

# SAMLAD KONSEKVENSBEDÖMNING

## Samband mellan planering och konsekvensbedömning

### Steg i fysisk planering

Programskede



Utredningsfas



Förslagsskede



Samrådsskede



Utställningskede



Antagande



Genomförande

### Steg i miljöbedömning

Behovsbedömning



Miljöbedömning



MKB-process inleds



MKB redovisas



MKB revideras



Åtgärdsprogram



Uppföljning inleds



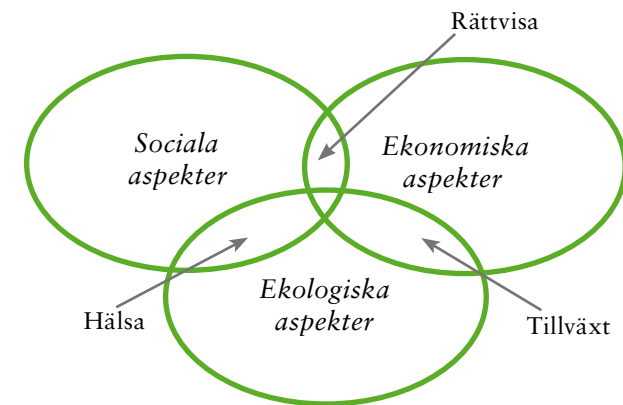
## INNEHÅLL

### Samlad bedömning

### Sociala aspekter

### Ekonomiska aspekter

### Ekologiska aspekter



#### Läsanvisning:

I avsnittet Samlad konsekvensbedömning redovisas en bedömning och miljökonsekvensbeskrivning vid genomförande av de mål och rekommendationer som beskrivs i översiktsplanen. I Uppföljning kan utvecklingen följas och förbättringar initieras. Läs även om hållbar utveckling, hållbar livsstil och samhälls-ekonomiska bedömningar i avsnittet strategiska frågor.

## Samlad bedömning

*All förändring medför positiva och negativa konsekvenser. För utvecklingen av ett bra samhälle är det viktigt att i alla planerings- och genomförandesteg uppmärksamma målkonflikter och minimera negativa konsekvenser. En översiktlig bedömning av översiktsplanens samlade effekter har gjorts. Särskild vikt har lagts vid att kartlägga om förslaget leder till betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken i bedömningen nedan.*

### Samlad bedömning för Värmdö

Ur ett hållbarhetsperspektiv är de utvecklingsalternativ som innebär att tätare och mera centralt belägna strukturer byggs bäst. Eftersom det inte finns legala medel att styra bosättning måste kommunen även göra insatser för en mera hållbar utveckling i förändringsområden. Med detaljplaner och VA-utbyggnad styr kommunen utvecklingen så att de mest centralt belägna områdena permanentas först. Genom restriktivitet mot avstyckningar motverkas ytterligare spridd bebyggelse.

Ur social synvinkel är det bra med en central förtätning. Det ger liv åt orterna och möjligheter att bygga bort en del segregation genom ett bredare bostadsutbud med blandade upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar.

Ur ekonomisk synvinkel är tätare strukturer som bygger på att gjorda investeringar nyttjas effektivare mest fördelaktigt. Omvandlingen i förändringsområden är sett ur många enskildas perspektiv bra för här sker mycket självbyggeri. Men det är också en



stor och växande marknad för Värmdös många entreprenörer. Utveckling av den lokala arbetsmarknaden leder till mindre pendling.

Sammantaget bedöms översiktsplanen utgöra en grund för en omställning till ett mera hållbart Värmdö. Planeringen för att nå en hållbar utveckling kommer i stor utsträckning att handla om att hitta balansen mellan att bygga mera centralt och i förändringsområden.

Inget av de utvecklingsalternativ som analyserats leder direkt till minskad klimatpåverkan. Omställningen tar tid. Ökad integration mellan bostäder, handel, service och arbete bör prioriteras. Ett mera sammanhållet samhälle gör det lättare att välja alternativa färdmedel. Nya kollektivtrafiklösningar behövs, men kräver underlag och investeringar.



En principfråga är i vilken grad ökad täthet stärker framväxten av hållbara samhällstrukturer. Vid en samlad bedömning av ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter har en tätare bebyggelse tydliga fördelar jämfört med mer gles och utspridd bebyggelse. Den täta strukturen gör det möjligt att samla många funktioner på en mer begränsad yta och det ger i sin tur förutsättningar till mer attraktiva miljöer, ett mer hållbart resande, bättre social integration och ökad mångfald. Förtätningen måste dock ske på ett målmedvetet sätt för att dessa fördelar ska kunna tas tillvara. Siktet måste vara att ange en tydlig och övergripande inriktning på all planering utifrån visionen om Värmdö som en mötesplats 2030.

Värmdö kommun bedömer att den föreslagna utveckling fram till 2030 med ovanstående kommentarer är acceptabel från såväl miljömässigt, socialt som ekonomiskt hänseende. Utvecklingen leder i sig inte till en hållbar utveckling på kort sikt, men mot betydligt bättre förutsättningar till en bärkraftig utveckling på lång sikt.

Bedömningen visar att väntade konsekvenser kan minimeras genom planering med fokus på tätare bebyggelse och hållbara lösningar.

### Behovsbedömning

En miljökonsekvensbeskrivning har gjorts för att förslaget till översiktsplan innebär en betydande miljöpåverkan. Mark tas bland annat i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Tillväxten i sig leder till en ökad resurskonsumtion.

För planer och program med betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras och eventuellt en miljökonsekvensbeskrivning MKB upprättas enligt 3 kap § 8 plan- och bygglagen samt 6 kap § 11 Miljöbalken och MKB-förordningen.

Sammantaget bedöms den nya mark- och vattenanvändning som förslaget redovisar ha förutsättningar att leda mot en hållbar utveckling. Förändrad mark – och vattenanvändning bedöms ha betydande miljöpåverkan med inte av den grad att miljö, hälsa och hushållning med naturresurser äventyras. Strategiska steg tas i planen som ökar förutsättningarna till en mer bärkraftig utveckling, steg mot en omställning till ett hållbart Värmdö:

- ❖ Fortsatt tillväxt ska främja en hållbar utveckling.
- ❖ Bebyggelsen förtätas, utbyggnaden sker från centrum och ut.
- ❖ Mark återanvänds och saneras.
- ❖ Kommunalt VA byggs ut för att minska övergödning av kustvatten.
- ❖ Möjligheterna till kollektivtrafikförsörjning stärks och kollektivtrafikreservat föreslås.
- ❖ Energiaspekter och klimataspekter vägs in.
- ❖ Kriterier för hållbar utveckling och livsstil föreslås.
- ❖ Grönstrukturen stärks.
- ❖ Vattenresursfrågor prioriteras.

