



**Detaljplan för Marielund 1:4, del av, m.fl., "Jagbacken
etapp II", Mariefred, Strängnäs kommun**

Kommunfullmäktige i Strängnäs kommun beslutade 2014-09-29 enligt § 100 om antagande av rubricerad detaljplan.

Kommunens beslut har inte överklagats.

Länsstyrelsen beslutade 2014-10-20 att inte överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Förslaget har därmed vunnit laga kraft 2014-10-24.

Anders Jonsson
Planarkitekt



Planbeskrivning



Tillhörande detaljplan för:

MARIELUND 1:4 m fl
Jagbacken etapp 2,
Strängnäs kommun



TILLHÖRANDE HANDLINGAR:

Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Samrådsredogörelse
Illustrationskarta
Utlåtande efter utställning
Särskild sammanställning MKB, rev.
Fastighetsförteckning

INNEHÅLL:

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	3
FÖRENLIGHET MED 3,4 OCH 5 KAP, MILJÖBALKEN.....	4
PLANDATA.....	5
Lägesbestämning.....	5
Areal	5
Markägförhållanden	5
TIDIGARE STÄLLNINGS-TAGANDEN	6
Översiktliga planer	6
Riksintresse.....	6
Bostadsförsörjningsprogram, näringslivsprogram, strategisk plan etc	6
Gällande planer.....	6
Program för plan-området.....	8
Miljöbedömning	8
Kommunala beslut i övrigt.....	9
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	10
Natur	10
Kulturmiljö.....	16
Bebyggelseområden.....	17
Friytor.....	24
Hamnplanen	24
Vattenområden	28
Gator och trafik.....	29
Störningar och risker.....	38
Teknisk försörjning	41
Administrativa frågor	44
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	45
Konsekvenser för miljön och hushållningen med mark och vatten	45
Konsekvenser för barn	48
Jämställdhets-konsekvenser.....	48
MEDVERKANDE	48

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är pröva möjligheten att använda marken i Jagbackens östra och västra delar för att bygga bostäder, främst gruppbyggda enbostadshus, par-, kedje- och radhusbebyggelse, friliggande villor samt, i nordvästra delen närmast Läggesta station, flerbostadshus.

Planens huvuddrag är att förverkliga visionen om ett attraktivt bostadsområde nära Mälaren med goda kommunikationer med tåg via Läggesta station samt med buss och bil då området ligger i direkt anslutning till Mariefredsvägen (väg 223) och motorvägen (E20).

Delar av planområdet avsätts som allmän platsmark för torg, lokalgator, gång- och cykelvägar samt park- och naturmark. En småbåtshamn som ska vara en öppen och allmänt tillgänglig plats anläggs vid Mälaren.

SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET

Planområdet är strategiskt beläget på en platå vid Läggesta station och fortsätter härifrån ner mot Mälaren och Skalla hamn. Området kan delas in i fyra olika karaktärsområden, platån, befintligt villaområde längs Brostugevägen (gamla Mariefredsvägen), Ängen med Skalla hamn samt del av Skallaholmen. Huvuddelen av den föreslagna bebyggelsen är placerad på platån. Här planeras ca 380 bostäder i två till sex våningar med sutterräng där nivåskillnader kräver detta. Ängen ner mot Skalla hamn planeras i en lägre skala med ca 50 bostäder i en till två våningar. En ny lokalgata med gång- och cykelväg leder ner mot en allmän hamnplan, vid Skalla hamn. Här ges möjlighet att utveckla centrumverksamhet, som t ex kafé och service samt möjlighet till bostäder ovanför verksamhetslokalerna. I hamnen anläggs bryggor för småbåtar.

Befintliga fastigheter längs gamla Mariefredsvägen och i Hagalund ges möjlighet att stycka av ca 8 nya tomter för friliggande villabebyggelse. Planförslaget medger tillkomsten av ca 460 nya bostäder totalt. På platån ges möjlighet att bygga förskolor, dels i norra delen och dels i anslutning till den nya parken som planeras mellan platåområdet och befintlig bebyggelse längs gamla Mariefredsvägen.

Närmast Läggesta station ges även byggrätt för kontor och centrumverksamhet och parkering, omfattande ca 9650 kvm bruttoarea. Ett område för teknisk anläggning (vattentorn) reserveras på kullen intill Läggesta station.

Nya lokalgator sammanbinder planområdet med befintlig bebyggelse i Jagbacken, med Läggesta station och med väg 223. Nya gång- och cykelvägar ansluter till befintliga och skapar sammanhållna stråk genom området, bland annat via den planerade hamnplanen, som blir en viktig länk för gående och cyklister som vill ta sig mellan Mariefred och Hedlandet.

Vegetationen inom planområdet varierar. På platån finns ett hygge utan nämnvärda naturvärden, väster om denna ligger en tallskogsbeväxt höjdrygg som sträcker sig ner mot Svealandsbanan. Nordvästslutningen ner mot väg 223 (Mariefredsvägen) är tidigare avverkad och är nu bevuxen med främst ung lövskog av trivial karaktär. Söder om museijärnvägen finns igenvuxen hagmark med blandskog och med inslag av framförallt ek. Skallaholmen har en tät lövdominerad skog med inslag av stora ekar av delvis stort värde. Solitära äldre ekar och grupper av ekar finns kring museijärnvägens spårområde, längs sydöstra delen av Brostugevägen (gamla Mariefredsvägen) samt i området mellan järnvägsspåren och längs stranden mot Ekudden. Vid Skalla hamn finns ett mindre område med en mycket grov ek samt en uppväxande lövskog med flertal yngre ekar, sälk och hassel som har bedömts särskilt värdefull, en s.k. nyckelbiotop. I planen ges skydd för viktiga träd av klass 1 och 2.

FÖRENLIGHET MED 3,4 OCH 5 KAP, MILJÖBALKEN

Bedömningen om förenlighet med MB 3-5 kap om att ianspråkta området för bostadsbebyggelse har gjorts i program för Jagbacken.

Brukbar skogsbruksmark ombildas till bebyggelse. Läget är dock mycket fördelaktigt med utbyggd infrastruktur och det transportnära läget med E20 och järnväg. Planen bedöms inte bidra till att miljö kvalitetsnormer vare sig för vatten eller luft riskerar att överskridas. Transporter till området ökar men de bidrar inte till någon ökning av tung trafik totalt sett.

Planen bedöms ligga i linje med intentionerna i Översiktsplan Strängnäs kommun 2002 och Fördjupning av översiktsplan för Mariefred-Läggesta, som båda pekar ut området för bostäder. Komplettering av bebyggelse nära tågstation med goda pendlingsmöjligheter bedöms som föredömlig ur ett hållbarhetsperspektiv.

Följande fastigheter inom planområdet är i privat ägo:
Gertre 1:6-1:7, Gertre 1:10, Gertre 1:12-1:19, Åkers-Järsta 10:2,
Villebrådet 1-4, Hagalund 1:1, Marielund 1:2. Gertre 3:1-3:2
ägs av Östra Södermanlands järnväg.

TIDIGARE STÄLLNINGS- TAGANDEN

Översiktliga planer

För planområdet gäller fördjupning av översiktsplanen för Mariefred-Läggesta antagen av KF 2007-04-23. För planområdets markanvändning anges här bostadsbebyggelse med komplettering av verksamheter i anslutning till Läggesta station.

Förslag till detaljplan överensstämmer med fördjupningen av översiktplan för Mariefred-Läggesta.

Riksintresse

Svealandsbanan utgör riksintresse för kommunikationer.

Väg E20 utgör riksintresse för kommunikation då det är en av de viktigaste förbindelserna mellan Stockholm och Göteborg.

Hela planområdet omfattas av riksintresset "Mälaren med öar och strandområden" och hänsyn ska tas till natur- och kulturvärden utifrån turismens och friluftslivets intresse. Mälaren är även riksintresse för yrkesfisket.

Inga riksintressen för kulturminnesvärden finns inom planområdet. Närmsta riksintresse är Gripsholm-Mariefred, 600-800 meter från planerad bebyggelse samt byggnadsminnet Gripsholm.

Inga förordnanden finns inom planområdet.

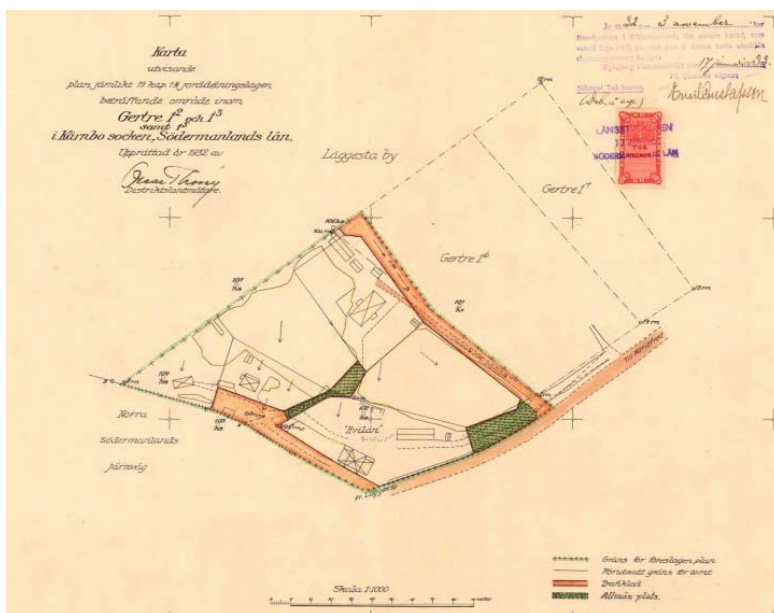
Bostadsförsörjningsprogram, näringslivsprogram, strategisk plan etc

I Strategisk plan 2007-2009 för kommunen anges att bostadsbyggandet i kommunen behöver öka betydligt för att förverkliga den befolkningstillväxt som kommunen eftersträvar och att nybyggnation i Mariefred huvudsakligen skall ske i Läggesta där ett nytt samhälle med 400 nya bostäder är på väg att växa fram.

Gällande planer

Planområdet är inte detaljplanelagt.

För Gertre 1:2, 1:3, 1:5 finns en jorddelningsplan fastställd den 3 november 1932. Jorddelningsplanen upphör att gälla när denna detaljplan vinner laga kraft.



Jorddelningsplanen som upphör gälla då planen vinner laga kraft.

Planområdet gränsar till följande gällande detaljplaner:
Detaljplan för Marielund 1:4, del av, Jagbacken etapp 1, laga kraft 2007-12-26. Dp nr 2006:363, P08/3,
Detaljplan för Gertre 3:2, del av, Mariefred, laga kraft 2008-05-03. Dp-nr 2007:43, P08/17 och till
Detaljplan för Läggesta station, Strängnäs kommun, laga kraft 1994-10-20. Dp-nr M70.

Inför utställning har den större delen av museijärnvägens mark lyfts ur. Utredning kring dess framtida utveckling kommer att ske utanför denna planprocess.



Det blå området har lyfts ut ur planen och det röda visar utredningsområde för gång- och cykelväg.

**Program för plan-
området**

Av plan- och byggnämnden godkänt planprogram daterat 2002-10-28 finns för Jagbacken. Det omfattar ett större område för planerad bebyggelse. Det aktuella planområdet utgör en andra etapp i programområdets södra och västra del. Programmets utformning överensstämmer med fördjupning av översiktsplanen för Mariefred-Läggesta.

Miljöbedömning

Strängnäs kommun tog i maj 2010 fram en behovsbedömning för planen (Dnr PBN/2007-358), där ett flertal miljöfrågor berördes enligt en mall för behovsbedömningar, där varje delfråga bedömdes utifrån de tre kategorierna liten eller positiv påverkan, negativ påverkan respektive betydande negativ påverkan. De flesta aspekter bedömdes hamna i den första kategorin, men buller, strandskydd, utnyttjande av mark och vatten samt alstrande av avfall och föroreningar bedömdes ha negativ påverkan. Ingen aspekt bedömdes ha betydande negativ påverkan, och kommunens samlade ställningstagande var att planen inte kunde antas ha någon betydande miljöpåverkan.

Behovsbedömningen delgavs länsstyrelsen i Södermanlands län, som i ett yttrande i juli 2010 inte tillfullo delade kommunen bedömning. Detta baserades främst på bristande underlag för att kunna bedöma vissa frågor. Dessa var främst kulturmiljön samt påverkan på vattenmiljön, men även risk för förorenad mark samt buller togs upp. Länsstyrelsen efterfrågade vidare utredning av dessa samt en samlad bedömning i form av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Plan- och byggnämnden beslöt 2011-02-02 att en miljökonsekvensbeskrivning krävs för detaljplanen. En MKB, "Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Marielund 1:4 m. fl, Jagbacken etapp 2", har arbetats fram. Dess innehåll har arbetats in i detaljplaneförslaget. Den samlade bedömningen är att betydande negativa konsekvenser för människa och miljö kan undvikas samt att planen inte står i konflikt med övergripande regionala eller lokala miljömål. För att minska negativa konsekvenser anges åtgärdsförslag som ska beaktas och följas upp under och efter planens genomförande.

Av föreslagna boendemiljöer bedöms flera få förhöjda bullernivåer på grund av närhet till större vägar och järnväg. Dock kan acceptabla bullernivåer uppnås för samtliga bostäder om man vidtar lämpliga bullerskyddsåtgärder såsom husutformning samt bullerskärmar i utsatta lägen.

Naturmiljön bedöms påverkas på flera sätt. Dels genom att ta ner ett mindre antal träd. Förutsatt att de allra mest värdefulla naturområdena och träden ges skydd samt föreslagna skyddsåtgärder i framför allt anläggningsfasen bedöms denna konsekvens som liten.

Dessutom får förslaget liten påverkan på vattenmiljön i Grips-holmsviken och viss på det lokala strand- och vattenområdet genom anläggande av småbåtshamn. Konsekvenserna för fisklek bedöms som liten. Ingen påverkan på fiskvandringssvägen upp mot Räckstaån bedöms uppkomma. En tillståndsansökan för småbåtsbryggor är insänd för beslut hos Mark- och miljödomstolen, se beslut sid 28. Här belyses anläggningen ingående bland annat utifrån miljöpåverkan och åtgärder.

Dagvattnet avses att tas omhand lokalt på platsen vilket innebär att negativa konsekvenser i form av ökat utflöde av näring och organiskt material kan hållas nere. Man bör därför även undvika en större uppställningsplats för båtar i strandens närhet.

Den planerade bebyggelsen bedöms inte påverka de kända kulturmiljövärdena inom planområdet negativt. I en särskild arkeologisk utredning identifierade två nya fasta fornlämningar, en vägbank och en boplatslämning, vilka planen anpassats till. Fornlämningar har skydd i Lagen om kulturminnen men de ges användningen FORN i planen. I övrigt finns lämningar som klassas "övrig kulturhistorisk lämning" i området.

Vid genomförandet av planen måste man ta hänsyn till risken för konsekvenser kopplade till markföroreningar. Detta berör en avgränsad del av planområdet där tidigare aktiviteter efterlämnat vissa föroreningar i marken. Föroreningarna bedöms vara begränsade och hanterbara, så att inga negativa konsekvenser för miljö och människors hälsa ska behöva uppstå. Risken för exponering för föroreningar är störst under anläggningsskedet, i samband med arbete i mark, vilket kräver att skyddsåtgärder vidtas under anläggningsskedet och att det aktuella markområdet saneras. Risken för skred eller översvämningar är bedömd som liten. Avseende påverkan på klimatet bedöms planen ge möjlighet till bra bostäder i ett kollektivtrafiknära läge.

Se även konsekvenser för planens genomförande i denna beskrivning.

Kommunala beslut i övrigt

Plan- och byggnämnden beslutade 2002-11-06 PBN § 166, att godkänna program för planområdet. Planberedningen beslutade 2007-05-29 att detaljplanearbete för området kan påbörjas.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Planområdet är typiskt för Mälardalen med ett kuperat och omväxlande sprickdalslandskap som med undantag för de sista decennierna präglats av lång kontinuitet i markanvändningen. Odlingslandskapets brynzoner, strandområdena ner mot Mälaren samt ädellövsbestånden i de låglänta delarna utgör områdets största naturvärden på land.

Mark och vegetation

Vegetationen inom planområdet varierar. En översiktlig analys av natur- och landskapsvärden har utförts i programskedet (Nivå landskapsarkitekter AB, 2002). Utöver befintlig natur påpekas bland annat värdet av stråk i landskapet och utblickar från höjder mot åkermark och Mälaren.

De befintliga naturvärdena i de centrala och västra delarna av planområdet är relativt små. Centralt i området ligger ett hygge utan nämnvärda naturvärden. Väster om detta ligger en med tallskog beklädd höjdrygg som sträcker sig ner mot Svea-landsbanan i sydväst. Denna del planeras som naturområde. Nordvästsluttningen mot Mariefredsvägen (väg 223) är tidigare avverkad och är nu huvudsakligen bevuxen med ung lövblandskog av trivial karaktär med enstaka frötallar. Inslaget av lövträd längs planerad väg upp till platåbebyggelsen och mellan de planerade flerfamiljshusen, förstärks med solitära eller gruppvisa nyplanteringar som ersättning för de större träd som måste fällas på andra ställen inom planområdet.

Söder om museijärnvägen, i södra delen av planområdet, finns ett parti med igenvuxen hagmark samt blandskog med inslag av ädellövträd, framför allt ek. Längst i sydost övergår detta i en delvis igenväxande fuktäng ner mot mälärstranden. Längst i öster, förbundna med fastlandet via museijärnvägens banvall, ligger Stora Skallaholmen med en tät lövdominerad skog med inslag av stora ekar av delvis stort värde. Dessa områden påverkas ej av gällande planförslag och berörs därför endast kortfattat nedan.

De östra delarna av planområdet är mer låglänt. Öster om gamla Mariefredsvägen ner mot Mälaren finns ett mosaiklandskap med åkermark, delvis igenvuxen hagmark, skogsdungar och tomtmark. I öster övergår området i en aldominerad strandskog ner mot Mälärstranden. Museijärnvägen gränsar till och ingår, till viss del, i området och den delar sig i två spårsträckningar. Solitära äldre eller medelålders ekar samt grupper av ekar finns t.ex. kring järnvägens spårområden,

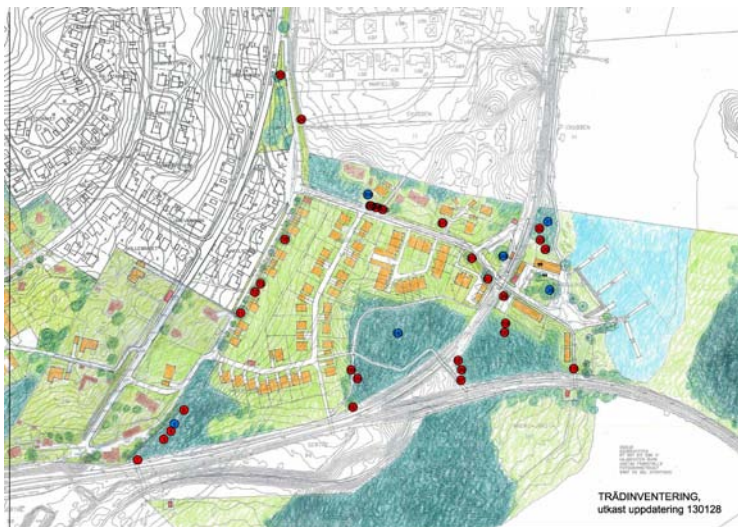
längs den sydöstra sidan av gamla Mariefredsvägen, i området mellan järnvägsspåren och stranden samt på tomten kring Marielunds gård (Ekudden 1:1) med sin igenvuxna hagmark med ädellövssolitärer. Ett mindre område med en mycket grov ek samt en uppväxande lövskog med ett flertal yngre ekar, sälg och hassel har bedömts som särskilt värdefull, en s.k. nyckelbiotop. Flera av de befintliga ekarna är idag starkt trängda av en tilltagande igenväxning i de förut mer öppna hagmarkerna och är i stort behov av friställning och röjning för att utvecklas positivt. Ytterligare en nyckelbiotop finns på lilla Skallaholmen, men den berörs, som ovan nämnts, ej av planförslaget.



Trädinventering

Grönområdena i planområdet hänger samman inåt och utåt. Pilarerna symboliserar s.k. spridningskorridorer.

En trädinventering inklusive inmätning av träden i de östra delarna av planområdet har utförts av Strängnäs kommun under hösten 2010. Det inventerade området begränsas i princip av gamla Mariefredsvägen i väster samt målarstranden i öster, men befintliga tomter samt naturområden som inte berörs (området söder om järnvägen samt Skallaholmarna) har uteslutits. Syftet med inventeringen är framför allt att få bättre kartunderlag för att bättre kunna ta ställning till alternativ för planerade vägar och bebyggelseområden.



Bevarandevärda träd har inventerats och klassificerats. Blå prickar = klass 1; röda prickar = klass 2

Inventeringen omfattar träd med omkrets över ca 100 cm (diameter ca 30 cm) i brösthöjd. Träden har mätts in, fotograferats, samt fått ett rött band och ett nummer. Några undantag från tumregeln om 100 cm i omkrets har gjorts för friska och välplacerade unga träd, t.ex. där luckor i en allé kan fyllas ut. Ett annat undantag är brynzonerna med ek, hassel, sälg och björk som omger naturområdet med kullen norr om platsen där smalspåret delar sig. Dessa brynzoner i kanten mot den öppna åkermarken bedömdes i detaljplaneprogrammet ha ett visst värde främst baserat på den gradvisa övergången från högre lövträd via partier av många lägre lövträd ut mot den öppna marken, och inte på grund av de enskilda trädens måktighet (nr 6 Triviallövbryn).

Bedömningen av inventerade träd omfattade *träds*slag och *stam*omkrets i brösthöjd. Dessutom noterades eventuella *särskilda kännetecken* (växtsätt, form, ovanligt hög eller vid, flerstammighet m.m.) och om trädet hade någon *skada*. Om skadan är en säkerhetsrisk och ensamt motiverar fällning, noterades detta. Om trädet ingår i en dunge av samma sort noterades detta också.

De inventerade träden har därefter värderats i fyra klasser utifrån sitt värde för naturmiljön. Dessa klasser är:

Klass 1: högsta skyddsvärde. Bör skyddas i plan, bebyggelsen anpassas så att trädets fortlevnad inte hotas av exploateringen. Gäller även döda träd.

Klass 2: högt skyddsvärde. Trädet är eller har hög potential att bli ett värdefullt träd. Ofta behov av friställande/slyröjning, ibland av ytterligare trädvårdsåtgärder. Bör i största möjliga mån sparas. Gäller även döda träd.

Klass 3: visst naturvärde eller estetiskt/rekreativt /landskapsmässigt värde. Sparas i den grad det är möjligt. Planering och exploatering bör inriktas på att spara dessa om det går, i lagom fördelning avseende t.ex. placering, ålder och trädslag.

Klass 4: ringa skyddsvärde. T.ex. unga eller dåligt utvecklade barrträd eller triviallövträd.

Trädens läge i förhållande till illustrationsplanen finns redovisade på bild i MKB pkt4.2.1 där de särskilt värdefulla träden i klass 1 och 2 redovisas särskilt.

Klass 1 omfattar 6 st. träd med nummer 5, 31, 38, 183, 306 och 508, samtliga grova ekar. Klass 2 omfattar 29 st. träd med nummer 1, 3, 4, 6, 11, 12, 13, 18, 24, 25, 32, 33, 34, 89, 97, 99, 101, 107, 108, 114, 151, 164, 166, 305, 307, 308, 312, 316 och 317, huvudsakligen medelstora och stora ekar. Övriga närmare 300 träd som finns i listan och som markerats med band fördelar sig ungefär mellan klass 3 och 4.

Träden skyddas i planen enligt nedanstående lista.

Klass 1 träden ges följande bestämmelser:

n2 som innebär att markens höjd runt trädet inte får ändras, schaktning för ledningar m.m. inte får göras, marken inte får belastas så att trädets rötter skadas. Vidare får trädet inte fällas, starkt beskäras eller skadas. Det ska skyddas under byggtiden så att trädets krona och dess rötter inte skadas.

a1 som innebär att överträdelse av bestämmelse n2 medför vitesföreläggande .

Klass 2 träden ges följande bestämmelser:

n3 som innebär att markens höjd runt trädet inte får ändras, schaktning för ledningar m.m. inte får göras, marken inte får belastas så att trädets rötter skadas. Vidare ska trädet vårdas och skötas så att det fortlever med god vitalitet och så långt möjligt bevaras. Trädet ska skyddas under byggtiden. Marklov krävs för fällning. Vid fällning ska träd ersättas med nyplantering av samma sort med stamdiameter på minst 15 cm.

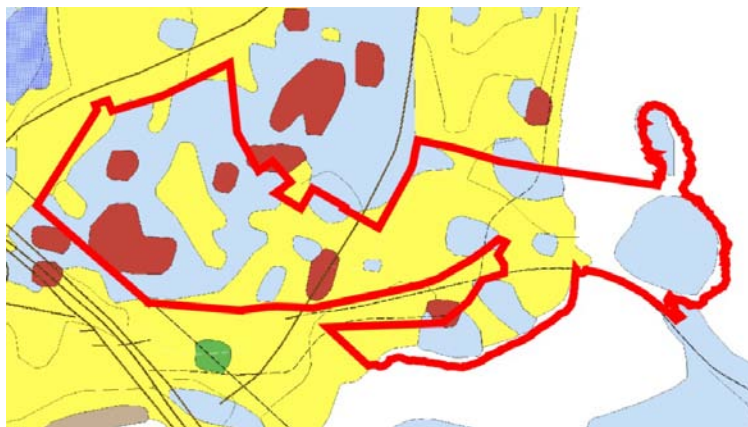
Strandmarkerna mot sydöst i planområdet, ingår i ett regionalt intresseområde för naturvård, klass III: "Mälarstranden söder om Gripsholm". Anläggande av småbåtshamnen kan bedömas påverka detta intresse något, vilket kommer att prövas i särskild miljödomsprocess för vattenverksamhet.

Geotekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk undersökning (Sweco VBB VIAK, daterad 2001-10-23) har utförts för hela den del som ligger väster och norr om gamla Mariefredsvägen. Utredningen visar att markförhållande varierar inom det föreslagna bebyggelseområdet från storblockig morän, morän till fast lera i det centrala område som idag utgör hygge. Stabiliteten har här goda förutsättningar. Kompletterande undersökning är gjord (ÄC-konsult AB 2012-04-20) som visar att någon risk för ras eller nedfallande block inte föreligger.

Kompletterande geoteknisk undersökning har utförts av WSP daterad 2014-04-07.

Planområdet har delats in i två delområde, område 1 utgörs av marken öster om Gamla Mariefredsvägen och område 2 utgörs av marken väster om Gamla Mariefredsvägen. Enligt jordartskarta från SGU består jorden i område 1 av glacial lera och i område 2 av sandig morän och berg i dagen.



Jordartskarta över planområdet. Roströd färg = berg; gul = lera; grön = isälvssediment; ljusblå = morän.

För område 1 domineras jorden av torrskopelera som delvis är siltig på morän. Det finns stråk som innehåller lösare lera. Det innebär relativt goda byggnadstekniska förutsättningar. Markkuppfullnad inom område 1 kan ge sättningar, framförallt i det område med lösare lera.

För område 2 domineras jorden av morän som delvis är blockig i markytan och ett antal berghällar. I mitten av område 2 finns en svacka med ett sankt område där jorden består av torrskopelera på morän och där grundvattnet står högt. Detta innebär relativt goda byggnadstekniska förutsättningar för uppförande av byggnader.

För område 1 och 2 skall, för markområde med lera, enplansvillor dimensioneras enligt Rapport 7:2008 Tillämpningsdokument Plattgrundläggning geoteknisk kategori 1 (GK1). För område 1 med lösare lera kan för annan byggnation komma

att krävas pågrundläggning vilket bör utredas mer detaljerat i senare skede.

För radhus, flerbostadshus, serviceanläggningar, gator samt vatten- och avloppsledningar rekommenderas en detaljerad geoteknisk utredning i senare skede.

Jorden i både område 1 och 2 bör förutsättas vara mycket tjälfarlig. Uppfyllnad får inte ske på tjälad jord. Förekommande jordterrass är dåligt dränerad och ytterligare utredningar kan komma att krävas för hur dagvatten ska hanteras.

Sprängning av berg i närheten av befintliga hus och konstruktioner bör utföras med försiktig sprängning för att förhindra spräng- och vibrationsskador. Vid grundläggning av hus närmare än 5 meter från släntrönn ska bergteknisk sakkunnig besiktiga slänten för att avgöra om risk för underminering föreligger.

Områdets totalstabilitet bedöms som god och en översiktlig beräkning visar att uppfyllnad till 2 m kan utföras utan kontakt behöver tas med geotekniker.

Ställningstagande om kompletterande grundundersökning behövs ska redovisas och motiveras i bygglov.

Förorenad mark

I östra delen vid Mälaren, Marielund 1:4, söder om Ekudden, har det funnits ett mindre sågverk, verksamheten har troligen varit liten och upphörde under 1940-talet.



En översiktlig markundersökning (2010) har utförts som visar att samtliga analyserade prover uppvisar halter som ligger under de generella riktvärdena för mindre känslig markanvändning(MKM), förutom i en punkt där halterna för tyngre PAH överskrider riktvärdet. Vidare överskrider två av tre prover som analyserats för tungmetaller gränsen för känslig

markanvändning (KM). Provtagningspunkten som överskrider riktvärdet för MKM ligger inom området som använts för utsklepning av virket från sågverket. Slutsatsen i den översiktliga markundersökningen är att föroreningen inte kan kopplas till det tidigare sågverket utan kommer troligtvis från fyllnadsmaterialet som transporterats till platsen.

En detaljerad markundersökning genomfördes 2011-09-13 bekräftar ovanstående uppgifter. Inga indikatorer finns som tyder på att någon typ av doppningsverksamhet har förekommit på platsen vilket baseras på nuvarande och tidigare provtagning. Doppningsverksamhet har heller inte kunnat bekräftas av de uppgifter som framkommit om sågverkets drift. Uppföljning skall ske under genomförandetiden.

Åtgärder ska vidtas för att minimera spridningsrisker och hälsorisker för människor. Platsspecifika riktvärden bör tas fram för att bättre klarlägga föroreningssituationen. En sanering av det begränsade området med förhöjda PAH-halter krävs för att förhindra negativa konsekvenser. Fastighetsägaren ansvarar för att föroreningar inventeras, saneras och efterbehandlas enligt riktlinjer ovan och efter särskild prövning av miljö- och hälsoskyddsnämnden. Utredningen föranleder införd planbestämmelse

a3 som innebär att bygglov för ändrad markanvändning får inte lämnas förrän markföroreningen inom området har avhjälpes.

Radon

Området är, i sydöstra delen, klassat som lågriskområde för radon, i övriga delar normalriskområde enligt kartmaterial från SGI över radonrisk inom Strängnäs kommun dat 1989-06-30.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Inom planområdet finns kända fornlämningar Kärbo 1:1, 2:1-2:4 och 70:1.

En särskild arkeologisk utredning har utförts av Riksantikvarieämbetet under år 2011. Inga nya fynd har påträffats. Två objekt klassades som fasta fornlämningar; dels en färdväg i form av en gammal landsväg och dels en boplatlämning med ugn daterad till 1200-tal. Boplatläget har inte avgränsats och det kan finnas fler lämningar utanför utredningsområdet. Hela området kring boplatläget liksom området Skallholmen ges användningen FORN i planen. Ett genomförande av planen bedöms därför inte påverka boplatläget eller mark där en arkeologisk utredning inte genomförts. Färdvägen planläggs med användningen FORN och kommer fortleva som gångstig efter genomförandet av planen, dvs ingen nyanläggning av väg är tillåten.

Övrig kulturmiljö

Färdvägens karaktär av trädkantad väg ska bibehållas och den ska vara läsbar i landskapet. För upplevelsen av fornlämningen är bevarandet och underhållet av mur och vall mot och inom angränsande bebyggelse nordväst om vägen av vikt.

Påträffas fornlämning ska det anmälas till länsstyrelsen, enligt kulturminneslagen.

Inom planområdet finns ingen skyddad eller minnesmärkt kulturhistorisk bebyggelse eller kulturmiljö. Det finns enstaka privata byggnader eller bebyggelsemiljöer av visst värde samt lämningar som klassas "övrig kulturhistorisk lämning".

Två lämningar av detta slag ligger inom planerad kvartersmark, övriga och flertalet, ligger inom naturmark. De båda lämningarna utgörs av ett gränsmärke som står inom fastigheten Gertre 1:6 och av platsen för det f.d. ångsågverket vid Skallahamn.

Ett av planens syfte är att utveckla hamnen till småbåtshamn och besöksmål, varvid kulturmiljön får nytt liv och fortlevnad.

Söder om lokalgata 2 föreslås tomt för skola och park. Befintlig miljö kring torp och lada utgör rester av den tidigare agrara miljön inom området. Bestämmelse **k** för inför torpet där byggnadens karaktärsdrag särskilt ska beaktas vid ändring. Tillbyggnad till torpet medges. För ladan som är i dåligt skick har bestämmelse **f2** förts in som anger att om ny byggnad uppförs ska dess volym och karaktärsdrag efterlikna den befintliga ladan.

Bebyggelseområden

Bostäder

Planförslaget har en generell, flexibel och robust struktur med gator och kvarter i olika storlekar som ger möjlighet till variationer för utbyggnaden. En traditionell kvartersstruktur med genomgående gator som anpassas efter områdets topografi ger möjlighet till en koncentrerad bebyggelse.

Strukturen för den nya bebyggelsen är en till situationen anpassad kvartersindelning (ca 0,5 ha per kvarter), med en lokalgata som går centralt genom området. Kvarterens form anpassas och varierar med hänsyn till typ av bebyggelse, topografi och naturvärden.

Nivåerna i planområdet varierar och inom vissa tomter är höjdskillnaderna så stora att suterränghus bör uppföras. Den nya bebyggelsen ska anpassas till terrängen och placeras så att nivåskillnader och sparade vegetationspartier kan ingå som ett positivt inslag i miljön. Anpassning till terrängen motivera bestämmelse i plankartan.

Planförslaget föreslår tre stadsbyggnadskaraktärer, småstad, trädgårdsstad och villastad för att göra kvaliteterna tydliga och för att skapa identitet i den byggda miljön.

SMÅSTAD

Småstaden karakteriseras av blandad bebyggelse från stadsradhus, stadsvillor till flerbostadshus med en byggnadshöjd från två till sex våningar, med möjlighet till sutterrängvåning för att anpassa till topografin. Tätheten i kvarteren kan variera mycket och ligga mellan 35-75 bostäder per hektar. Verksamheter för handel i mindre skala, hantverkare, service mm finns i bottenplanet. Denna typ föreslås på norra platån närmast Läggesta station och den planerade bebyggelseutvecklingen av centrum nordväst om planområdet. Lokaler för verksamheter omfattar ca 9650 bruttoarea.

Småstaden har en tydlig urban prägel, här finns offentliga rum, torg, platser och gator där människor kan mötas. Här finns parker och innergårdar som ger rekreation, lugn och skydd. Husen är placerade utmed gatorna och formar slutna gaturum som inofficiellt övervakas av de boende. I småstaden bor det fler människor per ytenhet vilket ger möjlighet för lokal service att etablera sig.



Referensexempel, småstad



Referensexempel, småstad

TRÄDGÅRDSTAD

En modern trädgårdsstad formas med mått och proportioner från traditionella förebilder där gator är anpassade till topografin och kantade av rader av träd och förgårdsmark. Bebyggelsen ligger nära gatan för att tydliga stads- och gaturum ska skapas. På gårdarnas insidor finns trädgårdar och mindre odlingar. Flera olika typer av marknära boende finns representerade. Både enskilda villor, parhus, kedjehus och radhus/stadsradhus finns i en integrerad stadsmiljö. I viss mån kan även mindre, väl anpassade flerbostadshus inrymmas. Gatorna är välordnade och det finns ett antal mindre torg och platsbildningar där mindre verksamheter och serviceinrättningar finns lokaliserade. Mellan husen finns grönskande trädgårdsmiljöer och innergårdar. Husen har stor variation och är placerade nära gatan men skyddade av grönska från insyn och buller. Närheten till naturen är ett viktigt element. Trädgårdsstaden karakteriseras av en tät bebyggelse, främst tvåvåningshus, typ radhus och parhus. Husens placeras utmed gatorna och bildar tydliga gaturum och där grönskan i området är väl integrerad som en tydlig del i såväl gaturum, gårdsrum och parker. Det är områden där gatorna har tydliga hierarkier och skillnaden mellan vad som är privat och offentligt är tydligt. Denna typ finns främst på platån och nere vid Skallahamn.



Referensexempel, trädgårdsstad



Referensexempel, trädgårdsstad

VILLASTAD

Villastaden karakteriseras av kedjehus och friliggande småhus/villor i varierande kvarter med en låg täthet. Gatorna är anpassade till topografin och bebyggelsen utgörs av friliggande villor med samordnat läge för huvudbyggnad mot gatulinjen. Då byggnadernas utformning är individuell och varierar kan likartade material och kulörer på taken skapa en sammanhållen karaktär. Denna typ finns främst i västra delen av planområdet samt på ängen i södra delen.



Referensexempel, gruppbyggda enbostadshus



Referensexempel, villastad

Längs Brostugevägen (gamla Mariefredsvägen) ges befintliga fastigheter möjlighet till avstyckning för att bebyggas med småhus, detta kan ge ca 8 nya bostadsenheter.

SKALLA HAMN

I kulturhistorisk miljö i östra delen av planområdet planeras en småbåtshamn anläggas, Skalla hamn, på platsen där sågverkets timmer skeppades ut. Hamnverksamheten beräknas rymma 50-talet småbåtar. Här planeras för småskaliga verksamheter som gärna har anknytning till hamnverksamheten. Området mellan järnvägslinjerna formas en öppen och offentlig plats kring den skyddade eken och hamnplanen mot bryggorna och vattnet och med ca 8 lägenheter ovanpå verksamheterna som bidrar till att vara en informell hamnvakt för att skapa trygghet. Mot hamnplanen öppnar sig verksamhetslokaler med stora portar och fönster i markplan. Byggnadernas karaktär kan med fördel hämta uttryck och form från verkstäders och lantbrukets ekonomibyggnader.



Illustration, förslag till ny bebyggelse och torgplats vid hamnplan.



