23	19	10
Hotell	4	4	3	3
Övriga**	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning

* Efterfrågan på cykelparkering för elever varierar beroende på bland annat lokalisering och årskurs. Det anges därför som spann.

** Även för angivna verksamheter kan särskild utredning behövas om särskilda förutsättningar gäller.

Kategoriboende

Tabell 7. Antal cykelplatser per studentlägenhet resp. vårdboende (per bostad).

TYP AV BOSTAD	PARKERING
Studentbostäder, inklusive besökare	1,5
Vårdboende, inklusive besökare	0,5

Reducerat parkeringsbehov

För de delar som motsvaras av zonerna A och B finns möjlighet till att påverka antalet parkeringsplatser som behöver anordnas med hjälp av mobilitetsåtgärder eller genom samnyttjande. Åtagandet är frivilligt för byggaktör eller fastighetsägare, såvida inte särskilda förutsättningar gäller för ett enskilt projekt. Nedan anges närmare anvisningar och råd i de fall ett lägre parkeringstal prövas.

Mobilitetsåtgärder

Vid önskemål om mobilitetsåtgärder behöver arbetet initieras i ett tidigt skede där en tät dialog förs med kommunen genom hela planprocessen. Den procentuella sänkningen ska förklaras och motiveras i en särskild mobilitetsutredning som tas fram av byggaktör eller fastighetsägare. Föreslagna åtgärder ska beskrivas och motiveras. Förslag till åtgärder ska utgå från platsens förutsättningar där fysiska åtgärder bestående över tid ska värderas särskilt högt.

Mobilitetsåtgärderna ska säkerställas genom exempelvis:

- Avtal mellan kommun och fastighetsägare/byggaktör
- Noggrann och specifik redovisning av åtgärder i samband med bygglov.

För verksamheter kan minskning av parkeringsbehov ske genom framtagande av en grön resplan med vilket avses en handlingsplan för att öka andelen hållbara pendlings- och tjänsteresor till och från verksamheten.

Samnyttjad parkering

I områden med en blandning av funktioner finns viss potential till samnyttjande. Detta gäller för de fall där flera bilister kan nyttja samma parkeringsplatser genom att deras behov av platserna sker vid olika tidpunkter. Graden av samnyttjande varierar mellan olika typer av ändamål och tid på dygnet. För bedömning om samnyttjande kan vara motiverat behövs en särskild utredning som visar på vilka möjligheter som finns. Som utgångspunkt för möjlighet till samnyttjande gäller följande:

- Gemensam parkeringsanläggning utgör förutsättning.
- Ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad.
- Möjlighet för bilägare att lämna bil hemma när man är på arbetet får inte motverkas.
- Möjligheterna till samnyttjande är varaktiga.
- Gångavstånden för respektive kategori är rimliga.
- Slutresultatet får aldrig understiga parkeringsbehovet för en enskild verksamhet eller motsvarande.

Graden av samnyttjande varier mellan olika typer av ändamål och tid på dygnet. Som stöd för bedömning av potential för samnyttjande kan tabell 8 nedan användas som stöd. Den visar vilken beläggning som är vanlig för olika verksamheter vid olika tider.

Tabell 8. Procentsatser vid samnyttjande.

LOKALTYP/TID-PUNKT	VARDAG 10–16	FREDAG 16–19	LÖRDAG 10–13	NATT
Bostäder	75 %	75 %	75 %	85 %
Boendebesökare	30 %	70 %	50 %	40 %
Industrier	70 %	10 %	5 %	10 %
Kontor	75 %	30 %	10 %	10 %
Butiker	40 %	85 %	100 %	0 %
Skolor/förskola	90 %	10 %	5 %	0 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Restauranger	75 %	40 %	60 %	0 %



Haninge
kommun



Belysning längs gång- och cykelväg till Årsta havsbad. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till inriktning för projekt
Belysning längs gång- och cykelväg till Årsta havsbad.

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket planerar att bygga en gång- och cykelväg mellan Trafikplats Fors och Årsta havsbad parallellt med väg 560, Vitsåvägen. Trafikverket bekostar genomförandet av ny gång- och cykelväg, men inte belysning av denna. Förvaltningen gör bedömningen att belysning behövs för att bland annat öka tryggheten och säkerheten för gående och cyklister som ska färdas längs sträckan och därför föreslår förvaltningen att kommunen står för kostnaden för belysning samt äga kommande belysningsanläggning.

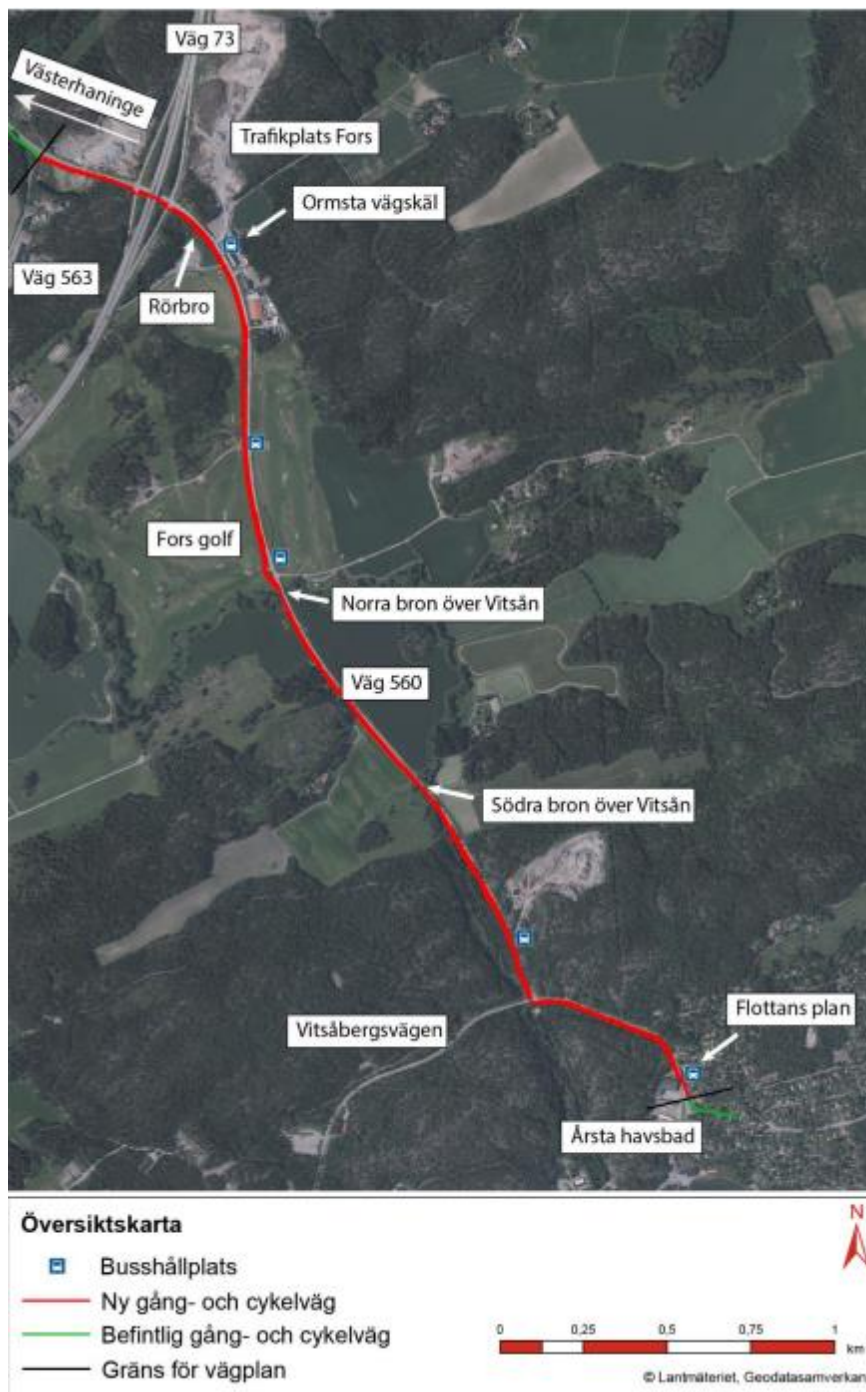
Kostnad som åligger kommunen för belysning budgeteras till ett spann mellan 3,5 miljoner kronor och på 6,7 miljoner kronor exklusive riskfaktorer.

Trafikverket planerar att påbörja entreprenaden tidigast i september 2024 och anläggningen planeras att vara klar juni 2027.

Ärendet

Väg 560, Vitsåvägen, löper mellan Nynäsvägen (cirka 200 m väster om trafikplats Fors) och Årsta havsbad (se figur 1 för sträckning). Trafikverket är väghållare. Längs Vitsåvägen saknas gång- och cykelbana.

Projektet som drivs av Trafikverket omfattar ny gång- och cykelväg längs hela sträckan av Vitsåvägen (cirka 4 km). Projektet har finansiering i Trafikverkets budget.



Figur 1. Karta över projektets sträckning.

Mål och syfte

Syftet med Trafikverkets projekt är att skapa bättre förutsättningar för att välja gång och cykel som transportsätt för resor mellan hem och arbete, skola samt fritidsaktiviteter. Målet med Trafikverkets projekt är att anlägga en 3 m bred gång- och cykelväg och öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter. Trafikverkets projekt bedöms väl uppfylla de transportpolitiska målen som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Mål och syfte samt projektets (Trafikverkets) förutsättningar återfinns i fastställelsehandlingen för Trafikverkets vägplan.

Syftet med kommunens projekt är att skapa en ökad upplevd trygghet och god trafiksäkerhet för de trafikanter som färdas på den planerade gång- och cykelbanan. Målet med kommunens belysningsprojekt är att ny sensorstyrd belysning sätts upp längs den planerade gång- och cykelbanan.

Tidigare beslut och ställningstagande

Trafikverket höll dialog med kommunen inom ramen för samrådet av vägplanen vid flertalet tillfällen under perioden 2015-2017. Kommunen hade flera synpunkter och förslag gällande vald utformning, men också gällande vilka va-lösningar som föreslogs samt att gång- och cykelvägen inte planerades att belysas. Kommunens synpunkter inom samrådet återfinns i samrådsredogörelsen i fastställelsehandlingen.

Belysning längs den nya gång- och cykelvägen finns som åtgärd i kommunens Cykelplan 2018.

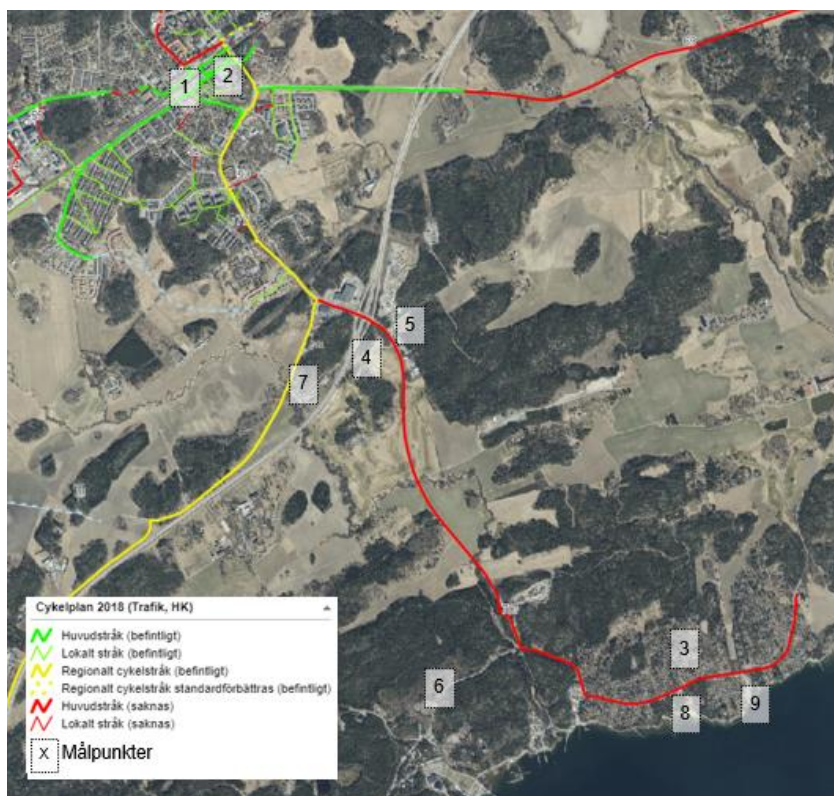
Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till att Trafikverket planerar att anlägga en gång- och cykelväg till Årsta havsbad. Åtgärden är också efterfrågad från kommuninvånare och det finns en förväntan på att den också förses med belysning då det saknas belysning för körbanan stor del av sträckan vilket gör att det kommer bli väldigt mörkt utan någon belysning.