En utförligare beskrivning ges i avsnittet Ekologiska aspekter.

## Sociala aspekter

*Värmdös snabba utveckling till en mer urbant präglad kommun medför stora behov av satsningar inom vård, skola och omsorg. Kommunens ansvar för välfärden innebär stora ekonomiska satsningar som bör analyseras i samband med planering för byggande.*



### Social konsekvensbedömning

I avsnittet Livet i Värmdö anges att sociala aspekter ska vägas i planering, olika gruppers behov belysas, barnkonventionen beaktas och tillgänglighet säkerställas. Målen och till dem kopplade rekommendationer är viktiga utgångspunkter för ett hållbar samhällsbyggande för alla. En väg att tydliggöra sociala aspekter är att belysa dem i särskilt avsnitt i detaljplaner.

## Offentliga miljöer

Människan står i fokus i Värmdös planering. Platser ska vara tillgängliga och trygga. Det ska vara lätt att ta sig fram till fots, med cykel och som funktionshindrad. Biltrafiken ska stå tillbaka i centrumområden och i bostadsområden. Man får köra på de gåendes och kollektivtrafikens villkor.

Med belysning och mer öppen vegetation ska parker göras trygga. Till gröna områden ska fogas platser för möten för att skapa ett rikt uteliv inte minst för barn och äldre. Ytor för umgänge och lokala arbetsplatser bör prioriteras.

Dagens miljöer får ses som ett nollalternativ. I Värmdö finns mycket värdefull natur i anslutning till bebyggelse. Däremot är flera centrala platser påvra och behöver rustas inte minst för att skapa liv och trygghet i utemiljön under fler timmar på dygnet.

Förslaget till översiktsplan 2030 har en tydligt uttalad ambition att skapa attraktiva utemiljöer.

### Boendemiljöer

En satsning på en mer koncentrerad bebyggelseutveckling i centrala och kollektivtrafiknära lägen skapar kopplat till fortsatt förtätning i omvandlingsområden möjlighet till ett mer varierat bostadsutbud. För att öka möjligheterna för unga vuxna att stanna i Värmdö är en satsning på mindre bostäder och olika upplåtelseformer viktig.

Genom satsningar på ett mer centralt byggande ökar möjligheterna att få service och mötesplatser



nära. Fler ska kunna nå offentlig och kommersiell service till fots, med cykel och som funktionshindrad. Det gör vardagslivet enklare. Tillgänglighetsfrågorna måste få en helt annan tyngd än tidigare i detaljplanering.

Närheten till naturen är ett adelsmärke för Värmdö. Alla ska ha möjlighet att i anslutning till sin bostad finna grönområden som ger möjlighet till uteliv och rekreation.

I Värmdö är ett nollalternativ orealistiskt när det gäller befolkningstillväxt. Utvecklingen på bostadsmarknaden gör det svårt för ekonomiskt svaga hushåll att få bostad på grund av främst prisutvecklingen. Det finns behov av hyresbostäder av olika storlek i kommunen.

Förslaget till översiktsplan 2012-2030 ökar möjligheterna till boende för alla grupper genom satsningen på mer byggande i centrala lägen.

## Ekonomiska aspekter

*Den snabba tillväxten och närheten till Stockholm gör att kommunen växt och förväntas växa snabbt. Värmdö har attraktiva bostadsområden, en ung befolkning, hög sysselsättningsgrad och låg öppen arbetslöshet. Värmdö har alltså gynnsamma förutsättningar att utvecklas som kommun.*

### Snabb befolkningstillväxt

Stockholmsregionen är motor i landets utveckling. Regionen väntas växa med 250 000 invånare på tio år och 250 000 ytterligare till år 2030. Värmdös befolkningsökning har de senaste tjugo åren varit cirka tre procent per år. En tillväxt som ställer stora krav på utbyggnad av kommunal service till höga kostnader. Värmdö har finansierat utbyggnaden av skolor och förskolor genom upplåning. Tack vare justeringar i utjämnningssystemet mellan kommuner kompenseras kommuner med tillväxt snabbare numera och kan undvika kostnader för eftersläpningseffekter. Men eftersom utjämnningssystemet inte kompenserar för merkostnader för byggande av nya lokaler, utan ersätter för normala kostnader för lokaler kostar varje ny lokal för skola, vård och omsorg cirka 5 000 kronor extra per kvadratmeter.

### Nollalternativ

En nolltillväxt som ett nollalternativ är inte en trolig utveckling i en snabbväxande region.

## Ekonomisk konsekvensbeskrivning

I översiktsplan 2012–2030 beräknas utvecklingen i Värmdö vara positiv. Kommunen bedömer att en fortsatt snabb utveckling är möjlig med bibehållen ekonomi i balans om samhällsutvecklingen baseras på bebyggelse i centrala lägen där det går att dra nytta av utbyggd infrastruktur i form av vägar, ledningar och skolor med mera.

Den pågående storskaliga vatten- och avloppsutbyggnaden klaras genom avgiftsfinansiering inom VA-kollektivet. För att bära initiala kostnader för överföringsledningarna och ombyggnad av reningsverk är en snabb utbyggnad och anslutning av fler abonnenter fördelaktigt. Genom att längre avskrivningstider används för nya anläggningar kan underskott som kortsiktigt riskerar att uppstå för VA-kollektivet hanteras. Sammantaget bedöms vatten- och avloppsutbyggnaden kosta cirka tre miljarder kronor. På sikt kommer den att vara bra för både miljön och VA-kollektivet.

Eftersom alltmer av det samlade ansvaret för samhällsbyggandet läggs på kommunerna anser Värmdö att alla som drar nytta av kommunens utveckling bör delta i finansieringen av gemensamma nyttigheter. Exploatörer, och fastighetsägare bör betala kostnader för tillkommande behov av service. Det måste finnas ett formellt stöd för en bredare medfinansiering.



## Ekologiska aspekter

*Värmdö ingår i den snabbast växande regionen i landet. Regionens tillväxt påverkar miljön, men är samtidigt en förutsättning för att Sverige utvecklas i en hållbar riktning. Kommunens satsning på utveckling i centrala lägen och förtätning prioriteras för att det är bäst ur ett hållbarhetsperspektiv.*

### Tillväxt

Under planperioden fram till år 2030 väntas invånarantalet och antalet arbetsplatser i kommunen öka markant. Trafikinfrastrukturen kommer att förstärkas och kompletteras med reservat för spårsystem till Stockholm. Kommunalt vatten och avlopp kommer att byggas ut. Värmetätheten ökar med förtätning och ny centralt belägen bebyggelse kan nyttja fjärrvärme.