Illustration, förslag till nytt hållplatsläge för museijärnvägen i Skallahamn med plats för parkering i anslutning till hållplatsen.

Totalt inom hela planområdet kan ca 460 bostadsenheter tillkomma.

Arbetsplatser och övrig bebyggelse

Inom planområdet finns möjligheter till arbetsplatser i den planerade kontorsbyggnaden närmast Läggesta station samt i anslutning till småbåtshamnen. I anslutning till planområdet finns möjlighet till arbetsplatser i den planerade centrumanläggningen och det verksamhetsområde norr om planområdet mot Mariefredsvägen. Då Södra Årby byggs ut kommer ytterligare möjligheter till arbetsplatser att skapas. Närheten till kollektivtrafik med tåg och med buss gör att utbudet av arbetstillfällen är mycket stort i regionen utanför planområdet.

Offentlig service

Närmaste skola är Mariefredskolan (åk 0-9) i Mariefred och här finns också Wik fritidsgård. I Åker finns Åkerskolan för årskurs 0-9. Marielunds förskola ligger vid "Trekanten" ca 500 m från planområdets norra gräns. Vårdcentral finns i Mariefred.

I Södra Årby, norr om planområdet planeras för skola, förskola och centrumverksamheter då detta område byggs ut med bostäder.

Kommersiell service

I direkt anslutning mot planområdets norra del och till stationsläget planeras bebyggelse för centrumverksamhet.

I Marielund finns ett bageri med café. Större utbud finns i Mariefreds centrum ca 4 km och i Åkers centrum ca 4, 5 km från planområdet

Tillgänglighet

Kravet på tillgänglighet för handikappade skall tillgodoses. Intentionerna i handikappolitiska programmet ska beaktas.

Gestaltning

Den nya bebyggelsen bör ges en varierad med sammanhållen karaktär med stor omvårdnad om detaljutformningen. Fasadmaterial kan vara tegel, puts eller trä och bör ges kulörer i traditionella jordfärger från ljusa kimrök, ockra till ljus resp. mörk brun och grön umbra samt olika tegelröda och faluröda kulörer. Även mörka svartbruna och gråsvarta typ kimrök får förekomma. Detaljer som takfot, burspråk, entréer, plank och staket bör utformas med höga krav på gestaltning.

Taken ska ges en sammanhållen karaktär i material och kulörval och här har planen har fått bestämmelsen fl som innebär att taken ska vara tegel, betong eller slätplåt med ljust tegelröd, mörkgråa eller svart kulör. Även växtmaterial typ sedum kan användas.

Nedan ges exempel på lämplig gestaltning.



Referensbild: Exempel på sammanhållen gestaltning med omsorg om detaljer, speciellt entréer



Illustration, förslag till ny bebyggelse kring lokalväg 3 med radhus och småhus.

Friytor

Lek och rekreation

Inom planområdet planeras för flera ytor avsedda för lek och rekreation. Större delen av planområdet som inte är bebyggelseområde utgör naturmark. Parker planeras inom området och fungerar som gröna kilar och gör avstånden korta ut till omgivande natur.

En park omfattande 0,4 ha, för lek och med gemensam bollplan planeras centralt i planområdet på den gamla ängen söder om befintliga fastigheter och norr om bebyggelsen längs gamla Mariefredsvägen.

Vid områdets västra entré kilar en park in sig mellan två bostadskvarter. Här planeras gångväg upp till vägen genom ett i övrigt naturligt parkområde.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Mälaren och Hedlandet samt Mariefred där utbudet är stort på rekreativsmöjligheter och upplevelser.

Hamnplanen

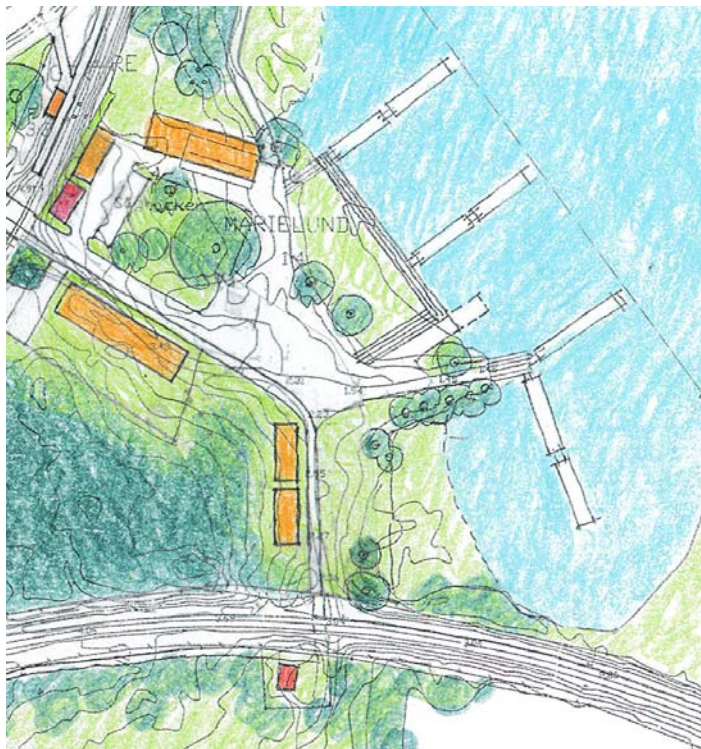
Hamnplanen utformas som en öppen grusad yta kring vilken det ligger lokaler för verksamheter. Här finns plats för både biltrafik med angöring till bryggorna och för iläggning och upptagning av båtar i båtrampen samt för gående besökare och boende. Platsen norr om hamnplanen utgörs av en grön äng med den skyddade eken och ytterligare träd. Ett antal av de vackraste av träden i strandkanten och de värdefullaste träden i övrigt, bevaras men i huvudsak röjs området från sly och undervegetation för sol och ljus. Sittbänkar placeras dels i strandkanten och dels i övergången mellan äng och hamnplan. Hamnplanen blir även en viktig länk för gående och cyklister som vill ta sig mellan Mariefred och Hedlandet.

Hamnplanen ska vara en öppen och socialt samlande plats med verksamheter som har anknytning till båt- och friluftsliv vid Mälaren.



Illustration, förslag till ny bebyggelse vid hamntorget

Verksamheten vid hamnplanen med service, kontor, café, kiosk, lager, plats för att lägga i och ta upp båtar mm för småbåtshamnen innebär att flera personer kommer att röra sig inom området vilket tillför liv till området. Bryggorna i hamnen beräknas rymma ca 80 småbåtplatser. Yta på plankartan som är betecknad med användningen TORG ska i huvudsak utformas enligt nedanstående bild.



Illustrationsplan, förslag till ny bebyggelse vid hamntorget.

Marken närmast parken bör vara grusad, befintlig strandäng behålls och bryggor anläggs utanför vegetationszonen.

Strandskydd

Inom planen gäller ett generellt strandskydd på 100 m både på land och i vatten. Inom det område som anges på plankartan och i beskrivningen förutsätter planen att strandskyddet upphävs. Planen är påbörjad före det att den nya strandskyddslagstiftningen trädde i kraft och det är därför länsstyrelsen som med stöd av övergångsbestämmelser till lagen fattar beslut i strandskyddsfrågan.

Planen ingår i ett större sammanhang med flera detaljplaner runt Läggesta station som tillsammans formar en ny stadsdel i den riktning som FÖP-Mariefred - Läggesta anger och som ger en långsiktigt hållbar utveckling och tillväxt i Mariefred - Läggestaområdet. Stadsdelen, som när den är färdigbyggd kommer att rymma mellan 2500-3500 invånare, omfattar dels områden i anslutning till Mälaren och dels områden som sträcker sig längre inåt land.

Denna detaljplan är den sista i raden med strandkontakt. Längs hela den sträckan av Marielundsviken som stadsdelen närmar sig vattnet, har principen varit att bebyggelsen ska förhålla sig på ett respektfullt sätt till strandens kvalitéer och värden. Bebyggelsen har i övriga detaljplaner längs viken, dragits tillbaks från strandlinjen dels för att tillgodose strandskyddet och dels även för att landskapsbilden från sjösidan och upplevelsen av de flacka partierna längs stranden ska kunna bibehållas. Dessa delar är dock i stora stycken svårtillgängliga både för boende i den blivande stadsdelen och för det rörliga friluftslivet. I den övergripande planeringen har man därför ansett att det är viktigt för stadsdelen, och i synnerhet de boende i områdena längre inåt land, att stadsdelen på något ställe erbjuder god tillgänglighet och de kvalitéer som det innebär att enkelt kunna vistas vid Mälaren. Den aktuella platsen i den inre delen av Marielundsviken med visuellt skydd från sjösidan av Stora och Lilla Skallaholmen har därför valts för att tillgodose de behov av vattenkontakt som stadsdelen kommer att ha både ur ett socialt- och ur friluftslivets perspektiv. På den relativt begränsade sträckan (ca 150m) som berörs av förslaget ges förutom en torgbildning med parkingslag även möjlighet till en mindre småbåtshamn för grundgående båtar samt en viktig ilägningsplats för de som av olika anledning inte stadigvarande har båten i hamnen eller i närheten. Den tidigare ianspråktaga platsen anses även lämplig utifrån att det tidigare funnits verksamhet i form av ett sågverk och mindre utlastningshamn. Genom att skapa hamnplanen med torg med kringliggande verksamheter och ge möjlighet till service och social mötesplats kan den gamla kulturmiljön ges nytt liv och blir även en ny målpunkt för museijärnvägen som har en hållplats i anslutning till hamnen.

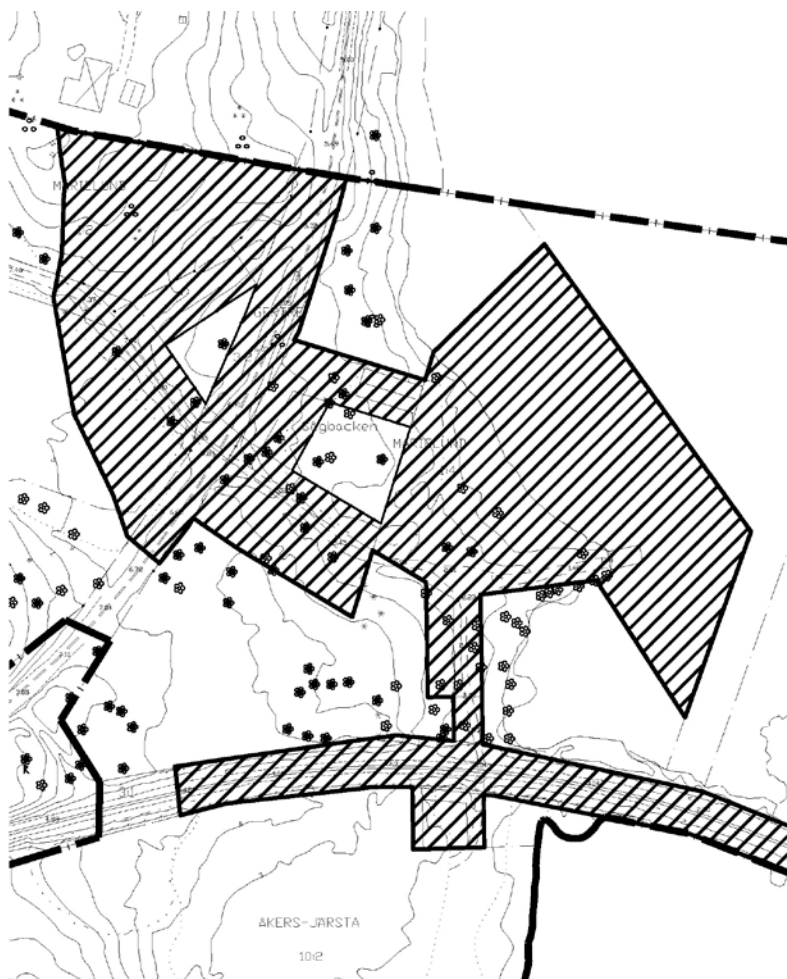
Platsen knyter även till den viktiga gång- och cykelvägen från Hedlandet, den möter här den nya bebyggelsen i stadsdelen och övergår här från att vara ett mer lantligt strandstråk till en gc-väg av mer urban karaktär med fortsättning både mot Läggesta station och centrala Mariefred. Inslaget av bostäder motiveras för att skapa liv och rörelse men även trygghet på platsen och ska ses som en förutsättning för att de allmänna funktionerna på torget kan utvecklas.

Området anses därför behöva tas i anspråk enligt planen för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Planen ger förutsättningar för verksamheter på land och i vatten. För genomförandet av vattenbyggnadsområdet har genom prövning tillstånd erhållits för vattenverksamhet som i omfattning överensstämmer med område WV1. Detaljerade åtgärdsplaner kommer att upprättas för genomförandet. För att bedöma den tilltänkta planens påverkan på naturmiljön i strandområdet tar planens MKB upp och anger förslag på anpassningar och åtgärder. Dessa har inarbetats i planen och skall beaktas i genomförandet. Platsen utformas därför i huvudsaklig överensstämmelse med bild 9 i MKB:n med en grusad yta närmast parken och med en vegetationszon närmast strandkanten och bryggorna för att i största möjligaste mån bevara strandzonen såväl ovan som under vattenbrynet. Delar av området ges även användning som park med skyddsbestämmelser för vissa särskilt värdefulla träd.

De försiktighetsåtgärder som kan bli aktuella kan vara att genomföra anläggningen vid en årstid då det biologiska livet störs minimalt (höst-vinter) samt utplacering av geotextillänsar i vikmynningen under anläggningstiden. Landfasta bryggor anläggs lämpligen på pålar, medan de utstickande bryggorna lämpligen är flytbryggor förankrade med betongsänken. Muddring bör undvikas helt och utfyllnad göras i så liten grad som möjligt. Även trädfällning i strandzonen bör ske med försiktighet för att undvika lokal stranderosion.

I MKB anges konsekvenserna av planförslaget under punkt 4.3.3. Under förutsättning att åtgärderna utformas och följs upp enligt MKB så bedöms påverkan på strand- och vattenmiljön bli begränsad.

Stranden kommer även fortsättningsvis att vara allmänt tillgänglig. Kommunen gör därför den sammantagna bedömningen att värdet för det angelägna allmänna intresset överstiger den begränsade påverkan på strand- och vattenmiljön som detaljplanen orsakar och avser därför hos länsstyrelsen ansöka om att strandskyddet upphävs enligt detaljplanens förslag.

*Skrafferat:*

*Område där strandskyddet är upphävt enligt beslut 2014-08-20
Länsstyrelsen i Södermanlands län, dnr 521-4119-2014.*

Vattenområden

I planförslaget finns två vattenområden föreslagna. Hamnverksamheten för småbåtar anges som WV1 i plankartan. Här planeras en anläggning för båtbyggor som lokaliseras i viken mellan Skallaholmarna och strandområdet vid det f.d. sågverket, som en utvidgning av den tidigare utskeppningsplatsen för virke. Idag finns plats för tioalet småbåtar medan detaljplaneförslaget innebär upp till 80 småbåtar.

Mark- och miljödomstolen har lämnat Mellca AB tillstånd att uppföra byggor för småbåtar vid Jagbacken, fastigheten Marielund 1:4 m.fl. i Strängnäs kommun i en dom den 30 januari 2013 (MÅL nr M 1071-12). Tillståndet gäller endast under förutsättning att den i ansökan angivna detaljplanen vinner laga kraft.

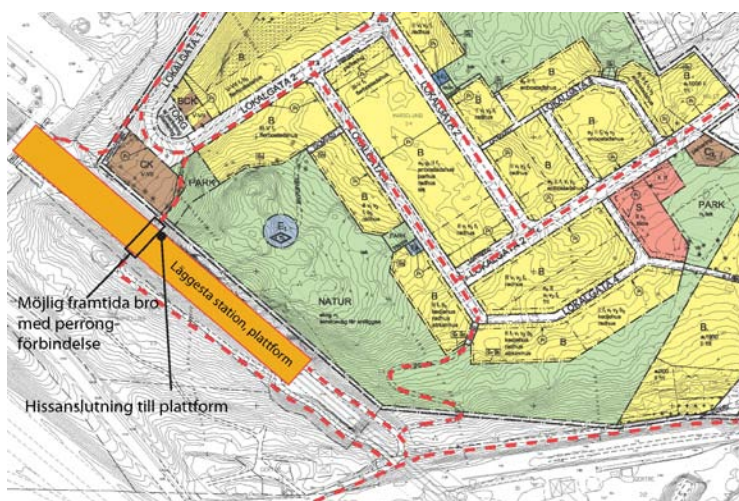
Det andra vattenområdet, W, ska vara öppet vatten.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Området nås via en större lokalgata som leder genom den västra delen av planområdet och ansluter i nordost till befintlig gata i första etappen i utbyggnaden av Jagbacken och i nordväst till Mariefredsvägen, väg 223. Östra delen av planområdet nås från befintliga lokalgator och den s.k. gamla Mariefredsvägen (Brostugevägen).

De planerade gatorna är så långt möjligt genomgående för trafik med bil, cykel och gång. Busstrafik planeras inte gå genom området. De största gatorna kommer att utföras med trottoar och eller gång- och cykelväg längs körbanan. För att koppla samman området, från verksamheterna kring lokalgata 1 och torget, till perrongområdet ger planen möjlighet att anlägga en gångfartsgata i norr. I södra änden av lokalgata 1 kan en gångväg genom naturen anläggas fram till stationsområdet och som ger möjlighet att i framtiden ansluta till möjlig bro över spårområdet med förbindelse ner till spåren. I södra delen av lokalgata 3 ges möjlighet att ansluta genom naturområdet till spårområdet och till gång- och cykel vägar som ansluter till det övergripande gång- och cykelnätet.



Gång- och cykelvägar i anslutning till Läggsta station

Lokalgator inom området föreslås med följande utformning;

LOKALGATA 1 typ A och typ B

Denna gata kan i ett första skede av plangenomförandet ha en utformning som typ A med 2,5 m gång- och cykelväg, 5,5 m körbana, mot höjden i söder ett avskärande svackdike 2,0 m. När bebyggelse uppförs ska gatan byggas om till typ B som har 5,5 m körbana med möjlighet till parkering 2,5 m och trottoar 2 m längs ena sidan samt som förut 2,5 m gång- och cykelväg längs andra sidan (se illustration nedan). Bebyggelse ges möjlighet att vara tre våningar samt därutöver suterrängvåning för att anpassa till befintliga marknivåer. Se illustrationer nedan.

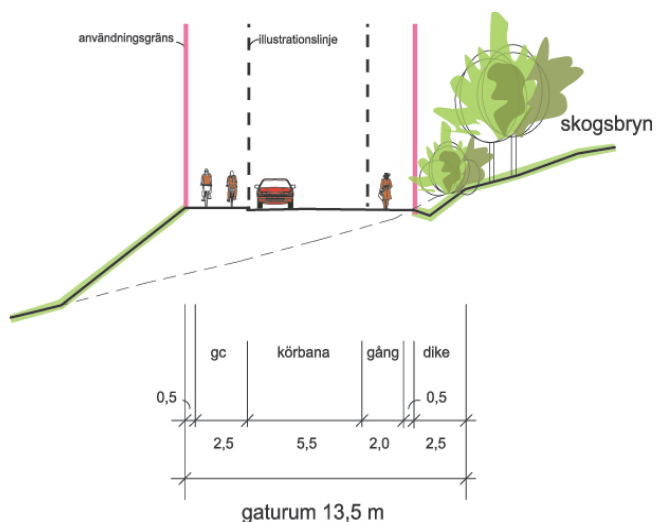


Illustration: Lokalgata 1, typ A.

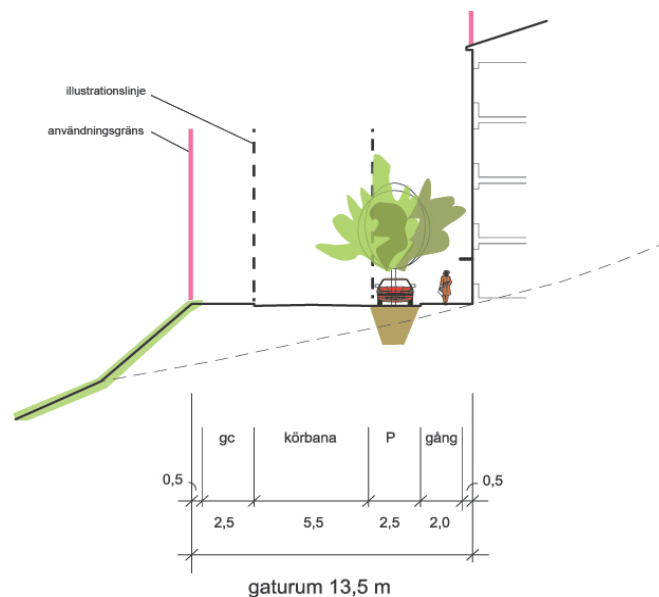


Illustration: Lokalgata 1, typ B.

LOKALGATA 2

Denna gata är av typ ”Småstadsgata” eller ”Trädgårdstadsgata” med körbana 5,5 m samt en trädrad på ena sidan med möjlighet till parkering mellan träden. Längs ena sidan en gång- och cykelväg 2,5 m och längs motsatt sida en trottoar 2,0 m. Bebyggelsen ligger i tomtgräns mot gata eller indragen ca 1,5-2,5 m beroende på hustyp. Omgivande bebyggelse är i två våningar med suterräng, utom i norr där flerbostadshusen är i tre våningar med suterräng.

En variant av lokalgata 2 – **lokalgata 2 b** – ansluter en kort sträcka mot Jagbacken etapp I. Gatan är här smalare, den har körbana på 5,5 m och gång- och cykelväg, men saknar trädrad och parkeringsfickor.

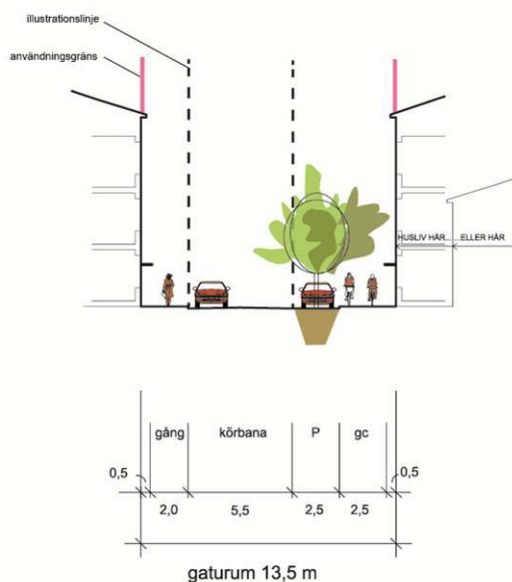


Illustration: Lokalgata 2.

LOKALGATA 3

Denna gata är i princip lika lokalgata 2 men träddrad med parkering utgår, dvs med körbana 5,5 m, en gång- och cykelväg 2,5 m och på andra sidan en trottoar ca 2,0 m.

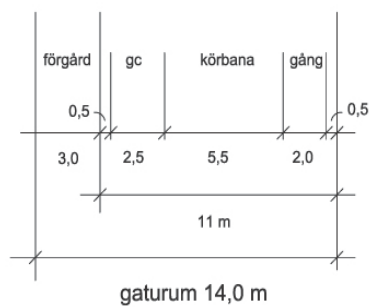
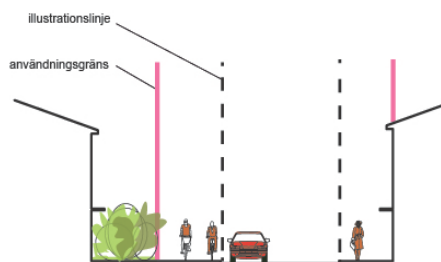


Illustration: Lokalgata 3.

Bebyggelsen ligger i tomtgräns mot gata eller indragen ca 1,5-3 m beroende på hustyp. Omgivande bebyggelse är två våningar med möjlighet till suterräng.

LOKALGATA 4

En s.k. "villagata" med körbana 4,5 m samt ett svackdike ca 1,5 m. Bebyggelse med huvudbyggnad placeras 2-3,75 m från tomtgräns.

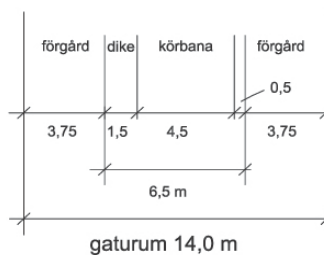
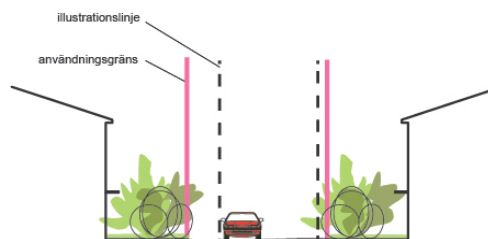


Illustration: Lokalgata 4.

LOKALGATA 5

Denna gata leder ner till hamnen och har en körbana 5,5 m med gång- och cykelväg 2,5 m på den sida som vetter mot ny bebyggelse. På den andra sidan körbana anläggs ett svackdike med varierande bredd anpassad till befintlig fastighetsgräns. Den nya bebyggelsen placeras ca 3 m från tomtgräns.

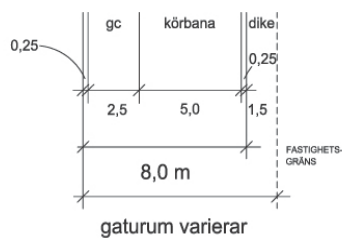
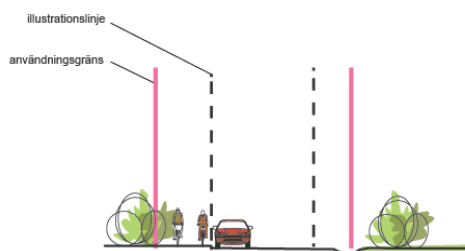


Illustration: Lokalgata 5.

LOKALGATA 6

Denna gata som ansluter mot området för Jagbacken etapp I, ligger i befintligt villaområde och utgjorde tidigare den gamla Mariefredsvägen. Den planeras med körbana på 5,0 m, gång- och cykelväg på 2,5 m och ett svackdike ca 1,5 m. Den befintliga bebyggelsen med huvudbyggnad och uthus varierar i utförande och placering och ny bebyggelse placeras minst 4,5 m från tomtgräns.

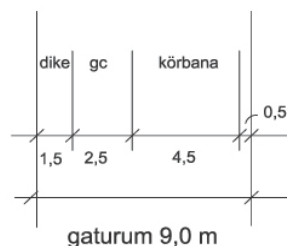
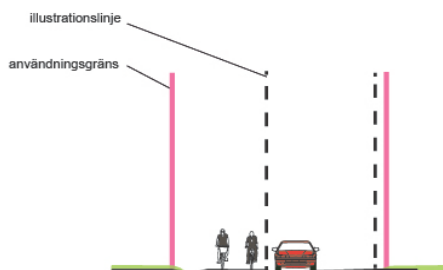


Illustration: Lokalgata 6.

LOKALGATA 7

Denna gata sammanbinder befintligt villaområde med den äldsta Mariefredsvägen och har en körbana på 4,5 m med ett svackdicke ca 1,25 m på ena sidan.

Belysning på gatorna ska förutom att ge tillräckligt med ljus för trafiksäkerheten bidra till rumsbildningar och upplevelsen av grönska på och i anslutning till gatorna. Armaturer väljs med anpassad stolphöjd och bestyckas med lågenergiljuskällor med god färgåtergivning.

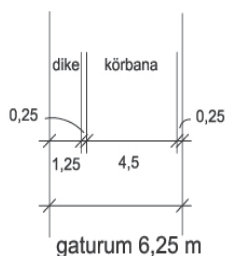
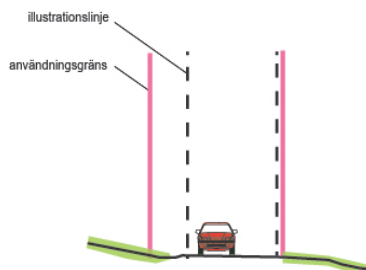


Illustration: Lokalgata 7.

LOKALGATA 8

Lokalgata 8 – förbinder befintlig bebyggelse och planområdets östra delar med de västra delarna. Gatan ska huvudsakligen tillgodose behovet för gång-, cykel- och mopedtrafik, men även biltillfart till nya avstyckningar för bostäder. Lokalgata 8 har körbana 3,0 m, svackdike 1,5 m och en grusad ytbeläggning. Där gatan korsar genom grönområdet placeras mittstolpar alternativt stenbumlingar ut för att hindra genomfartstrafik med bil.

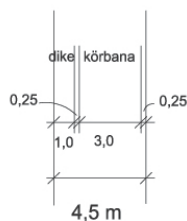
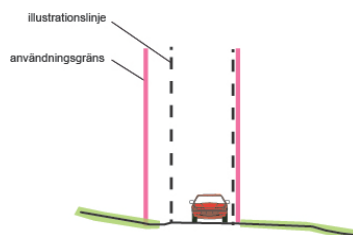
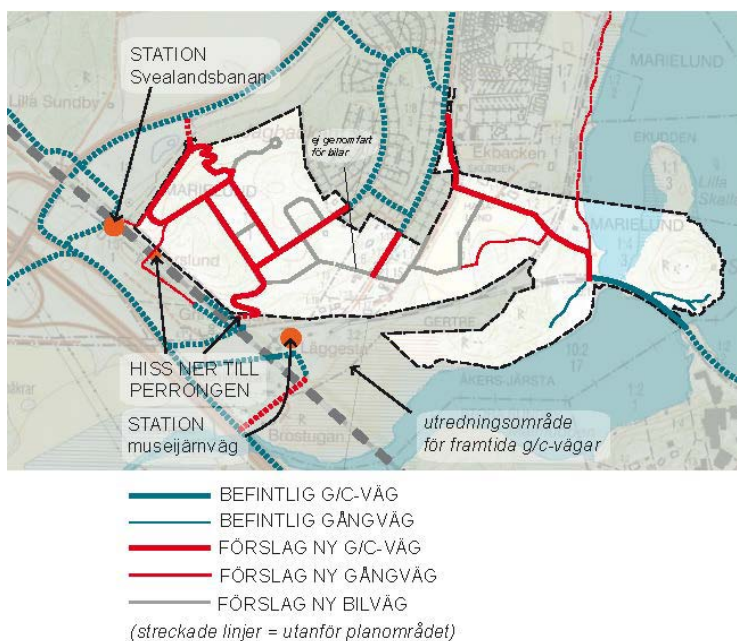


Illustration: Lokalgata 8.

Cykeltrafik

Cykelvägnätet inom planområdet ansluter väl till omgivande cykelvägar både befintliga och planerade, se illustration. Inom området planeras gång- och cykel längs lokalgatorna 1, 2, 3, 5 och 6.



Karta över gång- och cykelvägnätet i och till och från området.

I park och naturområde avses enklare grusade gång- och cykelstigar anläggas som underlättar framkomligheten och fungerar som smitvägar. Dessa är illustrerade i plankartan. Även den färdvägen med beteckningen FORN ska vara av enklare slag, dvs den ska bevaras i nuvarande skick enligt vad som beskrivs i planbeskrivningen under Fornlämningar.

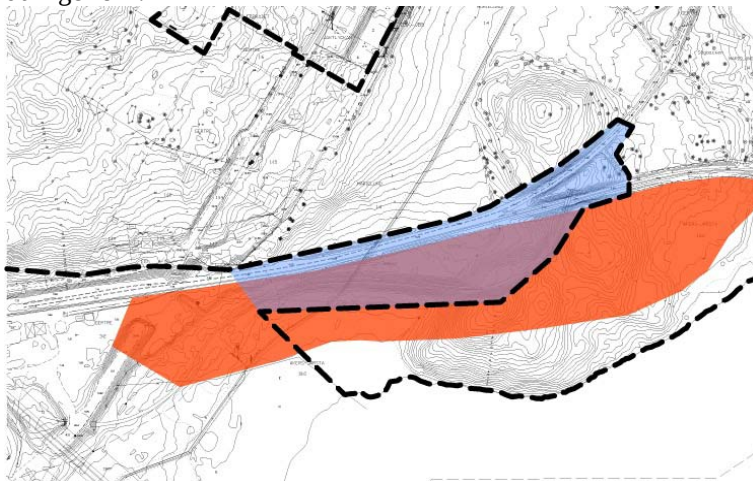
Kollektivtrafik

Planområdet har mycket god försörjning med kollektivtrafik. Svealandsbanans station i Läggesta ligger i direkt anslutning till planområdet. Gångavståndet från perrong till bostadsentréer uppskattas variera mellan 100 och 800 meter.

Kommunens lokaltrafik har busshållplatser i närområdet, vid Läggesta station och vid Marielunds förskola. Busstrafik inne i området bedöms kunna undvikas.

Museijärnvägstrafik

Nedanför Svealandsbanans station ligger stationsbyggnad och bangård för museitåg, Läggesta Nedre. Härifrån löper smalspårsjärnvägen genom planområdets östra del och delar sig i en sydlig och en nordlig bana, mot Taxinge slott respektive Mariefred. Del av museispåret ingår i detaljplanen och säkras där igenom.



Utredningsområdet för museijärnvägen är markerat med blå färg.

Mark för utveckling av järnvägen kommer utredas av kommunen och museijärnvägsföreningen utanför denna detaljplaneprocess.

Säkerhet vid spårövergångar bör ske genom anläggande av s.k. gång- och cykelfållor.

Parkering, varumottagning, utfarter

Parkering skall ske på kvartersmark. Parkeringsbehovet är följande;

11 bilplatser per 1000 kvm LOA bostadsyta i flerbostadshus, 1,2 bilplatser per radhus samt 2 bilplatser för småhus och villa.

Planen ger möjlighet till gästparkering längs lokalgatorna.

Där lokalgata 1 vrider sig i en kraftig kurva vid ett torg mot norr ges utfartsförbud från bostadsbebyggelsen i torgets östra kant.

Intill hamnplanen finns plats för 20 besökande bilar att parkera, förutom de platser som hör till bostäder och verksamheter. Utrymme medges för varuleveranser, vändplan för bil med båtsläp samt cykelställ, då hamnområdet är en viktig målpunkt längs cykelstråket mellan Hedlandet och Mariefred.

Tillgänglighet för Räddningstjänsten och Renhållning.

Framkomlighet för Räddningstjänstens fordon på gatumark är väl tillgodosedd i planen. Gatorna är utformade med en radie i innerkurvor på minst 7,0 m. Gatustrukturen med genomgående gator ger god framkomlighet och tillgänglighet även för renhållningstjänsten.

Störningar och risker

Buller

Planområdet är strategiskt beläget vid Läggesta station och Svealandsbanan som förbinder Södertälje med Kungsör. Järnvägen är under utbyggnad med planerat dubbelspår som beräknas vara klart innan Citybanan i Stockholm är färdigbyggd. Bebyggelse för bostäder och verksamheter med detta stationsnära läge för kollektivtrafik med buss och järnväg kommer att bidra till att öka det hållbara resandet i den samhällsekonomiska investering som är gjord.

En bullerutredning har utförts av ÅF Ingemansson (2010). Bedömningen om trafikutveckling baserar sig på prognostiserade trafikmängder år 2020. Trafikmängden på större vägar har räknats fram utifrån mätningar 2005 med en beräknad trafikmängdsökning på 1,5 %. Trafikmängder på nya lokalgator är schablonmässigt uppskattade. Avseende tågtrafikutveckling för person- och godstrafik baseras de på uppgifter från Trafikverket. Planförslaget innebär att bostäder som tillkommer inom planområdet kommer att vara utsatt för buller från väg- och tågtrafik. Vid fasad på de bostadshus som planeras närmast järnvägen beräknas bullernivån bli ca 60 dBA ekvivalent ljudnivå och 82 dBA maximal ljudnivå. Avstegsfall enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1, Buller i planeringen- Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik” blir då aktuellt. Detta betyder att bostäder där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dB(A) kan medges under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dB(A)) eller i vart fall en ljuddämpad sida (50 dB(A) vid fasad och där minst hälften av boningsrummen är vänd mot tyst eller ljuddämpad sida. Generellt gäller att bebyggelse som planeras i de bullerutsatta lägena ska anpassas så att tysta eller mindre bullriga sidor och uteplatser skapas, och därmed klarar kraven enligt den aktuella bullerbekämpningen och för avsteg enligt Boverkets allmänna råd 2008:1.

Merparten av föreslagen bebyggelse kommer att klara de riktvärden som fastställts av Riksdagen. Bedömningen är vidare att Riksdagens riktvärden för inomhusmiljö och uteplatser kan uppnås för samtliga bostäder inom planområdet förutsatt att åtgärder genomförs.

Utdrag ur rapport ”Trafikbuller och luftkvalitetsutredning rapport 551890 A upprättad av ÅF-Ingemanssons, daterad 2010-08-31”

samt PM 01 upprättat 2013-03-20. ”Byggnaderna utsätts för höga bullernivåer från väg- och tågtrafiken. Vid fasaden på mest utsatta bostadshus mot järnvägen fås upp mot 60 dB(A) ekvivalent och 82 dB(A) maximal ljudnivå. Med föreslagen byggnadsutformning och lämplig lägenhetsplanlösning kan mål enligt avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer nov 2008 innehållas.” Se rapport ÅF-

Ingemanssons daterad 2010-08-31, bilaga kompletterad enligt PM 01 2013-03-20: Indelning av bostadshus med avseende på innehållande av riktvärden se även MKB sid. 10.

Planbestämmelse förs in för bebyggelseutformning så att: Bostäder med en ekvivalent trafikbullernivå överstigande 55 dBA vid fasad, har minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet högst 55 dBA

ekvivalent ljudnivå vid fasad (50 dBA ska eftersträvas).

Bostadsrum som orienteras mot sida där den ekvivalenta trafikbullernivån överstiger 55 dBA vid fasad utformas så att trafikbullernivån inomhus i bostadsrum inte överstiger 26 dBA ekvivalent och 41 dBA maximal ljudnivå, ljudklass B.

Varje bostad ska ha tillgång till en uteplats, privat eller gemensam med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå i nära anslutning till bostaden.

Vibrationshastigheter inte överstiger 0,4 mm/s

Uppförande av bullerskyddande byggnadselement som t ex fasad, plank, mur eller vall är en åtgärd lämplig att vidta nära bullerkällan. För bebyggelsen närmast järnvägen ska kvartersmarken vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för bullerskärmar, gäller med rött och blått markerade bebyggelse enligt nedan.