Gång- och cykelvägen kommer att binda ihop ett antal målpunkter utöver att tillgängliggöra kopplingen mellan Årsta havsbad och Västerhaninge. Årsta havsbad är framför allt ett sommarstugeområde men det har införts kommunalt vatten och avlopp vilket innebär att fler fasta boende kommer att etablera sig i området vilket också ökar

kraven på tillgänglighet för oskyddade trafikanter. En målpunktskarta är framtagen och redovisas i figur 2 för att illustrera behovet av att anlägga en gång- och cykelväg. Flera av målpunkterna har riktade aktiviteter mot barn och unga.

Mot bakgrund av detta är förvaltningens rekommendation att kommunen finansierar anläggandet av belysning längs den planerade gång- och cykelbanan.



Figur 2. Karta från cykelplanen med målpunkter.

- | | |
|---|--|
| 1. Västerhaninge station | 2. Västerhaninge centrum |
| 3. Årsta havsbad
(ca 850 bostäder) | 4. Fors golfbana
(stor ungdomsverksamhet) |
| 5. Sveriges största hundhall | 6. Regementet vid Vitså
(personal 800) |
| 7. Fors gård (större ridanläggning, finns passag
över väg 560) | 8. Större badstrand |
| 9. Linjetrafik till Utö | |



Trafikverkets motivering gällande att gång- och cykelvägen inte avsågs förses med belysning var att Trafikverket inte belyser gång- och cykelvägar. Förvaltningen och Trafikverket har fört vidare dialog i frågan och förslaget är att kommunen finansierar belysningen och Trafikverket inkluderar projektering och genomförande i entreprenaden för gång- och cykelvägen. Belysningen avser utformas sensorstyrd med 111 armaturer, vilket innebär att belysningen är svag när ingen befinner sig på sträckan men lysas upp normalt när det kommer trafikanter. Hela sträckan tänds inte samtidigt utan lysar bara upp på den del av sträckan där trafikanten vistas på. På så sätt sparar kommunen energi och påverkar djurlivet i mindre utsträckning.

Fördelar som kommer utav att tillföra belysning på gång- och cykelvägen:

- Belysning på gång- och cykelvägar är viktigt för den upplevda tryggheten för trafikanterna.
- Trafiksäkerheten påverkas positivt genom att olyckor kan undvikas genom god sikt.
- Personer utan tillgång till bil och körkort får större rörelsefrihet, speciellt barn och unga som annars är beroende av skjutsande anhöriga.

Belysning finns idag i Årsta havsbad, men även på sträckan mellan trafikplats Fors och Västerhaninge station.

Genom att Trafikverket inkluderar anläggandet av ny belysning i deras projektering och entreprenad minimerar det arbetsinsatsen från kommunen. Kommunen deltar på projekteringsmöten och granskar handlingar.

Efter genomfört projekt kommer kommunen äga och ansvara för driften av uppsatt belysning.

Tidplan

År	2023				2024				2025	2026	2027
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4			
Aktivitet											
Inriktningsbeslut				X							
Projektering				X	X	X					
Genomförandebeslut						X					
Genomförandeavtal med Trafikverket						X					
Upphandling av entreprenör							X				
Entreprenad								X	X	X	X

Ekonomiska konsekvenser

Investeringsutgift som åligger kommunen för belysning budgeteras till ett spann mellan 3,5 miljoner kronor och på 6,7 miljoner kronor exklusive riskfaktorer och oförutsedda kostnader. En detaljerad redovisning för investeringsutgiften samt driftskostnader presenteras senare i kommande genomförandebeslut efter framtagna detaljprojektering.

Belysning längs den planerade gång- och cykelbanan kommer innebära driftkostnader för kommunen.

Investeringen föreslås finansieras inom budgetram för cykel, utgiften träder i kraft efter entreprenadtidens slut cirka 2027.

Underlag för beslut

- 20230713, Tjänsteskrivelse Belysning längs gång- och cykelväg till Årsta havsbad. Inriktningsbeslut
- Bilaga 1, Fastställelsehandling, Väg 560 Årsta havsbad, gång- och cykelväg, Vägplan 2017-09-29

Beslutet skickas till:

- Trafikverket region Stockholm för kännedom



Förvaltning
Stadsbyggnadsförvaltningen

Avdelning/Enhet
Park- och teknikavdelningen

Handläggare
Elenore Bjelke

Dokumenttyp
Tjänsteskrivelse

Datum
2023-11-08

Diarienummer
SBN-2023-00375

Sida
7 (7)

Heléne Hill
Förvaltningsdirektör

Kristina Petterqvist
Avdelningschef

Dnr SBN 2018/144

§ 73 Medborgarförslag: Möjlighet för segelfartyg på Dalarö KS 2018/125

Sammanfattning

I medborgarförslaget föreslås att befintlig pontonbrygga vid spegels udde, bredvid vandrarhem och Fiskarhamnen, får en kraftigare förankring vilket skulle ge segelfartyg en möjlighet att angöra Dalarö.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen kan konstatera att det för närvarande pågår arbete inför en upphandling av ny vågbrytare och pontonbryggor till Fiskarhamnen. Totalt kommer den nya vågbrytaren och pontonbryggorna vara ca 175 meter lång och ger möjlighet till fler båtplatser. Intill dess den nya vågbrytaren och pontonbryggorna är på plats är inga arbeten med att förse befintlig pontonbrygga med kraftigare förankring aktuell.

Vad gäller framtida möjlighet till att angöra segelfartyg enligt medborgarförslagets önskemål är målsättningen att detta ska kunna ske vid den nya pontonbryggan och att frågan kommer att beaktas inom ramen för kommande upphandling. Exakt när i tiden den nya vågbrytaren och pontonbryggorna kan vara på plats går i dagsläget inte att precisera närmare men förhoppningen är att det kan ske under 2019 om inget oförutsett inträffar.

Underlag för beslut

- Medborgarförslag 2018-02-27.

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed medborgarförslaget besvarat.

Trafik- och arbetsutskottets förslag till stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed medborgarförslaget besvarat.

Stadsbyggnadsnämndens beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden antar förvaltningens svar som sitt eget och anser därmed medborgarförslaget besvarat.

Expedieras: Akt

Förslagsställaren

För kännedom: KS/KF

Dnr SBN 2019/427

**§ 203 Dalarö 2:5, Dalarö, Fiskarhamnen,
uppförande av småbåtshamn dnr
BYGG:2019.242 VP**

Dnr BYGG.2019.242 VP

Plan- och byggtskottets beslut

1. Plan- och byggtskottet beslutar i enlighet med förvaltningens förslag.

Förslag till beslut

Plan- och byggtskottet delar stadsbyggnadsförvaltningens bedömning och skäl till beslut och med hänvisning till vad som förvaltningen framför beslutas:

1. Bygglov ges med stöd av 9 kap. 30 § plan- och bygglagen.

Dispens ges från förbuden enligt 7 kap. 15 § miljöbalken med stöd av 7 kap. 18 b § miljöbalken (strandskyddsdispens). Som särskilt skäl för dispens gäller att bryggan behövs som funktion ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området (7:18 c § nr 3 och 5 MB).

Enligt 7 kap. 18 f § miljöbalken beslutas att hela fastighetens landareal får tas i anspråk för båtförtöjning.

För att genomföra åtgärden krävs en kontrollansvarig. Som sökandes förslag till kontrollansvarig, Jörgen Timan certifierad med behörighet N enligt 10 kap. 9 § plan- och bygglagen, godkänns.

2. Avgifter för ärendets behandling tas ut enligt taxa fastställd av kommunfullmäktige 2019-02-11 § 5 och faktureras separat.

Bygglov, se tabell 3d	7 793 kronor
Strandskydd, se tabell 5	8 213 kronor

Summa avgifter **16 006 kronor**

Underlag för beslut

Reviderad ansökan, inkom 2019-04-17
Anmälan kontrollansvarig, inkom 2019-04-04
Situationsplan baserad på nybyggnadskarta, inkom 2019-03-18
Ritning, inkom 2019-03-18
Sektionsritning/elevation, 2019-09-11
Fotografi produkt, inkom 2019-03-18

Villkor

Enligt 16 kap. 2 § andra stycket miljöbalken förenas beslutet med följande villkor:

- Informationsskylt ska anordnas om att bryggan är fri att nyttja för allmänheten avseende tillfällig förtöjning och vistelse. Informationsskylten ska vara på plats innan pontonbryggan uppförs.

Bilaga

Handlingar som tillhör beslutet.

1. Ytranden Sjöfartsverket och ombud för berörda sakägare.

Ärendet

Ansökan avser bygglov för uppförande av en småbåtshamn i Fiskarhamnen. Pontonbryggan ska ersätta en befintlig och mindre brygga.

Syftet med bryggan är att tillhandahålla fler skyddade båtplatser för boende och företag i skärgården samt för tillfällig förtöjning för besökare.

Pontonbryggan utgörs av sju delar varav tre har längden tjugio meter med bredden fyra meter. De övriga fyra delarna har längden tjugofem meter med bredden fyra meter.

Pontonbryggans utförande är i grå betong.

Strandskydd

Strandskydd gäller 100 meter i vatten enligt länsstyrelsen beslut 1999-06-03.

Strandskyddet på land upphävdes i samband med att stadsplanen fastställdes.

Förutsättningar

Planförutsättningar

Fastigheten är belägen inom stadsplan (detaljplan) nr S129_2, Dalarö 8 del 2.

Det berörda vattenområdet berör delvis område betecknat med Vbq, vilket innebär att området skall utgöra vattenområde som inte får utfyllas eller överbryggas i annan mån än det som erfordras för mindre bryggor, båthus och dyligt. Den största delen av brygganläggningen berör vattenområde med bestämmelsen Thq, vilket innebär att området är ämnat för hamn - större hamnanläggningar.

Varsamhetsbestämmelsen q innebär att området är kulturhistoriskt värdefullt och ska så långt som möjligt bevaras. Ny bebyggelse ska utformas med särskild hänsyn till såväl befintlig bebyggelse på tomt, som till omgivningens egenart.

ÖP 2030

Av ÖP framgår att levande skärgård med fler åretruntboende i skärgården i form av småskalig bebyggelse och näringsverksamhet är önskvärd. För att kunna uppnå det måste kommunikationerna till Dalarö och omgivande skärgård förbättras (sidan 46 och 52).

Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting

I programmet anges mål om att uppnå en livskraftig skärgård med goda förutsättningar för verksamheter och kommersiell service som

är anpassad till skärgårdens förhållanden året om. Det antas bidra till Stockholmsregionens attraktivitet (sid 14, Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting, rapport 4:2010, Regionplanenämnden).

Riksintressen

Fastigheten ligger inom områden av riksintressen enligt miljöbalken:

- Kustområdena och skärgården, 4 kap. 2 och 4 §§ miljöbalken. Åtgärder får ej vidtas som påtagligt skadar natur- och kulturvärdena på platsen. Turismen och det rörliga friluftslivet ska särskilt beaktas.
- Friluftslivet och kulturmiljövården, 3 kap. 6 § miljöbalken. Området ska så långt möjligt skyddas från åtgärder som påtagligt skadar natur- och kulturvärdena på platsen.
- Kulturmiljövården, 3 kap. 6 § miljöbalken. Åtgärder som skadar de kulturhistoriska värdena får ej vidtas.

Strandskydd

Strandskydd gäller 100 meter i vatten enligt 7 kap. 13 § miljöbalken.

Strandskyddet på land upphävdes i samband med att stadsplanen fastställdes.

Yttranden

Förslaget har remitterats till Haninge kommuns kulturmiljögrupp om hur bryggan påverkar kulturmiljön. Bedömningen är att föreslagen brygga inte påverkar kulturmiljön nämnvärt.

Sjöfartsverket samt två ombud för fastighetsägare på Dalarö har på eget initiativ yttrat sig.

Ombudens kritik består i hög grad av att pontonbryggan på olika sätt skulle medföra negativ påverka av kulturmiljön. Vidare anser de att anläggningen skulle medföra betydande olägenheter i form av ökande trafik vid Fiskarhamnen och Dalarö samt säkerhetsrisker i hamnen vid dålig väderlek. Ombuden anser också att det är uppenbart att anläggningen inte syftar till att nyttjas för boende och företag i skärgården utan att dess beskaffenhet och kapacitet antyder helt andra ändamål. De anser att satsningen istället syftar till att iordningställa en

större gästhamn som medger förtöjning av större skepp med en längd upp till 45 meter.

Ombuden hävdar också att föreslagen pontonbrygga är planstridig med hänvisning till två rättsfall om att två intilliggande småbåtshamnar med totalt trettio båtplatser var att anse vara småbåtshamn (Kammarrätten i Göteborg den 8 oktober 2009, mål nr 7941-08) respektive en fyrtyo meter lång och tre meter bred brygga bedömdes som en småbåtshamn (Kammarrätten i Stockholm den 28 maj 2007, mål nr 7744-05).