Tillväxten i sig motverkar alltså inte en hållbar utveckling. Miljökonsekvenserna i form av markknytande bedöms som acceptabla för att det handlar om omdaning och marginalutnyttjande av mark eller ändrad användning av redan bebyggd mark.

### Bebyggelseutveckling

Utvecklingen är främst tänkt att ske genom bostadsbyggande i centrala delar av Gustavsberg, Hemmesta, Brunn, Björkås och Stavnäs samt genom permanentning av fritidshus. En mindre andel oexploaterad mark kommer även att byggas, men mycket ianspråktagen mark kommer också att nyttjas effektivare. För alla utvecklingsplaner med betydande miljöpåverkan görs särskilda MKB i samband med att detaljplaner upprättas.



Utvecklingen av centrumområden och väl belägna förtättningsområden har fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv. Det leder till en kommun som är socialt och fysiskt sammanhållen inte minst för att fler människor får god tillgång till en allsidig service, kultur och upplevelser. Planer på fler arbetsplatsområden med mycket hög tillgänglighet innebär att transportsystemet kan användas mer effektivt. Det ger också bättre möjligheter att realisera en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, jämfört med om nya bostäder och arbetsplatser sprids mer jämnt över kommunen.

### Nollalternativ

Ett nollalternativ där kommunen inte utvecklas är inte realistiskt och leder troligen dessutom till att en sämre miljö utvecklas genom främst att den spridda bebyggelsestrukturen bibehålls och alla enskilda avlopp med bristande funktion blir kvar. Successivt sker en utglesning av befolkningen som leder till en utarmning av service med mera på grund av försämrade underlag.

## Utvecklingsalternativ 1 – nyexploatering

På centralt belägen mark i Gustavsberg, Hemmesta, Brunn, Björkås och Stavnäs planeras sammanlagt mer än 3000 lägenheter i företrädesvis flerbostadshus fram till 2030. Bebyggelsen placeras med stor hänsyn till natur- och klimataspekter. Intrång i värdefulla grönytor minimeras, LOD-teknik för att återföra dagvatten nyttjas och befintlig infrastruktur för vatten och avlopp och fjärrvärme används. Närheten till annan tätbebyggelse och service ger en tillgänglighet som gör att bilåkandet kan minimeras.

Täta bebyggelsestrukturer nära service och kommunikationer bedöms som mer uthålliga.

## Utvecklingsalternativ 2 – återanvändning av mark

Centralt inom Gustavsberg finns möjlighet att återanvända mark och byggnader när porslinsfabriken flyttar till det planlagda området vid porslinstippen, Ekobacken. Cirka 2300 bostäder, verksamheter, service och handel kan etableras centralt i Gustavsberg. Genom återanvändning av ett industriområde kan miljöförhållanden bättras genom marksanering och stadsförnyelse. Områdets läge medger att befintlig infrastruktur och service används. En utveckling som främjar en hållbar livsstil.

### Utvecklingsalternativ 3 – permanentning och förtätning

I Värmdö finns cirka 11 000 fritidshus. Av dessa bedöms cirka 8 000 ligga så till att de på lång sikt kan förvandlas till bra bostäder för permanent boende. Utvecklingen sker stegvis genom omvandling av områden som ligger nära tätorter till områden som ligger allt längre ut på Värmdölandet, Fågelsölandet och Ingarölandet.

De fem områden som prioriterades i förra översiktsplanen är snart detaljplanerade och försörjda med kommunalt vatten och avlopp. Nya områden prioriteras efter principen att utvecklingen sker inifrån och ut.

Genom permanentning och viss förtätning skapas möjligheter till ett naturnära boende i trädgårds-samhällen. Närheten till service och kollektivtrafik är inte lika bra som i andra utvecklingsalternativ, men fullt acceptabla för att andra parametrar i en hållbar livsstil kan främjas.

*Värmdö kommuns samlade bedömning är att den mest sannolika utvecklingen är en kombination av alternativ 1 och 2.*

#### Grön- och blåstruktur

Grönstrukturen innehåller natur- och kulturvärden, värden för friluftsliv och landskapsupplevelser. Hela Värmdö kommun hör till skärgården och är en del av världens största sammanhängande arkipelag, Stockholms, Ålands och Åbolands skärgårdar.

Grönstrukturen i Stockholmsregionen kan beskrivas som en kilstruktur med gröna kilar som från alla väderstreck sträcker sig in mot regionens centrum. Värmdö kommun omfattas av den så kallade Nacka-Värmdökilen. I Värmdö kommun bildar kilen två grenar; en gren över Värmdölandet och en över Björnö-Ingarö. De gröna kilarna består av kilområden och värdekärnor. I Värmdö finns tre värdekärnor: Farstalandet, Ingarö och norra Värmdölandet.

Till grönstrukturen kan läggas en ”blåstruktur” – kust och hav med sina egna värden för natur och friluftsliv, men som också samspelar med den terrestra grönstrukturen.

I konsekvensbeskrivningen kommenteras i första hand effekter på den övergripande grönstrukturen och dess värden. Förändringar i den kapillära grönstrukturen med närreklamationsområden, parker och dylikt är till stor del en utformningsfråga som främst avgörs i detaljplanering och gestaltning.

#### Grönstruktur år 2020

Grönstrukturen i kommunen kan förväntas vara i stort sett densamma 2020 som år 2010. Inga större, nya, exploateringar väntas ske i värdekärnorna.

Gustavsbergsskogens kilområde kan eventuellt komma att smaltas av genom ny bebyggelse. Värmdöledens och Ingaröledens barriäreffekt har förstärks genom att trafiken ökar. Ösby naturreservat är bildat och reservat utreds på Farstalandet.

Kommunens innehav av skogsmark år 2020 är sannolikt detsamma som år 2000, cirka 900 hektar. Några åtgärder som ökar allmänhetens tillgänglighet till stränderna förväntas inte genomföras.

Tysta och störningsfria naturområden är en bristvara i Stockholmsregionen, men inte i Värmdö. Bullersituationen i kommunens grönområden väntas inte förändras särskilt mycket jämfört med 2010. Genom permanentningen av fritidshus kan trafiken på en del mindre vägar öka. Även om trafiken inte orsakar höga genomsnittliga bullernivåer så kan störningar lokalt öka. I skärgården är båttrafiken en bullerkälla. Fram till 2020 kommer båttrafiken att öka. Dessa störningar kvarstår eller ökar.