Samtliga lägenheter kommer att kunna erhålla en uteplats på den tysta eller ljuddämpade sidan med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå genom lämplig lägenhetsutformning och genom att uppföra lokal bullerskärmar på balkonger och uteplatser vilket ska redovisas i lovprövning.



Bilden visar vilka av bostadshusen som kommer att innehålla de olika riktvärdeskriterierna.

Luftföroreningar

För de planerade bostäderna underskrider halterna av partiklar CO och NO₂ Naturvårdsverkets miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i tätorter. Se Trafikbuller och luftkvalitetsutredning rapport 551890 A upprättad av Ingemanssons daterad 2010-08-31.

Risk för skred/höga vattenstånd

Risk för skred och höga vattenstånd bedöms som små. Samtliga bebyggelseområden ligger utanför område som påverkas av s.k. 100 års-flödet enligt översiktlig översvämningskartering av SMHI och räddningsverket.



Markområden som riskera att översvämmas vid högsta dimensionerande nivå +2,66 m (RH 70)

Söder om museijärnvägen i området närmast Mälaren mot Skallaholmen finns ett översvämningssområde, en s.k. fuktäng. Denna äng kommer inte att bebyggas. För att säkra bebyggelsen mot höga vattenstånd föreslås att höjd för överkant bjälklag ska vara minst +2,7 m (RH70).

Risker i samband med småbåtsverksamheten

Bryggor är avsedda för grundgående mindre båtar, eftersom bottendjupen inte tillåter mer. Det planeras ingen uppläggingsplats för båtar. Upptagning och iläggning av båtar innebär ändå alltid i viss mån riskmoment. Hamnområdet ska inte stängslas in. Avsikten med hamnen som en öppen och socialt samlande plats med verksamheter som har anknytning till båt-/friluftsliv vid Mälaren, innebär att fler personer kommer att röra sig inom området. Därmed ökar olycksrisken. Hanteringen av båtbränsle innebär en risk för brand och förorening. Hamnområdet med bryggorna ska vara tillgängligt för räddningstjänstens utryckningsfordon.

Störande verksamheter

Ingen störande verksamhet finns inom området eller i dess närhet.

SKYDDSAVSTÅND

Farligt gods, mm

Trafikverket anger att ny bebyggelse generellt inte bör tillåtas inom ett område på 30 m från järnvägen. Detta är väl uppfyllt i planen där avståndet till järnväg varierar från 30m till 45 m.

För museijärnvägen har en miljökonsekvensanalys av sträckan Laggesta-Taxinge tagits fram av IVL Svenska Miljöinstitutet (daterad 2006-07-07). Rapportens slutsats är att utsläpp av miljöfarliga ämnen från ångtåg är, genom den idag omoderna tekniken, stora i förhållande till det transportarbete som utförs. Då trafiken är begränsad till få tåg om dagen och mindre än 100 dagar per år bedöms den totala miljöpåverkan som mycket försumbar. Inga nuvarande och nu planerade miljökrav förväntas överskridas. Det kan dock inte uteslutas att röken vid några enstaka tillfällen under ett år kan nå hus

som ligger nära järnvägen och kortvarigt orsakar obehag och viss nedsmutsning. För överkänsliga personer med luftvägsbesvär kan det vid dessa kortvariga få tillfällen inte uteslutas att röken är besvärande. Ångtågen och dess infrastruktur är en del av vår historia. Ångtågens mycket begränsade miljöpåverkan skall vägas mot betydelsen av möjligheten att kunna uppleva en tågresor som vid förra sekelskiftet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger i anslutning till kommunens verksamhetsområde för vatten och avloppssystem. Bebyggelsen i området ska anslutas till kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Inom planområdet redovisas två lägen för tekniska anläggningar (pumpstation).

Befintliga fastigheter kring gamla Mariefredsvägen samt fastigheter i Hagalund har enskilda brunnar. I samband med avstyckning av ny fastighet från befintlig, kommer anslutning till det kommunala va-nätet att ske.

Räddningstjänstens möjligheter till brandvattenförsörjning ska beaktas.

Ledningsrätt för tryckledning för vatten belastar området i öster. Ledningen kommer att flyttas till gatumark i samband med exploatering. Se även genomförandebeskrivningen.

Mark inom grönområdet i väster, nära Läggesta stations peronger, reserveras för Sevabs (Strängnäs energi AB) eventuellt framtida behov av vattentorn. Inför byggprojektering ska Luftfartsverket tillfrågas som sakägare för infrastrukturutrustning, eftersom byggnadsverket förväntas bli högre än 20 meter. Tornet avses nås via serviceväg som anläggs med försiktighet inom naturmark.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas och fördröjas lokalt enligt kommunala dagvattenpolicyn, detta görs bl. a för att inte påverka Mälarens vattenkvalitet negativt. Området har dimensionerats för ett 10-årsregn. Dagvatten från tak och parkeringsytor skall hanteras på tomtmark innan det leds till samlad fördröjning via dagvattenränna eller fördröjningsdike. Dagvatten från vägområdet leds via fördröjningsdiken till samlad fördröjning i dammar, om dessa visar sig behövas. Rekommenderade fördröjningar inom det exploaterade området gör att avrinningen ej överstiger vad som avrinner från området vid nuvarande förhållanden.



De svarta pilarna visar områdena där dikesanvisningar behövs för att förhindra avrinningen av dagvatten från skogen till bostadstomterna.

Fördröjning och omhändertagande ska ske enligt nedan principer. Takvatten från hustak bör avledas via utkastare och markanvisning från huskropp till angränsande tomtmark för utjämning och rening via infiltration och avdunstning. Hus med otillräcklig förgårdsmark mot gatan utformas med sedumtak eller med taklutningar bort från gatan.

Enskilda uppfarter och parkering ska beläggas med genomsläpplig beläggning. För mindre gemensamma parkeringar avpassas höjdsättning och dosering för diffus ytavrinning till anslutande grönmark eller genomsläpplig beläggning i p-rutans främre del. För större markparkering, med mer än 10 fordon, förslås genomsläpplig beläggning i p-rutans främre del alt dosering till ytlig avrinning i öppet svackdike eller fördröjningsmagasin av porösa massor försett med bevuxen svackformad överyta. Utlopp från magasin och bräddavlopp via kupolsilsbrunn som ansluts vid behov till dagvattenledning utmed gata. Där det är möjligt med diffus avledning eller avledning via öppet dike skall det väljas före anslutning till ledning.

Dagvatten från gator och trottoarer med enkel- och dubbelsidiga alléträd fördröjs och renas i alléträdstråken. Mark runt alléträd utformas med svagt svackformad gräsbevuxen överyta som är lätt nedsänkt i förhållande till gatans nivå. Bräddavlopp avleds via fördröjd kupolsilsbrunn till dagvattenledningen.



Gräsbevuxet svackdike

För gator utan trottoar bör dagvatten avledas via krosstensdike, med dräneringsslang i botten.

Om markutfyllnad görs kan den med fördel utnyttjas för infiltration och fördröjning av gatudagvatten.

Norra infartsgatan från Mariefredsvägen (väg 233) förses med ett öppet ensidigt dike som kan förses med små hålldammar eller överfall för att förhindra erosion i den kraftiga lutningen. Anslutning av dike sker via vägtrumma (under Mariefredsvägen) till befintligt jordbruksdike.

För det östra området ska kontroll ske att det finns tillräcklig kapacitet för den tillkommande bebyggelsens beräknade vattenflöden i befintliga trummor genom järnvägsbankar.

I västra delområdets södra skogslänt anläggs ett dike för att förhindra dagvattentillförsel till befintliga villatomter.

Under befintlig gång- och cykelväg väg mellan Brostugevägen och västerut till Läggesta stations perronger anläggs dagvattentrummor. Gemensamhetsanläggningar i form av befintliga diken i anslutning till vägar och annan allmän platsmark kommer då planen genomförts att övergå i kommunal ägo. Viss justering av befintligt dike utmed museijärnvägen kan vara aktuellt för att säkerställa avledningen.

Gynnsamma förutsättningar för att anlägga våtmarksdammar med permanent vatten eller utjämningsdammar som vid tillrinning däms upp bedöms finnas i anslutning till museijärnvägsbankarna och våtmarksområdet ned mot Mälaren.

Värme/Energi

Området kan anslutas till SEVABS fjärrvärmenät. Huvudledning finns utmed Mariefredsvägen, väg 223.

Vid projektering av nya bostadsområden bör så energieffektiva uppvärmningssystem som möjligt utredas och uppvärmning med förnybara energiresurser prioriteras. Vid anläggning av bergvärme tillåts endast slutna system.

Uppvärmning med fjärrvärme bör vara huvudalternativet för planområdets framtida uppvärmning. Trots inriktning mot fjärrvärme bör uppvärmning med egna alternativa energisystem, exempelvis biobränsle, värmepump och solenergi, tillåtas inom området. Eldningsanläggningar ska vara typ- och miljögodkända och får endast eldas med för eldstaden avsett bränsle och med den kvalitet och fukthalt som typ- och miljögodkännandet förutsätter.

Inom planområdet medges generellt inte några uppvärmningsanordningar med icke förnyelsebara energikällor eller med direktverkande el. Om ny teknik utvecklas som gör att sådana energislag kan anses vara förenliga med miljökrav och långsiktig hållbarhet får sådan anläggning prövas från fall till fall.

El

Området försörjs med el från Vattenfalls distributionsnät. Plats för tre transformatorstationer redovisas på plankarta.

Tele och optokablar

Huvudledning för optokabel passerar genom östra planområdet i nordsydlig riktning tvärs över befintlig äng. Planen innebär att den delvis behöver flyttas till planerad ny vägsträckning. Ingen telekabel av mellanortstyp går genom området.

Avfall

Detaljplanen ger möjlighet till komplementbyggnader för sophus/miljöhus inom 200 meter från respektive bostad, placerade längs körbar väg för sopbil.

I samband med bygglov/bygganmälan löses frågan med sophantering.

Administrativa frågor

Planen handläggs med normalt förfarande.

Genomförandetiden är 15 år från planens lagakraftsdatum.

Villkor i planen, bestämmelse **a1** innebär att överträdelse av **n3**, (dvs träd får inte fällas, starkt beskäras eller skadas. Trädet skall skyddas under byggtiden.) medför vitesföreläggande.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Konsekvenser för miljön och hushållningen med mark och vatten

Planens genomförande medför att kommunens bostadspolitiska mål i strategisk plan 2007-2009 kommer att uppfyllas då planen ger möjlighet för ca 460 nya bostäder.

Boendemiljöer föreslagna i närhet till större vägar och järnväg bedöms få förhöjda bullernivåer. Dock kan acceptabla bullernivåer uppnås för samtliga bostäder om man vidtar lämpliga bullerskyddsåtgärder såsom husutformning samt bullerskärmar i utsatta lägen.

Bedömningen är att naturmiljön kommer att påverkas på flera sätt. Dels genom att ett antal träd behöver tas ner, varav ett mindre antal ekar. Förutsatt att de allra mest värdefulla naturområdena och träden ges skydd samt föreslagna skyddsåtgärder i fr.a. anläggningsfasen bedöms denna konsekvens som liten. Dessutom får förslaget viss påverkan på vattenmiljön i Gripsholmsviken. Strandmiljön på platsen är idag av en typ som täcker stora delar av mälärstranden i området. Konsekvenserna för fisklek bedöms som liten. Ingen påverkan på fiskvandringssvägen upp mot Räckstaån bedöms uppkomma.

Genom att undvika muddring och större schakter i strandzonen bedöms påverkan på den lokala vattenmiljön i viken kunna hållas på en låg nivå. Dagvattnet planeras att tas omhand lokalt på platsen vilket innebär att negativa konsekvenser i form av ökat utflöde av näring och organiskt material kan hållas nere. Man bör undvika en större uppställningsplats för båtar i strandens närhet.

Den planerade bebyggelsen bedöms inte påverka de kända kulturmiljövärdena inom planområdet negativt.

Vid genomförandet av planen måste man ta hänsyn till risken för konsekvenser kopplade till markföroreningar. Detta berör en avgränsad del av planområdet där tidigare aktiviteter efterlämnat vissa föroreningar i marken. Föroreningarna bedöms vara begränsade och hanterbara, så att inga negativa konsekvenser för miljö och människors hälsa ska behöva uppstå. Risken för exponering för föroreningar är störst under anläggningsskedet, i samband med arbete i mark, vilket kräver att skyddsåtgärder vidtas under anläggningsskedet och att det aktuella markområdet saneras. Risken för skred eller översvämningar är bedömd som liten. Avseende påverkan på klimatet bedöms planen ge möjlighet till bra bostäder i ett bra kollektivtrafikläge.

En samlad bedömning leder fram till slutsatsen att betydande negativa konsekvenser för människa och miljö kan undvikas

samt att planen inte står i konflikt med övergripande regionala eller lokala miljömål.

För att minska negativa konsekvenser anges åtgärdsförslag som är viktiga att beakta och följa upp under och efter planens genomförande. Inte heller nollalternativet bedöms leda till någon betydande negativ miljöpåverkan.

Planförslaget bedöms i huvudsak innebära små till måttliga negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet efter planens genomförande.

De nationella miljömålen kopplas i Södermanlands regionala miljömål till länets visioner och profilområden. Därför görs här en samlad bedömning av planförslagets miljöpåverkan genom avstämning gentemot de regionala miljömålen. En avstämning av planen mot Södermanlands regionala miljömål har gjorts varvid planen inte uppfattas stå i konflikt med något av dessa. Nedan sammanfattas de mål som den aktuella planen har påverkan på.

Begränsad klimatpåverkan, frisk luft, minskad förorening; Det goda kollektivtrafikläget ger förutsättning för liten negativ påverkan.

Giftfri miljö; Förutsatt att försiktighetsmått enligt ovan avseende markföroreningar och arbete i strandmiljöer genomförs blir konsekvenserna små.

Ingen övergödning; Lokal dagvattenhantering samt anslutning av befintliga enskilda avlopp ger förutsättning för en svagt positiv utveckling.

Levande sjöar och vattendrag; Förutsatt att försiktighetsmått enligt ovan avseende arbete i strandmiljöer genomförs blir konsekvenserna små.

Grundvatten av god kvalitet; Lokal dagvattenhantering samt central dricksvattenförsörjning medför små konsekvenser

Levande skogar; Bebyggelseanpassning för att skydda skogsmiljöer i allmänhet och värdefulla ekar i synnerhet ger små konsekvenser.

God bebyggd miljö; Noggrann projektering för goda miljöer ur bullersynpunkt krävs.

Rikt växt- och djurliv; Skyddande av de värdefulla ekarna utgör områdets viktigaste åtgärd avseende biologisk mångfald.

Exploatering av ett nytt bostadsområde innebär alltid påverkan på miljön, hälsan och hushållningen med mark vatten och andra resurser. En behovsbedömning enl. PBL kap 5 och MB

kap 6, daterad 2010-05-21, har tagits fram av Strängnäs kommun (Dnr PBN/2007-358).

En MKB, "Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Marielund 1:4 m fl., Jagbacken etapp 2", har arbetats fram. Dess innehåll har arbetats in i detaljplaneförslaget. Den samlade bedömningen är att betydande negativa konsekvenser för människa och miljö kan undvikas samt att planen inte står i konflikt med övergripande regionala eller lokala miljömål. För att minska negativa konsekvenser anges åtgärdsförslag som är sak beaktas och följas upp under och efter planens genomförande.

En viktig princip ur hållbarhetssynpunkt är att utbyggnaden av kommunen sker utifrån befintlig infrastruktur. Det föreslagna planområdet ligger insprängt mellan två befintliga bostadsområden, är lättillgängligt ur kommunikationssynpunkt, går att ansluta till befintligt fjärrvärme- samt vatten- och avloppsnät. Området är således bra lokaliserat ur ett hållbarhetsperspektiv.

Planen bedöms inte medföra negativa förändringar av landskapsbild, natur eller skogsmark. De befintliga värden som kan komma att påverkas, t.ex. förekomsten av solitära och i något fall äldre ekar eller grupper av ekar, skyddas enligt plan.

Tillstånd att anlägga småbåtsbryggor är beviljad i Mark- och miljödomstolen under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft (M 1071-12). Markundersökningar har genomförts i samband med detta och redovisas tillsammans med åtgärder i Miljökonsekvensbeskrivningen för att påverkan på miljön ska bli minimal.

Konsekvenser för barn

Planområdet ligger nära strövområden och skogsområden lämpade för spontan lek och utevistelse. Själva planområdet är dels delvis skogsklädd, dels hygge och delvis gammal åker- och hagmark som inte i någon större utsträckning har kunnat användas för barnens utevistelse.

Närheten till skolor och passage genom området på mindre gator samt anslutningen till gång- och cykelvägnät som når både skol- och arbetsområden bidrar till en trafiksäker miljö för både barn och vuxna.

Allmänt tillgänglig plats för bollspel och lek i bevarad kultur- miljö tillkommer genom planen vilket gynnar barn- och ungdomar

**Jämställdhets-
konsekvenser**

Planens varierande bebyggelse med både flerbostadshus, rad-, kedje-, par- och enbostadshus samt friliggande villor på varierande tomtstorlekar och olika inriktning gör det möjligt för människor med olika önskemål och förutsättningar att bosätta sig inom området. Planerad bebyggelse kan ha olika upplåtelseformer; hyresrätt, bostadsrätt och äganderätt.

Planområdet ligger väl samlat och kan efter det att infrastrukturen byggts ut, lätt nås med bil, buss eller cykel vilket underlättar vardagen för både män och kvinnor.

MEDVERKANDE**MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Mikael Rojek
Johan Apelman
Johan Karlqvist
Fredrik Granlund
Johanna Vinterhav
Louise Naversten
Gunilla Östling

MEDVERKANDE KONSULT

White arkitekter, Stockholm

Marie Jonsson
Samhällsbyggnadschef

Gunilla Östling
Planchef



Genomförandebeskrivning

Tillhörande detaljplan för:

Marielund 1:4 m fl, Jagbacken etapp 2, Strängnäs Kommun

INLEDNING

Genomförandebeskrivningen har till syfte att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Denna beskrivning tar upp principiell ansvarsfördelning och möjligheter till genomförande av detaljplanen.

Planprocessen sker med normalt planförfarande enligt PBL (1987:10).

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Antagande – augusti 2014
Laga kraft – september 2014

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras eller upphävs.

Huvudmannaskap

För allmänna platser inom detaljplanen gäller kommunalt huvudmannaskap. Det innebär att kommunen inom planområdet ska ansvara för utbyggnad, drift och skötsel av allmänna platser.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för utbyggnad, drift och skötsel av allmänna platser medan exploatören, och/eller framtida fastighetsägare, ansvarar för gator, bebyggelse etc. inom kvartersmark.

Den kommunala utbyggnaden av allmänna anläggningar bekostas av exploatören och/eller framtida fastighetsägare.

Utbyggnad och anslutning av vatten och avlopp, el, tele, stadsnät/bredband och eventuellt värme ombesörjs av respektive operatör på exploatörens bekostnad.

AVTAL

Exploateringsavtal / Markanvisningsavtal

Ett ramavtal mellan Strängnäs kommun och exploatören har tidigare upprättats. Detta för att övergripande reglera parternas åtaganden vid planläggning och genomförande av detaljplanen.

Exploateringsavtal ska upprättas mellan kommunen och exploatören innan detaljplanen antas. Härefter regleras bl.a. när de kommunala anläggningarna ska byggas ut och hur arbetena ska samordnas med exploatörens utbyggnad av anläggningar på kvartersmark. Avtalet kommer också att reglera vilken part som initierar och bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar, erforderliga fastighetsbildningsåtgärder osv.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Berörda fastigheter

Marielund 1:4, 1:2, 1:8, 1:184, Gertre 3:1 och 3:2, Gertre 1:6, 1:7, 1:10, 1:12, 1:13, 1:14, 1:15, 1:17, 1:18 och 1:19, Hagalund 1:1, Målet 4 samt samfälligheterna Gertre ga:2 och ga:3.

Markägoförhållanden

Marielund 1:4 och Målet 4 ägs av exploatören Melca AB. Gertre 1:12-14 ägs av Trafikverket, Marielund 1:8 ägs av Panorama Jagbacken AB och Marielund 1:184 ägs av Strängnäs kommun. Övriga fastigheter inom planområdet är i privat ägo.

Inlösen av mark

Fastigheter som berörs av inlösen för allmän platsmark är del av Hagalund 1:1, Marielund 1:2, Gertre 1:6, Gertre 1:10 och Gertre 1:12-15.

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m.m.

Detaljplanen förutsätter att fastighetsbildning sker inom området. All mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats ska överföras till en av kommunen ägd fastighet. Inom planområdet, del av Marielund 1:4 på Stora Skallaholmen, arrenderas mark (icke-inskrivet). I samband med

att all allmän platsmark enligt detaljplan överförs till en kommunägd fastighet, hamnar även den arrenderade marken ifråga i kommunalt ägo.

I detaljplanen redovisas markreservat, dvs. områden och utrymmen inom kvartersmark, avsedda för infrastruktur för allmänna ändamål. Dessa markeras bl.a. som E- och u-områden. För att säkerställa allmänhetens tillgång över järnvägsspår bildas även x- och z-områden.

Gemensamhetsanläggningar bildas genom anläggningsförrättning där det bedöms erfordras för både de nybildade och befintliga fastigheternas gemensamma behov. Vid lantmäteriförrättningen fastställs förvaltningsform, vilka fastigheter som kommer att ha del i anläggningarna och hur stora andelstalen blir för respektive fastighet.

Genom planområdet går ledningsrätt för vatten och avlopp. Denna föreslås flyttas i de delar där detaljplanen anger kvartersmark för bostäder. Ledningsrätten kan istället förläggas där planen anger allmän plats.

Vad gäller eventuellt övriga ledningar och ledningsrätter, som går där detaljplanen anger kvartersmark, så bör även dessa förläggas där planen anger allmän plats. Detta under förutsättning att flytt är nödvändigt och rimligt.

Fastighetsbildnings-, anläggnings- och ledningsrättsåtgärder sker efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Exploatören bekostar framtagandet av detaljplanen enligt planavtal som tecknats med kommunen. Den ekonomiska vinst som uppstår tillkommer exploatören genom de byggrätter som planen medger.

I arbetet med exploateringsavtalet utreds kostnaderna för detaljplanens genomförande. Kostnader uppkommer bl.a. vid erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, utbyggnad av allmänna anläggningar, anläggnings- och anslutningsavgifter för VA etc.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar

Det åligger exploatören att utföra erforderliga undersökningar som anses lämpliga med hänsyn till den kommande bebyggelsens art och utformning.

VA

Detaljplaneområdet ska anslutas till kommunalt VA-nät. Anläggnings- och anslutningsavgifter ska erläggas av fastighetsägaren enligt vid varje anslutningstillfälle gällande taxa.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas lokalt. Dagvattenhanteringen inom området samordnas med SEVAB Strängnäs Energi AB.

Enskilda brunnar

Exploatören ansvarar för att genomföra kontroller av vattennivåer och/eller vattenkvaliteter i befintliga enskilda brunnar inom planområdet. Kontroller ska göras före och efter exploaterings genomförande. Vid påvisad negativ påverkan från exploatering ska ersättningsåtgärder genomföras och finansieras av exploatören.

El, tele mm.

Varje fastighetsägare ansvarar för att fastigheten ansluts till el, tele, bredband mm.

Fjärrvärme

En fjärrvärmeledning finns anlagd längs Väg 223 i detaljplanområdets västra del. Det finns följaktligen möjlighet att ansluta området till det kommunala fjärrvärmenätet. Vid intresse måste en separat överenskommelse mellan exploatören och SEVAB Strängnäs Energi AB tecknas.

Dokumentation och Kontroll - föroreningar

Teknisk undersökning ska ske för hanteringen av det giftiga avfall som framkommit på grund av de anläggningar som finns inom detaljplaneområdet.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN

Genomförandebeskrivningen är utarbetad i samarbete med exploateringsingenjör Johannes Remmo.

Marie Jonsson
Samhällsbyggnadschef

Gunilla Östling
Planchef



Samrådsredogörelse

Tillhörande detaljplan för:

Marielund 1:4 m fl,

**"Jagbacken etapp II",
Mariefred, Strängnäs
Kommun**

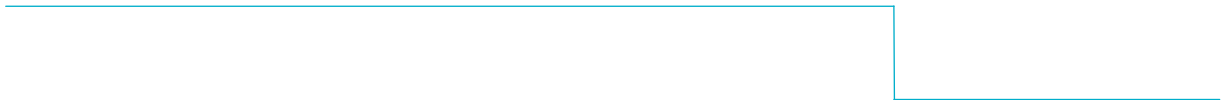
Plan- och byggnämnden beslutade 2011-03-16 enligt § 56 att sända ut detaljplan för samråd enligt PBL kap 5 § 20. Samrådsperioden var 2011-04-15 – 2011-05-13.

Planhandlingarna har varit utställda på biblioteket i Mariefred samt på Medborgarkontoret i Strängnäs kommunhus. Annons med information om samrådet infördes i Strängnäs tidning 2011-04-15. Detaljplanehandlingarna sändes ut enligt sändlista (till statliga myndigheter och kommuner som berörs av förslaget, kommunala nämnder och styrelser, till sakägare och berörda bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt övriga myndigheter, sammanslutningar och enskilda med väsentligt intresse av förslaget).

Under samrådet har följande 33 skrivelser (flera skrivelser från samma avsändare räknas som en) inkommit, varav 24 hade erinringar:

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodosedd
Statliga myndigheter och kommuner			
1. Länsstyrelsen	2011-05-18 2011-05-19	Ja	Tillgodosett
2. Statens Geotekniska Institut	2011-04-28	Ja	Tillgodosett
3. Polismyndigheten i Strängnäs	2011-05-06	Nej	
4. Trafikverket Region Öst	2011-05-11	Ja	Tillgodosett
5. Gripsholms slottsförvaltning, Fogden/slottsarkitekten	2011-05-13	Nej	
Sakägare och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt berörd hyresgästförening			
6. Gertre 1:15	2011-05-05	Ja	Delvis
7. Gertre 1:6	2011-05-10	Ja	Delvis
8. Gertre 1:7	2011-05-10	Ja	Delvis
9. Gertre 1:10	2011-05-11	Ja	Delvis
10. Östra Södermanlands Järnväg	2011-05-13	Ja	Delvis
11. Marielund 1	2011-05-13	Ja	Delvis
12. Läggesta Samfällighetsförening,	2011-05-13	Ja	Delvis
13. Marielund 1:2	2011-05-13	Ja	Delvis
14. Samtl. ägare av Hagalund 1:1,	2011-05-13	Ja	Delvis
15. Gertre 1:17	2011-05-13	Ja	Delvis
16. Carl Crafoord, Ekudden 1:1	2011-05-13 2011-05-17	Ja	Ej tillgodosedd
17. Gertre 1:19	2011-05-13	Ja	Delvis
18. Jaktlyckan 1	2011-05-13	Nej	

Kommunala nämnder och styrelser			
19. Nämnden för hållbart samhälle	2011-06-14	Ja	Delvis
20. Teknik- och fritidsnämnden	2011-05-23	Nej	
21. Kulturnämnden	2011-05-25	Nej	
Socialnämnden		Ingen skrivelse har inkommit	
22. Barn- och utbildningsnämnden	2011-05-24	Nej	
23. Mariefredsstyrelsen	2011-06-29	Ja	Delvis
Räddningstjänsten		Ingen skrivelse har inkommit	
Strängnäs vatten		Ingen skrivelse har inkommit	
Ungdomsråd		Ingen skrivelse har inkommit	
24. (Handikappråd) Strängnäs Handikappkrets	2011-05-13	Ja	Tillgodosedd
Övriga myndigheter, företag, sammanslutningar och enskilda			
25. Sörmlands Museum	2011-04-29	Nej	
26. Svenska kraftnät AB	2011-05-11	Nej	
27. Mariefredspartiet	2011-05-12	Ja	Delvis
28. Vattenfall Eldistribution AB	2011-05-13	Ja	Tillgodosedd
29. John Crafoord (Ej sakägare)	2011-05-13	Ja	
30. Kjell Bylund	2011-05-14	Ja	Ej tillgodosedd
31. TeliaSonera Skanova Access AB	2011-05-16	Nej	
32. Strängnäs Naturskyddsförening	2011-05-13	Ja	Delvis
33. Miljöpartiet det gröna i Strängnäs	2011-06-08	Ja	Delvis
Villaägarna		Ingen skrivelse har inkommit	
SEVAB nät AB		Ingen skrivelse har inkommit	



SYNPKUNKTER

KOMMENTARER

Statliga myndigheter och kommuner

1. Länsstyrelsen

Detaljplanen har skickats till Länsstyrelsen för yttrande enligt 5 kap. 20 § plan- och bygglagen. Länsstyrelsen har den 16 juli 2010 yttrat sig över behovsbedömningen. Planförslaget överensstämmer med fördjupningen av översiktsplanen för Mariefred – Läggesta, antagen den 23 april 2007.

Trafik

Trafikverket har lämnat yttrande den 10 maj 2011. Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter.

Riksintressen

Svealandsbanan samt väg E20 utgör riksintresse för kommunikationer. Planområdet omfattas av riksintresset "Mälaren med öar och strandområden" samt av riksintresse för yrkesfisket.

Strandskydd

Strandskydd 100 meter gäller inom planområdet, vilket inte framgår av planhandlingarna. Då planarbetet har påbörjats innan 1 juli 2009 är det Länsstyrelsen som beslutar om eventuellt upphävande av strandskyddet. Om strandskyddet inom detaljplan ska upphävas förutsätter detta att det finns särskilda skäl. Länsstyrelsen kan inte se att några särskilda skäl har redovisats i planhandlingarna. Intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen ska väga tyngre än strandskyddsintresset.

Det område (WV1) som utpekats för framtida småbåtshamn behöver nyanseras i sin avgränsning för att möjliggöra en planmässig bedömning av konsekvenserna. Som det nu redovisats omfattas allt vattenområde inklusive stränder längs i övrigt oexploaterad naturmark utan närmare motivering.

Beaktas. Det ska framgå i handlingarna till utställningen hur strandskyddsområdet föreslås upphävas och skälen till detta. En särskild begäran om upphävande av strandskyddet med motiv kommer att upprättas.

Beaktas. Mer preciserad redovisning av vilka vattenområden som ger möjlighet för småbåtsbryggor och badbryggor samt var vattenytan förblir oförändrad införs i utställningshandlingen.

Naturmiljö

Planförslaget innebär att området mellan veteranjärnvägen och Skalla hamn till stor del exploateras för bostads- service- och hamnändamål. Som redogörs för i förslaget omfattas området av riksintresse för rörligt friluftsliv och är utpekad i Länsstyrelsens naturvårdsprogram. Därutöver ingår området också i värdeattrakten "Mälarens öar och strandskogar" i Länsstyrelsens strategi för formellt skydd av skog i

Södermanlands län och har ett strategiskt läge på den landbrygga som förbinder skogsområden öster och väster om Gripsholmsviken. Inom området har Skogsstyrelsen pekat ut en mindre nyckelbiotop inom vilken de sällsynta och rödlistade arterna gul dropplav och hjälmbrösklav påträffats. I miljökonsekvensbeskrivningen som ligger till grund för planförslaget redogörs inte närmare för områdets betydelse för artbevarande och dess eventuella betydelse som spridningskorridor för växter och djur. Länsstyrelsen anser att en tydligare hänsyn måste tas till det aktuella områdets samlade naturvärden vid val av exploateringsgrad, bebyggelseplacering och markanvändning.

Beaktas. MKB har efter samråd utökats något för att bättre beskriva förutsättningarna för artbevarande inom djur- och växtlivet då tänkt exploatering genomförs. Planen har anpassats ytterligare för att förbättra spridningsvägarna för växter och djur. Ansträngningar görs inom planen att bevara äldre lövträd längs med befintliga vägar.

I planbeskrivningen visas kartbild hur spridningsvägarna förväntas gå och hur mer naturmark än i samrådsförslaget har lämnats längs med norra sidan av det norra spåret för att på så sätt utgöra en spridningskorridor

Hälsa och säkerhet

Statens Geotekniska Institut (SGI) har den 4 mars yttrat sig över samrådshandlingen. SGI kan inte värdera om planförslaget blir lämpligt från geoteknisk synpunkt, utan rekommenderar att följande frågeställningar klarläggs inför utställning av planen:

Stabiliteten i östra delen av planområdet bör klarläggas,

de geotekniska förutsättningarna för båthamnen redovisas,

risk för ytliga bergras/blocknedfall med påverkan på kvartersmark och gator klarläggas

och golv- och marknivåer behöver klarläggas och vid behov regleras
samt effekter av framtida klimatförändringar beaktas.

Kompletterande utredning har genomförts se vidare bemötande av SGIs synpunkter

Länsstyrelsen ställer sig bakom SGIs rekommendationer.

Fornlämningar

Den västra delen av planområdet har tidigare utretts arkeologiskt. Inom den utredda delen av det aktuella planområdet finns ingen känd fornlämning. Planområdets östra del har inte utretts arkeologiskt (ca 22 ha). En del av detta område (14 ha) ska utredas arkeologisk under säsongen år 2011. Kommunen har

begärt att det område som ligger söder om vägen, mot Marielundsfjärden, samt Stora Skallaholmen ska undantas från arkeologisk utredning. Inom detta område finns tre kända fornlämningar Kärnbo1:1 (en treudd + stensättning), Kärnbo 70:1 (en stensättning och ev boplatzlämningar) samt Kärnbo 2:1-5 (fyra stensättningar, möjligen fler och en ev husgrunds-terrass). Det är sannolikt att ytterligare fornlämningar utan synlig markering ovan mark finns inom detta delområde.

Länsstyrelsen kan inte ta ställning till planens påverkan på fornlämningsmiljön förrän den arkeologiska utredningen är genomförd. Länsstyrelsen förutsätter att utställning av planen avvaktar utredningen och tar hänsyn till resultatet. Länsstyrelsen rekommenderar att markområden inom en detaljplan inte ska undantas från arkeologisk utredning eftersom det kräver tydliga restriktioner i planens användande och eftersom det är svårt att förutse framtida önskemål om större och mindre förändringar inom planen.

Det ska framgå av planbeskrivningen att naturområdena söder om vägen mot Marielundsfjärden samt Stora Skallaholmen inte utretts arkeologiskt och att konsekvensen av detta är att det kan finnas okända fornlämningar här. Det måste tydligt framgå av plankartan och planbestämmelserna att inga markingrepp får företas inom dessa markområden. Den gångstig som finns på plankartan får brukas om den är befintlig, men inga markåtgärder får företas. I konsekvenserna av planens genomförande bör tilläggas att alla eventuella framtida markingrepp såsom ledningar, rör, upplag, gångstigar eller lekplatser, mm kan kräva en kompletterande arkeologisk utredning.

Beaktas. Området söder om vägen mot Marielundsfjärden och Stora Skallaholmen har utretts arkeologiskt under våren 2011. Även fastigheterna norr om vägen t.o.m. Ekudden 1:1 ingick i utredningen. Två nya fornlämningar kom fram genom utredningen inom utredningsområdet: dels en gräsbevuxen vägbanksträckning av den äldsta Mariefredsvägen som inte längre används som väg och dels strax söder om smalspåret som leder till Hedlandet, där man fann spår efter boplatser. Endast strandområdet söder om smalspåret och boplatser-fornfyndet samt Stora Skallaholmen har undantagits från arkeologisk utredning, då marken enligt detaljplaneförslaget ska förbli natur och användas för rekreation. Till utställningsversionen av handlingen framgår av planbeskrivningen att markarbeten här kan kräva kompletterande arkeologisk utredning och av plankartan att tillstånd för alla typer av markarbeten krävs från Länsstyrelsen.

Hänsyn tas till fornlämningarna i planen. Vägbanken kommer att bevaras och skötas av kommunen som en gångstig inom naturområdet för rekreation. Naturområdet söder om järnvägsspåren i planområdets östra del planeras också för

Planområdet är i den östra halvan strandbundet men vattenområdet ingår inte i planen. Om det blir aktuellt med anläggningar i vattnet, t ex en småbåtshamn kan arkeologiska insatser påkallas, delvis beroende av resultaten av den arkeologiska utredningen som ska företas under år 2011.

Plankartans markering med run-R har kompletterats med texten "skydd" vilket på ett utmärkt sätt förtydligar markeringens innebörd. Detta bör även anges vid områdets västligaste fornlämning Kärnbo 1:1.

Planbeskrivningen är oklar angående vad som tidigare utretts och vad som återstår. Planbeskrivningen kan ange att ingen fornlämning finns inom detta område, förvillande blir det att tala om boplatslägen (= plats där arkeologen vid utredningen bedömt att en okänd förhistorisk boplatz skulle kunna finnas, men som vid undersökning visade att ingen fanns) och platsen där en milstolpe har stått, eftersom dessa inte är fornlämningar. Den text som finns både i MKB:n och i planbeskrivningens "Fornlämningar" bör endast finnas på ett ställe. MKB:s text om kulturmiljö är för övrigt bra och tillfyllest.

rekreation, liksom Stora Skallaholmen. Om gångstigar eller annan anläggning som t.ex. pumphus blir aktuellt kommer tillstånd för detta att sökas hos länsstyrelsen. Två lägen för pumphus som är nödvändiga för VA-försörjningen, har setts ut i samråd med Länsstyrelsen inom området.

Tillägg görs i MKB:n i utställningsversionen av handlingen.

Till utställningen tas hela vattenområdet mellan östra planhalvan och Stora Skallaholmen med inom planområdet och användningen vattenområdena redovisas. Noteras.

Parallellt med detaljplanearbetet driver fastighetsägaren en utredning med särskild miljökonsekvensbeskrivning avseende den vattenverksamhet som planeras för vattenområdet i planen.

Vattenverksamheten småbåtshamn ska provas i vattendom. Kommunen har för avsikt att – om utredningen inte talar emot det – genom detaljplanen ge möjlighet för en småbåtshamn att anläggas utgående från strandområdet vid det f.d. sågverket och den utskeppningsplats som finns där sedan gammalt.

Sedan resultatet från den arkeologiska utredningen från 2011 inkommit, har Länsstyrelsen gjort bedömningen att inga marinarkeologiska åtgärder behövs för vattenområdet mellan planerat hamntorg och Stora Skallaholmen.

Beaktas.

Plankartan ska kompletteras så att detta framgår på alla ställen till utställningen.