Sjöfartsverkets yttrande, företrädande flera aktörer i kring Fiskarhamnen, däribland Sjöpolisen, Kustbevakningen och Sjöräddningen, framför att föreslagen anläggning skulle hämma tillgängligheten till hamnen för Kustbevakningen och Sjöfartsverket. Sjöfartsverket nyttjar idag Kustbevakningens ponton i Fiskarhamnen och önskar fortsättningsvis kunna förtöja på Dalarö. I anslutning till pontonens finns också Sjöfartsverkets vattenståndsmärke. För att Sjöfartsverket ska kunna utföra sina sjömätningar och få kontinuitet i dessa fordras en plats som är stabil och ringa trafikerad.

Sjöfartsverket anser att inför bygglovsbeslutet ska samråd ske med olika berörda intressen samt att olika förslag av gästhamn presenteras för berörda intressenter.

I Sjöfartsverkets yttrande påpekas att prövningen av pontonbrygga kräver tillstånd från Länsstyrelsen om vattenverksamhet men att enligt uppgift har någon sådan ansökan inte gjorts.

Skäl till beslut enligt plan- och bygglagen

Ansökan bedöms uppfylla kraven för bygglov enligt 9 kap. 30 § plan- och bygglagen.

Pontonbryggan berör två vattenområden med olika bestämmelser. Den mindre delen av anläggningen, Vbq, är avsedd för mindre bryggor och båthus medan den övervägande delen ligger inom användningsområde Thq, som medger hamnanläggningar/-småbåtshamnar.

Bygglovsplikten

Bryggor, för enstaka båtplatser, uppfyller normalt inte bygglovsplikten. Småbåtshamnar, avsedda för lite fler båtar, är en

bygglovspliktig åtgärd. Det finns ingen aktuell definition att tillgå och inte heller från den tid när stadsplanen fastställdes. Bedömningen är att bygglovsplikten infaller.

Planenlighet

Den del av pontonbryggan som berör vattenområde med detaljplanebestämmelse Vbq, som är mer än 25 meter lång, kan per definition betraktas som en småbåtshamn. Trots att bestämmelsen endast medger mindre bryggor bedöms den som planenlig. Bedömningen bygger på att större anläggningar redan uppförts inom i Fiskehamnen. Av grundkartan till stadsplanen framgår att bryggor om cirka 40 meter redan fanns i Fiskehamnen när planen togs fram. Därmed får det antas att med mindre bryggor avses i vart fall bryggor upp till 40 meter.

Vad gäller den största delen av anläggningen är den också planenlig, eftersom den berör planområde med bestämmelsen Thq, vilken medger större hamnanläggningar.

Hushållningsbestämmelserna 3 och 4 kap. Miljöbalken

Enligt 9 kap. 30 § plan- och bygglagen ska inte 3 och 4 kap. miljöbalken tillämpas inom detaljplan men det kan ändå finnas ett intresse av hur den sökta åtgärden bedöms i förhållande till 3 och 4 kap. Miljöbalken.

Tillämpning av q-bestämmelsen

Det finns inga preciserade krav på hur bebyggelsen, eller anordningarna ska se ut, mer än att de ska utformas med hänsyn till kulturmiljön så långt som möjligt. En yttre gräns definieras för hur långt bryggor och anordningar får förekomma. Som q-bestämmelsen är skriven men hänvisning till tomt så är också frågan till om den är tillämplig i vattenområde? Plan- och byggtermer 1980, TNC 75, som var gällande vid tiden för planens fastställande anger för tomt:

...

2. område som är bebyggt eller avsett att bebyggas (byggnadsplats); omfattar även till bebyggelsen hörande gårdsplan, trädgård, *parkeringsplats*, *upplagsplats o.d.*
3. område runt en byggnad vilket hävdas av markägaren och där *allemansrätten* är utsläckt.

...

Förvisso är q-bestämmelsen angiven i vattenområdet i plankartan men synes inte överensstämma med innehållet i bestämmelserna till stadsplanen. Denna oklarhet behöver tas i beaktande vid tillämpning av planen.

Vad gäller de synpunkter som Sjöfartsverket, företrädande fler andra aktörer verksamma kring Fiskehamnen, framför är i hög grad frågor av civilrättslig karaktär, vilka inte omfattas av bygglovsprövningen.

I samband med att gällande stadsplan togs fram och fastställdes involverades berörda sakägare, däribland Sjöfartsverket. Något samråd görs inte inför ett bygglovsbeslut inom detaljplanelagt område, såvida inte prövning av mindre avvikelser mot detaljplanen aktualiseras.

Vad gäller kravet om att söka tillstånd för vattenverksamhet, framgår av 6 kap. miljöbalken att något sådant tillstånd inte är en förutsättning för att pröva en strandskyddsdispens.

När de gäller de två ombuden för fastighetsägare på Dalarö synpunkter om att småbåtshamnen skulle medföra betydande olägenhet i form av bland annat ökande trafik och behov av parkeringsplatser vid Fiskarhamnen, är de att anses ha hanterats vid handläggningen av stadsplanen. Sammanfattningsvis är bedömningen att föreslagen pontonbrygga inte kommer att utgöra en betydande olägenhet som avses enligt 2 kap. 9 § plan- och bygglagen.

I fråga om de tekniska detaljer som nämns samt säkerhetsrisker bryggan kan väntas medföra vid exempelvis svår väderlek är det en fråga att säkerställa vid det tekniska samrådet och är en förutsättning för att få startbesked enligt 10 kap. 23 § plan- och bygglagen.

Ifråga om principen om god hushållning av mark- och vattenresurserna enligt 2 kap. 2 § plan- och bygglagen ingår inte i bygglovsprövningen.

De farhågor som framfördes om att pontonbryggans egentliga syfte inte är för boende och företag i skärgården utan för en större gästhamn avsedd för större skepp, prövas ärendet på ansökningshandlingarna, inte på vad den skulle kunna användas till i framtiden. Till ansökningshandlingarna ingår till exempel inte någon redovisning av skepp om 45 meter. Om det skulle visa sig att det blir

en annan användning i framtiden än vad beslutet medger kan aktualisera ett tillsynsärende.

Skäl till beslut enligt miljöbalken

Bygglovsavdelningen bedömer att det finns särskilda skäl för dispens enligt 7 kap. 18 c § 3 och 4 punkten miljöbalken då det finns ett behov av fler skyddade båtplatser för boende och näringsidkare i skärgården. I bedömningen vägs det in att i skärgården saknas goda färjeförbindelser året runt samt att det saknas alternativa lokaliseringar inom annat strandområde på acceptabelt avstånd från platsen där iordningställande av båtplatser skulle få mindre skadliga effekter samt att tomtens belägenhet mot öppet vatten kräver en mer skyddad utformning av båtplats än vad som är normalt. Det finns ett behov av fler båtplatser att kunna nyttja och att det är fördelaktigt när tillkommande båtplatser samordnas med befintliga båtplatser.

Åtgärden bedöms inte väsentligen förändra livsvillkoren för djur- eller växtlivet på land eller i vatten.

Ansökan avser en utökning och ändring av en gemensam småbåtshamn. Gemensamma bryggor är något som eftersträvas för att påverka på strandskyddets syften ska minskas, se prop. 2008/09:119, sid. 54.

Enligt 2 kap. 6 § miljöbalken framgår att ett tillstånd eller en dispens får inte ges i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (2010:900). Små avvikelser får dock göras, om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas.

Till skillnad mot plan- och bygglagen finns ingen bestämmelse i miljöbalken som anger att stadsplaner ska anses som detaljplaner enligt plan- och bygglagen (1987:10), se övergångsbestämmelse nr 5 till plan- och bygglagen (2010:900). Notera också att 17 kap. 27 § plan- och bygglagen (1987:10) inte har någon motsvarighet i plan- och bygglagen (2010:900), se prop, 2010/11.63 s. 131. Detta förstärks av den uppdelning som görs i bestämmelserna om återinförande av strandskydd i detaljplaner. Inom område med detaljplaner regleras frågan i 7 kap. 18 g § miljöbalken. Inom område för stads- och byggnadsplaner regleras frågan i 10 a § lag om införande av miljöbalken. Sistnämnda bestämmelse reglerar också återinförande av

strandskydd inom detaljplaner men i sådana fall där detaljplanen "ärvt" det strandskyddslösa tillståndet av en tidigare stads- eller byggnadsplan. Någon prövning görs således inte i strandskyddsfrågan avseende att den sökta åtgärden följer stadsplanen.

Är den sökta åtgärden förbjuden enligt 7 kap. 15 § miljöbalken?

Av 7 kap. 15 § miljöbalken framgår att inom ett strandskyddsområde får inte

1. nya byggnader uppföras,
2. byggnader eller byggnaders användning ändras eller andra anläggningar eller anordningar utföras, om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt,
3. grävningsarbeten eller andra förberedelsearbeten utföras för byggnader, anläggningar eller anordningar som avses i 1 och 2, eller
4. åtgärder vidtas som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Som villkor för dispensen föreslås pontonbryggan ska förses med skylt att den är fri att beträda för vistelse och tillfällig förtöjning. Bryggan kommer dock att medföra förtöjda båtar i varierande omfattning under olika tider på dygnet och under olika årstider. Dessa båtar kommer att hindra allmänheten från tillträde till just det vattenområde i vilken båten är placerad. Den sökta åtgärden är därmed förbjuden enligt 7 kap. 15 § miljöbalken.

Finns det särskilda skäl för dispens från förbuden i 7 kap. 15 § miljöbalken?

Av 7 kap. 18 c § miljöbalken framgår att som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,

3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Bryggor kan utgöra anläggningar som för sin funktion måste ligga vid vattnet, vilket i lagtexten kan utgöra ett särskilt skäl. Enligt förarbetena till miljöbalken är emellertid inte denna regel avsedd att tillämpas så att det alltid finns särskilda skäl att bevilja dispens för bryggor (prop. 2008/09:119, sid. 54). Vid bedömningen av om omständigheten kan utgöra ett särskilt skäl, ska också prövas om behovet av brygga kan tillgodoses utanför området, t.ex. vid en gemensam brygganläggning i närheten. Vidare ska också en avvägning mellan strandskyddsintresset och den enskildes intresse av att ta området i anspråk göras. Den enskildes intresse av att uppföra bryggan ska väga tyngre än områdets strandskyddsvärden, dvs. dess långsiktiga betydelse för allmänhetens friluftsliv och den biologiska mångfalden.

Om ett strandskyddsområde är av särskild betydelse för naturvärden eller friluftslivet ska normalt aldrig dispens medges (prop. 1997/98:45 del 11 sid. 89).

Det som anges ovan i anslutning till avvägning mellan allmänna och enskilda intressen är även tillämpligt varför det finns särskilda skäl till dispens enligt 7 kap. 18 c § nr 3 och 7 kap. 25 - 26 §§ miljöbalken, utöver det självklara att en brygga behöver vara placerad vid vatten.

Upplysningar

Åtgärden får inte påbörjas förrän byggnadsnämnden har lämnat ett startbesked enligt 10 kap. 3 § plan- och bygglagen.

Innan bryggan får tas i bruk måste slutbesked ha meddelats enligt 10 kap. 4 § plan- och bygglagen.

Åtgärder får verkställas (påbörjas) tidigast fyra veckor efter att lovbeslutet har kungjorts i Post- och inrikes Tidningar, se 9 kap. 41 a och 42 a §§ plan- och bygglagen. Även om startbesked har beslutats så måste dessa fyra veckor inväntas innan åtgärden får påbörjas.
<https://www.bolagsverket.se/poit>

Påbörjas åtgärden innan beslutet om lov har vunnit laga kraft sker det på byggherrens/sökandens egen risk.

Lovet upphör att gälla om den åtgärd som lovet avser inte har påbörjats inom två år och avslutats inom fem år från den dag då beslutet vann laga kraft enligt 9 kap. 43 § plan- och bygglagen.

Åtgärder som ges strandskyddsdispens får verkställas (påbörjas) **tidigast** tre veckor efter att beslutet om strandskyddsdispens kom in till länsstyrelsen, se nedan, under förutsättning att länsstyrelsen inte beslutar om att överpröva strandskyddsdispensen. För verkställighet (påbörjande) gäller även att överklagandetiden har gått ut och att beslutet om strandskyddsdispens inte har överklagats (35 § förvaltningslagen och 16 kap. 12-14 §§ miljöbalken).

Ändringar i förhållande till meddelad strandskyddsdispens ska prövas och godkännas av stadsbyggnadsnämnden innan utförande.

Länsstyrelsen kan komma att överpröva beslutet om strandskyddsdispens om det finns skäl att anta att det inte finns förutsättningar för dispens, eller att en brist i ärendets handläggning kan ha haft betydelse för utgången av ärendet (19 kap. 3 b § miljöbalken). Besvärstiden löper under tre veckor från det att länsstyrelsen tagit emot beslutet från stadsbyggnadsnämnden. För frågor kontakta Länsstyrelsen i Stockholms län. Sökanden upplyses även om att vissa föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att tillvarata friluft-, naturskydds- och miljöskyddsintressen, har rätt att överklaga beslutet.

Strandskyddsdispens enligt miljöbalken upphör att gälla om inte åtgärden påbörjats inom två år eller avslutats inom fem år från dagen då beslutet vann laga kraft.