Trycket är hårt på muddringsåtgärder i sund som håller på att grundas upp och havsvikar som håller på att avsnöras. För att miljödomstolen ska få ett bättre underlag för att bedöma ansökningar om sådana muddringar behövs ett planeringsunderlag och utlåtanden från kommunen. En översiktsplan är som regel inte ett tillräckligt underlag.

#### Grönstruktur år 2030

Om tillgängligheten till Värmdö ökar genom bättre vägar samt spårtrafik till Orminge blir Farstalandet och Ormingelandet mycket attraktivt för ny bebyggelse. Ny bebyggelse kan uppstå även inom Farstalandets värdekärna och inom svaga länkar i kilstrukturen på Ormingelandet. Tillsammans med tidigare intrång kan resultatet bli att de gröna kilarna i västra delarna av Värmdö försvagas.



### Ökat dagligt resande

Under perioden 2000–2010 tillkom cirka 10 000 bilar i kommunen. Dessutom ökade biltätheten från 416 till cirka 450 bilar per 1 000 invånare (länsnittet år 2000 är cirka 380 bilar per 1 000 invånare). Det dagliga resandet per capita har ökat något, från cirka 50 km till 55 km per vuxen person och dag.

Kollektivtrafikandelen är omkring 22 procent (av alla resor, räknar man enbart bil- och kollektivtrafikresor är andelen i rusningstid cirka 45 procent). Skrivs nuvarande utveckling fram förväntas kollektivtrafikandelen sjunka något fast det totala antalet resenärer ökar när Värmdö växer. Detta verkar kanske marginellt, men om man beaktar befolkningsökningen så förstår man att det innebär många fler bilresor till och från Värmdö jämfört med idag. Slår effekterna av stigande energipriser och ökat klimatansvar igenom kan bilden förändras men då krävs också en betydligt kapacitetsstarkare kollektivtrafik.

### Trafikutveckling

Med tillväxten följer att trafikarbetet ökar. I regionen har mobiliteten ökat mer än befolkningen. Värmdö har en stor andel enskilt bilåkande, 60 procent av de yrkesverksamma pendlar till jobb i andra kommuner. Därför är en utveckling av den lokala arbetsmarknaden viktig. Tätare utvecklingsalternativ är något bättre än glesare för att behovet av transporter är mindre.

Ökad vägtrafik och transportsektorns stora miljöpåverkan leder inte mot en hållbar utveckling. Satsningar på kollektivtrafik har stor betydelse för en miljömässigt gynnsam utveckling. Enbart förslaget till översiktsplan löser inte sektorns miljöproblem. Många andra faktorer som påverkar transportsektorns miljöpåverkan måste initieras.

I alla alternativ är utbyggnaden av vägar och gång- och cykelvägar kopplade till bostadsbyggandet viktigt. Utbyggnad av ett gång- och cykelnät mellan boendekområden, förbättring av kollektivtrafik samt byggande av infartsparkeringar kan i viss grad påverka resmönster i en hållbar riktning. Men utan kompletterande kraftfull ekonomisk styrning bedöms övergången till kollektiva färdmedel som marginell.

Skärgårdsvägnätet är undermåligt, men klarar belastningen utom under maxtimmen. Genom en större utspridning av resandet kan framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet förbättras. En effektivare mobilitet är inte direkt beroende av att vägnätet förstärks annat än på vissa punkter. Bättre

framkomlighet på länsvägarna behövs liksom en fyrfältslösning vid Grisslinge för bra trafikmiljö. Mark reserveras norr om väg 222 för utbyggnad av kollektivtrafik. Framkomligheten behöver även förbättras på väg 222 till och från Stockholm. Båtpendling kan bidra till nya resmönster.

### Energi- och klimataspekter

Genom byggnation i centrala lägen ökar värmeförbrukningen och möjligheten att använda biobaserad fjärrvärme. I förändringsområden är energieffektivt byggande och användning av ny teknik viktigt liksom energisparande i alla former. Värmepumpstekniken används i allt fler bostäder för uppvärmning.

Ur klimatsynvinkel är byggande i skyddad terräng med bra möjlighet till solinstrålning fördelaktigt. Vindutsatta höga lägen kan kompenseras med ökad isolering. Analyser av mikroklimat bör ingå i detaljplaneringen. Skredkänsliga områden bör inte bebyggas annat än om risken för skred minimeras. Översvämningsrisken pareras genom att bebyggelse inte tillåts under två meter över medelvattennivån och att dagvattensystem utformas så att översvämning undviks. Robusta lösningar med öppna system för utjämning och fördröjning av flöden är att föredra framför ledningssystem.

Inget utvecklingsalternativ är fördelaktigare än något annat, utan bra lösningar kan utvecklas i samband med detaljplanering och bygglovprövning i alla tre. En starkt påverkande faktor är skärpning av energinormer för nybebyggelse.





## Teknisk försörjning

Kommunalt VA byggs ut och allt avlopp renas i Käppala reningsverk, ett av Europas bästa verk. Vatten tas från Mälaren och Ingarötäkten. Båda skyddas med nya föreskrifter och skyddsområden. Avfallshanteringen är baserad på källsortering. Återvinningsbara fraktioner tas in och sätts i kretslopp. Hushållsavfall går till Högdalen och nyttjas som energiresurs. En del komposteras lokalt och används för jordförbättring. Inget alternativ är direkt fördelaktigare än något annat. Möjligen är effektiviteten något bättre i ett tätare boendeanternativ.

## Åtgärder för att minska miljöpåverkan

I genomförandet kan utvecklingen följas upp genom avstämningar mot nyckeltal i miljöbokslut och planindikatorer i detaljplanering. Fortlöpande förbättringar genom val av lösningar som leder till bärkraft är också bra. Nedan ges exempel på insatser/val. I projektering kan skadeförebyggande åtgärder sättas in. Att förebygga konsekvenser och skador är fördelaktigt ur ekonomisk, miljömässig och social synvinkel.

## Rekommendationer för att minska påverkan

### Byggande

- ❖ Prioritera ombyggnad och förtätning av bebyggelsen.
- ❖ Lokalisera ny bebyggelse nära handel och service.
- ❖ Lokalisera bebyggelse i lägen som förstärker underlaget för kollektivtrafiken.
- ❖ Lokalisera bebyggelse med hänsyn till energiförsörjningsalternativ.
- ❖ Lokalisera bebyggelse med hänsyn till miljö- och riskfaktorer.