Beaktas

Övrigt

I handläggningen av ärendet deltog Agneta Scharp (kulturmiljö), Lars Jonsson (beredskap) och Rune van den Brink (natur).
Torbjörg Sekse

2. Statens Geotekniska Institut

Syftet med planen är att pröva möjligheten att använda marken i Jagbackens östra och västra del för att bygga bostäder.

Statens geotekniska institut, SGI, har på begäran av Strängnäs kommun, granskat plan- och genomförande-beskrivning inkl plankarta upprättade av Samhälls-byggnadskontoret, Strängnäs kommun, 2011-03-04.

I SGI:s underlag för granskning har även SGU:s Jordartskartan 10H Strängnäs SO ingått.

SGI:s granskning begränsas till geotekniska säkerhetsfrågor. Frågeställningar rörande grundläggning och markmiljö inkl markradon ingår inte.

I planbeskrivningen redovisas att den geotekniska undersökning som har utförts i planområdets västra del visar att marken utgörs av morän och fast lera vilket också redovisas på jordartskartan med tillägget att även berg i dagen förekommer. I planområdets östra delar har ingen geoteknisk undersökning utförts.

Risk för skred bedöms i planbeskrivningen som liten. Underlag för bedömningen har dock inte redovisats. Beträffande områdets västra delar kan SGI med det presenterade underlaget dela denna bedömning.

För områdets östra del saknas geotekniskt underlag för bedömning av stabiliteten. SGI rekommenderar att stabiliteten klarläggs i planskedet i denna del av planområdet. Områden som exempelvis bör ägnas särskild uppmärksamhet är området vid Skallhamn (torg och bostäder) samt ny gc-väg på bank söder om museijärnvägen. Kan inte bristande stabilitet helt uteslutas behöver förhållandena, såväl idag som efter utbyggnad, klarläggas i planskedet enligt de rekommendationer som ges i Skredkommissionens Rapport 3:95 för nyexploatering och minst detaljerad utredning.

Översiktligt bör också de geotekniska förutsättningarna för båthamnen redovisas. Notera att eventuella muddringsarbeten kan försämra stabiliteten i angränsande landområden.

Kartunderlaget indikerar förekomst av brantare sluttande fastmarkspartier. Inom fastmarkspartierna behöver

Geoteknisk utredning kommer att utföras för delar som ej tidigare undersökts, innan beslut fattas om utställning av planen.

Bedömningen av skredrisken grundar sig på översiktliga platsstudier i området och studier av jordartskartan för området i relation till bedömningskriterierna i Skredriskskommissionens rapport 3:95.

De geotekniska förutsättningarna för anläggande av bryggor och hamnplan ska undersökas och bedömas.

därför eventuell risk för ytliga bergras/blocknedfall med påverkan på kvartersmark, gator etc klarläggas i planskedet. Besiktningen kan inledningsvis vara av översiktlig karaktär. Kan inte risk för bergras/blocknedfall helt uteslutas bör besiktning utföras av bergtekniskt sakkunnig. Besiktningen behöver dokumenteras med ex vis foto, protokoll etc samt vid behov, åtminstone översiktligt, redovisa förslag till åtgärder.

Föranleder resultaten av den geotekniska och bergtekniska utredningen behov av åtgärder/restriktioner bör dessa säkerställas, förslagsvis med planbestämmelser med krav på att åtgärder ska vidtas innan byggnation medges inom aktuell del av planområdet.

Risk för översvämning bedöms i planbeskrivningen som liten. SGI har inget underlag för att värdera om marknivåerna i området är tillräckligt höga men vi anser det angeläget att erforderliga golv- och marknivåer klarläggs och vid behov regleras, varvid också effekter av framtida klimatförändringar behöver beaktas. Notera att om uppfyllnader för att förhindra översvämningssrisk krävs kan detta försämra stabiliteten.

Sammanfattningsvis kan inte SGI värdera om planförslaget blir lämpligt från geoteknisk synpunkt. Vi rekommenderar att ovanstående frågeställningar klarläggs inför utställning av planen.

Statens Geotekniska Institut

Myndighetsfunktionen

Enligt uppdrag

Lars Johansson

Fastmarkpartier kommer att besiktigas i relation till planförslaget av bergtekniskt sakkunnig för att bedöma eventuell rasrisk och eventuella behov av åtgärder.

Kompletteringar införs i planhandlingen till utställningsskedet. I planbeskrivningen redogörs för hur bedömningen av översvämningssrisken har gjorts och med vilket underlag och i vilka lägen bestämmelser ska införas om lägsta golvnivå för bostadsbebyggelse.

3. Polismyndigheten i Strängnäs

Ingen synpunkt.

4. Trafikverket, Region öst

Närheten till Läggesta station, liksom gång- och cykelförbindelserna dit, gör att det finns goda förutsättningar för de boende att nyttja kollektivtrafiken och att på så sätt främja ett hållbart resande.

Plandokumentet nämner museijärnvägen som går genom området, men saknar en beskrivning av de korsningar mellan järnväg/lokalgata respektive järnväg/ gång- och cykeltväg som redovisas i plankartan. Dokumentet bör kompletteras med en redogörelse kring detta, där det bör framgå vilka korsningar som är befintliga och vilka som tillkommer. Enligt 1 kap. 8 § vägmärkesförordningen är det Trafikverket som beslutar om skyddsnivån i plankorsningar, vilket även gäller för plankorsningar som inte ligger på statens järnväg. Vi förutsätter att kontakt tas med oss inför det fortsatta arbetet kring detta.

Remisshandlingarna visar att avsteg kommer att göras från gällande bullerriktvärden. Trafikverkets inställning är att de av riksdagen antagna riktvärdena för trafikbuller skall följas, så att en god och långsiktigt hållbar livsmiljö kan erbjudas de boende i området. Om kommunen väljer att göra avsteg från riktvärdena, anser vi att kommunen bör ta kostnadsansvaret för att åtgärda eventuella framtida problem som kan uppstå på grund av trafikbuller. Den framtagna bullerutredningen, där prognostiserade trafikmängder framgår, kan med fördel biläggas detaljplanen. På så sätt har vi möjlighet att bedöma det underlag som har använts.

Väg 223 omnämns i dokumentet som ett riksintresse, vilket inte stämmer. Väg 223 ingår inte i riksintresset väg.

Inom NATUR-området, mellan Svealandsbanan och planerade bostäder, finns ett cirkulärt E-område utsatt i plankartan. Det framgår inte av handlingen vad E-området i detta fall utgörs av. Om det handlar om en mast eller liknande byggnad som överstiger 20 meter i totalhöjd krävs att vissa prövningar genomförs. T.ex. ska byggnadsverk över 20 meter lokaliseringsbedömas av LFV och berörda flygplatser. Master och vindkraftverk kan även störa järnvägens signalsystem (MobiSIR), vilket måste prövas av Trafikverket.

Trafikverket Region Öst
Catrin Englund
Samhällsplanerare

Beskrivning av befintliga och nya järnvägs-korsningar kommer att införas i planbeskrivningen innan förslaget går till utställning. Endast en plankorsning tillkommer för att tillgängliggöra rekreati-onsområdena med sina fornlämningar längs södra stranden, för boende i området och för besökande.

Noteras.

Bullerutredningar som gjorts tillgängliggörs till utställningen

Beaktas. Felaktig text tas bort.

Ett område har reserverats för ett framtida vattentorn, vilket nämns i planbeskrivningen. Till utställningsversionen av handlingen ska införas beskrivning av reservat för framtida vattentorn. Vattentornet bedöms inte bli högre än 20 m.

5. Gripsholms slottsförvaltning

Ingenting att erinra.

Jacob Strömholm, e.k. slottsarkitekt Gripsholms slott

**Sakägare och berörda
bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och
boende samt berörd hyresgästförening**

6. Gertre 1.15



Ovanstående bild på Er vision om att Läggesta som skall kunna bli en trädgårdsstad.

Den nya bebyggelse som redan finns och den enligt föreslagen detaljplan skall uppfylla denna vision för ett boende skapat runt Läggesta som en järnvägsknut och granne till Mariefred en kulturstad av rang. Mariefred uppfyller i stora delar Er vision.

Vi tycker det vore trevligt om denna vision för Läggesta , skulle gå i uppfyllelse.

Om man skall kunna genomföra den i gamla Läggesta så är det fel val av gator då bör lokalgator med beteckning 6 och 4 bytas till lokalgata 1 med bebyggelse. Samt fel val av bebyggelse på nuvarande fastigheter.

Men vi kan inte förstå varför man tagit in Gamla Läggesta i denna detaljplan och gjort ett "Havsverk" av visionen, här har man lagt in några tomter här och där för att kunna bebyggas med friliggande hus.

Sedan har man gjort en gatukostnadsutredningen knuten till detta med en kostnadsfördelning, som skrämt upp gamla Läggestabor så dom har svårt att fungera som vanligt.

Man har tagit dessa tomter som intäkt för att man skall

betala 85% av gatukostnaden som planlagts i gamla Läggesta. Detta till belopp med upp till nästan 1 million för den fastighetsägare som skall betala mest.

Detta medför att fastighetsägare som tänkt njuta sin ålderdom i Läggesta måste sälja eller stycka av. Det är inte värdigt av ett demokratiskt samhälle att tvinga gamla människor in i en sådan situation.

Nej, tänk om, bryt ut gamla Läggesta ur nuvarande detaljplan genomför den utan Gamla Läggesta så att markägaren, exploatören, som begärt den får komma igång och bygga och forma Nya Läggesta mot visionen trädgårdsstad.

Sen kan vi alla, gamla som nya Läggestabor utforma gamla Läggesta till förlängningen av er vision att göra Läggesta till en trädgårdsstad och i en framtid kan då kanske Gamla Läggesta förvandlas till visionen enligt bilden.

Hur blir det då med kommunikationen för den nya detaljplanen.

Ja, de som bor i Nya Läggesta, Jagbacken 1, har hittills klarat att komma till tåget och det tror vi att de nya invånarna också kommer att klara, vi gamla Läggestabor klarar oss också en tid framåt utan dessa nya vägar.

När detaljplanen utan Gamla Läggesta har vunnit laga kraft och det har börjats att byggas så kan vi i lugn och ro tillsammans ta fram detaljplanen för Gamla Läggesta och göra något fint av det och inte som nu, få befolkningen emot Er med påtvingande gatukostnader som ingen ser någon nytta av.

Med hopp att ovanstående vinner gehör

Läggesta den 2011-04-26

Olof Rasks Dödsbo

Alf Rask

Enligt fullmakt

Remissvar

Om det ovanstående inte vinner gehör så vill vi från Getre Oppgård 1: 15 framföra följande:

Detaljplanen

Gator

Placering

Lokalgata 4 bör i första hand flyttas till detaljplaneområdet Jagbacken 1 där det finns en gata sen gammalt norr om fastighet "Eriksson" saknar fastighetsbeteckning på detaljplanen.

Lokalgata 4 bör i andra hand inte alls gå i linje med gräns till:15 och inte på tomten 1:15 då den saknar allmänt intresse. Det finns redan en förbindelse som går över fastigheten 1:15 som flitigt används i dag trots att det är en enskild fastighet.

I Tredje fall kan kommunen lösa in den vägen och använda som förbindelse.

Lokalgata 6 / gamla riksvägen/

Har någon mystisk breddning som går in på fastighet 1:15, breddningen bör tas bort då den inte kan fylla någon funktion. Ingen väg skall inkräkta på fastighet 1:15 då det saknar allmänt intresse.

Gatornas standard

Om Gamla Läggesta skall uppfylla visionen trädgårdsstad som bilden ovan visar så bör gatorna/ gamla riksvägen/ lokalgata 4 och lokalgata 6 och snedförbindelsen 4 ändras till lokalgata 1 med bebyggelse.

Fastighetens bebyggelse

Fastigheten 1:15 har fått beteckningen B, II, Fril, e2. Bör ändras så att det i en framtid går att bygga kedjehus längs vägarna för att uppfylla visionen trädgårdsstad.

Noteras.

Sen 1930 talet har det bedrivit åkeriverksamhet på fastigheten och detta måste framgå av fastighetsanvändandet så komplettera med "industri-åkeriverksamhet"

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

.....
3

Utdrag detaljplan

"Nya lokalgator sammanbinder planområdet med befintlig bebyggelse i Jagbacken, med Läggesta station och med väg 223.

Nya gång- och cykelvägar ansluter till befintliga och skapar sammanhållna stråk genom området. "

Ovanstående, stycke tas bort då den får anstå till gamla Läggesta är färdigbehandlad, i detta skede saknas motiv att sammanbinda Jagbacken 1 med Jagbacken 2. Vi kan inte heller att se motivet i framtiden då man skall eftersträva så lite genomfartstrafik som möjligt i bostadsområden.

För att nå Jv. stationen finns i dag en utmärkt väg som går parallellt med museijärnvägen och vill man åka bil så går det bra via utfarten Marielund och vidare 223.

Utdrag detaljplan

"Miljöbedömning

.....7

I planförslaget bedöms boendemiljöer få förhöjda bullernivåer på grund av närhet till större vägar och

järnväg. Dock kan acceptabla bullernivåer uppnås för samtliga bostäder om man vidtar lämpliga bullerskyddsåtgärder såsom husutformning samt bullerskärmar i utsatta lägen. "

Vi tycker att bullerbekämpningen skall göras vid den bullerallstrande källan, dvs Järnväg och E väg, båda har tillkommit efter 1937 då fastighet 1:15 bebyggdes. Redan i dag är det i vissa lägen besvärande buller från dessa två bullerkällor. Ett kostnadseffektivt sätt vore att efter Järnväg och E väg på aktuell sträcka sätta upp bullerabsorberande vägg så är problemet löst och kostnaden kommit på rätt part.

"Utdrag detaljplan

Bebyggelseområden

..... 15
Längs gamla Mariefredsvägen ges befintliga fastigheter möjlighet till avstyckning för att bebyggas med småhus, detta kan ge ca x antal bostadsenheter. "

Denna text ändras så att det blir med flexibelt och ger möjlighet att bygga hus av olika karaktär.
Vi tycker att planen enögt styrt in på en viss typ av bebyggelse i gamla Läggesta större valfrihet eftersträvas med vision trädgårdsstad som förebild och inte så mycket detaljstyrning, den kommer ändå att ske vid bygglovsansökningar.

Utdrag detaljplan

"Gator och trafik

..... 22
En större lokalgata leder genom området och ansluter i nordost till befintlig gata i första etappen i utbyggnaden av Jagbacken och i norr till Mariefredsvägen, väg 223. Östra delen av bebyggelseområdet nås från befintliga lokal gator och den så kallade gamla Mariefredsvägen. De nya gatorna är så långt möjligt genomgående för trafik med bil, cykel och gång. Busstrafik är inte tänkt att gå igenom området. Lokalgatorna har följande utformning;"

Här vill vi med kraft motsätta oss att någon genomgångstrafik över gamla Läggesta mellan områdena Jagbacken 1 och Jagbacken 2 saknar allmänintresse och skall med kraft bekämpas. Det orsakar genomgångstrafik av såväl bil, cykel och gångtrafik. Kan inte finnas ett sånt allmänintresse och om det skulle uppstå så skapar det onödig risk för boende och skapar miljöproblem.

Den genomgående "större lokalgata" som talas om i citatet leder ej igenom "gamla Läggesta" Texten i Planbeskrivningen ska förtydligas, så att avsikten ej misstolkas!

Avvisas helt, det räcker om Jagbacken 1 har sin trafik och Jagbacken 2 sin trafik. Det strider mot alla moderna planeringsmetoder att skapa ny trafik i bostadsområde.

*Utdrag detaljplan**"Störningar*

28

Bebyggelsen i de bullerutsatta lägena har anpassats för att kunna skapa tysta eller mindre bullriga baksidor och uteplatser, och klarar enligt den aktuella

bullerberäkningen därmed kraven för avstegsfall. Större delen av föreslagen bebyggelse kommer dock att klara de riktvärden som fastställts av Riksdagen.

Bedömningen är vidare att Riksdagens riktvärden för inomhusmiljö och uteplatser kan uppnås för samtliga bostäder inom planområdet förutsatt att åtgärder som beskrivs nedan genomförs.

Utdrag ur rapport "Trafikbuller och luftkvalitesutredning rapport 551890 A upprättad av ÅF-Ingemanssons daterad 2010-08-31".

Byggnaderna utsätts för höga bullernivåer från väg- och tågtrafiken.

Vid fasaden på mest utsatta bostadshus mot järnvägen fås upp mot 60 dB(A) ekvivalent och 82 dB(A) maximal ljudnivå.

Med föreslagen byggnadsutformning och lämplig lägenhetsplanlösning kan mål enligt avstegsfall enligt Boverkets riktlinjer nov 2008 innehållas.

Se rapport ÅF-Ingemanssons daterad 2010-08-31, bilaga:

indelning av bostadshus avseende på innehållande av riktvärden samt även MKB sid 14.

Planbestämelse förs in för föreslagna bebyggelse som utsätts för trafikbuller större än 55 dB(A). Denna anger att byggnader utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lgh får högst 50 dB(A) utanför fönster där ekvivalentnivåer på den bullerutsatta sidan överstiger 55 dB(A) och att varje bostad har tillgång till en uteplats, privat eller gemensam, i nära anslut Planbeskrivning

till bostaden där trafikbullernivåerna inte överstiger 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå.

Luftföroreningar för de planerade bostäderna underskrider halterna av partiklar CO och NO₂ Naturvårdsverkets miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i

Tätorter, se Trafikbuller- och luftkvalitesutredning rapport 551890 A upprättad av Ingemanssons daterad 2010-08-31 ". Noteras.

Vi vidhåller att Järnväg och E vägen bör ta ansvar för sitt buller och bullerbekämpa samt stå för kostnaden.

*Utdrag detaljplan**"Störande verksamheter*

Ingen störande verksamhet finns inom området eller i dess närhet. "

Detta är fel, på fastighet 1: 15 bedrivs åkeriverksamhet och lastbilstrafik till och från fastigheten, kan av vissa uppfattas som störande.

Åkeritrafik på den fastigheten har bedrivits sen slutet av 1930 talet och fortgår aktivt ännu i dag.

Utdrag detaljplan

"Gatukostnadsutredning

Exploatören bekostar framtagandet av detaljplanen enligt ett planavtal som tecknats med kommunen.

En gatukostnadsutredning har upprättats och ska ligga till grund för fördelning av kostnader för allmänna anläggningar och bilda underlag för debitering av gatukostnadsersättning för fastigheter inom del av planområdet. Gatukostnadsutredningen omfattar fastigheterna Getre 1:6,1:7,1:10,1:15,1:17,1:18 och 1:19 inom planområdet. Övriga allmänna anläggningar ska bekostas av exploatören. Detta regleras genom ett exploateringsavtal som tecknas i samband med planens antagande. "

De vägar som avgränsat att bekostas av Gamla Läggestas fastigheter motsätter vi oss att denna avgränsning är gjord, då dessa gator till ingen del behövs för att gamla Läggesta skall fungera i en framtid, utan dessa är en konsekvens av att man tar fram detaljplan Jagbacken II, därmed skall de bekostas av exploatören eller inte komma till stånd. Uppräknade fastigheter Getre 1:6,1:7,1:10,1:15,1:17,1:18 och 1:19 har inget behov av dessa vägar och motsätter sig också kostnaden. Ta bort detta stycke .

Noteras.

Kostnad vid bygglov

Kostnad för detaljplan skall tas ut som en bygglovskostnad, vore intressant om det framgår vilken storlek den kostnaden är.

Nuvarande planförslag innehåller inga delar där så kallad planavgift i bygglovskedet kommer att utgå

Omsorg av träd

Man har gjort en miljökonsekvensutredning och där framgår det att man noga klassat träd i olika klasser och också registrerat vart och en i ett register samt i detalj beskriver hur dom skall skyddas. Dessutom får man vite om man bryter mot dessa bestämmelser. Lovvärt kan hända, eller inskränkning i fastighetsägaren rätta . Men varför görs ingenting för att ta reda på hur de människor som bor i Gamla Läggesta påverkas och mår ... ??? Det har varit en lugn plats sen 30 talet och så kommer allt detta. Tänk efter att dessa människor borde väl ändå vara i jämvikt med träd eller??

Flera fastighetsägare har ägt dessa länge och planerat att njuta sin ålderdom där, nu kastas allt detta på ända, det vore klok av Strängnäs kommun att beakta detta.

Med hopp att få synpunkterna noga lästa och bedömda och förhoppningsvis tillmötesgångna..

Pula Kroatien 2011-05-5

Olof Rasks dödsbo

Gm Alf Rask, Fullmakt

7. Gertre 1:6

Detaljplanen

Våra huvudsakliga synpunkter på Detaljplanen framför vi i vårt yttrande angående Gatukostnadsutredningen, se bilaga. Vi anser att "Läggesta By" ska hållas utanför detaljplan då detta område inte finns med i detaljplaneprogram för Jagbacken 28 oktober 2002.

Utöver denna grundläggande synpunkt och det vi framför om Gatukostnadsutredningen har vi följande synpunkter och frågor:

I sammanträdesprotokollet där Plan- och Byggnämnden beslutar att sända ut samrådshandlingarna står att förvaltningen tagit fram ett förslag till detaljplan i samverkan med fastighetsägare i området.

Vi ifrågasätter detta då vi inte varit delaktiga i framtagandet av förslaget. Däremot har vi varit inbjudna till två informationsmöten på Samhällsbyggnadsförvaltningen. Dessa kan dock icke betraktas som samverkan från vår sida varför informationen är direkt missvisande. Framtagandet av detaljplanen har skett i samverkan med markägaren.

I Planbeskrivningen framhålls vikten av naturmark och närheten till naturen som ett viktigt element.

Detta är ytterligare ett argument för att hålla Läggesta By utanför detaljplan och låta de befintliga fastigheterna vara en grön lunga i den övriga bebyggelsen, utan byggrätter och gator.

Gatukostnadsutredningen och dess konsekvenser för befintliga fastighetsägare borde ha omnämnts i samrådshandlingarna och varit bilagd dessa handlingar då detta är ett prejudicerande ärende i kommunen.

Gatukostnadsutredningen har behandlats som ett eget ärende med egen samrådsprocess. I detaljplanesamrådet omnämns gatukostnadsutredningen i samrådsbrevet, i presentationen av planarbetet på hemsidan och i annonsen. Vid Översiktsberedningen 2011-11-30 tog dock politiskt beslut om att inte gå vidare med gatukostnadsreglementet. Detta innebär att inga gatukostnader hamnar på befintliga Gertre-fastigheter. Den upprustning av vägen som krävs bekostas av exploitören för omgivande områden.

I Planbeskrivningen omnämns enstaka privata byggnader eller bebyggelsemiljöer av visst värde. För oss är det intressant att veta vilka byggnader som avses.

Busstrafik är inte tänkt att gå genom området enligt Planbeskrivningen. Dock nämndes möjlighet till bussvändplats nedanför vår fastighet vid information till Mariefredsstyrelsen 2011-04-05. Vi undrar vilka som är de egentliga planerna?

Någon busstrafik inom Jagbackenområdet planeras inte. Busstrafiken kommer att ha sina hållplatser längs Mariefredsvägen. Om det i framtiden skulle bli aktuellt att trafikera inom Jagbackenområdet så kommer det i såfall att ske som genomgående trafik via gamla Mariefredsvägen och upp över höjdplatån för att sedan ansluta mot Läggesta stationsområde. Någon busslinje som går in djupare in i bostadsområdena och vänder ses som uteslutet.

Det nämns i Planbeskrivningen att förskola och skola finns idag och att nya sådana planeras i Södra Årby. Har adekvata beräkningar gjorts så att nya barn får plats i förskola och skola i den omfattning som krävs då Jagbacken etapp II byggs?

Samråd har skett med kontoret för barnomsorg och utbildning i Strängnäs kommun, som har lämnat uppgifter om nuvarande och framtida behov av grundskole- och förskoleplatser.

I Planbeskrivningen nämns att man bör undvika en större uppställningsplats för båtar i strandens närhet. Var är det tänkt att båtar ska ställas upp?

Strängnäs Kommunen utreder genom framtagande av ett översiktsplaneunderlag (Blåplan) rörande kommunens alla strandområden, bl.a. frågan om lämpliga uppställningsplatser för båtar.

Vår fastighet har egen brunn och är ansluten till gemensam sjövattenanläggning. Vi förutsätter att detta tas i beaktande under anläggningsprocessen så att inte någon av dessa skadas eller görs obrukbar. Hänsyn måste också tas vid sprängning under anläggningsskedet så att inte skador uppstår på befintliga fastigheter.

Noteras

Rörande omsorg har ägnats åt träden, främst ekarna, inom detaljplaneområdet. Med skövlingen inom Jagbacken etapp I i färskt minne är detta löjeväckande och vi förutsätter att kontinuerlig tillsyn från kommunens sida sker under genomförandet av etapp II.

Med tanke på konsekvenserna av Gatukostnadsutredningen hade det varit eftersträfvansvärt att samma omsorg som ägnats ekarna också ägnats befintliga fastighetsägare och våra intressen.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Skyddsområden, sid 7

"Inga skyddsområden för vattentäkter finns inom planområdet". Det finns minst 7st enskilda vattentäkter inom Gamla Läggesta som måste bevaras intakta,

Noteras.

oberoende om Gamla Läggesta detaljplaneläggs eller ej.

Buller, sid 12

Bullerutredningen från ÅF Ingemansson beräknar att tillkommande bostäder inom planområdet kommer att bli bullerstörda. Ekvivalenta och maximala bullernivåer tycks vara beräknade och inte uppmätta. Osäkerheten om de verkliga bullervärdena är därför stor. Vid fall av inversion med åtföljande reflekterande luftskift, kan värdena bli betydligt större (sommartid). På vår fastighet Gertre 1:6 är vi väl bekanta vid detta fenomen.

Noteras.

Det är oklokt att bebyggelse planeras så nära en mycket starkt trafikerad motorväg, E20, och en järnväg, Svealandsbanan. Uppgiften om att man kan reducera bullerstörningarna med skärmar är ett mycket teoretiskt resonemang som knappast har någon förankring i verkligheten. Lågfrekvent buller hindras inte nämnvärt av skärmar. Bulleralstringen bör givetvis förhindras vid källan - allt annat är bara symptomlindring.

Markarealerna i planområdet är så stora, att man utan vidare borde avstå från husbyggnad nära motorväg och järnväg.

Noteras.

Trädinventering, sid 15/16

Ett antal träd, främst ekar, har inventerats i området och tilldelats nummer osv. Tyvärr så har fastighetsägarna i området inte fått ta del av motsvarande omsorg. Gatukostnadsutredningen är ett bra exempel på detta. Man kan uttrycka det som om vi tillhör klass 4 i inventeringsprogrammet: "Ringa skyddsvärde"

Kulturmiljö, sid 24

I första stycket: "... och en källa belägen i närheten av fastigheten Gertre 1:6 (inte fornlämning)" I vårt förra yttrande i samband med Jagbacken 1, påpekade vi vikten av att denna källa bevaras för framtiden. Källan var tidigare en mycket viktig vattentäkt för åtminstone 4 hushåll i Läggesta och har ett mycket stort bevarandevärde, även om den inte utgör en fornlämning enligt definitionen. Detta var även entreprenörens åsikt. Genom nonchalant och oförsiktigt grävningsarbete har källan delvis förstörts, dock inte mer än att det vore möjligt att restaurera den. För oss fastighetsägare har källan ett mycket stort kulturhistoriskt värde.

Noteras

Där står i tredje stycket: "Det finns dock enstaka privata byggnader eller bebyggelsemiljöer av visst värde." Vilka byggnader avses och vari består värdet?

Noteras

Övrigt

Det är svårt att i övrigt bemöta MKB:n eftersom det är gott om fackuttryck och hänvisningar till dokument som

inte finns bilagda.

Läggesta den 7 maj 2011. För fastigheten Gertre 1.6 (på kartan sedan 1880-talet)

8. Gertre 1:7

Först och främst måste framhållas att Gamla Läggesta inte borde vara en del av detta detaljplanearbete. Det beslutades i Detaljplaneprogram för Jagbacken 28 oktober 2002 att denna del av området skulle undantas och omges av en grön ridå. Den första fråga som uppkommer är, när beslutades det att denna del ska med i Detaljplanen för Jagbacken etapp II och vem är initiativtagare till detta beslut?

Tiden som gått sedan programarbetet har inneburit en ökad betoning på infrastruktur i form av vägar för cyklisterna och gående. Hela syftet med att utveckla området kring Läggesta är att skapa en långsiktigt hållbar tätort med goda förutsättningar för pendlande med tåg. Tydliga och rörelsestråk från viktiga målpunkter inom detaljplanen till området kring Läggesta station och Läggesta Nedre station är grundläggande för att detta ska bli verklighet.

I sammanträdesprotokoll från Plan och byggnämnden som bifogats samrådshandlingarna står att förvaltningen har i samverkan med fastighetsägare i området, tagit fram ett förslag till detaljplan. Det måste vara ett skrivfel man avser förmodligen markägaren/exploatören Mellca AB. Vi fastighetsägare har inte varit en del av denna process. Det ser ut som att detaljplanen har tagits fram av White arkitekter som även tagit fram planen för Jagbacken I.

I Detaljplan för Marielund 1:4, del av, Jagbacken etapp I i Mariefred, Strängnäs kommun står att bebyggelsen ska terränganpassas, något som också förtydligats i gestaltungsprogrammet i ovanligt tydliga direktiv. I första punkten under gestaltungsprinciper står följande.

Ny bebyggelse ska planeras med hänsyn till områdets topografiska och geologiska förutsättningar. Det är knappast något som man kan säga att entreprenören har bekymrat sig om att uppfylla. Det handlar mer om att anpassa terrängen till en 2 dimensionell karta .

De nya vägar som planeras inom Gamla Läggesta i detaljplanen har vi boende inget behov av. Det enda motiv som finns för dessa vägar som på ett mycket okänsligt sätt skär rätt igenom Gamla Läggesta är att underlätta transporter för boende i det nya området som planeras.

När det gäller själva kostnadsdelen i utredningen kan man konstatera att alla nya gator som gränsar till fastigheter i området ska betalas av fastighetsägarna utom fastigheterna Hagalund 1:1 och Marielund 1:2 som ligger längs lokalgata 5. Denna väg borde kosta ca: 1 miljon kronor. Varför undantas denna gata från

Se tidigare bemötande angående

utredningen?

gatukostnad.

I Strängnäs tidning säger Fredrik Granlund angående att fastighetsägarna ska betala vägarna, att de som får ta del av vinsterna måste också vara med och betala. Vari består vinsten när en del av fastigheten tvångsinlöses och man bygger en väg på marken som fastighetsägaren får betala? Resonemanget om byggrätter kan vi lämna därhän för det kan omöjligtvis vara en fördel att få dessa och det gäller för övrigt bara ett par fastigheter. För vår fastighet kan man konstatera att det redan idag finns vägar på två sidor, det behövs inga fler vägar.

Om kommunen inte vill bekosta nya vägar måste naturligtvis markexploatören göra detta eftersom det endast är han som har behov av vägarna. Har kommunen skrivit något exploateringsavtal med Mellca AB som reglerar dessa delar? Om inte, varför har detta inte gjorts? Ett exploateringsavtal bör naturligtvis upprättas innan detaljplanen antas. I exploateringsavtalet som skrevs för Jagbacken etapp I står att exploatören bekostar anläggning av lokalgator och Ge-vägar inklusive erforderliga anslutningar till omgivande gatunät. Varför ska inte detta också gälla för etapp II?

Sedan kan man också ha synpunkter på hur de nya vägarna har dragits. Man ser ganska snabbt att lokalgata 4 som är tänkt att gå över fastigheterna Gertre 1:7 och Gertre 1: 15 och som skär rakt igenom en häck i hörnet på vår tomt Gertre 1:7 har fått dragningen så för att den anslutande gatan från det planerade området intill ska ta plats med maximalt antal hus.

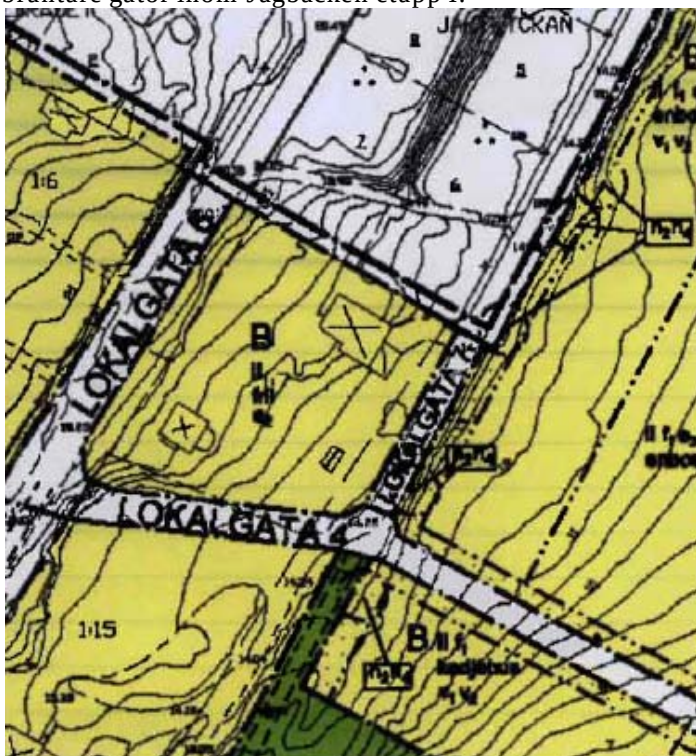
Om man nu måste ha en förbindelse i detta område så finns en gammal väg som använts i flera generationer endast 50 meter norr om den planerade vägen. Längs denna väg har Panorama grävt ned vatten, avlopp och elledningar. Det borde vara ett mycket bättre alternativ att lösa in marken och behålla den vägen då man samtidigt har en naturlig avgränsning mellan Gamla Läggesta och Jagbacken. Detta påpekade vi redan vid samrådshandlingarna gällande Jagbacken I och det finns beskrivet i Samrådsredogörelse PBN2006:363-214 2007-02-08.

Fanns inget allmänt samhällsintresse då för att kunna förflytta sig från nordvästra delarna av Jagbacken ned mot Mälaren kan vi inte förstå att det helt plötsligt har uppstått nu. Man visste redan då att Jagbacken etapp II skulle byggas. Denna gamla väg finns för övrigt med på Detaljplan illustrationskarta i antagandehandling för Jagbacken etapp I daterad 2007-06-07.

Se nedan rödmärkt område där även den gröna ridå med träd och buskar som skulle finnas enligt detaljplanen också är med.



I det nya detaljplaneförslaget vill man dra en ny väg, Lokalgata 4 enligt nedan. Argumentet att den gamla vägen är för brant duger inte, det finns avsevärt brantare gator inom Jagbacken etapp I.



Slutsatsen är att vi inte vill ingå i den nya detaljplanen och den väg som planeras på vår tomt finns redan en bättre lösning för. Samt att de nya vägar och infrastruktur som markexploatören vill ha till stånd får han naturligtvis själv bekosta.

Miljökonsekvensbeskrivning

Vi har redan Svealandsbanan o E20 inom syn- och hörhåll. Och så småningom lokalgatan för genomfartstrafik runt oss. Kan det bli värre?

9. Gertre 1:10

Lite väl nära tycker min 100 åriga vedbod. Undertecknad Beaktas.
instämmer.

10. ÖSLJ

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ) vill härmed som ägare till fastigheterna Gertre 3: 1 och 3:2 inom planområdet, samt som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag med trafik inom planområdet lämna följande yttrande över detaljplaneförslaget.

Allmänt

För oss och vår attraktivitet som en av kommunens största turist- och utflyktsmål behövs en landskapszon invid spåret för att skapa ett lantligt intryck för tågpassagerarna. Turismen är mycket viktig för Mariefreds näringsliv och turisterna söker sig till Mariefred för att se den lilla staden på landet. Resan med en museijärnväg som vår förväntas ge en upplevelse av en resa ut på landet i en förgången tid. Därför behövs en fredad zon av fri natur utmed järnvägen.

Inom Uppsala kommun har man i samband med ett FÖP-arbete 2007 tagit fram en rapport "Kulturkorridor längs Lennabanan" där man särskilt påtalar vikten av att bibehålla vyn av natur och ett kulturlandskap från tågen på museijärnvägen Upsala - Lenna Jernväg. Detta anser vi mycket viktigt även utmed vår järnväg.

Då vår järnväg till största delen går nära vattnet inom ett område som generellt har ansetts värt att skydda som natur genom strandskyddet, anser vi det mycket rimligt att närområdet utmed järnvägen får fortsätta att vara en fredad naturzon, därmed bibehålls även en naturzon utmed vattnet, till nytta även för de som inte åker med järnvägen.

Vi ser det även som viktigt att nya bostäder och hus i allmänhet uppförs med så stort avstånd till järnvägen att risken för störningar från tågtrafiken minimeras. I Banverkets (numera Trafikverkets) dokument "Järnvägen i samhällsplaneringen" juni 2009), vilken bildar underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen, framhålls "*Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (spårmitt på närmaste spår)*", man nämner även att avståndet till bostäder bör vara 50 m men att garage och förråd kan

tillåtas på 15 m avstånd. För den tidigare detaljplanen "Lotorp 1:6, 1:7" accepterade vi ett avstånd på 20 m men det var där framtvingat av de topografiska förhållandena, som vi framhöll då kan detta inte få anses prejudicerande utan Banverkets riktlinjer skall gälla.

Detta förslag till detaljplan anser vi för dess östra del inte tar hänsyn till de naturvärden som finns i området. Tvärtom innebär den ett snarast brutalt ingrepp i landskapet genom placering av ett tätbebyggt radhusområde närmast vattnet i samt byggnation av en till sin omfattning odefinierad småbåtshamn i en mälarkvik med ett hittills orört naturrum.

I planbeskrivningen nämns på flera ställen att miljöpåverkan i olika avseenden samt prövningen av upphävandet av strandskyddet är frågor som skall avgöras först under det fortsatta planarbetet. Dessutom finns ett flertal påtagliga och märkliga diskrepanser mellan planbeskrivning och plankartan. En planbestämmelse är inte förklarad på plankartan, plankartan kom inte ut på er hemsida förrän efter påpekande, illustrationsplanen har titeln "plankarta". Allt detta gör tyvärr att hela underlaget ger ett ofärdigt intryck.

Detaljplaneprogram och FÖP

I detaljplaneprogrammet och i FÖP är en avsevärt lägre exploateringsgrad angiven för område 3 "Ängen och Skalla hamn". Framför allt gäller detta exploateringsgraden inom "Skalla hamn" dvs triangeln mellan järnvägslinjerna och sjön, där även i FÖP mycket tydligt är angivet bibehållen natur inom större delen av detta område.