Åtgärden kan kräva tillstånd eller anmälan till myndighet.

Den som äger eller är nyttjanderättshavare av en anläggning eller byggnad vid vatten ansvarar enligt Lagen om skydd mot olyckor (LSO) 2 kap. 2 § för att det finns livräddningsutrustning i skälig omfattning. En anläggning är en plats som på något sätt gjorts i ordning och används för ett visst syfte. I de allmänna råden (SRVFS 2007:5) förtydligas vad som kan räknas som skälig omfattning, se mer www.msb.se

Strandskyddsdispens enligt miljöbalken upphör att gälla om inte åtgärden påbörjats inom två år eller avslutats inom fem år från dagen då beslutet vann laga kraft.

Tekniskt samråd krävs i detta ärende. Kontakta bygglovsavdelningen för att boka tid för samråd på e-postadress: byggstart@haninge.se

Vid ändringar av beviljat bygglov ska ny ansökan om bygglov inlämnas till stadsbyggnadsnämnden.
Ändringar i förhållande till meddelad strandskyddsdispens/bygglov ska prövas och godkännas av stadsbyggnadsnämnden innan utförande.

Åtgärden kan kräva tillstånd eller anmälan till myndighet.

Lovet medför inte någon rätt att påverka anslutande mark som ägs av Haninge kommun eller annan fastighetsägare.
Blankett för slutanmälan finns att hämta på www.haninge.se.

Expedieras: Akt

Delges: Ombud för berörda fastighetsägare; Henrik Bengtsson (advokat), Henrik.Bengtsson@delphi.se, Mäster Samuelsgatan 17, P.O. Box 1432, SE-111 84 Stockholm

För kännedom:
Kontaktperson, Erik Josephson, erik.josephson@haninge.se
Kontrollansvarig, Jörgen Timan,
jorgen@kontrollansvarigstockholm.se
Länsstyrelsen, stockholm@lansstyrelsen.se

Sjöfartsverket, sjofartsverket@sjofartsverket.se
Cecilia Lindén, cecilia.linden@lansstyrelsen.se

Hans Nicander (advokat), hans.nicander@nicander.se

Underrättelse om beslutet: Grannar eller kända sakägare utan
invändningar

Kungörelse: Kungörelse sker i Post – och Inrikes tidningar,
www.bolagsverket.se

Hur du överklagar

Detta beslut kan överklagas skriftligt. Ange diarienummer,
fastighetsbeteckning och skälet till överklagan.

Överklagandet ska vara ställt till Länsstyrelsen i Stockholms län men
skickas till Haninge kommun, stadsbyggnadsnämnden, 136 81
Haninge eller skickas som e-post till teambygglov@haninge.se

Bygglov

Om du delgivits beslutet ska överklagandet ha kommit in till
stadsbyggnadsnämnden inom tre veckor från den dag då du fick del
av beslutet. Om du inte delgivits beslutet ska överklagandet ha
kommit in till stadsbyggnadsnämnden inom fyra veckor från den dag
beslutet kungjordes i Post- och inrikes tidningar. Om du delgivits
beslutet med förenklad delgivning ska överklagandet ha kommit in
till stadsbyggnadsnämnden inom fem veckor från den dag beslutet
skickades från stadsbyggnadsnämnden.

Strandskydd

Överklagandet måste ha inkommit till stadsbyggnadsnämnden senast
inom tre veckor från den dag ni tog emot beslutet.

Dnr SBN 2022-00449

§ 63 Omfördelning av investeringsmedel inom tekniks verksamhetsområde

Beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag om att ersätta bron över Lyckån med en ny med samma placering och därmed omfördela investeringsmedel från projekt 67239 Brounderhåll och förnyelse till projekt 67256 Lyckån ny bro
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar om att flytta investeringsmedel från projekt 67254 Vågbrytare Dalarö till projekt 67257 Dalarö kaj akuta åtgärder inom beslutad investeringsbudget.

Sammanfattning av ärendet

Teknikavdelningen har behov av att omfördela medel inom den beslutade investeringsbudgeten. Under hösten 2021 så upptäcktes vid rutininspektion av bron över Lyckån att den inte var säkert förankrad i strandbanken samt att materialet i bron var av osäker kvalitet så man bedömde att bron inte var säker och behöver bytas ut.

Teknikavdelningen ser också ett behov av att vidta åtgärder för kajen vid färjeläget på Dalarö.

Handlingar i ärendet

1. Kalkyl för kostnad av bro över Lyckebyån samt konstruktionsritningar
2. Projekterad kostnad samt konstruktionsritningar för åtgärder på Dalarö kaj



Enheten för överklaganden
Kristina Brantberg

Klagande
Se sändlista

Motpart
Haninge kommun
Kommunstyrelseförvaltningen
erik.josephson@haninge.se

Överklagande av beslut om bygglov för småbåtshamn i Fiskarhamnen på fastigheten Dalarö 2:5 i Haninge kommun

Beslut

Länsstyrelsen avvisar överklagandet avseende beviljad strandskyddsdispens.

Länsstyrelsen upphäver nämndens beslut från den 6 november 2019, dnr § 203, avseende bygglov för småbåtshamn på fastigheten Dalarö 2:5.

Beskrivning av ärendet

Miljö- och bygglovsnämnden i Haninge kommun (nämnden) beslutade den 6 november 2019, § 203, att bevilja bygglov för uppförande av en småbåtshamn med stöd av 9 kap. 30 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i Fiskarhamnen på fastigheten Dalarö 2:5. Nämnden beslutade också att bevilja strandskyddsdispens med stöd av 7 kap. 18 b § miljöbalken (1998:808), MB. Av beslutet framgår bland annat följande.

Småbåtshamnen utgörs av en pontonbrygga med sju delar varav tre har en längd på tjugo meter och fyra har en längd på tjugofem meter. Pontonbryggan ska ersätta en befintlig och mindre brygga. Syftet med bryggan är att tillhandahålla fler skyddade båtplatser för boende och företag i skärgården samt tillfällig förtöjning för besökare. Fastigheten ligger inom riksintresse för kustområdena och skärgården, friluftslivet och kulturmiljövården.

Pontonbryggan ligger delvis inom område med beteckningen Vbq vilket innebär att området ska utgöra vattenområde som inte får utfyllas eller överbyggas i annan mån än det som erfordras för mindre bryggor, båthus och dylikt. Den största delen av pontonbryggan ligger inom området med beteckningen Thq vilket innebär att området är ämnat för hamn – större hamnanläggningar. Nämnden har bedömt att den del av bryggan som placeras på området som omfattas av bestämmelsen Vbq per definition betraktas som en småbåtshamn. Trots att bestämmelsen endast medger mindre bryggor bedöms den som planerlig. Bedömningen bygger på att större anläggningar redan uppförts inom Fiskehamnen. När planen antogs fanns bryggor med en längd av 40 meter och därmed får det antas att med mindre bryggor avses i vart fall bryggor upp till 40 meter.

Datum
2020-04-29

Beteckning
403-57204-2019

Varsamhetsbestämmelsen q innebär att området är kulturhistoriskt värdefullt och att det så långt som möjligt ska bevaras. Ny bebyggelse ska utformas med särskild hänsyn till såväl befintlig bebyggelse som till omgivningens egenart. Nämnden anser att q-bestämmelsen hänvisar till tomt men är placerad i vattenområdet och att den därmed inte överensstämmer med innehållet i planbestämmelsen och att detta är en oklarhet som ska tas i beaktande vid tillämpningen av planen. Nämnden har vidare bedömt att föreslagen brygga inte påverkar kulturmiljön nämnvärt.

Sjöfartsverket har inför beslutet yttrat sig och framfört att föreslagen åtgärd skulle hämma tillgängligheten till hamnen för Kustbevakningen och Sjöfartsverket. Nämnden har bedömt att synpunkterna främst är av civilrättslig karaktär och därmed inte omfattas av bygglovsprövningen.

Nämnden har bedömt att pontonbryggan inte utgör en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § PBL. Nämnden har också motiverat beslutet att medge dispens från strandskyddsbestämmelserna.

Pontus Bonnier (ägare till Dalarö 3:50) har överklagat beslutet. Han yrkar att bygglovsprövningen ska vilandeförklaras i avvaktan på att länsstyrelsen överprövar strandskyddsdispensen. I andra hand yrkar han att länsstyrelsen upphäver det överklagade beslutet och avslår ansökan om bygglov och strandskyddsdispens. Han har sammanfattningsvis anfört följande som stöd för sin talan.

Bestämmelsen Vbq medger endast mindre bryggor. Nu aktuell åtgärd är en 160 meter lång pontonbrygga vilket innebär att det är frågan om en småbåtshamn. Nämnden har i sitt beslut medgivit att det innebär en avvikelse från detaljplanen men angett att den kan accepteras. Då åtgärden avviker från planen är nämnden skyldig att höra grannar i enlighet med 9 kap. 25 § PBL, vilket inte har skett.

Åtgärden är inte en mindre brygga utan en småbåtshamn med plats för cirka 32 båtar. En prövning av en avvikelse från en detaljplan ska i första hand göras mot syftet med planen. Uppförandet av en småbåtshamn i Fiskarhamnen medför att området tas i anspråk för ett helt annat ändamål än det avsedda och avvikelsen är inte obetydlig. Syftet med planen är att förhindra sådana omfattande åtgärder som aktuellt lov innebär. Den fria sikten både från vattnet och från land skulle förstöras och bryggan skulle skärma av området på grund av sin placering. Bryggan skulle vidare utgöra ett dominerande inslag och karaktären av öppet vatten, V, skulle helt försvinna. Vattenområdet omfattas av bestämmelsen q vilket innebär att miljön ska bevaras och hänsyn ska tas till omgivningen. Av lagkommentaren till 5 kap. 3 § i den äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, framgår, i motsats till nämndens tolkning, att bestämmelsen även gäller inom vattenområden. Den sökta åtgärden avser att få till en ändrad användning av området i strid med detaljplanen. Ändrad användning behöver prövas genom en ny detaljplan och kan inte prövas i ett bygglovsärende.

Dalarö samhälle är av riksintresse som med hänsyn till den kulturhistoriska miljön inte får förvanskas enligt 8 kap. 13 § PBL. Den kulturhistoriska miljön avser både

Datum
2020-04-29

Beteckning
403-57204-2019

land och vatten. I hamnområdet finns flera byggnader av kulturhistoriskt värde vilka har ett samband med byggnationerna i vattnet. Åtgärden är inte anpassad till denna omgivningen och uppfyller därför inte kraven i 2 kap. 6 § PBL. Nämnden har inte motiverat beslutet utifrån lokaliseringsprincipen med tanke på Fiskarhamnens värden så som riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv vilka ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- och kulturmiljön enligt 4 och 5 kap. MB.

Vidare orsakar lovet betydande olägenheter för klagande då det kommer att innebära en ökning av båttrafik vilket innebär buller samt ökade luft- och vattenföroreningar.

Gällande strandskyddsdispensen anser han att det inte föreligger några särskilda skäl för att bevilja dispens samt att åtgärden inte är förenlig med strandskyddets syfte.

Klagandena nummer 1-14, se sändlista, har också överklagat beslutet. De yrkar, som det får förstås, att länsstyrelsen ska upphäva beslutet och att länsstyrelsen ska förlägga nämnden att ansöka om tillstånd till vattenverksamhet. De hänvisar också till de invändningar som de framfört i sitt tidigare inlämnade yttrande.

Som stöd för sin talan har de bland annat anfört följande. Nämnden har inte iakttagit principen om objektivitet och saklighet samt den kommunala likställighetsprincipen vid prövning av ansökan bland annat då nämnden har fattat beslutet trots att en efterfrågad komplettering inte kommit in, inte prövat ansökan enligt dess egentliga syfte, inte remitterat ärendet till Stockholms länsmuseum och inte heller förelagt nämnden att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet. Den efterfrågade kompletteringen avsåg befintliga sjökablar/vattenledningar. Till följd av att den inte lämnades in har nämnden inte prövat eventuella risker förknippade med att det på platsen finns en sjökabel med starkström.

Nämnden har bedömt att q-bestämmelsen ska tolkas med stöd av TNC 75. Korrekt tolkningsunderlag ska vara Statens planverks anvisningar för upprättande av detaljplaneförslag 1976. Q-bestämmelsen gäller också för den miljö som är kulturhistoriskt värdefull och inte bara för byggnader.

Ansökan avser egentligen en större gästhamn avsedd för större skepp och ansökan ska prövas enligt detta och inte så som nämnden angett att ansökan prövas enligt ansökningshandlingarna. Detta då det är uppenbart att åtgärden som avses är en hamn för större fartyg. Som stöd har de visat utdrag ur den upphandling som gjorts för bryggan. Klagande menar att nämnden har gjort på detta sätt för att kringgå planbestämmelserna samt som ett sätt att påverka proportionalitetsbedömningen.

