



**Detaljplan för Lotorp 1:6 och 1:7, m.fl., "SanPoint",  
Mariefred, Strängnäs kommun**

Kommunfullmäktige i Strängnäs kommun beslutade 2011-04-26 enligt § 132 om antagande av rubricerad detaljplan.

Kommunens beslut har inte överklagats.

Länsstyrelsen beslutade 2011-05-03 att inte överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen enligt 12 kap. 1§ PBL.

Förslaget har därmed vunnit laga kraft 2011-05-20.

Anders Jonsson  
Planhandläggare



## Planbeskrivning



Tillhörande detaljplan för:

**Lotorp 1:6 och 1:7 m fl,  
"San Point", Mariefred,  
Strängnäs Kommun**



### TILLHÖRANDE HANDLINGAR:

Plankarta med bestämmelser  
Planbeskrivning  
Genomförandebeskrivning  
Gestaltningsprogram  
Utlåtande efter utställning  
Fastighetsförteckning (finns hos kommunen)



## INNEHÅLL:

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG .....                                   | 3  |
| FÖRENLIGHET MED 3,4 OCH 5 KAP, MILJÖBALKEN .....                    | 3  |
| PLANDATA .....                                                      | 3  |
| Lägesbestämning .....                                               | 3  |
| Areal .....                                                         | 3  |
| Markägo-förhållanden .....                                          | 3  |
| TIDIGARE STÄLLNINGS-TAGANDEN .....                                  | 4  |
| Översiktliga planer .....                                           | 4  |
| Bostadsförsörjningsprogram .....                                    | 5  |
| Gällande planer.....                                                | 5  |
| Program för planområdet .....                                       | 5  |
| Miljöbedömning .....                                                | 5  |
| Kommunala beslut i övrigt.....                                      | 6  |
| FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR .....                              | 6  |
| Natur .....                                                         | 6  |
| Bebyggelseområden.....                                              | 10 |
| Friytor.....                                                        | 14 |
| Gator och trafik.....                                               | 16 |
| Teknisk försörjning .....                                           | 18 |
| Administrativa frågor .....                                         | 21 |
| KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE .....                          | 22 |
| Konsekvenser för miljön och hushållningen med mark och vatten ..... | 22 |
| Dagvatten .....                                                     | 22 |
| Luftföroreningar .....                                              | 22 |
| Buller .....                                                        | 23 |
| Risk.....                                                           | 23 |
| Lukt .....                                                          | 24 |
| Konsekvenser för barn .....                                         | 24 |
| Jämställdhetskonsekvenser .....                                     | 24 |

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra attraktiv bostadsbebyggelse på mark som i nuläget till stor del består av industrimark. Planen möjliggör ett varierat utbud av bostadsformer samt tillåter mindre verksamheter vid ett centralt torg. Ett område för småbåtsbryggor föreslås där befintlig brygganläggning finns.

## FÖRENLIGHET MED 3,4 OCH 5 KAP, MILJÖBALKEN

Förslaget bedöms vara förenlig med MB 3-5 kap. Området består till stor del av bebyggd industrimark som omvandlas till bostadsbebyggelse. Läget är fördelaktigt med attraktivt läge vid vattnet och befintlig infrastruktur som E20 och Läggesta station. Området blir mer tillgängligt för allmänheten och påverkar inga naturvärden. Planförslaget bedöms inte strida mot riksintresset för *Mälaren med öar och strandområden* enligt de särskilda hushållningsbestämmelserna i miljöbalken 4 kap. Inga miljökvalitetsnormer bedöms överskridas.

## PLANDATA

### Lägesbestämning

Planområdet ligger i Lotorp, strax söder om Läggesta. Området avgränsas i norr av Mälaren, i söder av Hedlandavägen (väg 986), i väster och öster av bostadstomter och naturmark.

### Areal

Planområdet omfattar cirka 6 ha.

### Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna Lotorp 1:6 och 1:7 samt del av Lotorp 1:2, 1:12 och Hedlandet 1:1. Fastigheterna Lotorp 1:6 och 1:7 ägs av Sanpoint Innovation AB.

## TIDIGARE STÄLLNINGS- TAGANDEN

### Översiktliga planer

För Strängnäs kommun finns en översiktsplan från 2002.