I programmet och FÖP är även väl tilltagna bebyggelsefria zoner med natur angivna utmed järnvägen som en logisk fortsättning på naturområdena utmed järnvägen vid Marielund och Marielundsviken.

Citat ur FÖP: Museijärnvägen är en stor tillgång för Mariefred och gör staden till ett attraktivt besöksmål sommartid. ... Tidigare detaljplaneprogram för Läggesta-Jagbacken har tagit upp behovet även byggnadsfri zon längsjärnvägen. Detta förändras inte ... "

Förutsatt att med FÖP menas Fördjupning av översiktsplan för Mariefred – Läggesta: Det är brukligt, när utredningar görs som tillför mer kunskap, att planförslag som är i arbetsprocess ändras och anpassas. Om ändringarna avviker för mycket från huvuddragen och syftet med planeringens FÖP-skede eller programskede, kan Plan- och byggnämnden besluta att inte ta upp planförslaget till samråd, och istället förordas vidare bearbetning. Den

bedömningen har inte gjorts i föreliggande detaljplaneförslag.

Hamnen ska vara allmänt tillgängligt. Det är mycket viktigt att det finns boende och människor i verksamhetslokaler i närheten, som kan hålla uppsikt över vad som sker i hamnen. Undersökningar har visat att naturvärdena kan tryggas genom olika åtgärder och anpassningar.

Plan- och byggnämnden i Strängnäs kommun och i flera andra kommuner med museijärnvägar, gör en annan bedömning än ÖSLJ avseende riskerna med bebyggelse i närheten av en smalspårig museijärnväg med begränsad trafikering.

Föreliggande detaljplaneförslag avlägsnar sig alltså på ett betydande sätt från planprogrammet och FÖP i dessa avseenden.

Vårt yttrande

Vårt yttrande har sin huvuddel i detta dokument med kommentarer till och yrkanden på förändringar i plankarta med planbestämmelser. I bilaga 1 ger vi kompletterande underlag om våra planerade utökade spårlösningar. I bilaga 2 ger vi kommentarer till planbeskrivningen samt genomförandebeskrivningen.

Plankarta med planbestämmelser samt illustrationsplan Område 1 "Platån"

För förslaget inom detta område har vi generellt inga åsikter. Det enda som berör oss är sluttningen ner mot söder, mot Läggesta nedre station. Här anser vi det mycket viktigt att det föreslagna naturområdet blir minst så stort som i samrådsunderlaget. Planbestämmelsen n₁ är synnerligen viktig, dvs att träd inte får avverkas. Normal framtida skogsvård skall dock ske.

Sluttningen ner mot Läggesta station planeras som Natur det vill säga allmän platsmark med egenskapen "skog" som innebär att naturmarken ska ha karaktären skog även i framtiden. Marken övergår i kommunens ägo i samband med genomförandet av planen för att så långt möjligt säkerställa att så sker. Kommunen tillämpar riktlinjer för skötsel av skog i anslutning till bostadsområden.

Område 3 "Ången och Skalla hamn"

Avstånd mellan järnvägen och ny bebyggelse
I planbeskrivningen nämns att Trafikverket anger att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom 30 m från spår och att detta är uppfyllt. I plankartan är dock bostadsmark ritad fram till endast 12 res. 18 m från spår samt mark

med "plus" ritad fram till ca. 4 m från spår. (Betr. mark med "plus" se ovan)

- Vi yrkar på att avstånd för bebyggelse till spår med naturzon enligt FÖP skall gälla samt att avståndet skall vara minst 30 m till bebyggelse.

- Den bebyggelsefria zonen kan utgöras till mindre del av "prickmark" inom tomtmark, men skall vara till större delen naturzon utanför tomtmark.

Cykelväg inom vår fastighet och planbestämmelse för denna.

En cykelväg är föreslagen på södra sidan av järnvägen mot Taxinge-Näsby, till stor del inom vår fastighet och på vår f.n. outnyttjade banvall. Efter färdigställandet av Läggesta nedre bangård för trafiken till TaxingeNäsby avser vi anlägga en kringfartslinje runt vårt område i söder. Denna skall då dras på den nu outnyttjade banvallen. Denna kringfartslinje planeras kunna komma till stånd inom ca. 5 år. I ett längre perspektiv finns planer på att utöka denna kringfartslinje genom att återutnyttja hela f.d. banvallen. Dessa framtida spårlösningar inom området finns väl beskrivna på kartor i detaljplaneprogrammet (sid 12 och 14), se även bilaga 1. Vi har även presenterat dem under förarbetena med denna detaljplan under december 2010. De torde därmed ha varit väl kända i detaljplanearbetet.

Cykeltrafiken har heller ingen nytta av att ledas söderut som ritat. Den kan ersättas av en cykelväg parallellt med järnvägen inom naturområdet norr om järnvägen och runt kullen där.

Vårt förvärv av hela markområdet söder om Läggesta nedre har haft som syfte att möjliggöra en kringfartslinje. Planläggning av delar för andra ändamål kan därmed göra mycket stora arealer obrukbara för oss samt avsevärt försvåra vår trafik för framtiden.

- Vi yrkar på att cykelvägen på banvallen utgår och att inga andra planlösningar införs som kan innebära hinder

Trafikverkets riktlinjer är generellt utformade och avser i första hand reguljär tågtrafik. För museijärnvägar måste situationen studeras från fall till fall. För museijärnvägstrafik som trafikeras av mindre och betydligt mer långsamgående tågset, kan närmre avstånd accepteras, vilket det finns flera exempel på i andra delar av riket. Föreslagen bostadsbyggelse i illustrationskartan ligger som närmast 20 meter från spårmitt, även om tomtmarken hamnar närmare.

I plankartan ska "prick"-mark och "plus"mark korrigeras i enlighet med detta, där det inte redan är gjort.

Noteras. Beslut har tagits sedan samrådet att delar av planområdet ska lyftas ut ur detaljplanen och studeras i ett större

för ny spåraneläggning på f.d. banvallen eller mellan denna och nuvarande banvall. Sid 3 (4)

sammanhang .

- Vi yrkar på att hela vår fastighet Gertre 3:2 inom planområdet ges planbestämmelsen T = "Järnvägsområde för museijärnväg" på liknade sätt som i programhandlingens. 14, dock med utsträckning ända ut mot E20.

Utformningen av området "Skalla hamn"

Detta område föreslås på plankarta och illustrationsplan få en tät högexploaterad bebyggelse som på ett nästan brutalt sätt förändrar landskapsbilden från den fria vilda målarviken som området är i dag. Detta område med Skallaholmarna ger i dag en intensiv naturupplevelse som är värdefull och typisk för en målarvik. En utgallring av förvuxen sly är nödvändig för att få fram sjökontakt men i övrig bör området till större delen bibehållas som naturmark och som sådan ge en bra koppling mot sjön för den nya bebyggelsen ovanför järnvägen. Den nu

föreslagna bebyggelsen kommer i stället helt avgränsa både järnväg och de ovanliggande bostäderna från sjön.

- Vi yrkar på att bebyggelsen här slopas enligt detaljplaneprogrammet.
- Om bostadsbebyggelse här skall tillåtas måste omfattningen minskas avsevärt och planeras enbart för ett fåtal enbostads- och parhus med tydliga inslag av bibehållen natur, inte radhus.

Småbåtshamnen

Småbåtshamnen planeras i direkt anslutning till järnvägen och påverkar oss därmed direkt.

Vi finner det synnerligen anmärkningsvärt att småbåtshamnen är behandlad med motstridiga, ofullständiga och otydliga uppgifter i planbeskrivning, MKB och plankarta. Plankartan anger bara "Småbåtshamn" för hela viken mot alla stränder, utan uppgift om omfattning av brygg anläggningar.

Detta förtydligas till utställningen. Inga småbåtsbryggor planeras mot skallaholmssidan.

Vattenområdet preciseras, så att WV_1 området = småbåtshamn skiljs från W_- området = öppet vattenområde där badbrygga får anläggas och förklarande text införs i planbestämmelserna.

Småbåtsbryggorna är att betrakta som vattenverksamhet och utredning om utformning m.m. av dessa sker genom vattendomstolsförfarande som drivs av fastighetsägaren parallellt med planarbetet. Information om denna process ska införas i planbeskrivningen.

Även planbestämmelserna för landområdena på stränderna ger ofullständigt besked. I planbeskrivningen anges att småbåtshamnen skall byggas även mot Skallaholmen, med en MKB anger att ingen byggnation planeras på eller intill östra sidan av viken (Skallaholmen) och utgår från detta i sina slutsatser om miljöpåverkan. Det nämns i planbeskrivningen att vattendom och separat MKB krävs för hamnverksamheten, men dessa är inte genomförda och redovisade.

- Vi yrkar på att vattenområdet delas med en linje i nordsydlig riktning mitt i viken. Västra området ges bestämmelse för småbåtshamn men uppgift om max antal båtplatser och antal meter landbrygga. Östra området mot Skallaholmen ges bestämmelse "öppet vattenområde".

Plankorsningar över järnvägen

A. Körvägen mot Skalla hamn

Korsningen finns i dag, men topografin ger den dålig sikt. Med dagens ytterst begränsade trafik är förhållandena acceptabla. Med bostäder och en brygganläggning kan en avsevärt ökad trafik förväntas. Det kan då bli nödvändigt med utökat skydd vid plankorsningen.

- En bestämmelse "Utformning av plankorsning skall samverkas med järnvägens infrastrukturinnehavare och godkännas av berörd myndighet" skall införas.
- Kostnader för ev. skyddsanordningar skall tas av exploatör eller kommun, skall regleras i genomförandehandlingen och exploateringsavtal.

B. Korsningar med GC-vägar

Tre stycken nya korsningar är markerade och med bestämmelse x. Från väster:

En korsning i anslutning till den historiska Mariefredsvägen (före 1935) ser vi som rimlig och acceptabel.

- Det exakta läget måste utredas i samverkan med oss då läget påverkas av en spårkomplettering inom nuvarande spårområde som kommer genomföras inom kort (fler växlar).

En korsning strax väster om vår spårförgrening blir för

Beaktas. Texten om småbåtshamn mot Skallaholmen tas bort i planbeskrivningen. Det införs en mer förklarande beskrivning av hur den parallella processen om vattenverksamheten småbåtshamnen går till och att den har ett eget samråd med berörda.

Beaktas delvis. Den icke-planlagda "utskurna triangeln" planläggs som W=öppet vattenområde och införs under rubriken för Planbestämmelser .

Planen anger bara att Järnvägsmarken ska vara tillgänglig för en korsning. Vid genomförandet åligger det väghållaren att bekosta genomförandet och uppfylla de bestämmelser och hålla de samråd som behövs för att få godkännande av Trafikverket.

nära den andra korsningen, den kommer att ha dålig sikt efter bergsskärningen.

- Denna korsning måste tas bort ur planen.

En korsning där gångvägen mot Hedlandet ansluter till spårområdet. Här har tidigare funnits en korsning. Sikten är dock dålig för passerande söderifrån pga tät förvuxen sly. Området med x är markerat mycket bredare än vad som erfordras.

- För att ordna denna korsning krävs en omfattande avverkning av skymmande lövskog (förvuxen sly) inom Åkers-Järsta 10:2. En bestämmelse om siktröjning bör införas. X-områdets bredd minskas till bara vad som erfordras för GC-väg.

Strandskydd

I tidigare detaljplaner som för Lotorp har omfattningen av upphävandet av strandskyddet redovisats på plankartan. Här nämns detta bara översiktligt och ofullständigt i planbeskrivningen.

- Vi yrkar på att den tänkta förändringen av strandskyddet skall redovisas fullständigt med karta.

Generellt

Planbestämmelserna

Områdesmarkering med gult och utspridda plustecken är inte förklarad i planbestämmelserna. Enligt muntlig uppgift skall den innebära att ekonomibyggnader tillåts, men omfattningen är oklar.

- För att vi skall kunna kommentera denna planbestämmelse direkt intill vårt spårområde behöver den förklaras, med beskrivning av omfattning av ev. tillåten bebyggelse.

- Vi avser kommentera utnyttjandet av dessa områden men kan alltså inte göra det nu i samrådfasen.

Planbestämmelsen för vårt område har en något oklar förklaring. "Museijärnväg" är i sig inget reglerat begrepp som "järnvägsområde".

- Planbestämmelse T bör definieras som "Järnvägsområde för museijärnväg", sedan bör under "upplysningar" om område T samma text läggas till som i plankartan för Lotorp 1:6, 1:7.

Noteras

Övergången är inte längre del av planen utan anges bara som en eventuell framtida möjlighet. En samlad översyn av gångstråk genom järnvägsområdet behöver göras på sikt i samråd med ÖSLJ.

Se tidigare angående samråd och genomförande av korsningar med järnvägen.

Exakta området för hur strandskyddet hävs enligt planförslaget kommer att redovisas i kartbild till utställningen.

Bestämmelsen införs och förklaras under planbestämmelser.

Ändras så att T=Järnvägsområde för museijärnväg under Planbestämmelser.

Bilaga I

Kommande och framtida spårlösningar i Läggesta
Jämförelse med detaljplaneprogram

Samrådsunderlaget för detaljplanen Jagbacken 2 visar på en lösning där delar av ÖSIJ mark tas i anspråk för en cykelväg, placerad till stor del på den fn. outnyttjade banvallen. Vi vill i denna bilaga visa på hur vi avser att använda denna banvall för kommande och framtida spårlösningar.

Ända sedan ÖSLJ började planeringen för en förlängning till Taxinge-Näsby 1992 har planer funnits på att dra banan från Läggesta nedre station i en förbigångslinje runt området söder om stationen. Detta för att undvika att behöva växla om tågen i Läggesta.

I samband med förändringarna i Läggestaområdet vid bygget av Svealandsbanan blev det aktuellt för oss att förvärva mark där. 1996 förvärvade vi marken söder om stationen. Vi anpassade då vårt markförvärv efter behovet för denna framtida kringfartslinje. Alltså har vi gjort en omfattande investering i mark just för att kunna bygga spår på detta sätt i framtiden. Under hela denna tid har vi hållit såväl samhällsbyggnadskontoret i Strängnäs kommun som ägaren av den kringliggande marken informerade om dessa planer.

Från 2006 har vi arrenderat ut en del av detta området till kommunen för en återvinningscentral. Området för denna har planerats så att förbigångsspåret kan anläggas runt denna.

Vid framtagandet av detaljplaneprogrammet för Jagbacken 2002 togs våra framtida spårlösningar med i illustrationsplanen, vilket visar att samhällsbyggnadskontoret har varit väl medvetna om dessa.

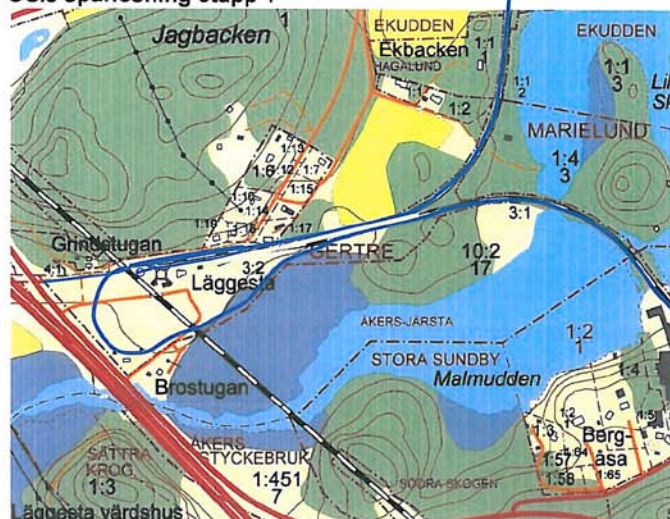
I detaljplanen för Läggesta nedre stationsområde "Gertre 3:2, del av" PBN2007:43-214 är hela området runt återvinningsanläggningen definierad som järnvägsmark, och medger därmed anläggandet av kringfartslinjen.

Bilaga 2

Östra Södermanlands Järnväg

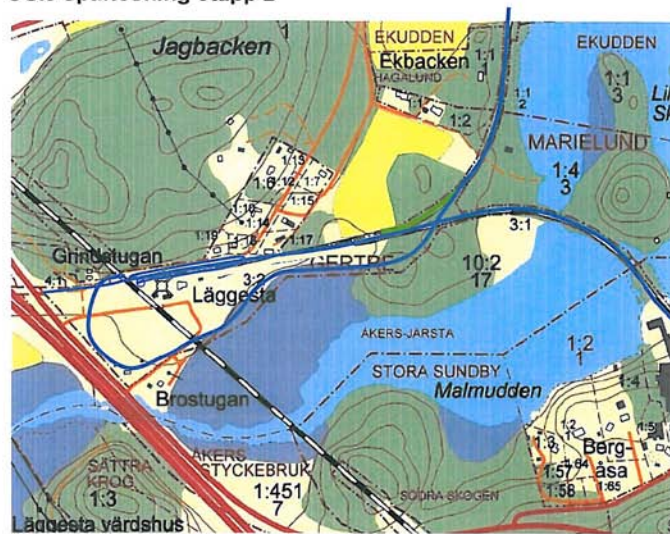
Samrådssvar Detaljplan Jagbacken 2

ÖSIJ spårlösning etapp 1

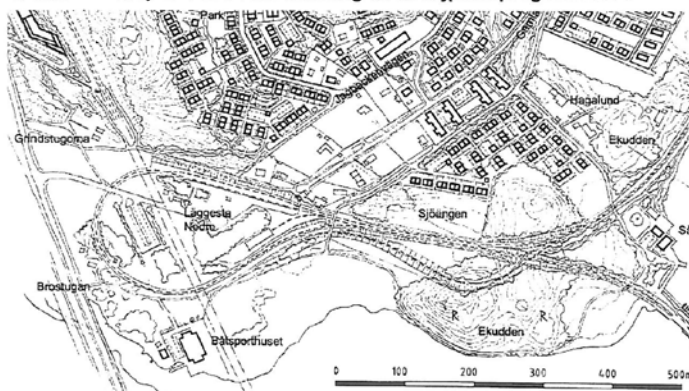


ÖSIJ spårlösning med kringfartslinje steg 1, planerad att utföras inom ca. 5 år.

ÖSIJ spårlösning etapp 2



ÖSIJ spårlösning med kringfartslinje på bro, steg 2. Framtidsplan för 10 – 15 år

Ur illustrationsplan i samrådsunderlag till detaljplaneprogram 2002:**Östra Södermanlands Järnväg
Samrådssvar Detaljplan Jagbacken 2****Bilaga 2****Kommentarer till plan beskrivning****Till tidigare ställningstaganden**

På sid 5 nämns att förslaget till detaljplan överensstämmer med fördjupningen av översiktsplan. Detta är dock felaktigt. Detaljplaneförslaget skiljer sig i avsevärd omfattning gentemot FÖP. Främst genom att området närmast sjön ("Skalla äng och hamn") nu föreslås få en mycket mer omfattande exploatering. Tät bebyggelse har tillkommit där natur är ritad i FÖP. Likaså har bebyggelsen placerats avsevärt närmare järnvägen, där FÖP håller en bred grönzon som en fortsättning på grönzonen vid Marielund och Marielundsviken.

På sid 6 anges att planprogrammet överensstämmer med FÖP, vilket det också gör avseende grönområden mot vattnet och invid järnvägen. Vi finner alltså att förslaget till detaljplan nu skiljer sig även från planprogrammet.

Vi finner det mycket anmärkningsvärt att man nu i så omfattande grad avlägsnar sig från intentionerna i FÖP om grönområden samt dessutom helt felaktigt anger att förslaget överensstämmer med FÖP!

Noteras

Till Förutsättningar och förändringar

Konsekvenserna för naturmiljön berörs på ett märkligt sätt. En mängd träd anses skyddsvärda i sig och förslås i en omfattande beskrivning bli bevarade inne bland ny tät bebyggelse, men att hela den sammanhållna naturmiljön invid sjön försvinner nämns bara i förbigående.

Vi anser att naturområdet invid sjön är skyddsvärt i sig och att konsekvenserna av att detta försvinner inte alls är belysta.

På sid 12 nämns att den omfattande småbåtshamnen kan bedömas påverka ett regionalt intresseområde för naturvård vilket skall prövas i en miljödomsprocess. Vi anser att småbåtshamnen påtagligt påverkar naturen negativt. Vi behöver därför få möjlighet att följa handläggningen av miljödomsprocessen.

Miljödomen innebär en dom av Mark- och miljödomstolen i Nacka. Den som avser genomföra en vattenverksamhet av allmänt intresse ska genom anmälan till länsstyrelsen initiera ärendet och inkomma med ansökan om så kallad vattendom. Vattendom är vanligtvis en lång process med samråd och dom. Det är reglerat hur denna process går till. Kommunen är dock inte involverad i miljödomsförfarandet, för vidare information hänvisas därför till länsstyrelsen.

Till Bebyggelseområden

Den föreslagna "trädgårdsstaden" med radhus anser vi vara en fullständig överexploatering av det som nu är ett strandnära naturområde.

På sid 19 anges att småbåtshamnen skall anläggas även på Skallaholmen, vilket även anges på sid 22. I MKB anges dock på dess sid 22 att inga bryggor skall anläggas på Skallaholmen. MKB utgår alltså från en påtagligt mindre hamnanläggning i bedömningen än vad planbeskrivningen anger. Detta finner vi vilseledande och icke korrekt.

På sid 22 anges även att strandskyddet skall upphävas, omfattningen av det upphävandet är inte redovisat någonstans.

Noteras. Plankartan kommer till utställningen att redovisa området som berörs.

Till Störningar och risker

På sid 29 anges helt korrekt att Trafikverket anger att nybebyggelse generellt inte bör tillåtas inom 30 m från järnväg. Där påstås även att "detta är uppfyllt i planen". Dock är bostadsområden ritade ner till 12 m från järnvägens spår och den plusmarkerade marken som antyds innehålla uthus eller garage ritade ner till ca. 4 m från spår. Därmed är detta påstående direkt felaktigt. Vi anser att Trafikverkets gräns skall gälla.

Se tidigare svar angående placering och typ av bebyggelse.

Beträffande dagvatten (sid 30) behöver hänsyn tas till att dagvatten idag leds genom trummor med begränsad kapacitet under banvallen, främst från "Skalla äng". Då exploateringen säkerligen ger en ökad dagvattenavrinning mot järnvägen måste hänsyn tas till detta och ev. nödvändiga kompletteringar av trummor bekostas av kommun eller exploitör. Detta behöver nämnas i plan och genomförandebeskrivning.

Noteras

Till konskvenser för miljön och hushållningen med mark och vatten

På sid 35 nämns att "planen inte bedöms medföra negativa förändringar av landskapsbild, natur eller skogsmark". Detta anser vi vara direkt felaktigt och det måste rättas. Inom "Skalla äng och hamn" är den föreslagna förändringen i princip att naturen och skogen helt försvinner. Vilket alltså är ett våldsamt ingrepp i landskapsbilden. Vår uppfattning är att ett ingrepp enligt FÖP är acceptabelt, men inte enligt planförslaget.

Kommentarer till Genomförandebeskrivningen

Berörda fastigheter

Våra fastigheter Gertre 3:1 och 3:2 är inte nämnda här.

Noteras

Ekonomiska frågor

Alla nya och ändrade plankorsningar med järnvägen i anledning av detaljplanen skall bekostas av kommun alt. exploatören.

Noteras

Vägen till "Skalla hamn" kan få omfattande trafik. Detta kan leda till att en vägskyddsanläggning behövs. Kostnaden för denna skall tas helt av kommun eller exploatör, vilket skall vara angivet.

Tekniska frågor

Om befintliga dagvattentrummor under järnvägen inte blir tillräckliga mht ökad avrinning från bostadsområdena, skall komplettering av dessa bekostas av kommun eller exploatör. Skall vara reglerat.

Noteras. Det åligger exploatören att ta hand om dagvattnet från exploateringsområdet och följa den dagvattenpolicy som är upprättad.

Utformningen av plankorsningar med järnvägen samt behovet av ev. vägskyddsanläggning skall prövas i samråd med oss och berörd godkännande myndighet (Trafikverket). Detta bör in planbestämmelse och även anges här.

Noteras. Planbestämmelsen angående att övergång över spåren får anläggas fritar inte utföraren från att hålla de samråd och följa de regler som krävs i annan lagstiftning eller förordningar.

11. Marielund 1

Detaljplanen

Efter att ha sett vad som hände i etapp 1 av Jagbacken kan man ifrågasätta vad detaljplanen har för betydelse. Vi närboende har påpekat skövlingen av skog och mark. Trots det pågick arbetet ostört i två år utan någon större reaktion från kommunen. Två områden är ju helt obebyggda - det uppe i skogen och området öster om gamla Mariefredsvägen. Vi har svårt att se att den gällande detaljplanen har följts avseende markarbetet. När det gäller gestaltningen skulle en varierande bebyggelse som tog hänsyn till terrängen uppföras. Vi kan inte se att detta gäller de nu uppförda husen.

Den översvämning som blev följden av ett häftigt regn sommaren 2010 kan bero på den markbearbetning (skövling) som skett i Jagbacken. Inget naturligt upptag av vattenmängderna kan ske i det "månlandskap" som

entreprenören åstadkommit. Som följd av översvämningen fick både museijärnvägen och samfälligheten Marielund skador som förorsakat kostnader för oss boende.

Vi som bor i den första etappen av Marielund har förvånat oss över kommunens ambitiösa planarbeten som aldrig har realiserats i verkligheten. Marknaden (exploatörer) har fullständigt kunna köra över kommunens planmonopol. Varför lägger kommunen ner så mycket arbete till ingen nytta? Någonstans ska det betalas.

Förutom dessa "historiska" synpunkter har vi följande kommentarer till detaljplanen avseende Marielund 1:4 m fl., Jagbacken etapp 2:

Vi anser att området nere mot Marielundsfjärden kommer att exploateras för hårt. Inget av den lantliga karaktären behålls. Noteras

Med avsaknad av arbetsplatser i området riskerar det att bli en "sovstad", med långa arbetspendlingar för de boende. Skola, förskola och övrig service släpar efter och blir ett problem.

Det är unga barnfamiljer som i första hand söker denna typ av boende. Detta genererar mycket biltrafik och behov av minst två bilar per hushåll. Saknar analys av klimatpåverkan i planarbetet.

Buller från järn- och motorväg verkar vara underskattat. Redan nu ligger ljudet från motorvägen som ett ständigt bakgrundsbrus, som förstärks av terrängens topografi och den förhärskande sydvästliga vindriktningen. Hela sänkan fungerar som en tratt. Särskilt godstågen på Svealandsbanan bullrar avsevärt och den trafiken har ökat med åren. Vi som bor längs väg 223 vet att trafikljudet är en olägenhet. Ljuddämpare på fordon verkar bara bli mindre verkningsfulla. Ändå såldes området av exploatören JM med argument om "tyst och lugnt boende". Vi anser att bullerskydd på järnvägsbron och längs motorvägen måste vara ett krav för bebyggelse. Annars löper de framtida invånarna en stor risk att i efterhand slåss mot myndigheterna.

Detaljplanen anger att "varje bostad har tillgång till en uteplats på tyst eller ljuddämpad sida i nära anslutning till bostaden". Samma formulering finns i detaljplanen för etapp 1 av Marielundsviken. Av erfarenhet vet vi att sådana formuleringar inte har något värde. I vårt fall tillät kommunen att enbostadsfastighet omvandlades till bageri och kafé utan att vi kunde påverka skeendet. Därmed försvann tillgången till vår tysta uteplats.

Med bebyggelse nära museijärnvägen skapas risk för att framtida boende kommer att uppleva ångtågen som en

miljöolägenhet och därmed begränsa museijärnvägens verksamhet. Dessutom ska trafik till och från båtbyggarna korsa järnvägen. Räddningsfordon måste också ha möjlighet att komma ner till byggarna vid olyckor. Något som kräver att vägarna dimensioneras för tyngre fordon och därmed ökar risken för biltrafik till byggarna.

Antalet byggplatser i Marielundsfjärden är inte angiven men kommer sannolikt att överstiga 150- 200 platser. Dagens bygganläggningar har uppskattningsvis plats för ca 140 båtar vid full utbyggnad. Påpekas kan att byggen i etapp 1 av Marielundsviken också beskrevs som mindre bygganläggning. Den kommer vid full utbyggnad rymma ca 120 platser. Var ska det antalet båtar vinterförvaras? Hur mycket båttrafik tål Marielundsfjärden och det smala sund som leder ut i Gripsholmsviken. I sundet häckar sjöfågel på den lilla kobben. Hur påverkas dessa? Hur påverkas vattenkvalitén av båtarna?

Miljökonsekvensbeskrivningen

Några av de viktigaste frågorna för framtida samhällen kan sammanfattas i hållbar utveckling. Det innebär att frågor som buller, miljö- och klimatpåverkan måste prioriteras i samhällsplaneringen. Behov av fossila bränslen minimeras.

Följande frågeställningar tycker vi har relevans i sammanhanget:

Den översvämning som blev följden av ett häftigt regn sommaren 2010 kan säkert bero på den markbearbetning (skövling) som skett på Jagbacken. Inget naturligt upptag av vattenmängderna kan ske i det "månlandskap" som entreprenören åstadkommit. Som följd av översvämningen fick både museijärnvägen och samfälligheten Marielund skador som förorsakat kostnader för oss boende. Dessa häftiga regn är något som ökar i frekvens pga. klimatförändringen. Se SMHI:s information om klimatpåverkan för samhällsplanering.

Vi hoppas att de dagvattenmängder som förorsakas av förändring av naturmark till bebyggelse noggrant analyseras. Vad händer om Mälarens yta höjs pga. Klimatpåverkan? Kommer översvämningar drabba de lägst belägna områdena? Den enda referens i miljökonsekvensbeskrivningen, som finns har vattennivå för tidigare översvämningar de senaste hundra åren.

Vi anser att området nere mot Marielundsfjärden kommer att exploateras för hårt. Inget av den lantliga

Beaktas. Viss reducering av antalet

karaktären behålls. Dessutom "privatiseras" strandområden vid anläggning av bryggor och strandnära boende.

Med avsaknad av arbetsplatser i området riskerar det att bli en "sovstad", med långa arbetspendlingar för de boende. Skola, förskola och affärer släpar efter och blir ett problem. Det är unga barnfamiljer som söker denna typ av boende. Detta genererar mycket biltrafik och behov av minst två bilar per hushåll. Hur ska alternativa (kollektiva) färdmedel få tillgång till området? Saknar analys av klimatpåverkan i planarbetet.

Buller är ett av dagens folkhälsoproblem. Buller från järn- och motorväg verkar vara underskattat. Redan nu ligger ljudet från motorvägen som ett ständigt bakgrundsbrus, som förstärks av terrängens topografi och den förhärskande vindriktningen. Hela sänkan fungerar som en tratt. Särskilt godstågen på Svealandsbanan bullrar avsevärt och den trafiken har ökat med åren. Vi som bor längs väg 223 vet att trafikljudet är en olägenhet. Ljuddämpare på fordon verkar bara bli mindre verkningsfulla. Vi anser att bullerskydd på järnvägsbron och längs motorvägen måste vara ett krav för bebyggelse. Annars löper de framtida invånarna en stor risk att i efterhand slåss mot myndigheterna.

Detaljplanen anger att "varje bostad har tillgång till en uteplats på tyst eller ljuddämpad sida i nära anslutning till bostaden". samma formulering finns i detaljplanen för etapp 1 av Marielundsviken. Av erfarenhet vet vi att sådana formuleringar inte har något värde. I vårt fall tillät kommunen att en bostadsfastighet omvandlades till bageri och kafé utan att vi kunde påverka skeendet. Därmed försvann tillgången till vår tysta uteplats.

Med bebyggelse nära museijärnvägen skapas risk för att de boende kommer att uppleva ångtågen som en miljöolägenhet och därmed begränsa museijärnvägens verksamhet. Dessutom ska trafik till och från båtbyggarna korsa järnvägen. Räddningsfordon måste också ha möjlighet att komma ner till bryggorna vid olyckor. Något som kräver att vägarna dimensioneras för tyngre fordon och därmed ökar risken för biltrafik till bryggorna.

Antalet bryggplatser i Marielundsfjärden är inte angivet men kommer sannolikt att överstiga 150 - 200 platser. Dagens brygganläggningar har uppskattningsvis plats för ca 140 båtar vid full utbyggnad. Påpekas kan att bryggan i etapp 1 av Marielundsviken också beskrevs som mindre brygganläggning. Den kommer vid full utbyggnad rymma ca 120 platser. Var ska det antalet båtar vinterförvaras? Hur mycket båttrafik tål Marielundsfjärden och det smala

bostäder kommer att göras till utställningsskeden och det allmänna hamntorget omformas och får bestämmelser så att upplevelsen av att det är allmän plats förstärks.

sund som leder ut i Gripsholmsviken. I sundet häckar sjöfågel på den lilla kobben. Hur påverkas dessa? Hur påverkas vattenkvalitén av båtarna? I miljökonsekvensbeskrivningen tas bara den nya "mindre" brygganläggningen upp.

12. Läggesta Samfällighetsförening

Föreningens medlemmar kan inte se nödvändigheten av att rusta en fullt fungerande väg (i det sk. Fördelningsområdet) som endast nyttjas som infartsväg för sju hushåll och i sin nuvarande utformning fullt uppfyller dessas behov.

Se tidigare svar angående gatukostnadsersättning etc.

Har kommunen eller övriga boende i de redan planlagda områdena andra behov bör alla boende i närområdet vara med och betala de förbättringar som efterfrågas. Annars anser samfällighetsföreningen att kommunen bryter mot likställighetsprincipen.

Samfällighetsföreningen ifrågasätter kommunens hantering av

Gatukostnadsutredningen. Att utan att tillfråga berörda fastighetsägare om deras behov vad gäller vägen och önskemål om tomträtter göra en fiktiv fördelning av gatukostnader och låta detta ingå i samrådshandlingarna är missvisande och upprörande.

Att ta i anspråk privat mark för en tvärväg över Gertre 1:14 m fl fastigheter, när det finns en fungerande nyanlagd vägbank att bygga vidare på anser samfällighetsföreningen är fel.

13. Marielund 1:2

Vi försöker att se utvecklingen från att bo på landet, med älg och rådjur som närmsta grannar, till att bo i en tätort, positivt. Att våra (och övriga ursprungsboendes) synpunkter därmed väger tungt också i förhållande till dagens exploatörer, hoppas vi att alla kommunens representanter är överens om.

Den verksamhet vi idag bedriver på vår fastighet i form av hunduppfödning (tillstånd enl. 16§ djurskyddslagen) och försäljning av hundrelaterade produkter (i företaget CHC Crafoord KB) avser vi att utveckla. Därför är det av stort värde för oss att det på vår fastighet, förutom bostäder också kan inrymmas lokaler för mindre verksamhet och handel (hunduppfödning, en liten butik för hundrelaterade produkter, en kiosk eller ett mindre kafé eller kanske en samlingsbyggnad med övernattningsmöjligheter) . Idéerna är många och vi vill inte vara begränsade vad gäller våra möjligheter i framtiden.

En minsta tomtstorlek om 1000 m² begränsar våra möjligheter att, om vi så önskar, stycka av och tillåta bebyggelse (för bostad eller verksamhet) på den del av vår fastighet som vi idag nyttjar i mindre utsträckning. Det är inte rimligt att vi, som i många år har bott på landet, skall straffas med högre krav än dem som idag exploaterar vår omgivande natur. En nedre gräns på 750 m² är rimlig med tanke på att närliggande bebyggelse kan ha betydligt mindre tomtstorlek och att våra ytor följer naturliga sträckningar, till exempel före detta järnvägsbank (som vi önskar köpa in om möjligt) och därför inte går lätt att "ruta in" som en större yta gör.

Villastadsprägel, som enl. planen skall karakterisera ängen i södra delen, yrkar vi skall gälla för hela ängen. Med tanke på nästa punkt är också en hårdare skrivning med ett förbud mot stensatta ytor och murar som begränsar dräneringen ett starkt önskemål. Öppen jord, gräs eller grusade ytor är bättre och som avgränsningar häckar, nät eller staket av trä. Då bevaras också den lantliga prägel som vi kan ana en önskan om i planbeskrivningen för hela detta område.

Noteras

Området söder om vår fastighet, här kallat ängen, har en extremt styv lera som grund (gammal sjöbotten med inte särskilt lättarbetad eller lönsam åkermark enligt fd. arrendatorn Arne Nilsson). Vi är oroliga för att en väg med endast ett svackdike inte räcker för att ta hand om det dagvatten som kommer härifrån. Lokalgata 5 är planerad. Vi anser att det krävs en väg med rejäla diken på båda sidor. Sommaren 2010 gav oss en tydlig påminnelse om hur sårbara vi är då vår gräsmatta låg 40cm under vattenytan.

Vi vet (av erfarenhet) vad det kan kosta om en gammal, död ek faller över en väg, ett fordon eller en byggnad (även människor kan skadas, vilket vi ännu så länge varit förskonade ifrån). Inskränkningen av vad vi har rätt att göra, i fråga om trädvård, är oacceptabel i dagens skrivning. Vi är måna om våra, unga eller gamla, träd och önskar inte i onödan avverka något av dem. Men, om en döende ek hotar att falla, gäller inte några försäkringar om vi undlåtit att ta ned detta i tid. Tar kommunen då över ansvaret för eventuella skador som ett fallande, dött träd har åsamkat?

Vi yrkar därför att:

- beteckningen för tillåten byggnation, på detaljplanen för vår fastighet. Ändras från B till det som gäller för att en mindre affärsverksamhet (enligt exempel ovan) också skall tillåtas

Planen kommer även att möjliggöra icke störande verksamheter.

- minsta tomtstorlek för avstyckningar från vår

Planen justeras

fastighet är 750 m²

- ytterligare krav för bebyggelsen på "ängen" ställs, vad gäller den lantliga prägeln till exempel med planering av större grönytor och en användning av trä och växtmaterial istället för sten.
- vägen som gränsar till vår fastighet och leder till marinan har rejäla diken på båda sidor så att avrinningen fungerar problemfritt
- skrivningen angående vad enskilda fastighetsägare har rätt att göra med sina träd tas bort från detaljplanen.

Noteras

Noteras. Ett fåtal av träden har ansetts skyddsvärda och särskilt värdefulla, dessa kommer att omfattas av skyddsbestämmelser i planen. Oavsett på vems mark de står.