- ❖ Planera bostäder nära grönområden.
- ❖ Utnyttja energieffektiv teknik och beakta mikroklimat.
- ❖ Utforma bebyggelse och friytor för ökad trygghet och tillgänglighet, god hälsa samt minskad risk för olyckor och brott.
- ❖ Bevara natur- och kulturvärden nära bebyggelse.
- ❖ Ta hänsyn till lokal tradition samt stads- och landskapsbild.
- ❖ Bevara fria stränder och värna strandskyddet.
- ❖ Samlokalisering av bostäder och verksamheter.

### Boende

- ❖ Gynna kvarboende och mångfald med en blandning av upplåtelseformer, ålder och storlek på bostäder.

### Näringsliv och handel

- ❖ Skapa ett varierat utbud av lokaliseringmöjligheter utifrån miljöns möjligheter.
- ❖ Värna ett bärkraftigt jord- och skogsbruk samt fiske.
- ❖ Lokalisera storskalig dagligvaruhandel till lägen som innebär att behovet av transporter som belastar miljön minimeras.

### Vägar, spårburen trafik samt annan infrastruktur

- ❖ Prioritera att bygga ut planerade större vägar, spårbunden trafik och annan infrastruktur.
- ❖ Hushålla med resurser genom att använda befintligt väg- och ledningsnät.
- ❖ Prioritera stråk och säkerhet för gående och cyklande.
- ❖ Prioritera bussars framkomlighet.
- ❖ Minska vägnätets barriäreffekter.
- ❖ Öka möjligheterna till båtpendling.

### Grönstruktur

- ❖ Bevara stora opåverkade, tysta samt värdefulla natur- och kulturområden.
- ❖ Bevara landsbygds- och skärgårdskaraktär.
- ❖ Värna viktiga spridningskorridorer, reproduktionsområden, rastplatser och uppväxtmiljöer för djur och växter.

### Friluftsliv och båtliv

- ❖ Prioritera anläggningar för friluftslivet i tätortsnära grönområden.
- ❖ Säkerställ tätortsnära områden för rekreations- och friluftssändamål.
- ❖ Bevara och utveckla områden med höga friluftsvärden.
- ❖ Bevara naturhamnar och utveckla skärgårdens båtliv.

### Resursanvändande

- ❖ Värna om jord och skog, grund- och ytvatten, vind- och vattenkraft samt berg och naturgrus mot åtgärder som påverkar framtida användning.
- ❖ Skydda grundvatten, sjöar, vattendrag och våtmarker mot åtgärder som påverkar vattenkvalitén.
- ❖ Använd naturgrus endast om bergkross inte kan ersätta grus.
- ❖ Anlägg bergtäkter på strategiska platser med minimala transporter och störningar.



## **SEPARATA UNDERLAG publiceras endast som nätbilagor, se [www.varmdo.se](http://www.varmdo.se)**

Kommunala program och policys

- ❖ Befolkningsprognos (upprättas årligen)
- ❖ Tio lokala miljömål (antagen 2005)
- ❖ VA-policy (antagen 2008)
- ❖ Energi och klimatpolicy (antagen 2010)
- ❖ Strategi för boendeplanering (antagen 2010)
- ❖ Värmdöagenda för en bättre kollektivtrafik (utredning pågår)
- ❖ Naturplan (utredning pågår)

Utredningar kopplade till översiktsplanearbetet

- ❖ Demografisk analys (utredning klar 2008)
- ❖ Samhällsekonomisk analys (utredning klar 2008)
- ❖ Flyttrörelser och permanentning (utredning klar 2009)
- ❖ Hästar i Värmdö (utredning klar 2009)
- ❖ Båtliv i Värmdö (utredning klar 2009)
- ❖ Trafikanalys (utredning klar 2009)
- ❖ Vindkraft i Värmdö (utredning klar 2010)



## SÄRSKILDA YTTRANDE

### Kommunens ställningstagande

Utformningen av granskningsyttrandet förvånar Värmdö kommun eftersom länsstyrelsen inte haft någon erinran mot kommunens sätt att tillgodose riksintressen, miljö kvalitetsnormer, hälsa och säkerhet samt mellankommunala frågor utom när det gäller riksintresset Horsstensleden. Värmdö kommun anser att nuvarande farled klarar även framtida behov och att området runt Horssten bör skyddas.

Detaljsynpunkter på planförslaget borde förts fram i samrådet. Det är anmärkningsvärt att kommunen ska behöva invänta ett samrådsyttrande i sex månader efter att samrådet gått ut och att utställningsutlåtande kommer en månad för sent efter tre månaders utställningstid.



LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN  
Avdelningen för planfrågor  
Carin Wanbo  
08-785 51 48

GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum  
2011-10-10

Beteckning  
401-16343-2011

Värmdö kommun  
Översiktsplan  
134 81 GUSTAVSBERG

### ÖVERSIKTSPLAN 2010 - 2030

#### Värmdö kommun, utställningshandling

Värmdö kommun har överlämnat ett förslag till översiktsplan i samband med utställning enligt 4 kap. 6 § plan- och bygglagen (PBL1987:10). Länsstyrelsen har den 9 februari 2011 avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget.

Vid utställningen begränsar Länsstyrelsen granskningen enligt 4 kap. 9 § och 12 kap. 1 § PBL (1987:10) till

- om förslaget tillgodoser riksintressen enligt miljöbalken,
- om förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm inte följs,
- om frågor som angår två eller flera kommuner har samordnats på lämpligt sätt,
- om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning och erosion, och
- om strandskyddets syften inte har beaktats.

Nedanstående frågor kan leda till att Länsstyrelsen enligt 12 kap. 1 § PBL (1987:10) / 11 kap. 10 § PBL (2010:900) kommer att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser.

**Granskningsyttrandet ska enligt 4 kap. 2 § PBL (1987:10) / 3 kap. 22 § PBL (2010:900) fogas till översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del ska det även anmärkas i den antagna planen.**

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit Försvarmakten, Sjöfartsverket – infrastruktur, Svenska Kraftnät AB, Trafikverket, Region Stockholm, Vattenfall Eldistribution AB, Skogsstyrelsen och Vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt tillfälle att lämna synpunkter på förslaget till översiktsplan.

Länsstyrelsen har samordnat de statliga myndigheternas synpunkter som rör de frågor som tas upp i granskningsyttrandet.