En fördjupning av översiktsplanen för Hedlandet (FÖP) är under framtagande. Samråd skedde under hösten 2009. I denna är planområdet utpekat som utbyggnadsområde för bostäder och inom fastigheten Lotorp 1:7 får bostäder kombineras med handel/hantverk och kontor. Den gamla fabrikstomten bedöms i FÖPen "tåla en, jämfört med övriga Hedlandet, betydligt tätare exploatering av både flerfamiljshus och radhus eller liknande, men som längre åt öster övergår i en struktur med småtomter för fristående hus". Vidare anges att "enstaka större byggnader av typen flerfamiljshus bör följa mönstret i befintlig fabriksstruktur och vända sina smala gavlar och kortsidor mot vattnet, så att upplevelsen av nätta volymer bibehålls. Den övervägande delen av markytan planeras för bostäder som inte överstiger två våningar, men dessa kan i gengäld byggas tätt t.ex. som radhus med mindre trädgårdstäppor. Gränser mellan vad som är allmän mark och vad som är bostadsgårdar och enskild tomt bör gestaltas med omsorg". "I strategiska lägen, ut mot torgbildningar eller allmän platsmark, bör byggnadernas bottenvåning reserveras för lokaler för mindre konsultföretag, handel, hantverk och service. Förenings- och gemensamhetslokaler kan också lokaliseras hit." Detaljplaneförslaget överensstämmer med riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen.



Utdrag ur FÖP för Hedlandet, samrådshandling, mark- och vattenanvändning  
Eriksberg/ Lotorp



**Bostadsförsörjnings-  
program**

Planen överensstämmer med kommunens gällande bostadsförsörjningsprogram (mandatperiod 2007-2010), där intentionerna är att erbjuda en allsidig blandning av boendemiljöer och boendeformer, för att bl.a. stärka mångfald och integration mellan olika grupper i samhället. Särskilt skall kommunen verka för att utveckla byggandet i attraktiva och kommunikationsnära lägen.

**Gällande planer**

För aktuellt område gäller ingen detaljplan eller områdesbestämmelser.

**Program för  
planområdet**

Plan- och byggnämnden har godkänt ett framtaget planprogram för Lotorp, 2009-10-07. Denna detaljplan utgör en första etapp av programområdet. Programmet anger för den västra delen en tätare exploatering med radhus, kedjehus och mindre flerbostadshus. Inom detta planområde föreslogs en mindre småbåtshamn.

**Miljöbedömning**

Plan- och byggnämnden beslutade 2008-05-28, efter samråd med länsstyrelsen, att planen inte kan antas innebära någon betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ behöver därför inte upprättas.

Behovsbedömningen grundas på följande:

- Planen möjliggör bostäder på företrädesvis på mark som tidigare varit verksamhetsområde. Inga enskilda vatten- och avloppslösningar kommer att tillåtas då kommunens VA-verksamhetsområde kommer att utökas till att omfatta Hedlandet.
- Den tidigare verksamheten inom området har varit textilindustri med produktion av sanitetsprodukter. Vissa markföroreningar kan existera inom mindre delar av fastigheten, kommunen förutsätter att dessa inte har någon betydande påverkan på miljösituationen. Krav på att markinventering skall genomföras har ställts på exploatören, kommunen kommer att medverka i denna process för att säkerställa kvalitén. Resultatet kan innebära sanering alternativt krav på byggnadsteknik och/eller begränsningar av byggrätten.
- Vid planläggning skall tillgängligheten till strandområdet säkerställas med hänsyn till det rörliga friluftslivet, turismen samt för invånare i allmänhet.
- Genomförandet bedöms inte innebära några risker för människors hälsa.
- Miljökvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas.
- Planen bedöms sammantaget ge en ringa miljöpåverkan.

Se även under rubriken konsekvenser för planens genomförande i

denna beskrivning.

### Kommunala beslut i övrigt

Plan- och byggnämnden beslutade 2007-01-24, att påbörja detaljplanearbete för Lotorp 1:6 och 1:7.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur

#### Mark och vegetation



Stora ekar inom Lotorp 1:6

Planområdet ligger attraktivt vid Marielunds fjärden som är en del av Mälaren. Planområdet består till stor del av en norrsluttning med en högsta höjd på cirka på +25 meter över medelvattennivån. Områdets centrala del ligger på en platta och i norr planar området ut mot vattnet. Berget går i dagen på några ställen. Den västra delen är till större delen bebyggd och den östra delen är skogsbevuxen.

Naturvärden inom planområdet har inventerats av Bjerking AB, se beskrivning nedan. Inga kända rödlistade arter finns inom planområdet.