Nämnden har bedömt den aktuella åtgärden som en lovpliktig småbåtshamn. Bryggan som är totalt 160 meter lång och 4 meter bred måste bedömas i sin helhet och bryggan kan därmed inte bedömas som en ”mindre brygga”. Av anvisningarna ska beteckningen Th användas för småbåtshamn. Om området däremot ska avse ”bryggor för ett fåtal småbåtar” ska vattenområdet betecknas

Datum
2020-04-29

Beteckning
403-57204-2019

Vb. Av planbeskrivningen framgår att "...Endast varsam komplettering med bryggor och bodar kan komma ifråga med tanke på Fiskarhamnens kulturhistoriska värde." Vidare har Fiskarhamnen sedan 1987 kompletterats med ett antal bryggor vilket innebär att utrymmet för varsam komplettering nu är konsumerat.

Av planbeskrivningen framgår att vid förändring av befintlig bebyggelse ska samråd ske med antikvarisk expertis där så bedöms erforderligt. Då Fiskarhamnen är hjärtat i Dalaröns kulturmiljö med omgivande byggnadsminnen, riksintresse inklusive ett av kärnvärdena i riksintresse B – Hamnanläggningar och bryggor som visar sjöfartens och fiskets betydelse hade antikvariskt samråd krävts. Den epostkorrespondens som varit med nämndens kulturmiljöansvarig var inte en ordentlig remissprövning och förfarandet saknar objektivitet och saklighet.

Då ansökan avser en hamn/småbåtshamn är åtgärden inte förenlig med detaljplanen och nämnden borde ha inhämtat synpunkter i enlighet med 9 kap. 25 § PBL från Sjöfartsverket, Sjöpolisen, Kustbevakningen, Sjöräddningen och brandkåren. Samråd ska hållas då hamnen kvalificeras som vattenverksamhet. Länsstyrelsen ska beakta Sjöfartsverkets yttrande.

Nämnden har inte i och med stadsplanen beaktat den omgivningspåverkan som hamnen medför och inte heller frågorna om trafik, parkering och tillgänglighet.

Strandskyddsdispensen ska upphävas då åtgärden inte är planenlig. Vidare har klagande gått igenom de särskilda skäl för dispens som framgår av 7 kap. 18 c § MB samt skälen till varför dessa inte är tillämpliga. Klagande har redogjort för riksintressena samt den proportionalitetsbedömning som ska göras enligt 7 kap. 25 § MB.

Vidare anför de att länsstyrelsen ska förelägga kommunen att ansöka om tillstånd till vattenverksamhet enligt 23 § förordningen om vattenverksamhet (1998:1388). Av sjöfartsverkets yttrande framgår att de anser att åtgärden omfattas av tillståndsplikt. De redogör för varför åtgärden är tillståndspliktig samt anför att även om länsstyrelsen skulle finna att åtgärden endast är anmälningspliktig kan länsstyrelsen förelägga sökande att ansöka om tillstånd om det behövs med hänsyn till verksamhetens påverkan på miljön eller till enskilda intressen. De redogör därefter för de intressen som påverkas.

Sökande, kommunstyrelseförvaltningen Haninge kommun, har getts möjlighet att yttra sig. De har framfört bland annat följande. Inför ansökan om bygglov och strandskyddsdispens har de haft en medborgardialog med dalaröborna vilket lett till ett utvecklingsprogram för Dalarö. Det har framkommit önskemål från dalaröborna att hamnen ska byggas ut för att tillgodose behovet av hamnplatser för dalaröborna och för företag och fastboende på omkringliggande öar. Pontonbryggan är inte avsedd som gästhamn men kan tillfälligt ta emot segelskutor. Pontonbryggan kommer att fungera som vågbrytare för de övriga bryggorna i hamnen. Ansökan följer detaljplanen enligt deras mening.

Datum
2020-04-29

Beteckning
403-57204-2019

Motivering till beslutet

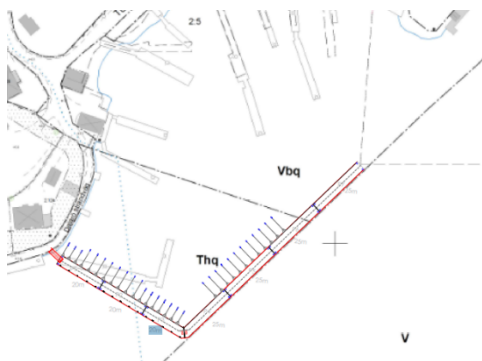
Talerätt

Enligt 16 kap. 12 § MB får överklagbara beslut överklagas av den som beslutet angår, om avgörandet har gått hen emot. Rätt att överklaga ett beslut om strandskyddsdispens har i praxis tillerkänts den som äger eller innehar särskild rätt till den fastighet som beslutet rör om beslutet negativt påverkar hens rättsställning. Enligt praxis har grannar inte rätt att överklaga ett beslut om strandskyddsdispens då reglerna om strandskydd avser att tillvarata allmänna och inte enskilda intressen (se MÖD 2001:29). Länsstyrelsen prövar därmed inte överklagandet av strandskyddsdispensen.

Prövning i sak

För den del av fastigheten Dalarö 2:5 där åtgärden avses uppföras gäller stadsplan S129, Dalarö 8 del 1 vilken fastställdes den 3 september 1987. Enligt övergångsbestämmelserna till PBL gäller en sådan plan som detaljplan. Tolkning av äldre planer ska utgå från den lagstiftning och den praxis som gällde vid tidpunkten för planens antagande (se t.ex. Mark- och miljööverdomstolens dom den 9 april 2015, mål nr P 8223-14 resp. den 31 maj 2017, mål nr P 6762-16).

Bryggan ligger till största del på den del i som i detaljplanen är utmärkt som Thq. En del av bryggan ligger på den del som är utmärkt som Vbq i detaljplanen. Se bild nedan.



Av planbestämmelserna framgår följande. Med Th betecknat område får användas endast för hamntrafik, småbåtshamn och därmed samhörigt ändamål. Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för mindre bryggor, båthus eller dylikt. Av planbeskrivningen framgår att "...Fiskarhamnen företrädesvis får nyttjas av yrkesskeppare, förtöjning av bofasta skärgårdsbors båtar samt för tullverkets, lotsstyrelsens och sjöpolisens behov. Endast varsam komplettering med bryggor och bodar kan komma i fråga med tanke på Fiskarhamnens kulturhistoriska värde."

Enligt 9 kap. 30 § PBL ska bygglov ges för en åtgärd inom ett område med detaljplan bland annat om den fastighet och det byggnadsverk som åtgärden avser

Datum
2020-04-29

Beteckning
403-57204-2019

överensstämmer med detaljplanen och åtgärden inte strider mot detaljplanen samt åtgärden uppfyller de krav som följer av tillämpliga bestämmelser i 2 och 8 kap. PBL.

På området som är betecknat med Vb får alltså mindre bryggor eller dylikt uppföras. Nu aktuell åtgärd avser en pontonbrygga med en längd av 160 meter varav cirka 30 meter placeras på Vb-området. Med stöd av den rättspraxis som finns avseende bryggor och småbåtshamnar och dess bygglovsplikt finner länsstyrelsen, i likhet med nämnden, att åtgärden är bygglovspliktig som småbåtshamn. Åtgärden strider därmed mot detaljplanen i den del som placeras på det område som har planbestämmelsen Vb.

Av 9 kap. 31 b § PBL framgår att bygglov får ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan om avvikelsen är förenlig med detaljplanens syfte och avvikelsen är liten. Ett sådant bygglov får, enligt 9 kap. 31 e § PBL, inte ges om åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan, eller begränsning av rättighet eller pågående verksamhet i omgivningen.

Genom införandet av PBL ändrades begreppet ”mindre avvikelse” i ÄPBL till det nuvarande begreppet ”liten avvikelse”. Av förarbetena till PBL framgår dock att denna ändring inte innebär någon ändring i sak (se prop. 2010/11:63 s. 51). Äldre praxis samt förarbetena till ÄPBL kan därför läggas till grund för en bedömning av vad som omfattas av begreppet ”liten avvikelse”.

Som exempel på mindre avvikelse nämns i förarbetena till ÄPBL (prop. 1985/86:1 s. 714) placering av en byggnad någon meter in på punktprickad mark, överskridande av högsta tillåtna byggnadshöjd av byggnadstekniska eller andra skäl samt överskridande av tillåten byggnadsarea för att en bättre planlösning ska kunna uppnås. I RÅ 1990 ref. 53 II uttalades att en avvikelse ska bedömas inte enbart utifrån absoluta mått och tal utan bör ses i förhållande till samtliga i ärendet föreliggande omständigheter.

Länsstyrelsen finner att placeringen på den del som omfattas av planbestämmelsen Vbq inte går att se som en liten avvikelse då 30 meter av en småbåtshamn, med hänsyn till omfattningen av åtgärden, inte kan anses vara en liten avvikelse samt då småbåtshamnen inte heller i den del som placeras på Vb-området överensstämmer med detaljplanens syfte om att endast varsam komplettering kan tillåtas.

Länsstyrelsen finner att anläggandet av småbåtshamnen måste bedömas i sin helhet. Det är således inte möjligt att bedöma den delen av åtgärden som ligger inom Th området separat. Nämndens beslut om bygglov för en småbåtshamn i Fiskarhamnen på fastigheten Dalarö 2:5 ska därför upphävas i sin helhet. Vid denna utgång saknas skäl för länsstyrelsen att ta ställning till övriga frågor.

Länsstyrelsen noterar dock upplysningsvis att det i ärendet saknas en tillfredsställande utredning av vilken påverkan åtgärden har på riksintressena och den kulturhistoriska miljön.

Datum
2020-04-29

Beteckning
403-57204-2019

Yrkande om vilandeförklaring & föreläggande om tillstånd för vattenverksamhet

Då länsstyrelsen idag, den 29 april 2020, i ärende 526-54038-2019, tagit ställning i frågan om strandsskyddsdispensen ska upphävas saknas skäl att ta ställning till Pontus Bonniers yrkande att bygglovsprövningen ska vilandeförklaras i väntan på överprövningen av strandskyddsdispensen.

Klagandena 1-14 har yrkat att länsstyrelsen ska förelägga sökande att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet enligt 23 § förordningen (1998:1388) om vattenverksamheter m.m. Länsstyrelsen konstaterar att åtgärden kan vara anmälningspliktig eller tillståndspliktig och att sådan anmälan då ska lämnas in till länsstyrelsen alternativt att tillstånd ska sökas hos mark- och miljödomstolen. Då länsstyrelsen upphäver nämndens beslut saknas i nuläget skäl att förelägga sökanden att vidta någon sådan åtgärd.

Du kan överklaga beslutet

Se bilaga med överklagandehänvisning.

Beslutande

Beslutet har fattats av jurist Mats Bigner med jurist Kristina Brantberg som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Bilaga

Överklagandehänvisning mark- och miljödomstolen

Datum
2020-04-29

Beteckning
403-57204-2019

Sändlista

Klagande

Henrik Bengtsson och Hans Nicander, henrik.bengtsson@delphi.se & hans.nicander@nicander.se, ombud för klagande nummer 1-14:

1. Alexander Ljungqvist, Dalarö 2:124
2. Marianne & Anders Fogelström, Dalarö 3:13
3. Birgitta Söderberg, Dalarö 3:19, Dalarö 3:31
4. Ove Lingenholm, Dalarö 3:25
5. Inger & Fred Åström, Dalarö 3:27
6. Madeleine Berglund, Dalarö 3:30
7. Hans Nicander, Dalarö 3:33
8. Kerstin Lönnqvist, Dalarö 3:34
9. Susanne Urwitz, Dalarö 3:35
10. Lars Sahlin, Dalarö 3:36
11. Marianne Berglöf, Dalarö 3:38
12. Clas & Joakim Lundstedt, Dalarö 3:49
13. Henrik Bengtsson, Dalarö 3:52
14. Tomas & Marie-Claire Åberg, Dalarö 3:88

Frida Blomstrand, holmgrenhansson, info@holmgrenhansson, ombud för:

15. Pontus Bonnier, Dalarö 3:6, Dalarö 3:50

Kopia till: teambygglov@haninge.se

Bilaga Överklagandehänvisning mark- och miljödomstolen

Du kan överklaga beslutet

Om du inte är nöjd med länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen.

Hur överklagar jag beslutet?

Länsstyrelsen måste pröva att överklagandet har kommit in i rätt tid, innan det skickas vidare tillsammans med handlingarna i ärendet. Därför ska du lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen i Stockholms län antingen via e-post; stockholm@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen i Stockholms län, Box 22067, 104 22 Stockholm.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till länsstyrelsen **inom tre veckor från den dag du fick del av beslutet**. Vid förenklad delgivning anses du ha tagit del av beslutet två veckor efter att Länsstyrelsen skickade beslutet. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det mark- och miljödomstolen som beslutar om tiden kan förlängas.

Parter som företräder det allmänna ska ha kommit in med sitt överklagande **inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades**.