### KULTURMILJÖVÅRD /riksintresse 3 kap. 6 § MB

Centrala Gustavsberg utgör riksintresse för kulturmiljövården, vilket också framgår i avsnittet om riksintressen i förslaget till översiktsplan. I avsnittet med den fördjupade redovisning av centrumområdet Gustavsberg saknas dock en redovisning av riksintresseområdet. Länsstyrelsen har inga invändningar mot de generella målsättningar och rekommendationer som presenteras för Gustavsbergs utveckling, men anser att det finns anledning att framhålla att för att en förtätning och utveckling av Gustavsbergs centrum i enlighet med översiktsplanen ska kunna komma till stånd utan att riksintresset för kulturmiljövården påtagligt skadas krävs anpassning till och respekt för de värden som riksintresset representerar i form av bevarade bruks- och industrimiljöer. Av översiktsplan ska det framgå hur kommunen avser att tillgodose riksintresset.

Gustavsbergs fabriksområde för porslinsstillverkning innefattas inte i det av Riksantikvarieämbetet avgränsade riksintresseområdet eftersom det vid beslutstillfället pågick tillverkningen i fabriken. Verksamheten vid fabriken har därefter flyttats. Länsstyrelsen anser att fabriksområdet utgör en viktig del av riksintresset. Det är viktigt att industribyggnadernas kulturhistoriska värden förvaltas med stor hänsyn till riksintresset i den omvandling av fabriksområdet till bostadsområde som planeras.

### SJÖFART- FARLEDER /riksintresse 3 kap. 8 § MB

Av förslaget till översiktsplan framgår att kommunen anser att den föreslagna farleden Horsstensleden, vilken är en ny sträckning av Sandhamnsleden, inte är av riksintresse. I planförslaget framhålls vidare att vid konkurrerande intressen ska prioritet ges åt intressen med långsiktig betydelse och att riksintresset för naturvård och friluftsliv ska överordnas intresset för farleden vid Horssten.

Trafikverket har den 17 november 2010 fattat beslut om riksintressen för trafikslagets riksintressen och där framgår att området vid Horssten är utpekad som riksintresse för en planerad kommunikationsanläggning enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Trafikverket/Sjöfartsverket framhåller att de inte delar kommunens åsikt att Horsstensleden skulle innebära dålig hushållning med miljön utan framhåller att Horsstensleden, kommer att avlasta alternativa farleder in till Stockholm, vilka går genom mer ekologiskt och erosionsmässigt känsliga områden.

Vidare att den nya farleden kommer att ge större säkerhet för såväl handels- och fritidssjöfarten och leda till ett bättre skydd för miljön. Horsstens-leden ger en kortare, rakare och säkrare insegling till Stockholm vilket ger med mindre utsläpp, ökad tillgänglighet till Stockholms hamn och främjar den transportpolitiska målsättningen att flytta över alltmer väggods till sjöfart och järnväg.

Såväl Sandhamnsledens nuvarande sträckning som den föreslagna Horsstensleden passerar genom områden av riksintresse för både naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Hela kust- och skärgårdsområdet är dessutom av riksintresse enligt 4 kap. 1, 2 o 4 §§ miljöbalken. Det bör framhållas att ändringar och nya sträckningar av farleder prövas enligt farledslagen (1983:293) och miljöbalken. Vid dessa prövningar ska förslaget vägas mot bl.a. ovanstående riksintressen. Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål ska enligt 3 kap. 10 § miljöbalken företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Av översiktsplan ska det enligt 4 kap. 1 § PBL (1987:10) framgå hur kommunen avser att tillgodose redovisade riksintressen. Länsstyrelsen delar inte kommunens uppfattning vad gäller i planförslaget gjorda avvägningar. Länsstyrelsen anser att intill dess frågan om förändring och ny sträckning av Sandhamnsleden, Horsstens-leden slutligt prövats ska översiktsplanen ge handlingsfrihet för den nya sträckningen.

I förslaget till översiktsplan föreslås ett naturreservat inrättas för området runt Grönskär – Horssten – Mälkobbarna. Genom det föreslagna reservatsområdet passerar den föreslagna Horsstensleden. Värmdö kommun har tidigare år 2009 och år 2010 begärt att Länsstyrelsen ska inrätta ett naturreservat för nämnda skärgårdsområde. Länsstyrelsen avlog kommunens begäran bl.a. med motiveringen att ett inrättande av naturreservat i området skulle föregripa den pågående utredningen om inrättande av den allmänna farleden Horsstensleden. Länsstyrelsen tidigare bedömning enligt ovan kvarstår, nämligen att en reservatsbildning i området är olämplig innan det har avgjorts för vilka ändamål området kan användas och vilket ändamål som ska ges företräde.

VÄGTRAFIK /riksintresse 3 kap. 8 § MB /omledningsvägnät mellankommunalt intresse

Väg 222, från kommungränsen till avfarten mot Ingarö, är av Trafikverket i beslut den 17 november 2010 utpekad som väg av riksintresse, vilket ska framgå av översiktsplanen. Översiktsplanen bör därför kompletteras med en beskrivning av riksintresset väg 222 samt en redovisning av vägen i kartmaterialet.

Väg 222 och väg 274 mellan Stockholm och E 18 utgör omledningsvägnät för Essingeleden, dels för tunga och breda transporter som inte får ske via Essingeleden, dels i nödsituationer om Essingeleden inte är farbar. I detta omledningsvägnät ingår även färjeförbindelsen mellan Värmdö och östra Rindö. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att detta omledningsvägnät utgör en viktig regional transportfunktion och därför bör redovisas i översiktsplanen så att frågan uppmärksammas i tidiga skeden i kommande planering och tillstånds-prövning.

TOTALFÖRSVARET /riksintresse 3 kap. 9 § MB

Försvarsmakten har den 17 februari 2010 fattat beslut om en översyn av totalförsvarets riksintressen, den militära delen. Beslutet har följts upp med ett kompletterande beslut den 17 december 2010. Av besluten framgår att Korsö skjutfält är av riksintresse för totalförsvaret, vilket också framgår av förslaget till översiktsplan. I planförslaget sägs dock samtidigt att civila verksamheter bör tillåtas nyttja Korsö och att på sikt bör Korsö ingå i utvecklingen av Sandhamns-området som är navet för rörligt friluftsliv i Stockholms mellanskärgård. Det bör i sammanhanget betonas att Korsö är av riksintresse för totalförsvaret och att detta innebär att området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet av anläggningen. Vidare bör framhållas att Försvarsmakten 24 februari 2010 har fått förnyat tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten på Korsö skjutfält. Tillståndet ger möjlighet till en ökning av verksamheten mot vad som bedrivits sedan 5 år tillbaka.