14. Hagalund 1:1, Samtliga ägare

Fem syskon samäger fastigheten idag. I sinom tid kommer den förmodligen att bjudas ut till försäljning. Tomten är av mycket "gammaldags, ostyrig" karaktär och behöver en varsam omdaning för att åter bli brukbar. Möjligheten att stycka av en eller två tomter om minst 750 m² är önskvärd. För att inte begränsa framtida användning av fastigheten begär vi en utökning av användningsmöjligheten från nuvarande markering i detaljplan som bostad till att även omfatta en mindre verksamhet.

Området söder om fastigheten, här kallat ängen, har en extremt styv lera som grund. Vi är oroliga för att en väg med endast ett svackdike inte räcker för att ta hand om det dagvatten som kommer härifrån. Lokalgata 5 är planerad. Vi anser att det krävs en väg med rejäla diken på båda sidor.

Vi vet (av erfarenhet) vad det kan kosta om en gammal, död ek faller över en väg, ett fordon eller en byggnad (även människor kan skadas, vilket vi ännu så länge varit förskonade ifrån). Inskränkningen av vad vi har rätt att göra, i fråga om trädvård, är oacceptabel i dagens skrivning. Vi är måna om våra, unga eller gamla, träd och önskar inte i onödan avverka något av dem. Men om en döende ek hotar att falla gäller inte några försäkringar om vi undlåtit att ta ned detta i tid. Tar kommunen, om vi inte får göra någonting, över ansvaret för eventuella skador som ett fallande dött träd har åsamkat?

Vi yrkar att:

- beteckningen för tillåten byggnation, på detaljplanen för fastigheten ändras från B till det som gäller för att också en mindre affärsverksamhet skall tillåtas.

-minsta tomtstorlek för avstyckningar från fastigheten är 750 m²

-vägen som gränsar till fastigheten och leder till marinan

har rejäla diken på båda sidor så att avrinningen fungerar problemfritt.

-skrivningen angående vad enskilda fastighetsägare har rätt att göra med sina träd tas bort från detaljplanen. Att träd vid byggnation skyddas emotsätter vi oss inte men att en begränsning av det ansvar och de rättigheter vi har som fastighetsägare åläggs oss av kommunen är inte rätt.

Se tidigare svar.

15. Gertre 1:17

Detaljplanen

Vi yrkar i första hand på att Gamla Läggesta undantas från detaljplanen och tillåts behålla sin lantliga karaktär inom grönrådåer, i enlighet med avsikten i detaljplaneprogrammet från 2002.

Noteras

Området ligger i omedelbar anslutning till Östra Sörmlands Järnväg, vilken är en av kommunens största turistattraktioner. Det är av stor vikt för den museala verksamheten på järnvägen att behålla lantliga omgivningar som överensstämmer med museimålet. Gamla Läggesta kan då också bilda en mjuk övergång mellan småstaden Jagbacken och den omkringliggande landsbygden, så att staden på ett naturligt sätt får behålla sina årsringar och visa hur den historiskt har växt fram. Det står i samrådshandlingarna att närheten till naturen är ett viktigt element.

I och med att Gamla Läggesta då undantas från detaljplanen kan den existerande vägsamfälligheten fortsätta att förvalta vägen så att kommunen slipper kostnaderna för detta.

Vi yrkar i andra hand följande:

Noteras

- Den inplanerade "Länk västerut för GC-trafik" av typen Lokalgata 4b, som förbinder gamla Mariefredsvägen med det nya västra området stryks. Behovet av sammanbindande väg för GC-trafik kan tillfredsställas genom enklare grusväg/stig genom skogen, som ansluter till befintlig GC-väg parallellt med museijärnvägen, samt genom den väg som ligger norr om Strängnäs Gertre 1:6 (som förbinder Gamla Mariefredsvägen) med tillfartsvägen till det nya västra området. Då behöver befintliga fastigheter inte berövas mark. Dessa befintliga fastigheter har inte begärt att få några byggrätter och alltså behövs inte vägen. Det finns alltså inte något behov av vägförbindelse till några byggrätter inom dessa fastigheter, och det är uppenbart oskäligt att tvinga på befintliga fastighetsägare kostnad och markförlust för en sådan väg.

- Båda delarna av den befintliga vägen (gamla Mariefredsvägen södra delen respektive norra delen) planläggs som typ Lokalgata 4. Denna typ motsvarar dagens vägstandard. Vägen försörjer 4 permanentboende

och 3 fritidsboende, vilket innebär att standarden är fullt tillräcklig. De planerade nya områdena försörjs av andra vägar. Detta innebär minimala ingrepp i landskapsbilden och att inga åtgärder krävs som kan komma att ekonomiskt belasta antingen exploatören, kommunen eller fastighetsägarna.

Noteras

- Planerad breddning av vägen där den tänkta lokal gata 4b ansluter till lokalgata 4/6 (gamla Mariefredsvägen) stryks. Dagens standard är fullt tillräcklig avseende sophämtning och källsorteringsmöjligheter. Det är gångavstånd till Läggesta återvinningsstation vilket minimerar behovet av plats för sophus/miljöhus.

- Den inplanerade "Länk österut" av typen Lokalgata 4, som förbinder gamla Mariefredsvägen med det nya östra området stryks. Det nya området försörjs av infartsvägar norrifrån. Det är angeläget att ur miljösynpunkt, bullersynpunkt, och säkerhetssynpunkt undvika den ökade trafiken som möjligheten till rundkörning ger. "Länk österut" fyller alltså inte någon funktion, och eventuellt behov av kommunikation via GC-väg kan uppfyllas av den befintliga stigen som ligger mellan planområdet och tidigare planområde, utanför Gertre 1:7.

Vägförbindelsen behövs för framtida sophantering och för koppling av gång- och cykelvägsnätet genom området.

- Hänsyn ska tas till befintlig sommarvattenanläggning (ledningar samt pumpstation) för fastigheterna i Gamla Läggesta.

Noteras

Miljökonsekvensbeskrivningen

Järnvägen Svealandsbanan medför mycket höga bullernivåer då godståg passerar. Speciellt nattetid kan detta vara besvärande. För att minska bullerbelastningen föreslår vi att "bullerplank" sätts upp på järnvägsbron för att på så sätt minska bullret så nära källan som möjligt. Detta skulle förbättra ljudbilden i planområdet även utanför tomterna, vilka ju förses med bullerplank lokalt.

För bullerfrågor i den befintliga miljön har trafikverket ansvar och ska beakta de riktlinjer som verket och riksdagen ställt upp.

Motorvägen har en mer konstant bullermatta. Även om nivåerna kanske inte är alarmerande höga innebär det konstanta bruset en viss störning. Vi föreslår att det anläggs bullerdämpande vallar i anslutning till motorvägen, för att på så sätt minska bullret så nära källan som möjligt.

Se ovan. Planen kan inte reglera förhållanden i den befintliga miljön dvs för befintliga bostäder och befintliga vägar – järnvägar.

16. Carl Crafoord

Undertecknad ägare till fastigheterna Ekudden 1:1 (100 %) och Hagalund 1:1 (20 %) har tagit del av förslaget till detaljplan för Marielund 1:4 m.fl., "Jagbacken etapp II"; dels i form av utsänt skriftligt material och därutöver genom vad som presenterats vid tidigare samråds- och informationsmöten.

I huvudsak har jag inga erinringar mot vare sig detaljplanen, miljökonsekvensbeskrivningen eller

gatukostnadsutredningen med följande kommentarer:

- Det område som i planbeskrivningen kallas för "Skallahamn" brukar kallas för "Sågen".

Noteras. Uppgiften förs vidare till Strängnäs kommuns namnberedning.

- Jag tycker det är fel av kommunen att utnyttja möjligheten enligt PBL att ta ut gatukostnader från befintliga fastighetsägare, som egentligen inte önskar en ytterligare exploatering eller utbyggnad inom området, och som därmed utöver att "drabbas" av detta dessutom skall behöva ersätta kommunen för anläggningar som de ej upplever ger något mervärde.

Utöver detta önskar jag att min fastighet Ekudden 1:1 inkluderas i den kommande detaljplanen enligt separat insänd beskrivning.

Området som i planbeskrivningen kallas för "Skalla hamn" brukar kallas för "sågen".

Noteras. Se kommentar ovan.

I enlighet med tidigare samtal avseende samråd för detaljplaneringen av Marielund 1:4 m.fl., ("Jagbacken etapp II"), insändes härmed underlag som beskriver min önskan att inkludera den av mig ägda fastigheten, Ekudden 1:1 i ovanstående detaljplan.

Bilagor:

Beskrivning

Kartskisser

Syfte och vision

Det huvudsakliga syftet med förslaget är att säkerställa att en varsam och hållbar exploatering och restaurering av fastigheten kan göras, som bibehåller dess nuvarande speciella karaktär men som därutöver medger ett ekonomiskt försvarbart fortsatt utnyttjande av Ekbacken för privat boende eller som flexibel bas för en småskalig, levande och bärkraftig gästhem-, restaurang-, eller annan näringsverksamhet. Jag vill också säkerställa att de speciella naturvärden som föreligger kan skyddas och bevaras.

Fastigheten ligger inklämd som en kil mellan det nu aktuella planområdet (Jagbacken etapp II), och tidigare planbelagt område (Jagbacken, etapp I). Bägge dessa områden karaktäriseras av en befintlig eller planerad huvudsakligen modern tät bebyggelse, som helt saknar lokal tradition eller ursprunglig vegetation. I söder gränsar området mot fastigheterna Hagalund 1:1 och Marielund

1:2, vilka har en mer traditionell bebyggelse och miljö.

Jag skulle vilja undvika att Ekbacken framöver blir ytterligare inbyggt av en sådan tät modern bebyggelse, som abrupt kontrasterar mot den ursprungliga miljön, och därmed riskerar att reduceras till en museal isolerad

ö (i stil med vad jag tycker skett för Marielund). Istället för att på så sätt avskärmas från omgivningen, skulle jag vilja ge den närmaste omgivningen en karaktär som liknar Ekbackens, så att helhetsintrycket istället blir en mera levande manifestering av den "ursprungliga" miljöns karaktär. Samtidigt måste detta göras på ett sådant sätt att det harmoniskt ansluter till den bebyggelse som ligger utanför och omsluter fastigheten.

Det är min förhoppning att detta förslag medför att området kan komma att upplevas som en bevarad levande traditionell boendemiljö och grön oas i samklang med de omkringliggande nybyggda områdena.

Sammanfattning av förslaget

Fastigheten som omfattar drygt 3,2 ha mark är belägen vid Marielundsfjärden och gränsar i söder emot det aktuella detaljplaneområdet och i norr och väster emot det tidigare antagna detaljplaneområdet för Jagbacken, etapp I. Vegetationen inom området varierar, med såväl åkermark, igenvuxen åker och/eller hagmark, samt blandskog med inslag av bok och ett stort antal större äldre ekar, framförallt på naturtomten runt boningshuset. Där finns även gott om blåsippor, gullvivor och liljekonvaljer samt enstaka bestånd av gulsippor och tibast. På Lilla Skallaholme finns därutöver en nyckelbiotop.

Fastigheten kan indelas i nedanstående 9 delområden, vilka markerats på den bifogade kartskissen. Dessa tjänar som utgångspunkt för den vidare beskrivningen. Den huvudsakliga exploateringen sker på område 1 och 2. Naturtomten runt det befintliga boningshuset, Ekbacken, omfattande områdena 3-6, bevaras i stort sett intakt med endast begränsad utbyggnad.

1. åkern
2. den igenlagda åkern/hagen
3. berget
4. trädgårdsängen
5. flaggstångsbacken
6. skogsbacken
7. strandremsan
8. Lilla Skallaholme
9. Vatten

Åkern och den igenlagda åkern/hagen

(område 1 och 2; c:a 1,1 ha) bebyggs med sammanlagt 8-10 bostäder, fördelade på var sin sida om en nydragen tillfartsväg från gamla Mariefredsvägen i väster.

Tomterna på åkern gränsar i norr mot Jagbacken etapp I och kan få ha samma karaktär och utformning som dessa har. Tomterna söder om tillfartsvägen ligger delvis i en

Förslaget bedöms inte kunna tas med i detta detaljplanearbete i detta skede inför utställningen. Förslaget är för omfattande och kräver enligt kommunens bedömning en egen detaljplan för att alla konsekvenserna ska kunna bedömas.

svag skogssluttning och på gammal igenlagd åker. Här skapas en gemensam parkliknande miljö som ansluter till karaktären för resten av fastigheten och bebyggelsen på Hagalund 1:1, med endast mindre privata tomter/trädgårdar för de enskilda bostäderna. Bostadshusen för bägge områdena utgörs av antingen friliggande hus eller parhus, med eller utan anslutande eller friliggande garage. Bebyggelsen skall ha en enhetlig karaktär, men med individuell variation, som stilmässigt ansluter till huvudbyggnaden (Ekbacken) på ett kompletterande sätt, så att det kan uppfattas som att området utvecklats successivt som en någorlunda naturlig enhet. Husen på åkern ligger företrädesvis i fil utefter tillfartsvägen, medan de på södra sidan kan dras in för att bättre anpassas till den befintliga terrängen och växtligheten. Tillfartsvägen kompletteras med ett antal träd (helst ekar) så att den får allékaraktär. Området "Canton" i anslutning till Drottningholms Slott kan tas som inspirationsmodell för realiseringen.

På västra delen av åkern reserveras ett område för ev gemensamhetsanläggning för sopor/återvinning och/eller andra tekniska byggnader. På östra delen av åkern, närmast Ekbacken, reserveras ett område för parkering, som kommer att behövas vid ett eventuellt framtida utnyttjande av huvudbyggnaden för kommersiell verksamhet såsom gästhem, restaurang el dyl. Denna ansluts då till den nuvarande tillfartsvägen till Ekbacken.

Berget och trädgårdsängen

(område 3 och 4; c:a 0,9 ha2) . Ingen ytterligare bostadsbebyggelse föreslås här. Vissa kompletteringsbyggnader kan dock komma ifråga, särskilt om huvudbyggnaden framöver utnyttjas för kommersiella ändamål, såsom ett mindre lusthus på berget och något mindre trädgårds/förrådsutrymme.

Flaggstågsbacken

(område 5; c:a 0,2 ha2) är idag bebyggd med en ekonomibyggnad ("Stallet") i samma stil som huvudbyggnaden. Stallet skall kunna konverteras till (och eventuellt utökas som) bostadshus. Stilen skall bibehållas.

Skogsbacken

(område 6; c:a 0,2 ha2) mittemot stallet är idag bebyggt med 2 komplementbyggnader till huvudbyggnaden (garage och bodar). Här föreslås avstyckning av en större tomt för upprättande av en till huvudbyggnaden kompletterande "systerbyggnad", liggandes på mer eller mindre samma höjdkurva och vänt på ett liknande sätt mot vattnet. Denna blir även systerbyggnad till Stallet.

och bildar på så sätt en "inkörsport" till fastigheten. Tillfart skall kunna ske via tillfartsvägarna till de föreslagna tomterna på fastigheten Marielund 1:2 enligt detaljplaneförslaget.

Strandremsan

(område 7; c:a 0,1 ha2) väster om järnvägen bibehålles som den är, men i anslutning till den befintliga bryggan reserveras utrymme (på den gamla tvättstugans plats) för ett förråd för båtillbehör, samt mindre bastu.

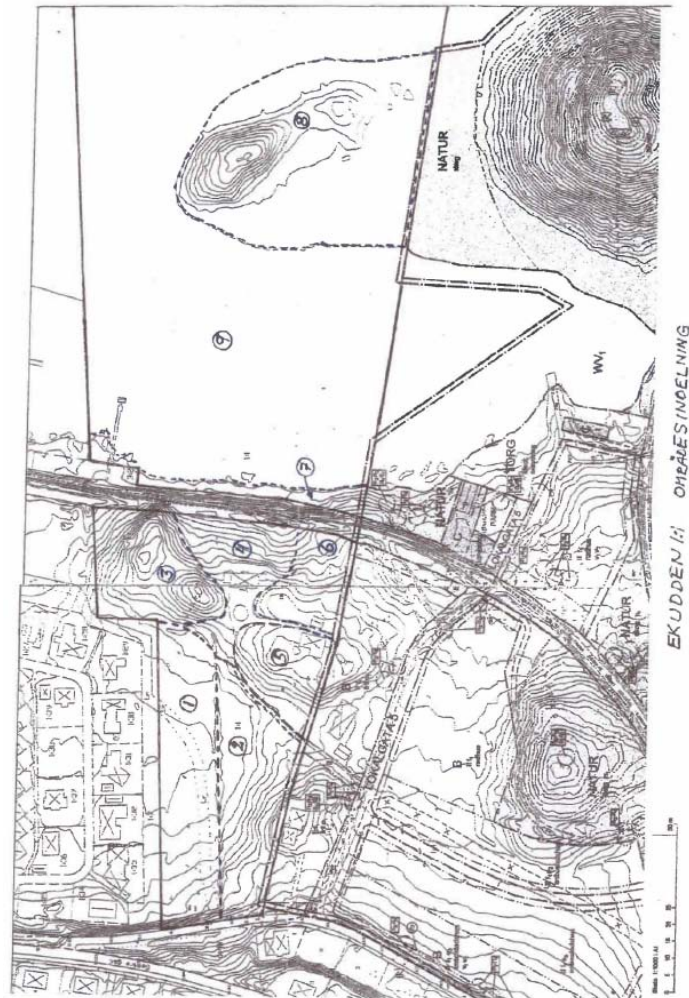
Lilla Skallaholme

(område 8; c:a 0,7 ha2) lämnas intakt.

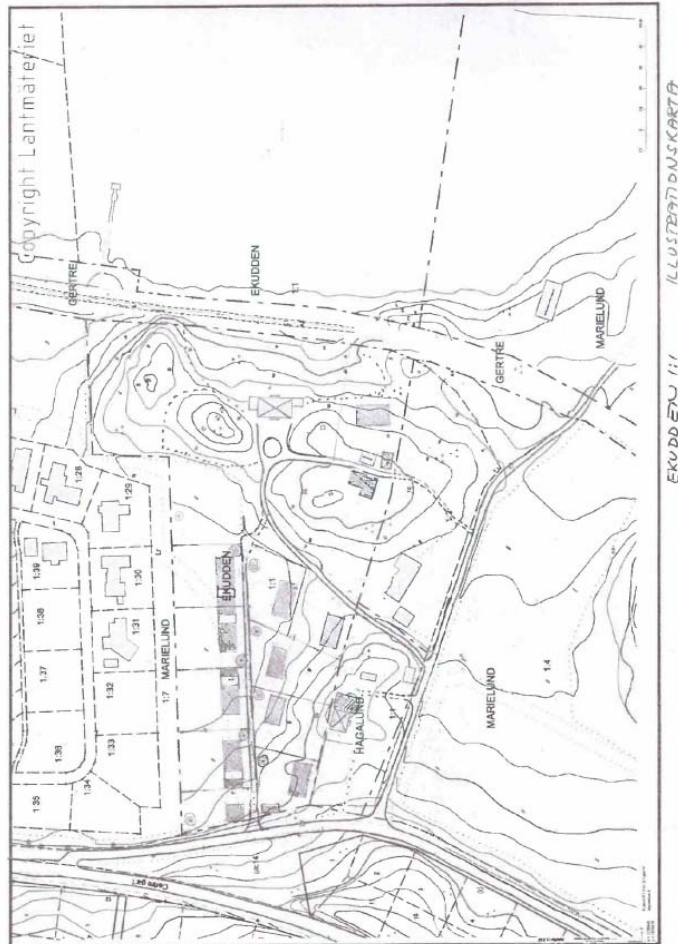
Vattnet

(område 8). På den befintliga bryggan återuppförs det ursprungliga badhuset och i anslutning till bryggan reserveras utrymme för max 10 båtplatser.

OMRÅDESINDELNING



ILLUSTRATIONSKARTA

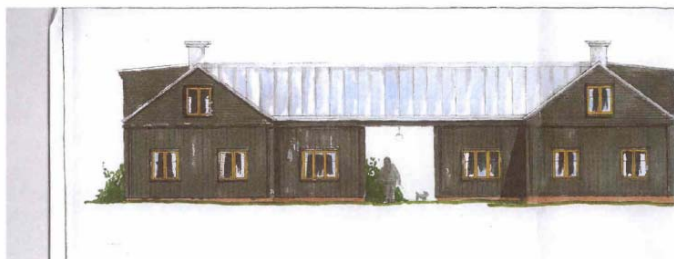
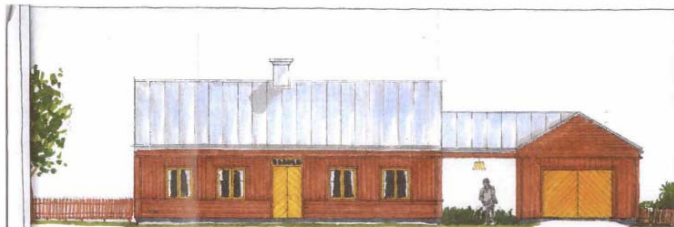


ILLUSTRATIONSEXEMPEL FRÅN CANTON





ILLUSTRATIONSEXEMPEL FÖR HUS



Carl Crafoord

17. Gertre 1:19

Vi finner det mycket märligt att de fastigheter i Läggesta by ska stå för hela kostnaden för ombyggnad av Brostugevägen. Är det meningen att de boende måste sälja byggrätterna för att kunna bo kvar? Eller sälja hela fastigheten? Är detta kommunens sätt att värna om sina invånare?

Vägen saknar förvisso belysning och trottoar. I övrigt en

fullt fungerande väg som inte har något behov av upprustning.

Vårt förslag är att upprustningen endast kommer att gälla trottoar och belysning. Alternativt att den gamla bebyggelsen i Läggesta By lyfts ur detaljplanen.

18. Jaktlycktan 1

Ingenting att erinra.

Kommunala nämnder och styrelser

19. Nämnden för hållbart samhälle

Beslut

Nämnden för hållbart samhälle beslutar att i yttrande till plan- och byggnämnden framföra följande synpunkter

- | | |
|---|--|
| 1. bostäder ska inte uppföras i de områden där den ekvivalenta ljudnivån beräknas överskrida 60 dBA, | Tydligare bestämmelser om bullerskydd samt fördjupade bullerutredningar kommer att göras |
| 2. ljudklass B enligt svensk standard ska användas vid byggande av bostäder med en beräknad ekvivalent ljudnivå om 56-60 dBA, | Bestämmelse om ljudklass B införs i planen |
| 3. planbestämmelserna ändras vad gäller störningsskyddet så att varje lägenhet får tillgång till en tyst sida med högst 45 dBA ekvivalent nivå, | Boverkets riktlinjer kommer att följas. |
| 4. stora Skallaholmen ska lämnas orörd, | Noteras. Beaktas redan i föreliggande planförslag. |
| 5. lämplig plats för uppläggning av båtar bör anvisas i planen, | Uppläggningsplatser för båtar är ett återkommande problem som behöver få en lösning i ett kommunövergripande perspektiv. I kommunens "Blåplanearbete" kommer områden för uppläggningsplatser att utpekas. Ett område som kan bli aktuellt är under Svealandsbanans högbro i närheten av planområdet. |
| 6. av planbestämmelserna ska framgå att hus ska byggas i radonskyddat utförande. | Den byggnadsteknik som ska tillämpas för att klara de nationella kraven utfärdas av Boverket och som gäller vid varje tillfälle och som revideras med jämna mellanrum. Planen kan och bör inte ange byggnadstekniska krav som kan komma att ändras under genomförandetiden. |
| 7. det i området möjliggörs för motorvärmare och laddning av eldrivna bilar. | Beaktas. Planens samlade |

8. plats för förskola planeras in, som kompenserar de barn som flyttar in.

parkeringsplatser i anslutning till radhus, kedjehus, flerbostadshus ger goda möjligheter för anordning av motorvärmare och elbilsladdning.

Beaktas genom att beteckningen BS ändras till S på en av två föreslagna lägen för förskola. På så sätt utesluts möjligheten att bygga bostäder istället och marken reserveras för skolverksamhet/förskoleverksamhet. Barn- och utbildningskontoret har meddelat stort behov av förskoleplatser i området som måste kunna tillgodoses redan när den första etappen i östra delen byggs. Detta kommer att framgå i utställningshandlingen.

20. Teknik- och fritidsnämnden

Ingen synpunkt.

21. Kulturnämnden

Ingen synpunkt.

22. Barn- och utbildningsnämnden

Ingen synpunkt.

23. Mariefredsstyrelsen

Mariefredsstyrelsen beslutar att

1. avge följande yttrande som Mariefredsstyrelsens samrådsyttrande över detaljplan Marielund 1:4 m fl Jagbacken etapp 2:

Inom det område som begränsas av järnvägarna och stranden bör bebyggelse av bostäder utgå för att boende inte skall drabbas av olägenheter och för att respektera principen om strandskydd.

Noteras.

Viktigt är att göra strandområdet tillgängligt för alla i området, liksom för besökare per cykel från Hedlandetsidan.

Beaktas.

Båt- och badbryggor är positivt, liksom en stig längs stranden och gärna en badplats, liksom samlingslokal, bastu, kiosk och dylikt. Det kan ifrågasättas om de anpassningar och åtgärder som anges i MKB 4.1.4 är tillfyllest.

Noteras.

Förskola kommer att behövas och av de två föreslagna platserna är den som är mest central i området lämpligast. Den tomten bör i planen ej betecknas med BS utan enbart S, för att undvika att kommunalt köpt blir onödigt kostsamt.

Beaktas.

Vägstrukturen är inte optimal. Den bör ses över utifrån olika alternativ.

Gång- och cykelvägar till Svealandsbanans station bör vara så korta som möjligt för arbetspendlare från Hedlandet

2. föreslå Kommunstyrelsen att man förhandlar med
exploatören om delning av gatukostnaderna och
att när gatukostnader tas ut av befintlig
bebyggelse, som leder till ökade byggrätter
förfaller denna till betalning först när
byggrätterna utnyttjas och bygglov beviljas.
3. att föreslår Kommunstyrelsen att standarden på
vägar ses över och anpassas till platsens behov.

Beaktas. Olika vägalternativ kommer att
föreslås och diskuteras under det fortsatta
arbetet med planen inför utställningen.

Noteras.

Frågan är inaktuell då
översiktsberedningen har beslutat att inte
driva gatukostnadsutredningen vidare till
Kommunstyrelsen. Kommunen ligger i
förhandling med fastighetsägaren om delar
av gatukostnaderna i detaljplanen.

Beaktas. Några av vägarna inom befintlig
bostadsbebyggelse föreslås få en lägre
standard än i samrådsförslaget.

**Övriga myndigheter, företag,
sammanslutningar och enskilda**

24. Strängnäs handikappkrets

Handikappspolitiska programmet. Obs!

Strängnäs Handikappkrets, John E Brun

Noteras

25. Sörmlands museum

Ingen synpunkt.

26. Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerad detaljplaneprogram och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Ledningarna inom planområdets nordöstra del ägs bland annat av Vattenfall.

27. Mariefredspartiet*Bostäder*

Inom det område nära Mälaren, som begränsas av järnvägarna och strandkanten, bör bebyggelse av bostäder undvikas så att avståndet till museijärnvägen ökas för att minska riskerna för olägenheter och konflikter samt för att respektera principen om strandskydd.

Noteras.

Förskola

Förskola kommer att behövas och av de två föreslagna platserna är det den som är mest central i området som är lämpligast. Den tomten bör i planen ej betecknas med BS utan enbart S, för att undvika att kommunalt köp blir onödigt kostsamt.

Se tidigare svar.

Buller från E20 och Svealandsbanan

Det kan ifrågasättas om de anpassningar och åtgärder som anges i MKB 4.1.4 är tillfyllest. Det bör prövas om de bostäder som betecknas med C ska vara med i planen.

Bostäder utgår i den delen av planen

Gatukostnadsersättningar

Det sätt som gatukostnadsersättningen är avsett att debiteras de befintliga fastigheterna i Gertre är oskäligt. För att undvika detta bör i första hand principen för hur och när denna debiteras ändras. En annan lösning är att området utgår ur planen och att alternativa vägdragningar undersöks.

Se tidigare svar

Strandområde och bad

Viktigt är att göra strandområdet tillgängligt för alla i området, liksom besökare per cykel från Hedlandetsidan.

Tillgodoses

Båt- och badbryggor är positivt, liksom stigar längs stranden, samlingslokal, bastu, kiosk och dylikt.

Tillgodoses

Badmöjligheter finns vid Skallaholmarna. Stranden är dock ganska svårtillgänglig och stenig eller dyig.

Attraktiviteten kan förbättras utan att en traditionell badplats anläggs. Det kan göras genom att naturstigar röjs och grus och sand läggs ut i delar av vattenområdet ("Förbättring av naturen"). Om denna lösning väljs så bör det framgå av detaljplanen. Givetvis kan också ett mera traditionellt strandbad anläggas i området.

Noteras

Ett alternativ eller komplement kan vara att göra en GC-väg söder om museijärnvägen ca 500 m bort till den bad- och båtplats som anordnats söder om Marielunds bostadsområde. En sådan strandpromenad skulle också fungera som rundpromenad mellan Jagbacken och Marielund vilket kan öka båda områdenas attraktivitet. Området ägs av Mellca AB. Det bör undersökas om detta område kan omvandlas till allmän platsmark.

Planen möjliggör koppling och anläggande av promenad på den del av strandremsan som omfattas i planen. Planen medger därmed en eventuell framtida strandpromenad .

Båtoppläggningsplatser

Båtoppläggingsplats behövs. Den bör ligga i sådan närhet till båtbyggarna så att transport med upptagningsvagn kan ske. Del av hamntorget och dess bilparkering bör kunna användas då dessa ytor har låg annan användning under vinterhalvåret.

Se tidigare svar

Vägstruktur

Vägstrukturen är inte optimalt anpassad för de rörelsemönster som kan förutses. Det gäller främst vägarna från bostadsområdet till torget vid båthamnen där centrumverksamhet är angiven.

Hamntorget kan bli Jagbackens och Marielunds mest uppskattade del och en naturlig samlingsplats.

Därför bör vägarna dit inte vara längre än vad som områdets topografi framtvingar. *Se bifogad karta "Vägar platån – hamntorget"*

Från en punkt PL på platån till punkten HT vid hamntorget är det fågelvägen 590 m. Den närmaste vägsträckan, väg 2 via väg 4b, är 800 m. Den alternativa vägen 3, via Jagbacken etapp 1, är 960 m. Den väg som har minst stigning, väg 4, är 1 120 m. Alla vägar är kantade av bostäder. En gångstig som är planerad att löpa över kullen strax norr om museijärnvägen förkortar vägen för gående.

Parkering är angiven vid hamntorget centrumbyggnader. Denna och båthamn skapar även behov att ta sig till torget med bil. För att hålla nere olycksrisk, buller och andra emissioner bör även biltrafik ges kortast möjliga väg till frekventa målpunkter.

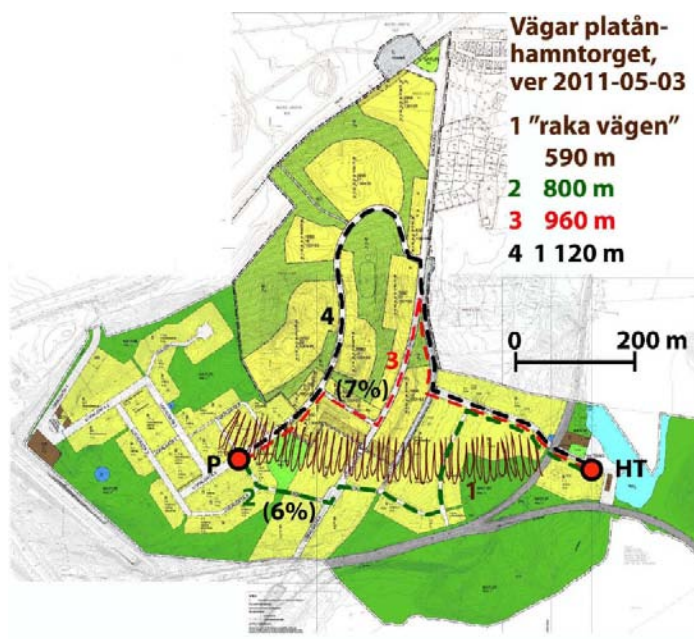
Noteras

Det framgår inte av planen om några vägar är tänkta att vara stängda för genomfartstrafik med bil. Enligt föredragande tjänsteman på PBNs möte 2011-03-16 skulle dock väg 4b vara avstängd.

För att minimera trafik inom området bör omvägar, särskilt förbi bostäder, undvikas.

De två vägar som enligt planerna leder i riktning från högre belägna delar mot hamntorget har ca 6 respektive 7% lutning. De är vardera ca 100 m långa. Bostäder är inritade längs båda dessa vägar. Dessa tomter är svårbebyggda och därför troligen inte särskilt attraktiva. En lösning kan därför vara att låta väg "typ 4b" på etapp 2 i hela sin längd vara kantad av naturmark och eventuellt göras bredare. Då minskas trafikarbetet och miljöstörningarna.

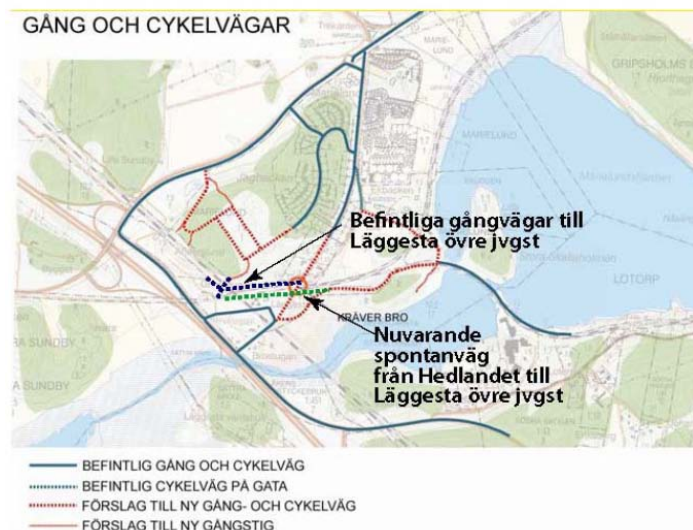
Noteras.



Gång- och cykelvägar till Svealandsbanans och museijärnvägens station bör inte lämnas brutna
Efter det att GC-vägen till Hedlandet hösten 2010 blivit användbar så har gång- och cykeltrafik uppstått längs med museijärnvägens spår. Gångstråket följer spåret ända fram till museijärnvägens stationshus, trots att där saknas anvisad gångväg. Stråket fortsätter sedan över spåret fram till den befintliga gångvägen som går upp till Svealandsbanans perrongers östra ända. De senare gångvägarna är utelämnade i detaljplanens avsnitt om gång- och cykelvägar trots att de finns där. De är därför kompletterade på bifogad karta "Gång- och cykelvägar, tillägg"

Hur GC-flödet till Svealandsbanans station skall utformas måste arbetas fram i samråd med markägaren Östra Södermanlands Järnväg. Gångtrafik söker sig närmaste vägen. Det är inte längs väg 223.

Särskilt samråd har hållits med ÖSLJ för att belysa problematiken och för att samordna framtida insatser så att stationsområdet på sikt blir mer tillgängligt men ändå trafiksäkert. Det finns. Det finns även önskemål från ÖSLJ att utveckla området både vad gäller

**Gång- och cykelvägar, tillägg.
ver 2011-05-03**

upplevelsen och trafikfunktionen. Dessa åtgärder behöver samordnas med det övergripande gc-nätet både ur turist- och pendlarsynpunkt.

Mariefredspartiet, Dag Bremberg (ej undertecknat, ej stämplat)

28. Vattenfall Eldistribution

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerad detaljplan och lämnar följande yttrande.

Bifogad karta visar det ungefärliga läget av Vattenfalls befintliga elanläggningar inom och i anslutning till planområdet. På kartan är blå heldragen linje = luftledning lågspänning (0,4 kV), blå streckad linje = markförlagd lågspänningsledning (0,4 kV), röd heldragen linje = luftledning högspänning (11 kV), röd streckad linje = markförlagd högspänningsledning (11 kV), turkos heldragen linje = luftledning regionnät (22 kV) och lila heldragen linje = luftledning regionnät (132 kV).

På sid 32 i samrådshandlingarna står det att området

försörjs av SEVABS distributionsnät. Detta stämmer inte. Planen ligger inom Vattenfall Eldistributions områdeskoncession.

Beaktas . Uppgiften ändras i utställningsversionen av handlingarna.

Genomförandet av detaljplanen innebär att eldistributionsnätet kommer att behöva byggas ut. Utbyggnaden kommer att omfatta minst tre nya nätstationer samt nya ledningar. Flytt av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av beställaren. Befintliga ledningar får inte grävas upp eller byggas över. Därför skall kabelutsättning begäras innan arbetena påbörjas för att fastställa kablarnas läge. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se.

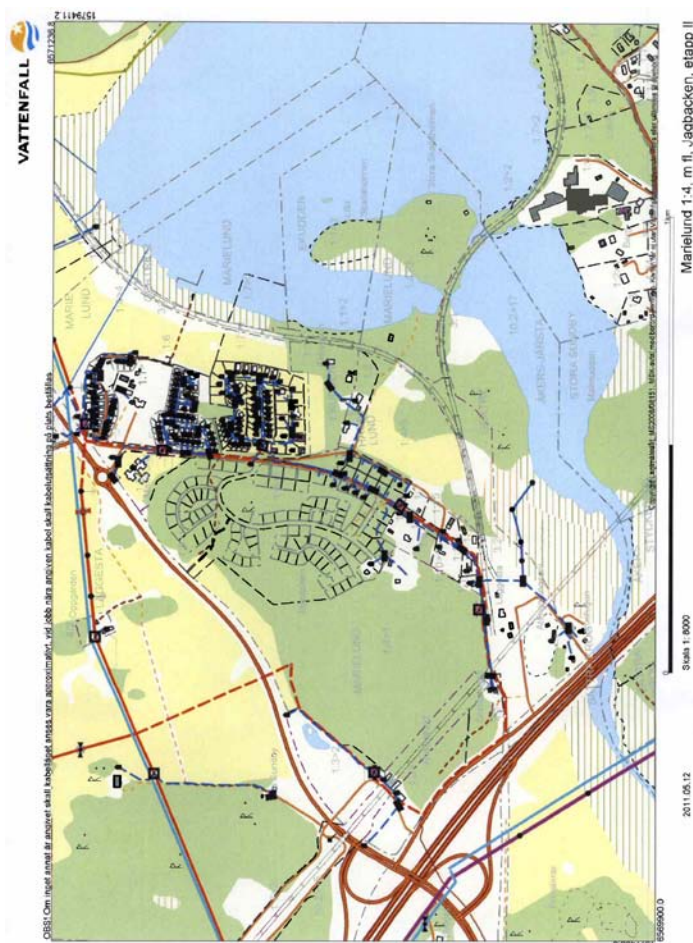
Noteras.