Ditt överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som överklagas, beslutets datum och diarienummer,
- hur du vill att beslutet ska ändras, samt
- varför du anser att länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer din överklagan så bör du bifoga kopior på dessa. Kontakta länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 15 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet underteckna skrivelsen, bifoga en fullmakt i original från dig samt uppge sitt eget namn, adress och telefonnummer.

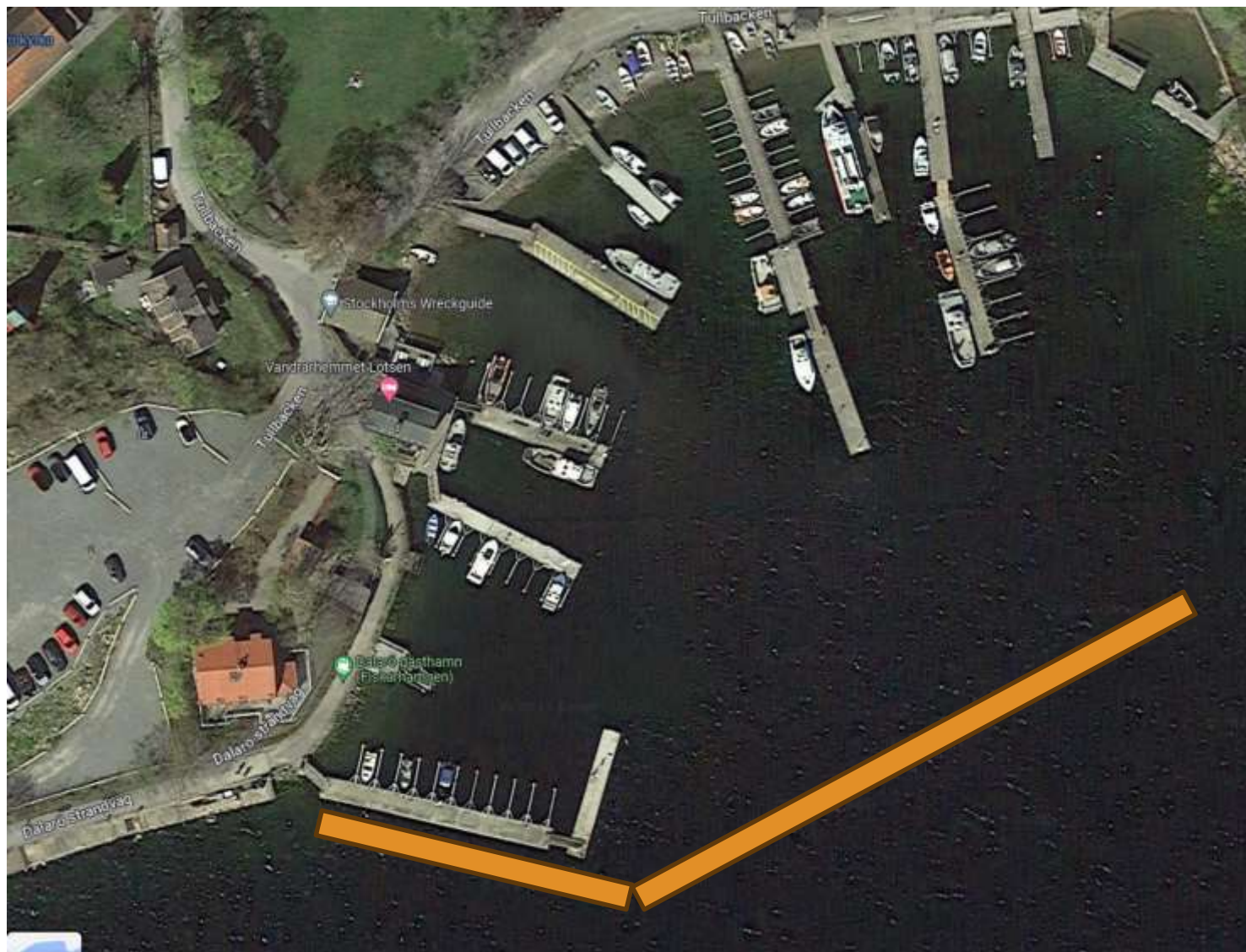
Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta länsstyrelsen via e-post, stockholm@lansstyrelsen.se. eller via växeltelefonnummer 010-223 10 00. Ange diarienummer 55924-2019.

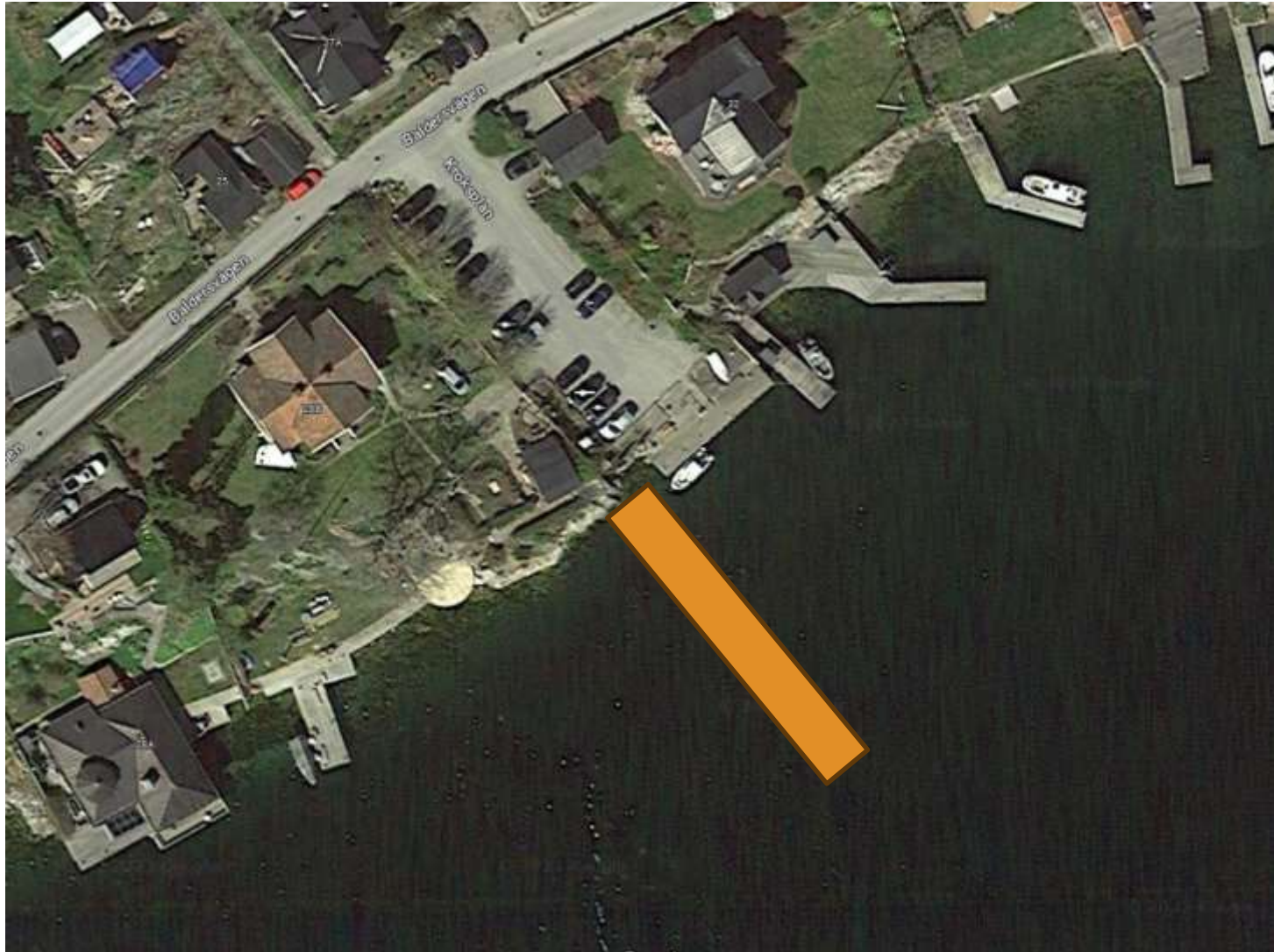
Dalarö pontoner

Ponton 1

Ny och större



Ponton 3 Option i avtalet



Från: no_reply@haninge.se
Skickat: den 27 februari 2018 01:22
Till: haningekommun
Ämne: Medborgarförslag

Forslag: Medborgarförslag - Segelfartyg på Dalarö

En kraftigare förankring av pontonbryggan vid Spegels udde, bredvid Lotsens vandrarhem och Fiskarhamnen, skulle medföra en möjlighet för segelfartyg att angöra Dalarö. Bryggan i sig fungerar för segelfartygen. Förankringarna skulle troligen vara möjliga att återanvända vid framtida utbyggnad av Fiskarhamnen om den nuvarande pontonbryggan inte ska vara kvar.

Haninge är en skärgårdskommun och Dalarö är sedan hundratals år den naturliga södra sjötullen för segelfartyg på väg till Stockholm. En möjlighet för segelfartyg att lägga till vid Dalarö berikar upplevelsen av både Dalarö och Haninge.

Jag föreslår därför att Haninge kommun tar in anbud på en förstärkning av förankringarna för pontonbryggan vid Spegels udde och genomför förstärkningen så snart som möjligt. Åtgärden kräver varken ändring av detaljplan eller bygglov, varför det borde kunna göras redan innan sommaren.

Oavsett att det förs diskussioner om utbyggnad av Fiskarhamnen, så är det här något som kan göras omgående. Kostnaden för förankringar som kan klara fartyg upp till ca 330 ton vid den bryggan uppskattas till ca 100-150.000 kronor enligt ett tillfrågat företag. Enligt en annan som har kunskap inom området så skulle kostnaden kunna vara lägre.

En tanke när det gäller förankringen, om det blir för dyrt, är att kombinera en maxvikt med max vindstyrka. Till exempel att Briggen Tre Kronor som väger 330 ton, inte får ligga vid bryggan när det är kuling- eller stormvarning och det är en vindriktning som påverkar bryggan.

Skonaren Vega som väger 235 ton, skulle kunna ha en högre tillåten max vindstyrka. De flesta aktuella segelfartyg har en lägre vikt, så till exempel Ariel som väger 80 ton skulle inte behöva ha en begränsning i vindstyrkan. Ib Bergström, som är skeppare på både Tre Kronor och Vega, ställer gärna upp på ett möte med representanter för kommunen.

Motivering: Pontonbryggorna på bägge sidor om Hotellbryggan har använts av gästande segelfartyg under många år. Bland annat när Tall Ships Races besökte Dalarö 2007 under värdskap av Haninge kommun:

https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=7nWYSdIISrFkiX_bKezmaVTeWs8IJ7R6r_55zX5XH3PUhRrg6g_-zJ-Tm3sdSukGtXPQUzF-9g5TOJEzYncYzYbaVza6FWjBHZ8PDac-Zk9pDw2UTwaWre63TchNibxRVMksWC5R_GkTyKGxChYhZS5z7GlxMYiBtiyOYO-8FdNujhJ-OfV-XU2tSiu-wUEGXO-qfWPVz1CcDhhGNSWo9VRmNoA-LVNvXHO8QLKU3IPzwhloS5V2lyb2mDjqC16fiBGDS3b8-PaDbfHRjFJNj0rRgM80JrEWlBw7LoElzMTfC1VguTQSDzIHjaGvlgmwq-wBC4OCcoyYPH2BXvkVlBDAs-KaZnmtKCLhnV2-70NsYoBKjb6zYiCLf3GI-Z1PgA2GSAyjuCXxeCuB7ujBScT5ZlUrsqld-kwewOagebkkJhmUyZSVoTJ2db0ircxiZFr9dOK-KGyGHAbocl-yN5-F9AYmsKJmwJIR9u8PReX3jG7TMyhv_1FKgnIFoiKn2ETFBnn9OXrNULkx7elJueYGLkffRlrv31gXSh_UljhsCIGH_UpqXYxS9dR3IC_4zPmBMao3ReHdDv9p8QveX8XqqT_JR_xZ6rTCSitlO5F77ajHkWR8i5PpWsWBKJynlD60Mbt2mnrFfmHKgtxhsm-KOHjtJLLqZP8zOyXBvYShu9CcA2Mn8W8YvSSmmHj29AajCypmjc4KQ8jyyyhpwaFb3Hi_2ydp95t-DapiFT5HIF9VpocLkyOuVBTf3v

https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=gQw3LLR26jcHfi0kyfqHmB5S5-Y5j9n4JyeW9PAM5Y75vQVVXN0rTegsGYbp4NQ5Ldo5E13QRMgj-SVJWj8o_h9WzXQZM3X7Id13uVCTaEUBuQgRwD8aGDjTK97WF7XVAImk6jlkRMAfgqzJ8GpTVbgUwlyt4E3o8HxvkAo7TQTl8Tc-FAlppIrvWTcckZLmQSym6KrO9aDdlVhD_57zeydAX26anRJB0iXLagzfoXkr7cNCTp7AcFEUVuEc5NZ1U7CCxrxQzZFEzQ8yqptENV7R88nB9MArcSVLcMf-Cp1qDvFX3IQpFEGR2sFrbkSfbU5X3aYRQhXhCTleVCLcpj-Gv6MjUUbHVLm4qLAKyK4xzBGCRIOH4uIjwbErekjJBeasQ1S1cdXbhLAdZ0UhABJAK1HmqfmglsHrp2NwcZltxK42ZQ-SauOUQHvsgC_EqwkvupyFPJXjVowIO9fsvJpYazj4TYHB9bKmxTStgM6UcUfce7DMh4khEhOpYJ9avm5glbMG7riLEGwz081IKAKg0QtY2vWSpVgEkLk4Cbh30FzZMZTuG2A_LGPIP7EBLqgW5GtJJPw5uikBM3GBjp1t3UdKikXmORTgE0yEDGo4x5evE2bceJbbSa7wT5KHPOfb5rrhNVyFXOTivyWob-G0gmoJKrTX6-Jlklbv08IOIlgSYfqwQT01f3Tf1FrwpY_JTv0Jsqk4uLjdgdpTwd-HGg3sgCcgkClxklhibJsQmGpz9cOi3SuZlhh

Sedan något år har det satts en maxvikt på 25 ton för båtar vid pontonbryggorna, vilket medför att segelfartyg inte kan lägga till där.