Även vissa tekniska anläggningar och dess funktion är utpekade som riksintresse för totalförsvaret. Dessa kan dock inte redovisas på kartor i översiktsplanen. Det rör t.ex. radar- och radiolänksystem. Höga byggnadsobjekt, master och vindkraftverk riskerar att störa dessa funktioner. Allmänt gäller därför att hela landet är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför samlad bebyggelse och högre än 45 m inom samlad be-

byggelse. Försvarsmakten ska kontaktas i tidiga skeden i sådana plan- och byggärenden, vilket bör framgå av översiktsplan eller till översiktsplanen knutet underlagsmaterial.

SAMLADE NATUR- OCH KULTURVÄRDEN I KUST- OCH SKÄRGÅRDSOMRÅDET /riksintresse 4 kap. 1, 2 och 4 §§ MB

Hela kust- och skärgårdsområdet i Stockholms län är med hänsyn till natur- och kulturvärdena i området av riksintresse enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§ miljöbalken. Detta redovisas kortfattat inledningsvis under riksintressen i planförslaget. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att dessa bestämmelser, vilka ger grundläggande förutsättningar för planeringen av kust- och skärgårdsområdet, bör framgå tydligare i översiktsplanen. Bestämmelserna innebär att exploateringsföretag och andra ingrepp får komma till stånd endast om de inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter och eller det lokala näringslivet. Med hänsyn till den omfattande fritidsbebyggelsen och det starka bebyggelsestryck som finns i kust- och skärgårdsområdet är det särskilt angeläget att det framgår att det enligt 4 kap. 4 § miljöbalken i princip inte får tillkomma någon ytterligare fritidsbebyggelse i kust- och skärgårdsområdet. Fritidsbebyggelse får endast komma till som komplement till befintlig bebyggelse och som enklare fritidshus för det rörliga friluftslivet. Även i avsnittet om skärgårdens utveckling bör detta tydliggöras direkt eller genom hänvisning till annan del av planen.

VÄGTRAFIKBULLER /hälsa och säkerhet

Länsstyrelsens rapport 2007:23 "Trafikbuller i bostadsplanering", behandlar frågan om avstegsfall från riktvärdena för trafikbuller. Avsteg från riktvärdena kan enligt Länsstyrelsen godtas endast i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik. Länsstyrelsen anser att det är önskvärt att kommunen i sin översiktsplan avgränsar i vilka områden avstegsfall från riktvärden skulle kunna vara tillämpligt.

Enligt förslaget till översiktsplan ska ny bebyggelse utanför tätort inte planeras inom områden med buller över rekommenderade riktvärden. Vidare sägs att avstegsprincipen bör få tillämpas i tätort längs länsväg för ny bebyggelse som utformas med hänsyn till buller. Länsstyrelsen anser dock att denna

rekommendation är väl allmän och ger utrymme för alltför vida tolkningsmöjligheter och därmed föga vägledning för efterföljande detaljplanering.

Länsstyrelsen gör på nuvarande underlag bedömningen att avsteg från bullerriktvärdena kan vara tillämpligt i centrala delarna av Gustavsberg. Kommunen har under senare tid arbetat med centrumområdena Hemmesta och Brunn där ambitionen har varit att åstadkomma en tätare bebyggelse med urban karaktär och nyetablering av vissa servicefunktioner. Vid nybyggnad av bostäder i flerbostadshus av mer urban karaktär i Hemmesta och Brunn anser Länsstyrelsen att avstegsfall kan komma ifråga för de centrala delar som ligger i direkt anslutning till kollektivtrafik. Avstegen får dock inte vara större än att samtliga lägenheter har tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dB(A) ekvivalentnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och högst 70 dB(A) maximalnivå.

**MARKFÖRORENINGAR /hälsa och säkerhet**  
I Värmdö kommun finns över 230 misstänkta förorenade områden. I förslaget till översiktsplan anges endast 38 områden. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att det av översiktsplanen eller av till översiktsplanen knutet underlag framgår var de misstänkta förorenade områdena finns så att dessa förhållanden uppmärksammas i tidiga skeden i kommande detaljplanering och tillståndsgivning.

Områdena kan utgöra en oacceptabel risk för människors hälsa och miljön. Platserna bör undersökas innan markanvändningen förändras eller markarbeten genomförs. Markingrepp och byggnationer får inte innebära oacceptabel risk för exponering och spridning av förorening eller försvåra framtida saneringar. Några av dessa misstänkt förorenade områden är närmare klassade av Länsstyrelsen. Av dessa bedöms två områden utgöra mycket stor risk, två områden bedöms utgöra stor risk, tre områden bedöms utgöra måttlig risk eller liten risk. Övriga misstänkta förorenade områden är ännu inte riskklassade och inte noggrannare bedömda. Inom kommunen finns t.ex. 35 småbåtshamnar listade, vilka generellt bedöms utgöra stor risk.

#### **BEBYGGELSE VID MILJÖSTÖRANDE VERKSAMHETER /hälsa och säkerhet**

De olika miljö- och riskfrågor i övrigt som är viktiga att uppmärksamma vid detaljplanering och tillståndsprovning redovisas till stor del i planhandlingarna. Planens översiktliga karaktär gör emellertid att bebyggelsens lämplighet vid närmare planering inte full ut kan förutses. Länsstyrelsen utgår från att störningar och risker kommer att beaktas i efterföljande detaljplanering och tillståndsbeslut, så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Det är viktigt att uppmärksamma att kunskapsläget om klimatets förändring med ändring av havsnivån, översvännings- och skredrisker ständigt förbättras, varför det behöver finnas en beredskap att ompröva översiktsplanens rekommendationer.

#### **NY PLAN- OCH BYGGLAG (PBL2010:900)**

Framtagandet av översiktsplanen följer bestämmelserna i plan- och bygglagen från 1987 (1987:10), enligt övergångsbestämmelserna i nya plan- och bygglagen från den 2 maj 2011 (2010:900). Den nya översiktsplanen kommer emellertid att användas då den nya PBL (2010:900) gäller.

I utställningsförslaget återfinns flera hänvisningar till lagrum i PBL (1987:10). Genom att motsvarande bestämmelser också finns i PBL (2010:900) utan någon egentlig ändring men i annat lagrum föreslår Länsstyrelsen att förslaget ses över inför antagandet, så hänvisningar görs till nytt lagrum och innehåll enligt PBL (2010:900).

I slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit länsöverdirektör Katarina Kämpe, beslutande, t.f. plandirektör Claes Halling, t.f. miljödirektör Lena Pettersson, t.f. chefsjurist Elisabeth Gummesson och arkitekt Carin Wanbo föredragande.

Katarina Kämpe  
Carin Wanbo

# ÖVERSIKTSPLAN 2012-2030

## FÖRSLAG:

### Bebyggelsestruktur

#### Centrumområden

- 1 - Gustavsbergs centrum  
- Fabrikområdet  
- Övre Charlottendal  
- Krakberget  
- Ösby
- 2 - Hemmesta centrum
- 3 - Brunnns centrum
- 4 - Björkas
- 5 - Stavsån

#### Prioriterade förändringsområden fram till 2015

- 6 - Mörnås och Korsholmen
- 7 - Kolvik
- 8 - Torsby
- 9 - Brunn och Lövhämma
- 10 - Värmdövik, Herrviksnäs och Strömma
- 11 - Norra Kopparmora
- 12 - Näveräng
- 13 - Torshäll
- 14 - Ingaröstrand

#### Prioriterade förändringsområden fram till 2030

- 15 - Enkärrret och Återvall
- 16 - Koviksudde och Skeviksstrand
- 17 - Värmdö - Evlinge
- 18 - Saltår och Skärmarö
- 19 - Älvsala, Fagerdala och Bullandö
- 20 - Stora Barnvik, Barnviksnäs och Tranarö
- 21 - Skålsmaröområdet
- 22 - Norra Lagnö

#### Arbetsplatsområden

- 23 - Mölnvik
- 24 - Älvsby
- 25 - Gustavsbergs centrum och fabriksområde

#### Utredningsområden

- 26 - Återvall och Vällbo
- 27 - Västra Ekedal / Kil
- 28 - Hemmestatorp

#### Infrastruktur

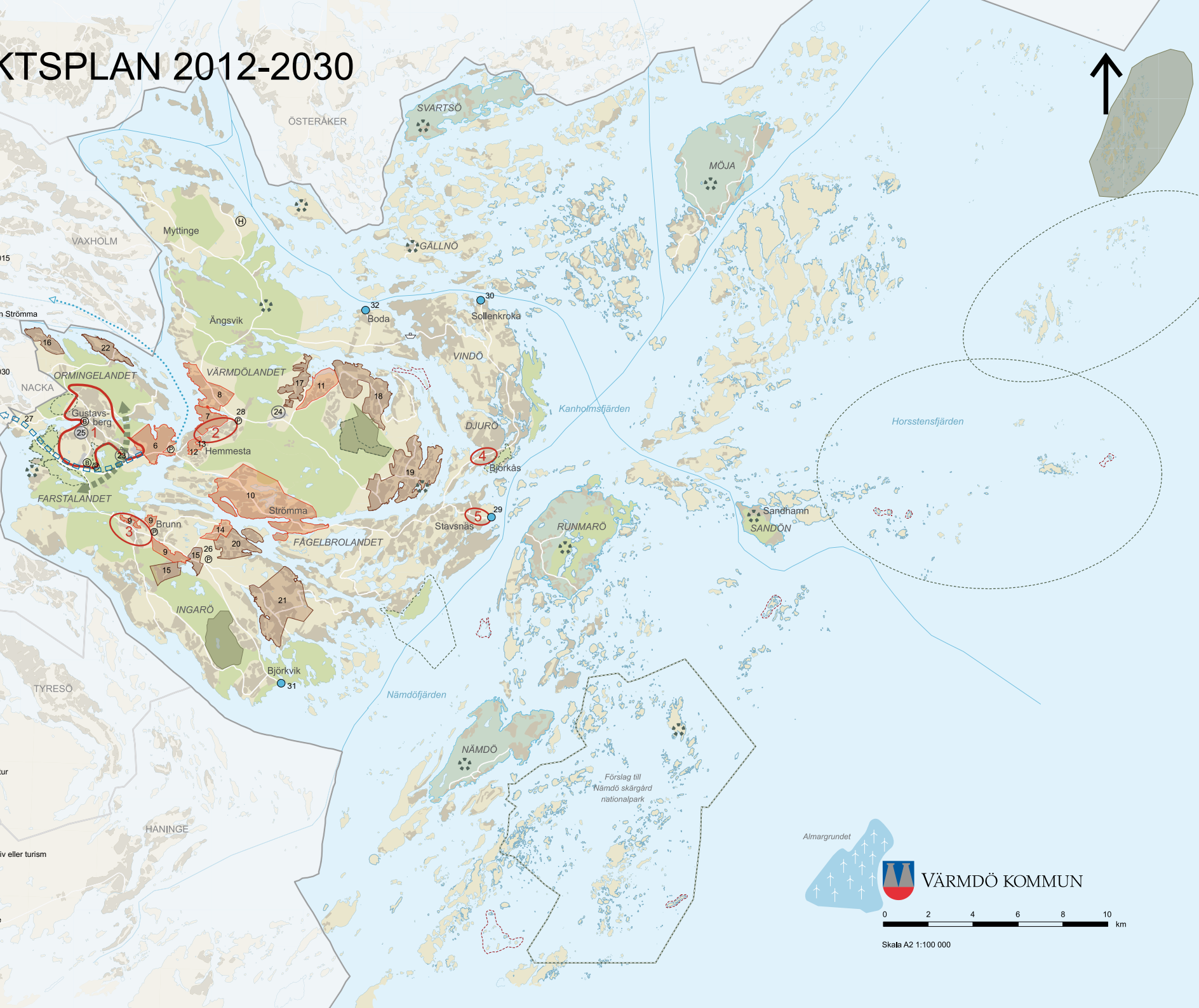
- Spårreservat
- ⊕ Resecentrum / Bussterminal
- ⊕ Helikopterbas
- ⊕ Infartsparkering
- ⊕ Färja
- ⊕ Båtpendel
- ⊕ Vind- och vägkraft
- Replipunkter
- 29 - Stavsån
- 30 - Sollenkroka
- 31 - Björkvik
- 32 - Boda

#### Grönstruktur

- Regional- och lokal grönstruktur
- Tysta områden
- Kärnår - de fem stora öarna
- Grönt svagt samband
- Nationalpark
- Naturresevat
- Fågelskyddsområde
- Utveckling av boende, friluftsliv eller turism

#### Övrigt

- Befintlig väg
- Befintlig färdled
- Befintlig bebyggelse
- Befintligt verksamhetsområde



Almargrundet

VÄRMDÖ KOMMUN

0 2 4 6 8 10 km

Skala A2 1:100 000