Noteras.

Om ärendet brådskar kontakta Vattenfalls kundtjänst 08-82 10 00 kostnaden för uttryckningen debiteras då beställaren.

Vattenfall yrkar på att kontakt tas med oss för att placera ut de tre E-områdena för tillkommande nätstationer som behövs. Dessa E-områden måste vara minst 10 x 10 meter. Det horisontella avståndet mellan nätstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag måste uppgå till minst fem meter, enligt gällande starkströmsföreskrifter och tillfartsväg för arbetsfordon måste finnas.

Noteras



29. John Crafoord (ej sakägare)

Jag, John Crafoord har min uppväxt på Ekudden 1:1. Med mitt stora naturintresse har jag bl a i området noterat förekomst av mindre hackspett och nattskärra. Häckbiotopen för nattskärra lär ju nästan vara ett minne blott, om inte höjdryggen med tall ovanför svealandsbanan är just den aktuella platsen. Mindre hackspett har noterats längs med hela strandlinjen bland asp och al, från Ekudden till söder om Sågen-bryggan. Inte omöjligt att det skulle röra sig om flera par.

Naturmiljö på land

Träd med ihåligheter (kanske inte bara stora ekar) kan bl a hysa fladdermöss och är då med andra ord skyddade och får inte röras. Ihåliga träd har ett oberäkneligt värde med

tanke på det sterila sättet vi idag ersätter exploaterad natur med byggnader, eventuella högbroar och som här även med ett vattentorn. Vi människor måste lära oss att inte bara bygga så det passar in i naturen, utan vi ska bygga så det blir en del av naturen. Dvs att naturens olika invånare ska i framtiden ha möjlighet att bo i

byggnaderna där vi vill och ger dem möjlighet.

Lämpliga fasader, gavlar kan t ex kläs med dubbel panel med 14 - 17 mm avstånd. På husgavlarna monteras djupa lådor sida vid sida under takutsprången för tornseglare, nu för tiden lägger man ju sällan enkupigt tegel på taken. I takutsprång avlägsna från uteplatser och entréer gör man utrymmen (lådor) där t ex fladdermöss och getingar kan husera. På högre byggnader görs det avsatser, hyllor och nischer för tänkbara predatorfåglar. T ex så skulle man när man byggde högbroar på Svealandsbanan gjort hyllor högt upp på pelarna.

Har lite andra synpunkter vad det gäller miljökonsekvens-beskrivningen. Det skrivs bl a om triviallövtred, ett begrepp om träd som inte klingar så positivt. I MKB i utskicket var tyvärr Bild 7 i A4 format och inte A3 vilket hade gjort det betydligt lättare att tyda de olika träden och dess placering. Dessutom saknar jag Bilaga 5, den fullständiga listan. Den finns inte ens på kommunens sida (www.strangnas.se eller www.mariefred.se).

Så lite om platsnamn och något av kulturintresse till sist. För mig som bott länge i området så är Jagbacken den skogsklädda lilla kullen på vägen in mot Mariefred. Skallahamn tycker jag inte ska ersätta det gamla namnet Sågen. När vi nu på slutet av mina synpunkter är inne på Sågen, så anser jag väl att man river logen och ersätter den med en stiltypisk byggnad för servering och kioskverksamhet. I parken framför ska det finnas en större sten som borde K-märkas och skyddas, att lägga en park där är ju egentligen helt perfekt. Vilket sammanträffande! Jag har inte konstaterat det exakta läget på den aktuella stenen, men det bör ligga i närheten av vägen mellan träden 52 och 53 på Bild 7. (osäker på siffrorna pga av det lilla formatet på illustrationsplanen).

Bifogar en bild, tagen under sommaren 1966 då popduon Paul Simon & art Garfunkel spelade in en musikfilm på och omkring museijärnvägen.

Noteras



30. Kjell Bylund

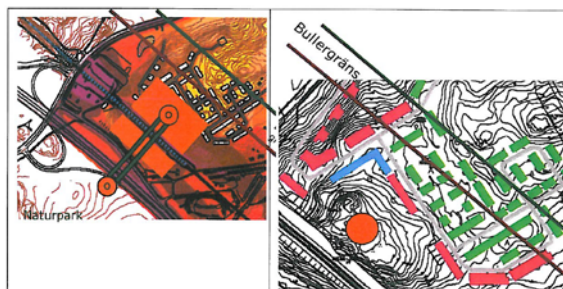
Synpunkter på förslag till detaljplan för Marielund 1:4 m fl, Jagbacken etapp II, Strängnäs kommun

1. Halvera delområde 1 av två skäl, dels behöver mark avsättas för bebyggelse vid järnvägsstationen, dels behöver bostadsområdet flyttas längre bort från motorvägen och järnvägen.
2. Avsätt mark för bebyggelse vid järnvägsstationen.
3. Lägg fast huvudstråken för cykelvägarna till och från läggesta, innan detaljplanen läggs fast.

Noteras

Synpunkter på planering av Jagbacken 2 (vid Läggesta järnvägsstation)

Jagbacken2, delområde 1: Halvera planområdet för bostäder!



Synpunkter på planering av Jagbacken 2 (vid Läggesta järnvägsstation)

Läggesta järnvägsstation:
Byggnad 150 m.ö.h. och funktionslokaler!



Under 15 års tid har enskilda personer, föreningar och företag talat om ett **landmärke** vid Läggesta station. Nu finns ett konkret förslag. I den här detaljplanen behöver mark avsättas för detta. Det här är en grov skissering.

Gröna dubbellinjer är förbindelse på hög nivå över motorvägen och järnvägen. Samtidigt är det en markering av **södra porten** till "4-stadsregionen" (Strängnäs-Eskilstuna-Västerås-Enköping). En tornbyggnad 150 m.ö.h. byggs samman med övriga byggnaders funktionslokaler.

Synpunkter på planering av Jagbacken 2 vid Läggesta järnvägsstation

Cykelvägarnas huvudstråk
(Läggesta-Marielund, Läggesta-Åker och Läggesta-Hedlandet)



31. TeliaSonera Skanova Access AB

Ingen synpunkt.

32. Strängnäs Naturskyddsförening

Naturskyddsföreningen i Strängnäs har följande erinringar gällande det presenterade förslaget:

för att uppfylla kommunens miljömål avseende biologisk mångfald bör varje detaljplaneförslag föregås av en grundlig naturinventering omfattande såväl flora som fauna i syfte att erhålla kunskap om biologisk diversitet samt förekomst av eventuella rödlistade arter; endast trädinventering omfattande ekar med en omkrets av minst 100 cm i brösthöjd har genomförts, varför Naturskyddsföreningen anser att detaljplanen ej bör fastställas förrän en sådan inventering skett

i avsaknad av en sådan inventering kan man ändå utgå från att den närmast vattnet liggande alsumpskogen torde innehålla en skyddsvärd biologisk mångfald, vilket även konstateras i den gjorda miljökonsekvensbeskrivningen; denna miljö bör därför lämnas helt opåverkad

vid uppförande av bryggor och båtplatser med erforderliga parkeringsplatser måste minsta möjliga påverkan på den befintliga naturmiljön eftersträvas eftersom såväl strandskyddsreglerna samt riksintresset omfattande Mälaren och dess stränder måste beaktas för denna del av detaljplanen

Under förutsättning att ovanstående förutsättningar uppfylls har Naturskyddsföreningen inget att invända mot

MKBn som följer planförslaget har föranlett de inventeringar som man bedömt behöver genomföras. Särskilda aspekter och värden har belysts i MKBn vad gäller strandzonen. Punkter som ska beaktas i strandzonen har tagit upp, bl a ska bryggor anläggas så att inte förutsättningarna i själva vattenbrynet påtagligt påverkas.

att en exploatering sker med den huvudinriktning som detaljplaneförslaget anger.

33. Miljöpartiet det gröna i Strängnäs

Miljöpartiet de Gröna i Strängnäs framför följande synpunkter:

- I området som begränsas av museijärnvägens två spår och stranden bör byggande av bostäder undvikas, för att respektera strandskyddet. Som förslaget ser ut nu anser vi att allmänhetens tillgång till stranden kraftigt begränsas, vilket strider allvarligt mot Miljöpartiets politiska vilja.
- Småbåtshamnen med ett SO-tal båtplatser kommer att störa häckande fåglar. Dessutom drabbas vattenlevande organismer av utsläpp och bottenfärger. Strandområdet är bättre lämpat som badplats, med en liten brygga för några mindre båtar.
- Buller från både motorvägen och Svealandsbanan kommer att innebära olägenheter för de boende. Bullernivåerna är så höga att avsteg från Boverkets allmänna råd måste göras.
- Sot och visst buller från museijärnvägen förekommer, varför man inte bör ha bostäder så nära museijärnvägen som föreslås i detaljplanen. Man bygger in en framtida konflikt mellan de boende och museijärnvägen som kan komma att äventyra järnvägsföreningens existens.
- Att bygga så nära stranden i detta område kan inte ses förenligt med hur LIS ska tillämpas.

Bostadsbebyggelsen i området reduceras. Noteras

Noteras. Begränsningar i båthamnens utbredning har gjorts sedan samrådsförslaget.

Avstegen innebär främst att skyddsåtgärder behöver vidtas för att utomhusmiljön på vissa uteplatser inte ska gå över riktvärdena. Bostadsbebyggelsen har sedan samrådet dragits ifrån spåret dels vid sydöstra ängen och genom tydligare bestämmelser vid de delar som berörs vid järnvägens passage mellan området på ängen och området i Skalla hamn. LIS tillämpas inte för detta område. Det är inte fråga om Landsbygdsutveckling i denna detaljplan.

Marie Jonsson
Samhällsbyggnadschef

Gunilla Östling
Planchef



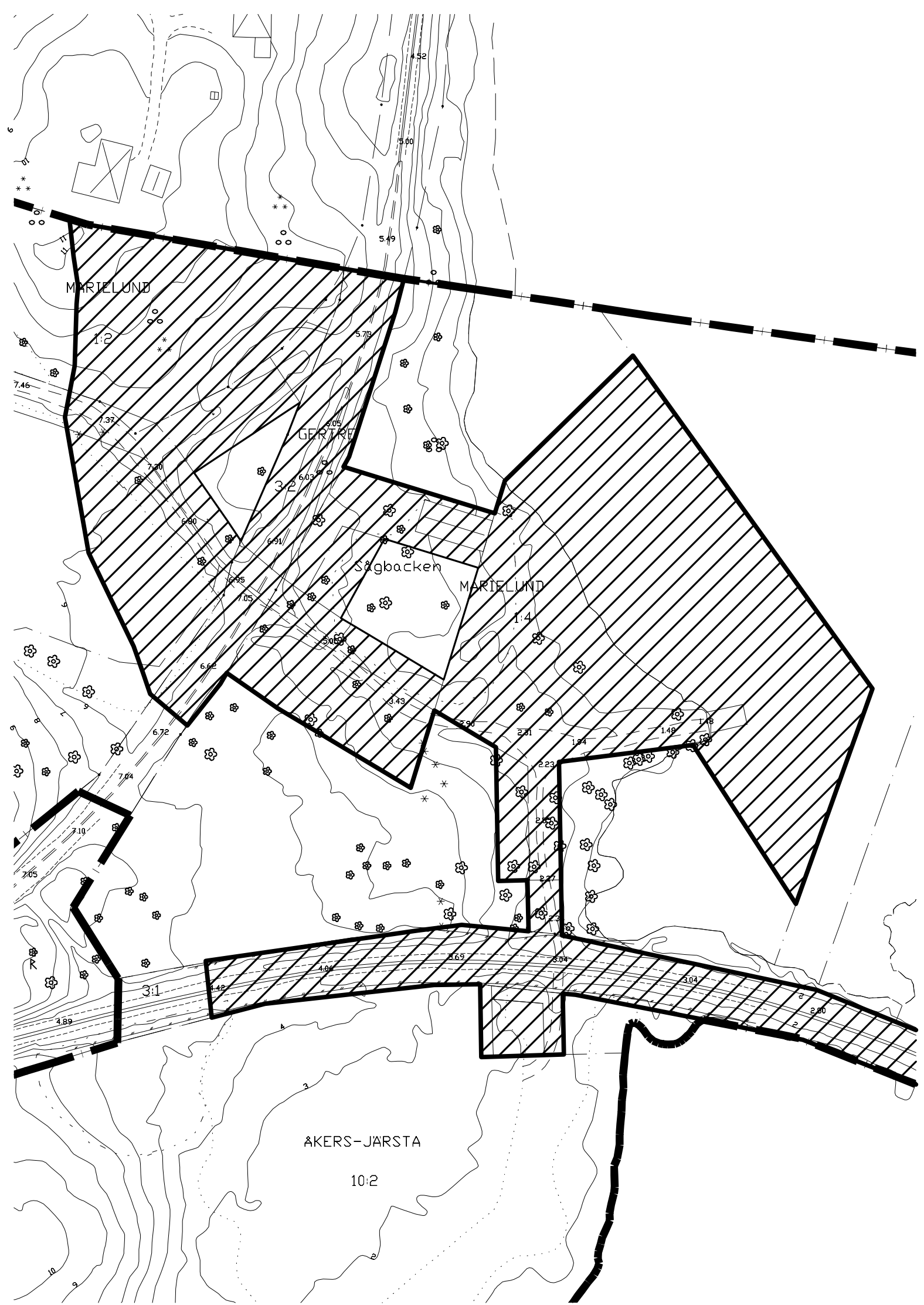
AKERS-JÄRSTA
10:4

201012
KOORDINATSYSTEM
RT 1972 S. GEN. V.
HÖJDSYSTEM RH70
KARTAN FRAMSTÄLLD
FOTOGRAFISKT
SAMT EN DEL NYMÄTNING

SÄTTA KROG 1:4

Mälaren

Mälaren





Utlåtande efter utställning

Tillhörande detaljplan för:

Marielund 1:4 m fl,

**"Jagbacken etapp II",
Mariefred, Strängnäs Kommun**

Plan- och byggnämnden beslutade 2013-04-23 enligt § 56 att sända ut detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning på utställning. Utställningstiden var mellan 2013-06-10 tom 2013-07-07.

Planförslaget har varit utställt på biblioteket i Mariefred och på Medborgarkontoret i Strängnäs kommunhus samt på Strängnäs kommuns hemsida. Annons med information om utställningen infördes i Strängnäs tidning 2013-06-07. Detaljplanehandlingarna sändes ut enligt sändlista (till länsstyrelsen, kommuner som berörs av förslaget, kända sakägare, känd organisation enl PBL 5 kap 25 § och andra som har ett väsentligt intresse av förslaget).

Vid utställningstidens slut hade följande skrivelser inkommit:

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodosedd
Statliga myndigheter och kommuner			
Länsstyrelsen	2013-08-14	Ja	Ja
Trafikverket	2013-07-03	Ja	Ja
Statens geotekniska institut	2013-08-22	Ja	Ja
Kända sakägare, känd organisation av hyresgäster och andra med väsentligt intresse av förslaget			
Gertre 1:10	2013-07-05	Nej	-
Gertre 1:7	2013-07-05	Ja	Ja
Gertre 1:6	2013-07-05	Ja	Ja
Gertre 1:15	2013-07-09	Ja	Ja
Hagalund 1:1 och Marielund 1:2	2013-07-10	Ja	Delvis
Gertre 3:1 och 3:2 Östra Södermanlands Järnväg	2013-07-07	Ja	Ja

SYNUNKTER

KOMMENTARER

Statliga myndigheter och kommuner

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kapitlet 1 § ÄPBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet (buller) samt strandskydd måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Efter samrådet har ett möte genomförts på plats där kommunen utvecklat sitt ställningstagande och länsstyrelsen förtydligat sin bedömning. Utifrån detta har handlingen justerats.

Beaktas, se nedan

Motiv för bedömningen

Strandskydd

Länsstyrelsen konstaterar att redovisat förslag på upphävande av strandskyddet inom detaljplanen omfattar större delen av strandskyddsområdet. Länsstyrelsen konstaterar vidare, efter genomgång av planhandlingarna och besök på platsen, att strandskyddsområdets landdelar innehåller naturmark med påtagliga naturvärden. Av planhandlingarna framgår att områdets läge innebär att det även är av strategisk betydelse som förbindelselänk och spridningskorridor för växter och djur, en bedömning som Länsstyrelsen delar. Det framgår inte av planhandlingarna vilken betydelse området har för det rörliga friluftslivet, men Länsstyrelsen konstaterar att området i översiktsplanen från 2002 utpekades som område för tätortsnära rekreation.

Länsstyrelsen ställer sig bakom det föreslagna upphävandet i delen väster om veteranjärnvägen och även det föreslagna upphävandet av de delar öster om järnvägen som avser lokalgata, kvartersmark norr om denna och del vattenområdet WV 1 som berörs av den båtanläggning för vilken miljödom finns. Här delar vi kommunens bedömning om att det sammanvägda allmänintresset av att dessa anläggningar kommer till stånd överväger skadan på strandskyddet och befintliga naturvärden. Exploateringen har stöd i gällande fördjupning av översiktsplanen för Mariefred och Läggesta där delområdet redovisas som utredningsområde.

Länsstyrelsen ställer sig däremot inte bakom det föreslagna upphävandet för kvartersmarken söder om lokalgatan. Området består av en mosaik av igenväxningsmark, skyddsvärda större lövträd, lövskogsmiljöer med inslag av ädellövträd, strandskogsavsnitt och flerskiktade lövskogsbryn. Här delar vi inte kommunens bedömning att exploateringen medför ett så begränsat intrång i befintliga och framtida natur- och friluftslivsvärden att allmänintresset av exploateringen uppväger skadan för

Kvartersmark för bostadsbebyggelse utgår och användningen ändras till NATUR

strandskyddet. Skälen som anges motivera bostadsbebyggelsen kan inte heller anses vara särskilt tungt vägande. Vi har i vårt samrådsyttrande över detaljplanen efterlyst att en tydlig hänsyn måste tas till områdets samlade naturvärden vid val av exploateringsgrad, bebyggelseplacering och markanvändning. Länsstyrelsen konstaterar även att läget för kvartermarken för bebyggelse söder om lokalgatan saknar stöd i gällande fördjupning av översiktsplanen.

Vi är tveksamma till om det föreslagna läget för servicebyggnad V 1 med hänvisning till dess påverkan på strandskyddets syften genom läget i en utpekad spridningskorridor för växter och djur och av hänsyn till det rörliga friluftslivets fortsatta möjligheter till vandring till och från Skallaholmen.

Placering av servicebyggnad V1 har flyttats från strandlinjen västerut. Marken närmast stranden har getts användning NATUR

Länsstyrelsen är också tveksam till föreslaget upphävande av strandskyddet för hela vattenområdet WV1. Vi anser att upphävande endast är motiverat för den del som direkt berörs av båtanläggningen för vilken miljödom finns. Ett alternativ är att justera gränsen för detta vattenområde och låta övriga delar ingå i W-området.

Omfattning av vattenområde WV1 motsvarar det område för vilket miljödom finns.

Länsstyrelsen ställer sig frågande till att planförslaget innebär att badbryggor kan byggas inom vattenområde W 1, längs stranden av Skallaholmen. I planhandlingarna saknas en närmare motivering till dessa bryggor. Vidare saknas en beskrivning av vilka eventuella åtgärder som därutöver kan behövas för att bryggorna ska vara tillgängliga för allmänheten samt de skador dessa i sin tur kan medföra på befintliga natur- och kulturmiljövärden. Eftersom strandskyddet inte upphävs här kommer dessa åtgärder att fordra ansökan om strandskyddsdispens. Om det blir aktuellt med anläggningsarbeten i vattnet kan marinarkeologiska insatser komma att krävas.

Vattenområde W1 utgår.

Hälsa och säkerhet - buller och plankorsningar

Trafikverket har lämnat yttrande den 2 juli 2013. Yttrandet avser trafikbullersituationen och behov av en beskrivning av plankorsningar inom planområdet. Länsstyrelsen ställer sig bakom yttrandet och verkets krav på kompletteringar och förtydliganden av planförslaget.

Beaktas, se yttrande från Trafikverket

Kulturmiljö

Merdelen av planområdet har utretts arkeologiskt, men på kommunens begäran undantogs områdets sydligaste del eftersom inga markgrepp planerades där. Länsstyrelsen betraktar såväl Skallaholmen som planområdet söder om veteranjärnvägen som lagskyddat fornlämningsområde till de sedan tidigare kända fornlämningarna (Kärnbo 1:1-2, 2:1-5 och 70: 1, grav- och boplatzlämningar och Kärnbo 248), vilket innebär att så gott som varje typ av markgrepp kommer att kräva arkeologiska insatser. Förslagets plankarta är därför missvisande eftersom FORN endast anges för en mindre del, den inte avgränsade

boplatslämningen Kämbo 248.
Istället bör FORN gälla för området söder om veteranjärnvägen enligt tidigare redovisad kartskiss (bifogas).

Beaktas, marken för användning FORN har utökats enligt bilaga Kartskiss 2012-06-14

Beteckningen n1 (infiltration av dagvatten) för planområdets södra del är olämplig och måste tas bort eftersom detta kan innebära att fornlämningar intill de idag kända fornlämningarna kan komma att skadas.

Beaktas, beteckning n1 har utgått.

Under a 2 bör anges att tillståndsprövning hos Länsstyrelsen är nödvändigt eftersom det inte är givet att tillstånd ges till markingrepp.

Beaktas, beteckning a2 har kompletterats

Inte heller Stora Skallaholmen har utretts arkeologiskt och hela delen norr om järnvägen bör därför anges som FORN.

Beaktas, användning NATUR har ändrats till FORN.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Berörs områden som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken som öppna diken, åkerholmar, småvatten, stenmurar, odlingsrösen m.m. av kommande åtgärder, som kan skada biotoperna, krävs att en ansökan om dispens från biotopskyddet görs hos Länsstyrelsen.

Beaktas, komplettering med UPPLYSNING om att ansökan dispens från biotopskydd krävs.

I detta yttrande har Agneta Scharp(kulturmiljö) och Raimo Laurila(naturvård) deltagit
Rune van den Brink
Planhandläggare
Bilaga: Kartskiss över kulturmiljöer från möte 2012-06-14



Trafikverket

Trafikverket har i egenskap av anläggningsägare av Svealandsbanan tagit del av utställningshandlingen och önskar föra fram nedanstående synpunkter.

Buller

Av planförslaget framgår att avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller görs enligt Boverkets allmänna råd. Här saknas dock en motivering till varför kommunen anser att avsteg är tillämpligt, vilket bör tillfogas planen.

Beaktas, planbeskrivningen har kompletterats med motiv om att avstegsfall kan tillämpas.

Med hänsyn till planområdets läge i förhållande till närhet och utbud av kollektivtrafik kan Trafikverket anse att tillämpning av avstegsfall är motiverat. Enligt vår uppfattning ska det vid byggande av bostäder vid bullernivåer mellan 55 och 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad finnas tillgång till en tysta sida eller möjligen ljuddämpad sida, där den ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 45 dBA (tyst sida) respektive 50 dBA (ljuddämpad sida).

Plankartan anger att b3 - minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska ha tillgång till en sida med högst 55 dBA vid fasad (50 dBA eftersträvas). Plankartan anger

också att *g4* - marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för bullerskärm.

Trafikverket anser att om avstegsfall ska tillämpas ska kommunen säkerställa att utsatta bostäder har tillgång till åtminstone en ljuddämpad sida, d.v.s. 50 dBA ekvivalent nivå, eftersom den ljuddämpade sidan ska kompensera den bullerutsatta sidan. Trafikverket anser också att kommunen ska utforma planen så att ett genomförande av erforderliga bullerskärmar säkerställs.

Enligt bullerutredningen ligger de maximala ljudnivåerna över 70 dBA för stora delar av planområdet. Flera bostäder omfattas också av ljudnivåer mellan 75-80 dBA maximal ljudnivå, och de mest utsatta (ett fåtal) ligger mellan 80-85 dBA max.nivå. Bestämmelsen i plankartan anger emellertid *b3* - att varje bostad ska ha tillgång till en uteplats, där ljudnivån inte överstiger 70 dBA. Planförslaget bör dock påvisa att detta går att uppfylla.

Bullerutredningen rekommenderar att våningsplan 2-4 i flerbostadshuset närmast järnvägen inte nyttjas som bostäder på grund av de höga bullernivåerna. Plankartan tillåter trots detta bostäder i hela kvarteret/byggnaden. Här framgår inte hur bestämmelsen *b3* ska klaras. Trafikverket ställer sig frågande till detta.

Utifrån synpunkterna ovan anser Trafikverket att planförslaget bör påvisa att de bestämmelser i plankartan som reglerar bullernivåerna går att uppfylla, liksom att plankartan säkerställer ett genomförande av de dämpande åtgärderna. Krävs bulleråtgärder, vilka typ av åtgärder och vilken dämpning medför åtgärderna?

Om det i framtiden kommer krav på bullerdämpande åtgärder anser vi att kommunen, som är initiativtagare och ansvarig för byggandet inom planområdet, ansvarar för de kostnader som ett genomförande av bulleråtgärderna medför.

Plankorsningar

Trafikverket efterlyste i samrådsyttrandet en beskrivning av befintliga och tillkommande korsningar mellan museijärnväg /lokalgata respektive museijärnväg /gång- och cykelväg som finns i planområdet. Dessa synpunkter kvarstår.

Statens geotekniska institut

Bakgrund

Statens geotekniska institut, SGI, har från Strängnäs kommun erhållit rubricerat ärende med önskemål om yttrande.

Underlag

- Plan- och genomförandebeskrivning samt plan- och illustrationskarta, utställningshandlingar daterade

Beaktas, prövning av lämplig bulleråtgärd prövas i bygglov där planen anger att tydliga krav på byggnadsteknik. Buller kan skärmis av med fasad eller med bullerskärm eller en kombination av båda och den generella bestämmelsen om byggnadsteknik hindrar inte framtida goda lösningar på bulleravskärmning. För bebyggelse med fasader mot järnvägen ger planen möjlighet att uppföra bullerskärmar.

I MKB redovisas hur en uteplats kan tillskapas som uppfyller krav på ljudnivå vid uteplats.

Enligt kompletterande buller PM kan även bostäder vara möjligt med lämplig utformning och åtgärder i samband med byggskedet och beaktas i samband med bygglov.

Beaktas, endast befintlig plankorsning kvarstår i planförslaget.

2013-04-10

- Samrådsredogörelse, utställningshandling daterad 2013-04-10
- Miljökonsekvensbeskrivning, utställningshandling daterad 2013-04-10
- Geotekniska utredningar:
ÄC-konsult 2012-04-20
ÄC-konsult 2011-12-29
VBB VIAK 2001-1 0-23 (enbart Ritning PLAN G101)

Synpunkter

I yttrande 2011-04-27, dnr som ovan, över samrådshandlingen kunde vi sammanfattningsvis inte värdera om planförslaget blir lämpligt från geoteknisk synpunkt. Vi rekommenderade därför att en rad frågeställningar rörande framförallt stabilitet samt risk för ras/blocknedfall borde klargöras inför utställning av planen.

De nu erhållna geotekniska handlingarna (enligt ovan) är av översiktlig karaktär utan några nämnvärda analyser av förhållandena. Jordens egenskaper (t.ex. lerans hållfasthet) har inte bestämts, inte heller har aktuella grundvattennivåer/portycksförhållandena undersökts. Beräkningar av stabilitet har inte alls utförts och underlag rör geotekniska ställningstaganden saknas i stor utsträckning. Nedan ges några exempel på tveksamheter:

I ÄC:s utredning 2011-12-19 anges (utan någon redovisad analys) att "*Någon risk för rörelser i form av skred el. dyl. förekommer ej för hamnplanen förutom den sydligaste delen (Bh 12 & 13)*". Vi noterar att det i borrhål 12 och 13 finns lös lera (hållfastheten är dock inte bestämd). Här kan, som ÄC-konsult också bedömer, det finnas stabilitetsproblem. Vi anser att frågor rörande stabilitet måste klargöras i planskedet. Notera att ÄC-konsult föreslår att här skall anläggas en strandskoning eller vågbrytare vilket kan försämra stabiliteten. Vi ser inte heller att nödvändig strandskoning/vågbrytare har säkerställts i planen.

I ÄC:s utredning 2012-04-20 anges vidare "Järnvägsbanken är mycket gammal och torde vara väl förankrad mot fast botten och därför stabil". Detta kan mycket väl vara riktigt, men inte sällan har äldre konstruktioner inte den stabilitet som krävs enligt dagens synsätt, varför ställningstagandet rörande stabilitet inte nödvändigtvis är rätt. Förhållanden bör därför verifieras. I samma utredning anges att någon risk för bergras eller blocknedfall inte förekommer. Vi finner ställningstagandet svårt att granska då något nämnvärt underlag (t.ex. bergbesiktning) inte redovisas.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att de nu erhållna utredningarna inte är tillräckligt noggranna och detaljerade för

Beaktas, ny geoteknisk utredning har genomförts för hela planområdet.

att utgöra ett tillräckligt underlag i frågor rörande hälsa och säkerhet vid detaljplanläggning. Vi föreslår därför att en samlad och komplett utredning, som kopplas till aktuellt planförslag, tas fram i planskedet för planområdet i sin helhet. Stabiliteten måste klarläggas enligt IEG rapport 4:2010 alt. 6:2008 inom samtliga områden där förhållandena är sådana att bristfällig stabilitet inte säkert och entydigt kan uteslutas. Vidare bör analys av risk för bergras/blocknedfall dokumenteras i form av förslagsvis en bergteknisk besiktning. Erosionsförhållandena och behov av erosionsskydd bör också klarläggas. Krävs förstärkningsåtgärder, erosionsskydd eller restriktioner bör dessa säkerställas i planen på lämpligt sätt. Jfr också vårt yttrande 2011-04-27.

SGI:s granskning begränsas till geotekniska säkerhetsfrågor. Frågeställningar rörande grundläggning och markmiljö inkl. markradon ingår inte.

Kända sakägare, känd organisation av hyresgäster och andra med väsentligt intresse av förslaget

Gertre 1:7

Vi anser att det inte behövs någon genomfartstrafik över gamla Läggesta med de planerade vägarna Lokalgata 8 över fastigheten Gertre 1:6 och Lokalgata 4 över fastigheten Gertre 1:15 och att det helt saknar allmänintresse. De nya planerade områdena har redan tillräckligt med infartsvägar och det behövs ingen mer biltrafik mellan dessa områden. Om man nu anser att det behöver anläggas bil, gång- och cykelvägar genom området så påtalade vi redan vid utbyggnaden av Jagbacken 1 att man skulle behålla de vägar som funnits sedan lång tid tillbaka, men då ansåg man att det inte behövdes. För oss är det mycket svårt att förstå att det helt plötsligt uppkommit ett behov nu. På den gamla vägen som låg mindre än 100 meter från de nu planerade står eller planeras villor. Den enda mark som kan användas för genomfartsvägar verkar vara gamla Läggesta där exploatören inte förlorar möjligheten att placera in ett par villor till.

Den sopstation som planeras utanför vår fastighet anser vi inte heller behövs där. Det måste vara bättre att lägga den i ett mer tätbefolkat område längre från den återvinningsanläggning som redan finns på promenadavstånd.

Gertre 1:6

Synpunkter Detaljplan

Vi har, som vi tidigare påpekat, inga egentliga synpunkter på att det byggs kring Läggesta station. Ur ett miljöperspektiv är det en självklarhet att förtäta i närheten

Rapport- MARKTEKNISK
UNDERSÖKNINGSRAPPORT, samt
PM – Teknisk PM Geoteknik
kompletterande geoteknisk undersökning
inom detaljplan Jagbacken etapp2 i
Strängnäs kommun upprättad av WSP
daterad 2014-04-07
Planbeskrivningen har kompletterats
med sammanfattning från rapport och
tekniskt PM.

Beaktas. Efter samråd med sakägare på plats har läge för miljöhus ändrats till plats vid lokalgatan 6. Lokalgatan 4 utgår och ersätts av lokalgata 8 i läge för befintlig genomfartsväg för fastigheten Gertre 1:15.

av stationen, med dess goda kommunikationer till orter i Mälardalen. Att vår fastighet i och med detta förändras radikalt från att ha varit omsluten av skog till att ingå i en småstad är något vi därmed får acceptera och leva med.

Dock finns några kvarstående synpunkter och frågetecken som behöver redas ut inom utställningsförfarandet:

1. Bristande kommunikation med befintliga fastighetsägare.

Det har gått över 2 år sedan vi lämnade in vårt yttrande över detaljplanen för Jagbacken 2, ett detaljplaneförslag som påverkar vår livssituation radikalt. För oss är det självklart att vi i det som numera kallas "Gamla Läggesta" får vara delaktiga i processen och att förslag tas fram i dialog. Så har inte skett, trots att vi efterfrågat detta. Ett halvår efter att vi lämnat in vårt yttrande började vi tycka att det drog ut på tiden och bad om ett möte med samhällsbyggnadschefen Marie Jonsson för att få svar på våra frågor om vad som sker. Vid detta möte blev vi lovade att få information så snart det hände något i processen. Ingen kontakt har tagits med oss under de år som gått sen yttrandet lämnades in och vi har svårt att förstå hur man från Samhällsbyggnadskontoret så fullständigt kan ignorera de redan befintliga fastighetsägarna. Det talas i vackra termer om medborgardialog; av den ser vi intet. Däremot upplever vi stor frustration över att beslut som påverkar oss i grunden tas utan tillstymmelse till reell samverkan. Samrådsförfarandet följer de lagstadgade kraven men saknar ett etiskt, mänskligt perspektiv.

Beaktas, samråd med sakägare har hållits på plats den 5 mars 2014.

Vi vill vara delaktiga i omvandlingen av vår livsmiljö och tror att vi genom samtal kan finna konstruktiva lösningar på det som idag oroar oss, exempelvis dragningen av Lokalgata 8 och placeringen av ett miljöhus. Vi föreslår därför att berörda tjänstemän på Samhällsbyggnadsförvaltningen kommer till "Gamla Läggesta" och träffar oss nuvarande läggestabor för en dialog om hur vi tillsammans kan skapa en miljö där den gamla bebyggelsen kan smälta ihop på ett bra sätt med den nya. Den dynamiska idyllen måste omfatta även oss.

2. Fornlämning 1:6

på sidan 16 i Planbeskrivningen omnämns ett gränsmärke som ska stå på vår fastighet. Detta måste vara en felskrivning då inget sådant finns, möjligen har hopblandning med annan fastighet skett.

3. Lokalgata 8

Vi konstaterar att förslaget om att dra en väg över vår fastighet för att förbinda de två områdena runt "Gamla Läggesta" kvarstår i princip i sitt ursprungliga förslag, men nu som en grusad gång- och cykelväg. Mariefredsstyrelsen påpekar i sitt yttrande att vägstrukturen inte är optimal och detta kommenteras med att "olika vägalternativ kommer

att föreslås och diskuteras under det fortsatta arbetet med planen inför utställningen". Vi undrar förstås vilka andra alternativ som diskuterats och vilka bevekelsegrunderna är för att låta vägen gå över vår tomt. Vi finner inte att något allmänintresse finns för att motivera denna dragning. Vi hävdar fortfarande att den gamla vägen som fanns mellan Jagbacken 1 och Jagbacken 2 (Jaktlyckan och Gertre 1:7), kan återskapas och att mark lika gärna kan köpas av dessa fastighetsägare som av oss. På detta sätt behålls "Gamla Läggesta" som en grön lunga i den nya småstadsbebyggelsen.

4. Tilldelning av byggrätter

Vi efterfrågar dialog kring den föreslagna tilldelningen av byggrätter och vilka kostnader och konsekvenser detta för med sig i framtiden. Exempelvis nämns en planavgift i Genomförandebeskrivningen, och svårt tilltufsade av turerna kring Gatukostnadsreglementet vill vi försäkra oss om att "ingen hund ligger begravd" i den till synes gentila tilldelningen av byggrätter. Det framgår heller inte om också stamfastigheten kommer omfattas av verksamhetsområdet för VA, endast nya byggrätter nämns. Vid förfrågan till SEVAB för något år sedan fick vi beskedet att "Gamla Läggesta" inte var aktuellt för anslutning till kommunalt VA.

5. Sophus/miljöhus

Ett sophus/miljöhus är inritat mitt emot vår fastighet, på Gertre 1:15. Vi undrar vilka detta miljöhus är tänkt att betjäna. Gäller det endast oss i "Gamla Läggesta" behövs det inte då vi har gångavstånd till återvinningsstationen i Läggesta. Gäller det tillkommande fastigheter motsätter vi oss placeringen då det kommer att öka biltrafiken i området, något som måste undvikas i det längsta.

Beaktas, läge för miljöhus ändrats till plats vid lokalgatan 6.

6. Planprocessen i ljust av Jagbacken 1

Vi kan inte annat än förvånas över att planerna för Jagbacken 2 genomförs då Jagbacken 1 gått i stå fullständigt. Skogen som tidigare omgav vår fastighet är skövad, kvar är en onaturlig stenöken. Vår farhåga är att även kvarvarande skog runt vår fastighet skövlas på samma ovarsamma sätt och, liksom Jagbacken 1, förblir obebyggd. Vi motsätter oss som sagt inte att det byggs, men efterfrågan på tomter i Läggesta verkar inte vara så stor som planerat. Med tanke på att även Årby och Sundby ska bebyggas är vi fundersamma till det realistiska i planerna. Ta inte ner skogen runt oss förrän ni vet att tomterna kommer att bebyggas!

7. Belysning och cykelställ vid perrongen

Denna punkt ligger formellt inte inom arbetet med detaljplanen, men vi vill passa på att påtala behovet av belysning på räddningsvägarna som går från perrongerna ner till GC-vägen mot Läggesta. Området under järnvägsbron behöver också snyggas upp, exempelvis med klottersanering, och det finns uppenbara behov av

cykelställ. Frågan ligger förmodligen inom Trafikverkets ansvar, men borde kunna lösas i samband med att kringområdet detaljplanläggs.