Det finns behov av att kunna angöra Dalarö med segelfartyg.

Briggen Tre Kronor hade tidigare Dalarö som utgångspunkt för Örn- och Sälsafari, https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=5VC61dD-o0Z6FmtUPYS7D89umfSzyryXx61HUSZG5T0Rru5AFEQcao8wkhB_fgPUNh405UZG34nIn_NA0BQx3UC-mv7AvtB3qTrSLia8w4Mtd5VirmGAAGluYD3GZD6r-8JWxQU4zgLQKYESr5bNSaxupUdNDCCYcUD7ELCrEytRengqYdRxMMcvjg_LNLqQACkcrCLCGBsuxWt0E3o9bb285mVsJ97igjqCEJZ67ebXAUg29z0mO692hdhblroA_4PyCV2CmxDKPVqJMsuH4FpWNPkPvq1f4rNY2GMbCa-4RB6rIAvRNBF5NaVmlg26SBEhOfRnb2_OISZlIVQ2cPseQAYJkMYSJJ9tKY-EYw8FbPEzYunMlqLW0ShuR14jhhkkwSKQ7nr7GM40YVOxK-N9UrRTZ74kUO14OPoJNmKvs6hr1ZGVXRt9fbyZq_7G0TahJbWofQFPS0tVVPWAUsKOriMJRVol32CI3i26r3w-389XW2cN0tzlluWwEtA5qJ7zP0c0Zim5xAorpqafawEf72XgmP28YJPZ7Lm7k7jchj04_q6eCGX5dQBLOXM49B4v_pqje3e4pyUYxM-_DwAF9Is0npxe0bZfNVEyoNaVnathXkkX7Vqvqdh-LZqiXTCHZJqCuuAn6VetWRam65viQbvzbOPXsX--sxNghAlb3IaOBhcgFnJNR_xEQH59oZPs15jKT4L5fldclAAUoXkxh0telMKUKkA2GmCpk0

men är nu hänvisade till Stavsnäs och Nynäshamn.

https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=00fTQ5i8DxarcHBC-CHyaI7zVjQ0kj1XscG1Zai1vMlq7ffDg4Lq4fQtpEj8OYBQlp0kOhFWyJ5TNPxQ7QKhPRZo7PLGKa7JpWcm7__ZxRTuSjYkKXSwKkVgvuzeZh0Zbob-iw4aVqvYqRfa2JxG3zdyWHRdoBq-1Zwfaqcwke8a12j6FoDHeSWg4Nbb3Rnzo9C7jvz8F-c57Gq5hybFBCOYZWEC_BeV1-kwMLh5T_lyzx0xlEA2oJ0SHZvXyYyag2n_UXotKc6UspDC2x0oAl3fif6L1EJZlajTCSLjc5nYApILXRGKhvmVdJNMOX1T772nbLpzQNe2UfyCRwAqq4K9TyDpk5AnqoF9XrWYAKLdOokXznVp1s91p39u4VL27HuadDfIMHgOrSByInVwVd1t9B7ukAye6Li4GGeJaqNccoTikZxrZoZ-gn52dpiqU06I8A7mYJ7keyZRN7k1YFvqby9P_OC1_AJ0-2iY0y8RVoJAulFDUd-KXUA4LZaNmQdAOV9Tzhnh11yFTTjNk-MJOScC8etrGhTelltDOeD-k8qxb1F_diop12z4Byw3xgLympDUBIAJ6iP6K4_iFOBYEdAUUVXKre8esIFPOWfb_y2cF_inBQjosYWeE2Ypwt46qr-05dP5M-XzHsmihnmqx74jmsXclZzmNIOGOefYLA8yl-1dcPfnPhuozWINvbSdKW4cKCaQywo1OTPjBG3OgAGDiv0gS73gNB9fcbBAJcBAtoLIPaTBIQWC9

Det planerades dykresor med Skonaren Vega (www.skonarenvega.se) med utgångspunkt från Dalarö, men det gick inte att lägga till någonstans.

https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=bU0Y6kMbXCLzur1mEXdYI7iLMGWHUzbJHY3OssPEqM4cZ5RahGLZw5TqRTuvsqw-YMPKuS-clo6zUfuPkVR39WG-_SEww20IkB4_aiVxrKVS9X7MNCbXGcnl1LCgF0kc_gwSSOWuqfIMPjCQpkJjm-ibH9utM4DK_KyxAvd2oQdyccXZg4eMuyeMBcy2aQ4FrGThCba5JJY5zbTNzTYYN590_lgYJdezF73Pc18T1CwSXxApzmGz-rsWx8MMzsfBrdLijkm7osRllkuJdTow7_VLcDC5pU7PrzmytgVXOJzTK4TQurkHQEMO8Omika-sk_yK-Z24DzwT1o9tgKXXIHGsEpwtIfw13peoSoUEQ6elfrXVMjoSNjH1AGrAJSg-tqSvwJbxh1TLO2sivMhJdYOKXQ2TIVf4NoXfl10ohZaL0KS4vI9cp28qRIKk02Yyh-zcxzMck-brSnj01Xo4_nWpHGZ79Tf1Aqs2q1UxwRLgddrt8xyNKQxTsdIz37aXmNvkWjEHuZZIsR8wtHA6WYNPnZw-lx74K_oeP7n_dlo_4mLevdr5bEioteVHZs7ms0AmvX2sWFPJnFRkq2pgs0aW9RC9YB_wGMYijwvBa4ILFTH40CkMKz5Ub6qlZ7SLxgLatIP4mXvo3LrSQBmWfP7tKnO2IsaodpFam5FXvMlnXQ7WlwiHbMu-98_UzOjLB7-lyEl1zBo8OPpEh3XxXKmSt3SJMCSolV1xeCC4

Märkligt nog är dessutom segelfartyget Ariel som har sin hemmahamn vid bryggan bredvid macken i Dalarö uppsagd från platsen från och med i sommar. Ariel har varit ett uppskattat positivt miljöinslag under 30 år i Dalarö hamn och borde vara en naturlig del i hamnen.

[https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=_7M1j24QuKjUrPPxb2NiWZOO_LJO6IYA9x216JO2O2joAL8XxqNMiG1RVJJ90J908NSS608dJSzydxRqe4aBiqQ8FYPw6DD-](https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=_7M1j24QuKjUrPPxb2NiWZOO_LJO6IYA9x216JO2O2joAL8XxqNMiG1RVJJ90J908NSS608dJSzydxRqe4aBiqQ8FYPw6DD-umn2lBwQN7ndJ2agf60lkrDOWnwtw71CJu7wNrP68rviB8kGfIli6xuJdUOcDaK6nm8qt2lzVBWBWZ3kvqLCE5FKIHPrWGAwiW3IAJV0GTpbDXjeEPW4T9NpE1Ye17Cc7UW8FTd3zljFzE8Ovz3icFgGreOzSfBDM_uzJaZTNHhZgrig1IYQh14oHli0m30kCJg1Vzui8FW4hE0kjOOvqZh6hlfOqH1N5qoBHU6V-yP_IFPE2IsaE354hNoiiUUvmj4Lu-8WGE5yKM2LB9ekQOXsTgSsEBgl9vqj-FGCvbVGcWBV0hPKzz3wWus6Aoq2A8pwAg_t12pwBQHLSK7e3yfe_2xgy2fl_b2ZpacUF1j60NOFPERst7rBqIKFLMmEVG5-GcXnjbil_5xSh1OiOa5NMRP8XwPcJzzzY-JEuHaSfUp_bCtOoQ2SRvIMR13nbqFN7J6nfJm4YIXd1-RcNqI9dlmI7L4r56YEERObMB7D9qpJXLguiR7WY3Faj4LCcyv1Sc-tCBrsx77L1OMF7sesx2NEk9_jCkyW6eYoqhk-3d25P-VEUWPkc_gkeVqKqQFSrQulgj_zQIGntRqcBQlvXo8sUol)

umn2lBwQN7ndJ2agf60lkrDOWnwtw71CJu7wNrP68rviB8kGfIli6xuJdUOcDaK6nm8qt2lzVBWBWZ3kvqLCE5FKIHPrWGAwiW3IAJV0GTpbDXjeEPW4T9NpE1Ye17Cc7UW8FTd3zljFzE8Ovz3icFgGreOzSfBDM_uzJaZTNHhZgrig1IYQh14oHli0m30kCJg1Vzui8FW4hE0kjOOvqZh6hlfOqH1N5qoBHU6V-yP_IFPE2IsaE354hNoiiUUvmj4Lu-8WGE5yKM2LB9ekQOXsTgSsEBgl9vqj-FGCvbVGcWBV0hPKzz3wWus6Aoq2A8pwAg_t12pwBQHLSK7e3yfe_2xgy2fl_b2ZpacUF1j60NOFPERst7rBqIKFLMmEVG5-GcXnjbil_5xSh1OiOa5NMRP8XwPcJzzzY-JEuHaSfUp_bCtOoQ2SRvIMR13nbqFN7J6nfJm4YIXd1-RcNqI9dlmI7L4r56YEERObMB7D9qpJXLguiR7WY3Faj4LCcyv1Sc-tCBrsx77L1OMF7sesx2NEk9_jCkyW6eYoqhk-3d25P-VEUWPkc_gkeVqKqQFSrQulgj_zQIGntRqcBQlvXo8sUol

Dalarö har ett unikt läge för segelfartygen som Haninge verkligen borde ta vara på. Här går farleden när man kommer söderifrån mot Stockholm eller ska söderut från Stockholm. Det är en lagom dagsresa mellan Stockholm och Dalarö med segelfartyg och det finns bra bussförbindelse till Dalarö. Dessutom finns det fina samhället med service av olika slag, inklusive restauranger.

Det finns ingenting jämförbart i Stockholms skärgård. Nynäshamn ligger för långt bort från Stockholm, Saltsjöbaden innebär en stor omväg (denna typ av fartyg kan inte passera Baggensstaket) och det är längre att ta sig ut i skärgården. Stavnäs har inte alls ett samhälle som Dalarö och Vaxholm ligger för nära Stockholm och det är långt ut till ytterskärgården. Alla dessa hamnar har möjlighet att ta emot segelfartyg, men Dalarö som har det bästa läget har det inte. Det vill säga att "skärgårdskommunerna" Nynäshamn, Nacka, Värmdö och Vaxholm erbjuder det som Haninge inte gör, trots att Haninge har den unika platsen.

En plats som det går att lägga segelfartyg på knyter inte bara an till Dalarös historia utan skulle bidra positivt till besöksnäringen. Det skulle till exempel öppna möjligheter till att ha:

- dagsseglingar mellan Stockholm och Dalarö (segling åt ena hållet och kollektivtrafik åt det andra, alternativt segla fram och åter),
- Örn- och sälsafari (Dalarö är den bästa utgångspunkten)
- dykresor (Dalarö är unikt med alla välbevarade vrak)
- osv.