Med hopp om reell dialog och samråd i den fortsatta planprocessen

Vi har tagit del av miljökonsekvensbeskrivningen och har följande att erinra:

Synpunkterna föranleder ingen möjlig förändring av planhandlingen.

1. Buller

Buller kommer vara ett stort bekymmer för de nya fastigheterna, vilket noteras i MKB:n. Vi som bor i området lever med ett ständigt bakgrundsljud från E20, vilket stundtals kan vara störande. Vi hävdar att man måste lösa problemet vid källan, d.v.s. genom bullerbekämpning vid E20. Trafikverket äger frågan, men Strängnäs kommun måste kunna föra dialog kring exempelvis "tyst asfalt" eller hastighetssänkning just runt Läggesta station.

I MKB:n konstateras också att buller kommer att uppkomma från arbetsplatsen under själva genomförandefasen, men att den inte har betydande inverkan på omgivningen. Vi vill påpeka att vi redan levt med byggandet av Jagbacken 1 i ett antal år, periodvis med tunga maskiners och stenkrossens buller. Genomförandetiden för Jagbacken 2 förlängs till 15 år, vilket för oss kommer att innebära buller och andra störningar under lång tid framöver. Vi förordar ett genomförande där byggnationerna samordnas till ett delområde åt gången för att minimera störningarna för oss i befintlig bebyggelse.

2. Hanteringen av ekar

Stor vikt läggs vid hanteringen av ekarna i området. Det blir dock något av löjets skimmer över detta då vi ser vad som hänt med ekarna längs Brostugevägen i Jagbacken 1. I dagsläget finns endast en enda ek kvar på tomerna på höger sida, resten av de från början uppmärkta ekarna är nedtagna. Vi undrar hur uppföljningen av dessa illdåd sker och vem som får stå till svars för detta. Om samma förfarande får ske i genomförandet av Jagbacken 2 kan man ju ta ner ekarna redan från början i stället för att låtsas att man skyddar dem.

Gertre 1:15

Vägar, cykel och gångbanor inom planområdet.
Ny väg mellan östra planområdet kallad Ängen.
Skallahamn och västra planområdet " kallat Platån och järnvägsstation"

I detaljplanen föreslås en förbindelseväg mellan dessa bägge bostadsområden.

UNDERTECKNAD ANSER ATT VÄGEN ÄR HELT FELAKTIG I SITT TÄNK. Om vägen kommer till och den genererar trafik så kommer bägge bostadsområdena och gamla Läggesta att få trafik i bostadsområdet. Det finns redan vägar i etapp 1 som förbinder Västra Platån med gamla riksvägen 223. Från gamla riksvägen finns en hävdvunnen vägförbindelse ner till hamnen i folkmun kallad "sågen".

Detaljplanen bör ta sikte på att leda trafiken den vägen.

Det är en inbyggd framtida konflikt i att leda trafik i bostadsområden.

Vilken samfärdsel är viktig?

- Till och från sin bostad är den viktigaste vägen.
- Väg till järnvägsstationen stationen som är viktig för pendlare.
- Väg till barnomsorg för barnfamiljer.
- Väg till hamnen meningsfull fritid.

Väg till och från bostaden har undertecknad ingen synpunkt på.

Väg till järnvägsstation det östra ängen når järnvägsstationen via barnomsorgen i trekanten eller gång- och cykelväg parallellt med museijärnvägen då vägen från gamla riksvägen till järnvägsstation redan finns.

Av detta är slutsatsen att den nya vägen som är planerad över fastighet 1: 15 och 1: 10 är onödig och dessutom kan ge en inbyggd framtida konflikt med trafik genom bostadsområden.

Man bör sträva att trafikflöden inte skall gå i bostadsområden.

Slutsats:

Undertecknad fastighetsägare vill inte att ovan nämnda väg byggs, då den inte behövs. Slutsatsen är att den skall tas bort från detaljplanen.

Beaktas, Lokalgatan 4 utgår och ersätts av lokalgata 8 i läge för befintlig genomfartsväg för fastigheten Gertre 1:15

Miljöstation

En miljöstation föreslås att placeras på fastighet 1:15. Denna miljöstation skall vara bättre att placera i skarven etapp 1 och etapp 2 där det finns ett markområde som i dag är planerad till "park".

Beaktas, läge för miljöhus ändrats till plats vid lokalgatan 6

Där skulle det naturligt lösas att sopbilen kan vända, det är redan i dag ett vändutrymme för detta.

Samtidigt så får man bort tung trafik i bostadsområden.

Det är också en trafiksäkerhetsfråga och risken för olycka minskar då kontaktytan mellan tungt fordon och boende minskar.

Gamla Läggesta

Detaljplanen förespråkar att Gamla Läggestas fastigheter tillsammans skall få 8 nya tomter.

Ur demokratisk och lika principer så skall gamla Läggesta behandlas lika som omkring områden. Där kan vi notera att varje tomt är liten och flera tomter ryms på liten yta. Undertecknad vill att befintliga fastigheter ges möjlighet att få stycka av marken på samma villkor som omkringliggande fastighet. För vår fastighet 1: 15 skulle det betyda från nuvarande föreslagna 1 avstyckningsbar tomt till 4-6 stycken om likaprincipen skall uppnås.

Om undertecknad förstår rätt så har man 15 år på sig att uppfylla detaljplanens villkor och man är inte tvingad att avstycka bara för att det finns en inskriven möjlighet.

Slutsats

Undertecknad vill att fastigheten 1: 15 ges möjlighet att avstycka tomter på samma villkor som omgivande. Detta bör gälla samtliga fastigheter i Gamla Läggesta.

Synpunkter noteras, vid samrådsmöte onsdagen den 7 mars 2014 redovisades motiv för planförslaget.

Skälet är att av de sju fastigheterna så kommer med stor sannolikhet flera hus att behövas rivas och eller moderniseras. Då är det läge att inkludera delar av gamla Läggesta i den nya bebyggelsen.

Möte

Jag och flera Läggestabor tycker det vore trevligt med ett personligt möte mellan oss och personer från kommunen som jobbar med detaljplanen så vi muntligt kan framföra våra synpunkter och idéer. Detta möte skall naturligtvis äga rum innan Kommunstyrelsen fastställer detaljplanen. Helst skulle detta möte komma tillstånd i Läggesta. Vi håller med möteslokal. Hoppas att detta önskemål kan komma tillstånd. Hittills så känner vi att det händer saker i gamla Läggesta som vi inte har en aning om. Vi tycker att informationen har varit under all kritik hittills och ett möte skulle i viss mån reparera gamla försyndelser. En detaljplan är ju trots allt bara en produkt som skall beskriva en framtida verklighet. Om det blir fel där så står folket som bor i detaljplanens område i framtiden med problemet. så upplever vi det i dag med etapp 1 som vunnit laga kraft.

Hagalund 1:1

Längs med Skallavägen är det på ca 1/3 av Hagalunds tomt yta markerat prickmark. Vi förstår inte varför och är angelägna om så stor frihet som möjligt även för oss vad gäller byggnationer i framtiden när landsbygden som nu finns runt oss är förvandlad till tätort. Möjligheten att

stycka av en eller två mindre tomter och fortfarande hålla en rimlig "gammaldags" stor tomt kvar runt Hagalund omöjliggörs av kravet på 900 m2 tomt yta.

Vi yrkar därför att

- Minsta tomt yta för en avstyckning är 750 m2
- Prickmarken längs Skallavägen tas bort eller minskas ner (motivering till den önskas i så fall)

Beaktas delvis, minsta tomtstorlek ändras till 800 m2. Krav på minsta tomtstorlek har införts av just skälet att bevara befintlig karaktär. Mark som inte får bebyggas (sk prickmark) justeras.

Marielund 1:2

Vår fastighet är knappt 5000 m2 stor, vi har planer på att i framtiden stycka av en eller flera tomter. Kanske för någon icke störande verksamhet. Kravet på 900 m2 tomtstorlek för dessa känns fortfarande begränsande. Järnvägens krav på säkerhetszon är rimlig men tillsammans med vår tomts sneda gränsdragning är det också någonting att ta hänsyn till då nya tomter planeras.

Vägen som planeras ned till hamnen är en s k Lokalgata 5. På vår sida av vägen skall ett svackdike anläggas. Vi använder idag en infart till det lilla hus vi nyligen byggt sydost om bostadshuset och vid sidan av den parkeringsplatser. Detta innebär att vi önskar att en del om ca 16-20 meter istället utformas som täckt dike.

Vi yrkar därför att

- Minsta tomt yta för en avstyckning är 750 m2
- Den del av diket som vi använder är täckt

Beaktas delvis, minsta tomtstorlek ändras till 800 m2. Krav på minsta tomtstorlek har införts av just skälet att bevara befintlig karaktär . Svackdike kommer troligen att utföras med rör i mark under er infart.

Gertre 3:1 och 3:2 Östra Södermanlands Järnväg

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ) vill härmed som ägare till fastigheterna Gertre 3:1 och 3:2 inom planområdet, samt som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag med trafik inom planområdet lämna följande yttrande över detaljplaneunderlaget.

Allmänt

Vi noterar nu med tillfredsställelse att bostadsbebyggelsen får ett större avstånd till vårt spårområde jämfört med samrådsunderlaget, risken för upplevda störningar av vår tågtrafik minskar därmed. Däremot ger planen inte fullt den fredade grönzon utmed spåret som är önskvärd, men ges bebyggelsen den gestaltning som visas i illustrationsplanen kan detta bli en acceptabel kompromiss.

Vårt yttrande

Det kvarstår dock ett antal detaljer och lösningar som vi inte kan acceptera.

Plankartan

Gång och cykelvägar

I detta skede har större delen av vårt område lyfts ur planen och anges skall utredas separat i samråd med oss, ett större område markeras om "utredningsområde för gång- och cykelväg" - det accepterar vi. Men trots detta finns de cykelvägar som vi i både i samband med förarbetena till denna plan och i samrådsskedet angav som oacceptabla kvar inom och mot vår fastighet - det kan vi inte acceptera. Dessa GC-vägar innebär en inskränkning för våra möjligheter att utnyttja området de bidrar inte till kommunikation då de inte leder logiskt till ett mål och de korsningar av våra spår som de medför innebär en dålig säkerhet. (För fördjupning av detta - se vårt samrådsyttrande). En del av en av dessa GC-vägar innebär f.ö. ett nytt intrång på ett fornminnesområde.

- Vi kräver att samtliga nya gång- och cykelvägar inom och mot våra fastigheter tas bort ur plankartan (liksom illustrationsplanen). Se bilaga 1.
- Vi kräver att all planering av gång- och cykelvägar mot och inom vårt område och inom "utredningsområde för gång- och cykelväg" (planbeskrivningen sid 7) hänskjuts till en framtida utredning tillsammans med och i dialog med oss.

Beaktas, illustrationer för planerade gång- och cykelvägar inom ert trafikområde har utgått, illustration i planbeskrivning har ändrats.

Beaktas

Plankorsningar



För de inritade plankorsningarna inom planområdet gäller:
A - är tekniskt och säkerhetsmässigt möjlig, dock olika ritad i plankarta och illustrationsplan, behovet och utformningen behöver utredas. Ligger ej i detaljplanområdet, men i utredningsområdet.

- Vi kräver att den tas bort ur planunderlagen, den kan tas med i utredningen för vårt område.

B - är säkerhetsmässigt omöjlig, för dålig sikt. Finns inget

Beaktas, plankorsning A och B utgår

kommunikationsmässigt behov. Ligger ej i detaljplaneområdet.

- Vi kräver att den definitivt tas bort ur all planering.

C - har funnits förr, och är möjlig att återanlägga för begränsad CG-trafik samt servicefordon. Kräver dock att den förvuxna slyn på södra sidan om spåret röjs bort för att åstadkomma sikt.

- Avlägsnande av vegetation bör tas med i planbestämmelserna.

D - Finns i dag för GC-trafik och mycket begränsad biltrafik. Dålig sikt och dålig höjdprofil för vägen (kraftig uppförsbacke från öster). För den avsevärt ökade trafiken som planen innebär, kommer en total ombyggnad krävas och troligen en vägskyddsanläggning, möjligen t.o.m. bommar.

För de plankorsningar som skall kvarstå i planen (C och D) gäller:

- Planbestämmelse x och z strider mot Järnvägslagen, "marken" (spårområdet) får enligt lag inte vara tillgänglig för allmänheten. Skall ändras. Förslag till ny formulering: "Plankorsning, tillgänglig för allmän . . . "

- Ny planbestämmelse (snarlikt i dp för Lotorp l:7, l:8) skall införas "Utnyttjande och utformning av plankorsning skall avtalas med järnvägens infrastrukturförvaltare och godkännas av berörd myndighet".

- I planbestämmelser och genomförandebeskrivning skall framgå att erforderliga åtgärder skall utredas av oss i samråd med väghållaren och godkännas enligt gällande regler, att arbeten inom spårområde enligt lag endast får utföras av oss (eller den vi anvisat) samt att alla kostnader skall tas av exploatör alt. väghållare.

- Avtal som reglerar utnyttjandet och samtliga förhållanden för plankorsningarna skall upprättas med oss. (Ej servitut - se nedan om genomförandebeskrivningen).

- Planområde för plankorsning minskas överallt till bara vad som erfordras för själva korsningen.

Utformning vid "Skalla hamn"

Järnvägslinjen mot Mariefred skall vara likartat inramad på båda sidor och likt linjen mot Taxinge, med en smal grön naturbarriär mot baksidan av garage/uthus. Bankfot för järnvägen slutar vid fastighetsgränsen på östra sidan, topografin gör att ett stycke natur med plan mark behövs mot garage/uthus för att möjliggöra framtida markvård.

- Inför ett stråk "Natur" mellan järnvägsmarken och

"kryssmarken" även på östra sidan om järnvägen till Mariefred, likt mot västra sidan och mot Taxingspåret.

GC-vägen är helt omotiverat lagd i naturemsan mot järnvägen väster om spåret, kan likaväl och bättre för gång- och cykeltrafikanter gå på planen framför garagen.

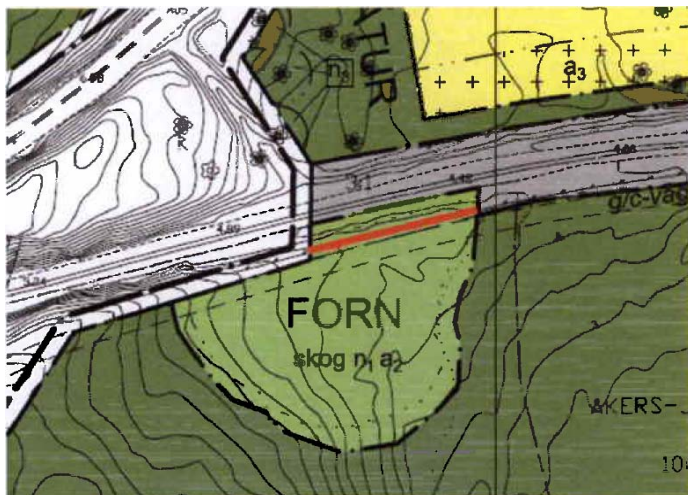
- Flytta GC-vägsmarkeringen.

Radhusmarken mot Taxingspåret är närmast spåret markerad som kryssmark. I illustrationsplanen visas den dock helt obebyggd, bör då helt eller till del kunna vara prickmark.

- Ändra denna kryssmark helt eller till stor del till prickmark närmast järnvägen.

Området söder om järnvägen till Taxinge

Området betecknat med FORN är orimligt stort inom vår fastighet. Vårt spår går här i en bergsskärning nersprängd 1895. Inom bergsskärningen finns alltså inget fornminne kvar. Vi behöver full frihet att utföra markarbeten för underhåll inom hela vårt spårområde. Vi kan inte acceptera planbestämmelse a2 för vårt spårområde inom någon del av bergsskärningen.

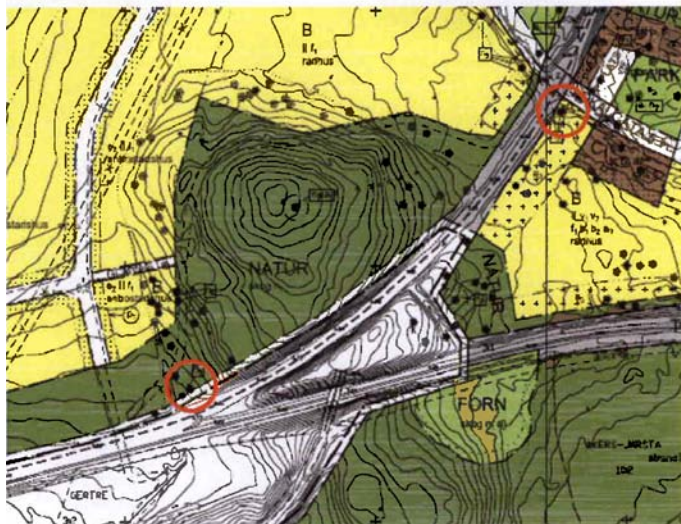


- Vi kräver att område FORN får sin norra gräns flyttad söderut till staketmarkeringen på kartan, enligt markering ovan.

Beaktas, gräns för FORN är flyttad.

Inom strandängen måste rimligtvis den ovårdade förvuxna slyn som skymmer det tidigare öppna landskapet röjas bort.

- Säkerställ att inga planbestämmelser hindrar röjning.

Skyddade träd

För två träd med skydd n3 ser vi säkerhetsmässiga och spårunderhållsmässiga problem med detta skydd, se markeringar ovan.

Noteras

Trädet vid plankorsningen med lokal gata 5 står siktmässigt mycket olyckligt. För att garantera säkerhet för den utökade trafik över plankorsningen som denna plan innebär måste god sikt för vägtrafikanter mot spåret säkerställas. Då står denna ek mycket illa till. Det markerade skyddade markområdet går in i vårt spårunderhållsområde, där markarbeten måste kunna ske. Trädet i sig är sedan tidigare skadat och är inte speciellt stort.

Trädet nedanför naturområdet på kart utsnittet ovan torde stå mitt på gränsen till vår fastighet. förorsakar f.n. inget problem men kan i framtiden ge problem med sikt och fritt utrymme som kräver beskärning. Då vår mark här inte ingår i planområdet finns f n inget störande skyddat markområde, men ett område med full cirkel går även här inom vårt spårunderhållsområde.

- Vi vill att skyddet för dessa två träd tas bort eller begränsas så detta inte ger problem för trafiksäkerhet och/eller säkert spårunderhåll.

Plan beskrivningenSid 5 Markägoförhållanden

Uppgift saknas, skall stå:

Gertre 3: 1 och 3:2 ägs av Östra Södermanlands Järnväg

Noteras se nedan

Sid. 21 Bebyggelseområden - Skalla hamn

Den mer omfattande trafiken som kan förväntas till hamn, ilägningsplats, verksamheter och bostäder torde medföra att högre krav ställs på vägskyddsanläggning och vägprofil

Noteras, kvartersmark för bostäder utgår

för plankorsningen. I illustrationerna förefaller det som hamntorg och garageplan ligger ungefär på samma höjd som spåret. Dock ligger marken vid det tilltänkta torgets sida mot järnvägen drygt 2 m lägre än järnvägen. Vägen går i dag i kraftig uppförslutning ca 10 % mot spåret. En säker plankorsning innebär normalt krav på mindre väglutning intill samt ett i det närmaste horisontellt stannplan före spåret och före ev. bom. Detta kan innebära att Lokalgata 5 måste gå på en längre uppfylld bank öster om spåret, förbi park och torg.

och därmed kommer trafiken att minska.

Detta behöver inte innebära problem men vi vill belysa denna problematik för den fortsatta planeringen.

Den nämnda och illustrerade sammankopplingen av Skalla hamn med en utökad hållplats på ÖSIJ ser vi mycket positivt på. De därför nödvändiga anläggningsåtgärderna måste dock ske med kommunen som huvudman.

Sid 29 ff, Gator och trafik

Notera vad vi framfört ovan om Lokalgata 5 och dess plankorsning med vår järnväg mot Mariefred. Gatans utformning i både plan och profil kan behöva anpassas till säkerhetskrav för plankorsningen. En vägskyddsanläggning kommer troligen behövas.

Noteras

Sid 36, Cykeltrafik

Kartan här visar för oss helt oacceptabla dragningar av GC-vägar inom vår mark, dessutom mark som nu lyfts ut ur planen och anges skall utredas separat.

Beaktas, illustration i planbeskrivning har ändrats

- Vi kräver att kartan uppdateras och alla nya GC-vägar inom och mot vårt område tas bort på denna. Se bilaga 1. Som planbeskrivningen anger kan ev. GC-vägar här utredas separat i ett senare skede.

Vi ser att det finns andra för cykeltrafikanter mycket bättre dragningar av en kompletterande "genväg" från GC-vägen mot Lotorp/Hedlandet vidare mot Läggesta station. En sådan lösning visar vi i bilaga 2. Den utnyttjar till stor del redan planerade tillkommande vägar. Den kräver en bro, som dock torde både vara relativt billig tack vare terrängen och som kan utformas så den blir ett intressant inslag i landskapet och en utsiktspunkt.

Sid 37, Museijärnvägstrafik

Skrivfel i sista stycket: "motverkas" syftar fel. Men stycket bör ändras helt då en viss skyddsnivå inte kan förutses i planen, kommunen har som planmyndighet inte rätt att besluta om detta:

Noteras, motverkas ändras till ske.

- Ändra sista stycket till: "Säkerhet och skydd vid plankorsningar skall utredas av ÖSIJ som järnvägens infrastrukturförvaltare i samråd med väghållaren enligt gällande regler och godkännas av ansvarig myndighet.

Noteras

Utnyttjande och utformning av plankorsning skall regleras i särskilt avtal"

Sid 38, Störningar och risker, buller

I hela planunderlaget samt MKB berörs endast buller från Svealandsbanan. De mätningar som kommunens miljökontor utfört utmed vår järnväg i Lotorpsområdet visar på att våra tåg inte ger buller som överskrider maximal ljudnivå vid bostäder enligt gällande riktlinjer. Detta har även fastlagts i mark- och miljödomstolens dom från 2013-05-13 (M 3658-12) "Mark- och miljödomstolen finner ... att den påverkan i form av buller som verksamheten har på de i målet aktuella fastigheterna är så ringa att det inte påverkar hälsan menligt på sätt som förutsatts enligt 9 kap. 3 § miljöbalken."

Noteras

Det kan dock vara lämpligt att nämna att risk finns för upplevda störningar och att området bör utformas med hänsyn till detta genom placering och utformning av bostäder samt anordnande av gröna växtlighetszoner.

Det kan även misstänkas att en framtida nödvändig vägskyddsanläggning vid Lokalgata 5 kan alstra mer ljud än tågen (ljud av klockor).

Sid 40, Störningar och risker. Skyddsavstånd

Här avhandlas även risken för störningar av vår trafik, marginalrubriken är då missvisande - "Farligt gods, hästar" och bör ändras.

Noteras och är ändrad

Det kan övervägas om texten kan kompletteras med eller till del ersättas av ett omnämnande av Mark- och miljödomstolens dom som fastlägger att röken från våra lok inte föranleder några åtgärder.

Genomförandebeskrivningen

I genomförandebeskrivningen saknas fortfarande de kompletteringar vi krävt i samrådsfasen och som PBN "noterat".

Noteras

Huvudmannaskap

• Det behöver förtydligas att kommunens ansvar även innebär ett ekonomiskt ansvar för utbyggnad, drift och framtida skötsel och förnyelse av nya och ändrade plankorsningar med skyddsanläggningar som föranleds av planen.

Noteras

Avtal

• Avtal skall upprättas mellan kommunen (som huvudman för gator och vägar) och ÖSIJ (som järnvägens infrastrukturförvaltare) om utnyttjande, anläggande, drift och framtida underhåll av plankorsningar inom planområdet.

Noteras

Avsnitten Berörda fastigheter och Markägförhållanden

• Våra fastigheter inom planområdet Gertre 3:1, 3:2 är ej

omnämnda, skall införas.

Fastighetsbildning m.m.

Vi motsätter oss bestämt att servitut bildas för plankorsningarna. Det är inte brukligt för plankorsningar på järnvägar i allmänhet, finns inte heller för några plankorsningar på vår järnväg. Vi ser inte hur ett servitut skall kunna tillskapas enligt gällande fastighetslagstiftning.

Beaktas och är ändrat i
planbeskrivningen

Noteras

Som nämnts ovan skall i stället utnyttjande, anläggande, drift och framtida underhåll av plankorsningar inom planområdet regleras i avtal, vilket kan anges i planbestämmelse.

- Texten om servitut för tillgång över järnvägsspår skall tas bort, text om avtal införas.

Då detta yttrande har behövt sammanställas under semestertid, förbehåller vi oss möjligheten att kunna komplettera det efter semestrarna, senast 15 augusti.

Marie Jonsson
Samhällsbyggnadschef

Gunilla Östling
Planchef



Särskild sammanställning enligt Miljöbalken 6 kap, 16 §

Tillhörande detaljplan för:

Marielund 1:4 m fl,

**"Jagbacken etapp 2",
Strängnäs Kommun**

Allmänt

När en plan har antagits ska kommunen enligt 6 kap. 16§ MB upprätta en särskild sammanställning som kan sägas vara ett slags utvärdering av arbetet med miljöbedömning för planen. Den särskilda sammanställningen ska redovisa:

- Hur miljöaspekterna har integrerats i planen.
- Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samrådet har beaktas.
- Skälen till att planen har antagits i stället för alternativ som varit föremål för övervägande.
- De åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

1. Hur miljöaspekterna har integrerats i planen

Detaljplanen har åtföljts av en MKB under samråd och utställning varvid samtliga intressenter fått möjlighet att yttra sig över denna vid två formella tillfällen, samråd och utställning. Förslaget överensstämmer med fördjupningen av översiktsplan för Mariefred-Läggesta antagen av KF 2007-04-23 samt tilläg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred – Läggesta antagen av KF 2013-04-24.

Detaljplan och MKB har tagit hänsyn till inkomna synpunkter redovisade i samrådsredogörelse samt i utlåtande efter utställning

2. Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter på denna från samråd och utställning beaktats

Detaljplanen för "Jagbacken etapp 2" med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning var på samråd mellan 2011-04-15 – 2011-05-13 och på utställning mellan 2013-06-10 tom 2013-07-07. Detaljplanehandlingarna sändes ut enligt sändlista (till länsstyrelsen, kommuner som berörs av förslaget, kända sakägare, kända organisationer enligt PBL 5 kap 25 § och andra som har ett väsentligt intresse av förslaget).

Synpunkter som har påverkan på de frågor som MKB behandlar har beaktats mellan såväl samråd och utställning som mellan utställning och antagande och arbetats in i handlingarna. De synpunkter som berört miljöfrågor härrör främst från Länsstyrelsen, men i viss mån även trafikverket m.fl. De frågor som föranlett uppdateringar rör naturmiljö (inklusive spridning), rekreation och friluftsliv (inkl. strandskydd), kulturmiljö, mark samt hälsa (buller).

Inkomna synpunkter under samråd och utställning på miljökonsekvensbeskrivningen

Vid utställningstidens slut hade följande kommentarer rörande MKB inkommit:

Naturmiljö/strandskydd/friluftsliv

Länsstyrelsen framhöll i sitt samrådssvar att området omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv och är utpekat i Länsstyrelsens naturvårdsprogram. Därutöver ingår området också i värdetrakten "Mälarens öar och strandskogar" i Länsstyrelsens strategi för formellt skydd av skog i Södermanlands län och har ett strategiskt läge på den landbrygga som förbinder skogsområden öster och väster om Gripsholmsviken. Inom området har Skogsstyrelsen pekat ut en mindre nyckelbiotop inom vilken de sällsynta och rödlistade arterna gul dropplav och hjälmbrosklav påträffats. Länsstyrelsen påpekade att det i miljökonsekvensbeskrivningen till samrådsförslaget inte redogjordes närmare för områdets betydelse för artbevarande och dess eventuella betydelse som spridningskorridor för växter och djur. Länsstyrelsen ansåg att en tydligare hänsyn behövde tas till det aktuella områdets samlade naturvärden vid val av exploateringsgrad, bebyggelseplacering och markanvändning.

En sakägare framhöll i samrådssvar att stor vikt läggs vid hanteringen av ekarna i området. De hänvisar till att ekarna längs Brostugevägen i Jagbacken 1 (tidigare detaljplan) inte hanterats väl. I dagsläget finns endast en enda ek kvar på tomerna på höger sida, resten av de från början uppmärskade ekarna är nedtagna. Sakägaren undrar hur uppföljningen av dessa illdåd sker och vem som får stå till svars för detta. I MKB:n ingår förslag till uppföljning att kommunen ska kontrollera att skyddade ekar verkligen bevaras.

Dessa synpunkter beaktades till utställningsversionen av MKB genom att en bedömning av områdets värde som spridningsfunktion tillfogades, att en större zon kring nyckelbiotopen skyddades samt att ett resonemang om de olika naturvärden som finns i området utvecklades, där vissa värden är hävdberoende och andra inte.

I yttrandet i samband med utställning framförde länsstyrelsen att man ställde sig bakom upphävandet av strandskyddet för de delar som behövs för hamnanläggningen, samt godkänner bedömningarna av naturvärdet för vattenområdet där miljödom finns. Däremot ställde man sig inte bakom upphävandet av strandskyddet på kvartermarken med planerad strandnära bostadsbebyggelse, liksom läget för en servicebyggnad, där man bedömde att värdena för natur, artspridning och friluftsliv inte motiverades av värdet av föreslagen utbyggnad. Slutligen önskade man minska påverkan på vattenmiljön genom att minska det vattenområde som strandskyddet skulle upphävas på till att omfatta det som getts miljödom för och utesluta ett område för uppförande av badbryggor.

Detta har omhändertagits såväl i plan som i MKB där bostadsbebyggelse övergår till naturmark i denna del, vilket även leder till att samtliga träd med utpekat stort eller mycket stort värde kan bevaras. Detta förstärker även spridningsfunktionen genom området. Dessutom har det vattenområde där badbryggor föreslagits utgått så att området som berörs av borttaget strandskydd nu är detsamma som i miljödomen.

Kulturmiljö/arkeologi

Länsstyrelsen framhöll att merdelen av planområdet har utretts arkeologiskt, men på kommunens begäran undantogs områdets sydligaste del eftersom inga markingrepp planerades där. Länsstyrelsen betraktar såväl Skallaholmen som planområdet söder om veteranjärnvägen som lagskyddat fornlämningsområde till de sedan tidigare kända fornlämnarna (Kärnbo 1:1-2, 2:1-5 och 70: 1 , grav- och boplatslämningar och Kärnbo 248), vilket innebär att så gott som varje typ av markingrepp kommer att kräva arkeologiska insatser. Förslagets plankarta är därför missvisande eftersom FORN endast anges för en mindre del, den inte avgränsade boplatslämningen Kämbo 248. Istället bör FORN gälla för området söder om veteranjärnvägen enligt tidigare redovisad kartsnitt.

I MKB anges att planen är anpassad efter kända fornlämningar och att de ges planbestämmelsen skydd i plankartan. Om nya fornlämningar påträffas anges det i MKB att detta ska anmälas till Länsstyrelsen enligt kulturminneslagen.

Mark

Det fanns tidigt under arbetet viss oro om förekomst av förorenad mark i anslutning till ett f.d. sågverk inom området. Detta har tagits hänsyn till genom att en markutredning genomförts i två steg, där förekomsten visade sig vara begränsad till ett mindre område som inte heller planläggs för bostadsbebyggelse. I MKB föreslås utarbetande av platsspecifika riktvärden samt sanering av den aktuella förekomsten.

Buller

Trafikverket framhöll att det av planförslaget framgår att avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller görs enligt Boverkets allmänna råd. De påpekade dock att det saknades en motivering till varför kommunen anser att avsteg är tillämpligt. Trafikverket påpekade också att bullerutredningen rekommenderar att våningsplan 2-4 i flerbostadshuset närmast järnvägen inte nyttjas som bostäder på grund av de höga bullernivåerna. Plankartan tillåter

trots detta bostäder i hela kvarteret/byggnaden. Här framgår inte hur bestämmelsen b3 ska klaras. Trafikverket ställer sig frågande till detta.

En sakägare framhöll att buller kommer vara ett stort bekymmer för de nya fastigheterna och hänvisar till MKB. De menade att de som bor i området lever med ett ständigt bakgrundsljud från E20, vilket stundtals kan vara störande. De hävdade att problemet måste lösas vid källan, d.v.s. genom bullerbekämpning vid E20. De påpekade att Trafikverket äger frågan, men Strängnäs kommun måste kunna föra dialog kring exempelvis "tyst asfalt" eller hastighetssänkning just runt Läggesta station. Samma sakägare påpekade också att det i MKB:n konstateras att buller kommer att uppkomma från arbetsplatsen under själva genomförandefasen, men att den inte har betydande inverkan på omgivningen. Sakägaren vill påpekade att de redan levt med byggandet av Jagbacken 1 i ett antal år, periodvis med tunga maskiners och stenkrossens buller. Genomförandetiden för Jagbacken 2 förlängs till 15 år, vilket för sakägaren kommer att innebära buller och andra störningar under lång tid framöver. Sakägaren förordade ett genomförande där byggnationerna samordnas till ett delområde åt gången för att minimera störningarna för dem i befintlig bebyggelse.

Museiföreningen Östra Södermanlands järnväg (OSIJ), ägare till fastigheterna Gertre 3:1 och 3:2 framhöll att det i endast buller från Svealandsbanan berörs i MKB. De påpekade att mätningar som kommunens miljökontor utfört utmed järnvägen i Lotorpsområdet visade på att OSIJ:s tåg inte ger buller som överskrider maximal ljudnivå vid bostäder enligt gällande riktlinjer. Detta har även fastlagts i mark- och miljödomstolens dom från 2013-05-13 (M 3658-12). De citerar domen enligt: "Mark- och miljödomstolen finner ... att den påverkan i form av buller som verksamheten har på de i målet aktuella fastigheterna är så ringa att det inte påverkar hälsan menligt på sätt som förutsätts enligt 9 kap. 3 § miljöbalken."

OSIJ menar dock att det kan vara lämpligt att nämna att risk finns för upplevda störningar och att området bör utformas med hänsyn till detta genom placering och utformning av bostäder samt anordnande av gröna växtlighetszoner. OSIJ påpekade misstänker även att en framtida nödvändig vägskyddsanläggning vid Lokalgata 5 kan alstra mer ljud än tågen (ljud av klockor).

Planbeskrivningen uppdaterades med en motivering för varför avsteg kan godkännas i vissa fall, där störst vikt läggs vid det faktum att avsteg kan motiveras med hänsyn till det stora värdet av att skapa bostäder i utmärkt kollektivtrafikläge som dessutom har god närhet till bullerdämpande naturmiljöer. Planen beskriver även att prövning av lämplig bulleråtgärd provas i bygglov där planen anger att tydliga krav på byggnadsteknik. Buller kan skärmis av med fasad eller med bullerskärm eller en kombination av båda och den generella bestämmelsen om byggnadsteknik hindrar inte framtida goda lösningar på bulleravskärmning. För bebyggelse med fasader mot järnvägen ger planen möjlighet att uppföra bullerskärmar. MKB:n delar denna bedömning. I MKB anges ett antal förslag till åtgärder men mer detaljerade lösningar behöver tas fram för varje byggnad/delområde.

3. Skälen till att planen bör antas i sin nuvarande form i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden

Bedömningen är att genomförandet leder till betydligt större mervärden än de eventuella negativa konsekvenser som kan uppkomma. Nedan jämförs olika alternativ:

a) Utebliven exploatering (nollalternativet)

Utebliven exploatering skulle inte ta befintliga naturvärden i anspråk. Å andra sidan är det största värdena knutna till förekommande ekar, som idag till stor del är utsatta för igenväxning och förslyning vilket får kraftigt negativa konsekvenser för träden. Med ett nollalternativ finns mycket lågt incitament för att sköta miljön för att skapa en positiv utveckling för träden. Området är idag riksintresse för friluftslivet, men på grund av bristen på anläggningar som gynnar detta är det relativt lite utnyttjat som sådant.

b) Exploatering enligt planförslag

Utvecklingen av det aktuella området tillför bostäder i en attraktiv boendemiljö med utmärkt kollektivtrafikläge intill Läggesta station. Planens genomförande medför även tillgängliggörande av strandmiljön och tillskapandet av båtplatser samt cykelstråk för det rörliga friluftslivet. Planen har genom successiva anpassningar kommit att medföra mycket liten påverkan på de befintliga naturvärdena såväl på land, där stor hänsyn har tagits till den trädinventering som genomförts, samt längs stranden och i vattnet där varsam anläggning av flytbryggor och pålade bryggor samt ingen muddring gör att påverkan blir minimal.

Utvecklingen av planen tillgängliggör även området framför allt för båtliv via småbåtshamnen men även landburet friluftsliv genom ett utvecklat nätverk av vägar och offentliga platser.

c) Exploatering enligt alternativ planutformning

Under de tidiga skedena av arbetet med denna detaljplan samt under framtagandet av en fördjupad översiktsplan har flera olika alternativa utformningar av bebyggelse och anläggningar inom området prövats. Bland annat har olika lösningar avseende angöringsväg samt bebyggelsestruktur i de västra och sydvästra delarna prövats. Då en första bullerutredning visade på alltför höga bullernivåer vid fasad sorterades flera alternativa utformningar bort. Dessa omfattade bl.a. mer bebyggelse vid angöringsvägen i backen längst i väster samt en delvis annorlunda strukturerad bebyggelse mot planområdets bullriga södersida. Även miljöaspekterna kulturmiljö och strandskydd har satt avtryck under utformandet av planen, till exempel så till vida att ett alternativ där hamnanläggningen fortsatte ut på Skallaholmarna har förkastats.

4. De åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför

Uppföljning av den aktuella planens genomförande kommer innefatta följande moment:

- Dokumentation av att platsspecifika riktvärden framtagits samt marksanering genomförts
- Uppföljning av att träd skyddade i planen bevarats
- Uppföljning av att genomförda bullerdämpande åtgärder genomförts samt bullermätning efter genomförd plan

Dessa frågor ska regelbundet tas upp och redovisas under hela projekterings- och produktionsskedet med t.ex. redovisning av genomförd sanering samt tydliga anvisningar om hur trädens rotsystem och krona skyddas.

Marie Jonsson
Samhällsbyggandschef

Gunilla Östling
Planchef