De besökare som kommer med segelfartyg bidrar inte heller till parkeringsproblemen på Dalarö. Segelfartygen är också miljövänliga. Tre Kronor är dessutom ambassadör för Hållbara Hav,

https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=jKDXudFPdYKs-a1_cGpi-PwzpiTJzOwcRy9CS7IRwOWgrezApLZtH7nq6_Z_fuW8PGpGn6VXxzs8GNYiaAHAWZxujEJjQk2qHnzlDtnkMpuVLho9X6NFPC8MEc0k0u3n7soDkc6Y_FsWSPcyd2CJGNsKdSPVoScUsZ_-QIP7eyST752Vp6V2HRYwemPoEjFbD7ISJWVplqOUo4eLmAVcZazcbSmPPEmAVV2UwMdCvkV55ydumHhzanJikePXv4luy5UGjviPAYUcSvlsfPk-EJw7AAeWElyTrvgnySbyDIqidrwwzBoFwTfhJPVoijLBxif3lXgYk9G0feSEgzkleqoEP3Re_g0RvVx6JvCnvb7P8FvwyhDdYKkxBJPivDcsyCPNz9ha7hZbFJzyk9gG2fDLoY9GugBsygWo7UvDt3ylmxTaDs8X-x97ATJkV14UXPMWBq_Ste3i-QVNRmlBtBp9dIE39dYsSJLsT6zT-dppw5vf0lwCuag1VUp0X2bKeSwZfwqEp314Wdd7I4Zb_k6qZMzXJUrE1pvtG2AfuSAGnzsvihY7Ln-Kh9JqSlz5bzhvo3vEcSY0FaC-AVzBcQgT242Yj-v7ZeTs9n79pQ17VMoXa-t4cRMRNeor3Dx4KnLMUgBTRxY5AVe5lvWQzD3bvkr0to5L5vb5h-o-HxixAqOqWR6UtJr6ntJqJj_3zLIKeV3ZBtIEUYROahw92q4HcOKPoM0myDRSQmcl

Det är också en fin marknadsföring för Haninge kommun att kunna visa upp dessa ståtliga fartyg. Som kuriositet kan jag nämna att Skonaren Vega har klippts in på bilder som marknadsför Nobel center på Blasieholmen. Detta har gjorts helt utan lov. Det visar ändå att den här typen av fartyg har ett pr-värde.

https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=KEWU7nCjC54gFujUSMF-pJNQARvaT7bGGdcRoLbznM5Kk_G7TECud7bpbNtXpF2h93liS1AGaTProF3Ezpgp0VJaKEFrmscTOlVBfhrX2jymPN98eHH2N0ocnssCCULDuU6saDurXglu7qPruSyhYNwddC2GdVle189ku6dyBFeoQ7gi0uNPlztEn3EGwMhBku7xyU_MNrvjt

5WG_Msb9mO6CHewHiefb1YrylfeVYjenmvWeb3LZFxTN7HuBfBjs_9hwcwm-
_krKOF9vllPaoDe7WwxX0dy5BeTFagZtt_FsOJ7Q4Lkskb9z4dLqL_I_nHfjdqXTrA6tRsECLsz1X7nTkNshh_qWsiKznCOtmX
QG_wb9F5k4sgbs7CcolsntQxeqJ3yflICeTiyWbMuAYw2HtZOHSWzdWOP2Re61IP-
yJKOFzGz0AdSBqiQlBzfQa3X5B_wWGfnq7wbw1bTlil8nTDJJsZbZmqycqYweybpZtNMOW5akpKHHQRmsxlZKTALo8o
FMWedZTb1taF-WiDtAy0hfz_Yejc2GbKLyLj_lY3ddXGNMb8NY5JN2tisjhL72cEgzZQJ5y-
qjLkvTQht5GhDM_uYfMQ07uDQPoIDK7JzBDO47ntP6pg8yNaXgvEfebVena6UERcahnC5wP6XZRYckN68CAuTJvpRb0Y
RiIDU70dq7oCIAemCa-uSGF_7T-
7xu_1HaNfm3u2kchufonswRgXclf9DhMJblr9c8LgYr5pMNR7bQVkfufGNLurG0cPsyVcvusezix9K0HpaemcsISz1fvc9T6
rBDX4sq6cvE9xbhRFNzkyCDN9p26_YeVscUg_bRrZuzq72CV-1IVk3QfJc8
https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=_fcWX9xDT-M9NI7-nrsrllvtNhm0gGMijcHrb5_0jllExbKrn2JkGMiqhW-_TfrfaBfwl6wYSRohZBanmZQt7Oo0oKTEpH7457bALRWrrLsRfZqxaqACixv73n4wzYDaDrVER5bPYu5p0syaPjO8rJlNmB27785VDqUhxkmlgBRcGp-WoD-duJG7bx316p6McCJ6gr8YGrZw4mgmlUIHoVekkON6F8bZMf91ZUtTW65bfFAf55sqyvktPFZJQAgEMxRXPymAjTmmBtfgjLSMfiKNyn8umn2fCxbBk5JvcDakkQnL_HwFmU7LPyRW9azsijyhgd-6JFdelgUb0SDkRJWNFR3fMtBhd1ASKZgn4xNQwZwZOFAGcOBbNLV5CWExpo4yCjN2WN31BwQ-5WI0RPIQ91zp6CVqQHhC2CLFqZBdNa354oTGofXe2CoO9-AA39rJ-75JISVIm3vNwTzMTFhfn0nYefkthdV0Z_IEoVQGLn1UKf44Bd-HVyKyGJwcS5VLku7bDsPA1mYfGXMhaoq2MMt6pL_3twfFchXWOODBy6wIoyuL8XXowkmBNQn1EI2YJrHZwq0JrFBgq dVI6ALpmT-J6XL-54ACWTWffHm3f2zL0_jwE6wa0jfDxOSR74094ldDxRjM1d5X48URII2W9ZKighFuZji-ggKc6OLWXRrnta8V9OTISOMtLQwHggwzUD9KF3LVqG72TmzqOyfrV27EcvvwoRxiCLLvD_E0xQO2ZS60lvr0uTUJ-9KC7kA5kByLZfVkbZ4ukmrmtlWD1iMMWmKwjt4PE8dhrtdbT3iOOZI2YWMRYAnBUN7x3QAvPPJEdrHKgTdiif2wVQ

Ett av de största publika evenemangen på Dalarö förra året var besöket av Skärgårdsturnén i Tullhusparken (https://url11.mailanyone.net/v1/?m=1eqT2C-00089D-5i&i=57e1b682&c=qruUT9x5yLM8Xpww7TtkYE_vSTR7gptd-u96GebpdMaYoR7EADPJM5px-bd1kSGB5qkNAWmLoxypiOkGfSkNz2tYfJfPX594HPP6fQrucaOCh1oN1hSW4pnLiq8kyXJm2lywvnaVSEy_95iCM92hfj-h-KUAR8cltDvQ1N7ZU9ygsnkoDhOB7v0EaYnDL0B-eQz2XwjigM8N0TM2Fwjfqk3bdqIQRy3YzuNNLebzSJJukOyu0-4wXRqJW3Tuuvze4UHyCvUUuCNnlqr5DQGHai0KHyzj5-Z74Zrv3JpFV8vCjflQgoTsVkmY8BSLTnziGjMBTncDU8XUfsJ1IKIAON0MDrhFTFAJRvE18O0dS5BUr_CAxCPH2QbpGbjjAjeDEwL-mRA4uFoD-T_hyc1swMbASKwJjEeJkrhPsFE8T1KtiazY4v6svUuEzpXxRpENK8GunEJ-T1BQ55ENTx18eHMqWF3HYWdol6IAeftK6wmAfYO-nXOTZWCnUR4KYdiJn7dG8QUuUsBjXUMW_4iKhfq4o74wmYihpUtGYOoTM3UCKb4gFDMo-lqrd_fOcZCBCwd4xithobC1Kpfb4SA0sLAFPEs8quTBMOiWnkpTmsMKkHMRYZ7kSEdwtkCmWF6AAan26bRFhHNZI7fk9byiqZ1tOhGUy7Zqlux3eGZ8) I år kommer de att använda Briggen Tre Kronor som "turnébuss", men besöker tyvärr inte Dalarö. Dock ytterligare ett exempel på vikten av att kunna ta emot segelfartyg på Dalarö.

Avslut av projekt Pontonbryggor på Dalarö

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Projektet för att bygga pontoner i Dalarö avslutas
2. Avtal som är förknippade med projekt för pontonbryggor på Dalarö avslutas

Sammanfattning av ärendet

Med stöd av ett godkänt medborgarförslag 2018 startades arbetet med att utreda Dalarös hamnområde med tre pontonbryggor. Detta arbete mynnade ut i beslut 2019-11-06 i stadsbyggnadsnämnden som gav bygglov för projektet. Efter detta beslut tecknades ett avtal med en upphandlad entreprenör 2019-12-09 om leverans av pontonerna.

Därefter inkom det en överklagan till Länsstyrelsen om att placering av pontonerna ej var inom planlagt område och Länsstyrelsen beslutade då att stoppa arbetet 2020-04-29 med grund i felaktig placering av pontoner samt att kommunen ej utrett historiskt värde av miljön och ej utredd påverkan på vattenmiljön.

Ärendet

Medborgarförslag 2018-02-27 (Möjlighet för segelfartyg på Dalarö KS 2018/125) var starten för att utveckla hamnarna i Dalarö för boende i skärgården, på Dalarö och för gästande. Dom pontonbryggor som planerades hade också som uppgift att skydda hamnen och färjeläget på ett mer effektivt sätt från vågor.

Ett projekt startas och det arbetades fram förslag på montage av två pontonbryggor på Dalarö med en tredje som option, (se bilaga).

Vid sammanträde i SBN 2019-11-06 ges det bygglov för att montera pontoner enligt framtaget förslag.

Därefter 2019-12-09 skrivs ett avtal på med leverantören av pontonerna för att monteras under år 2020.

Efter inlämning av överklagan så stoppar länsstyrelsen projektet 20-04-29. Orsak till stoppet är att delar av en av pontonerna ej är placerad på rätt yta i detaljplanen, samt att kulturhistorisk påverkan och vattenpåverkan ej utretts.



Detta gör att projektet avstannar i väntan på utredningar som länsstyrelsen krävt. Under senare delen av 2022 behövs akut medel för att laga delar av kajen vid Dalarö. De investeringsmedel som avsatts för pontonerna används för att laga kajen genom beslut i Stadsbyggnadsnämnden (Dnr SBN 2022-00449).

Om detta projekt skall aktualiseras igen så krävs det stora ändringar i utformning av pontonlösningarna för att klara de krav som länsstyrelsen ställt. Dessa ändringar medför med den anpassade utformningen av pontoner en utebliven skyddande effekt samt att den ursprungliga idén med möjligheten att lägga till med större segelfartyg vid pontonerna inte kan uppfyllas.

För att säkerställa samma placering och storlek på pontonerna som fanns i bygglovet innan länsstyrelsens beslut krävs det en ny detaljplan.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen föreslår att detta projekt 67254 Dalarö pontoner avslutas och med detta även de avtal som tecknats i samband med upphandlingen.

Ekonomiska konsekvenser

Upparbetade kostnader för projektet hittills är 378 808kr
Inga kända kostnader är identifierade för att avsluta avtalet

Underlag för beslut

Dalarö pontoner Powerpoint

Medborgarförslag 2018-02-27 (Möjlighet för segelfartyg på Dalarö KS 2018/125)

Beslut stadsbyggnadsnämnden 2019-04-24 §73

Bygglov Dnr SBN 2019/427

Länsstyrelsens beslut 403-57204-2019

Omfördelning av investeringsmedel inom tekniks verksamhetsområde
Dnr SBN 2022-00449

Beslutet skickas till:

Kommunstyrelseförvaltningen



Förvaltning
Hanninge kommun

Avdelning/Enhet

Handläggare
Magnus Heimvik

Dokumenttyp
Tjänsteskrivelse

Datum
2022-03-02

Diarienummer
SBN

Sida
3 (3)

Heléne Hill
Förvaltningsdirektör

Kristina Petterqvist
Avdelningschef



Avskrivningar av fordringar i bokföringen

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag om att de i bokföringen upptagna fordringarna på 153 068 kronor avskrivs och bokförs som kundförlust på respektive ansvar och verksamhet.

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelseförvaltningens redovisningsenhet har föreslagit att skulderna på 153 068 kronor avskrivs i bokföringen.

Ärendet

Kommunstyrelseförvaltningens redovisningsenhet har med skrivelse daterad 2023-10-16 föreslagit att skulderna på 153 068 kronor avskrivs i bokföringen.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen föreslår att nämnden beslutar att de i bokföringen upptagna fordringarna på 153 068 kronor avskrivs och bokförs som kundförlust på respektive ansvar och verksamhet. Fordran kvarstår och kommer att bevakas av ekonomiavdelningen.

Ekonomiska konsekvenser

Förutom redovisningstekniskt får beslutet inga ekonomiska konsekvenser. Beslutet innebär att angivna fordringar som Haninge kommun ställt ut redovisningstekniskt skrivs av. Samtliga fordringar i underlaget kvarstår och bevakas av ekonomiavdelningen.

Underlag för beslut

Avskrivningar av fordringar i bokföringen

Beslutet skickas till:

Expedieras: Akt

För kännedom: KSF Redovisningsenhet Lina Isaksson



Förvaltning
Stadsbyggnadsförvaltningen

Avdelning/Enhet
Ek strategisk plan o uppfölj

Handläggare
Carl Gillström, Controller

Dokumenttyp
Tjänsteskrivelse

Datum
2023-10-19

Diarienummer
SBN-2023-00271

Sida
2 (2)

Helené Hill
Förvaltningsdirektör

[Förnamn Efternamn]