Inom fastigheten Lotorp 1:7 finns värdefulla större träd. Främst gäller detta Skalla hage i områdets östra del. Skalla hage består av ett mindre bestånd av gamla större ekar med ett frodigt fältskikt med inslag av örter. Ekarna hotas genom igenväxning med triviallöv mm. I norra och centrala delen av Lotorp 1:7 är marken relativt störd av markingrepp och består till stor del av triviallövskog. Södra delen av fastigheten består av blandad lövskog. Triviallövträden dominerar men i väster finns några lite större ekar.

Inom fastigheten Lotorp 1:6 finns ursprunglig vegetation huvudsakligen utmed del av den västra fastighetsgränsen. I detta höglänta parti med brant sluttning mot norr finns en blandskog där tall och gran dominerar med inslag av björk mm. Där finns flera mycket stora granar, varav flera är i dåligt skick. Centralt i området finns ett höjdparti med berg i dagen. I anslutning till höjdpartiet centralt i området finns några större tallar och vid banvallen finns några större ekar.

Strandzonen, som avskiljs med banvallen med smalspår samt gång- och cykelväg, är till stor del bevuxen med sly och vass. En större ek och några större klibbalar finns vid stranden i östra kanten. Enligt botten- och strand-inventering av Ekologigruppen ansågs skyddsbehovet för stranden vara måttlig och inga



Strandområdet

rödlistade arter påträffades.

Enligt riktlinjer i samrådshandlingen av FÖPen för Hedlandet är det viktigt att bebyggelse lokaliseras så att Hedlandet fortfarande uppfattas som en skogsklädd förkastningsbrant. Enligt en siluettanalys ska inte bebyggelse tillåtas på eller alltför nära skogsplatåns krön, som vid Lotorp ligger på + 50 meter över medelvattennivån. Planområdet ligger betydligt under denna marknivå.



*Planområdet sett norrifrån*

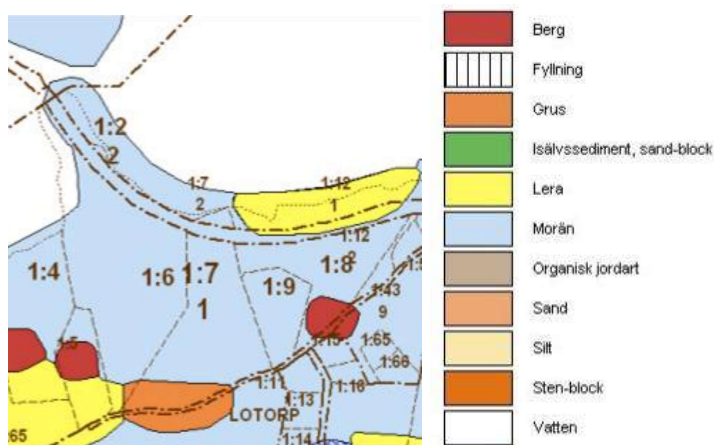
I planen skyddas de största ekarna inom planområdet. Större delen av strandområdet säkerställs även inom naturområde. I den västra delen finns en skyddsbestämmelse för större tallar.

Vägar och bebyggelse har anpassats till terrängen.

Planbestämmelser säkerställer att byggnader ska anpassas till terrängen och utföras med suterrängvåning där det är brant.

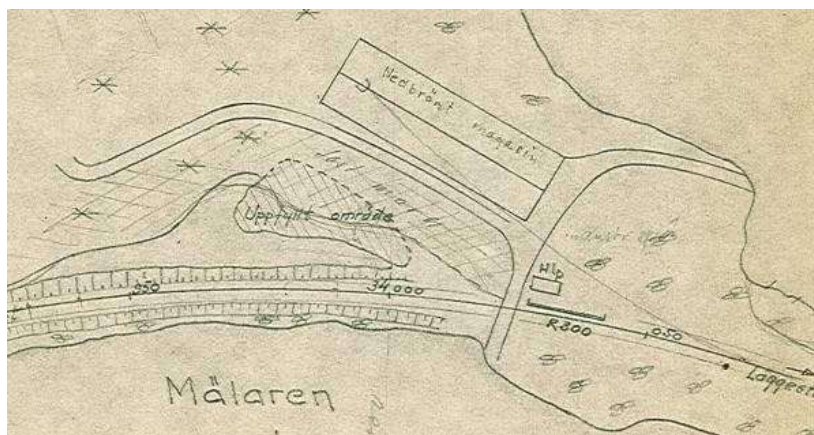
Utmed Hedlandavägen säkerställs vägens lantliga karaktär genom att området vägen inte får byggas samt med en bestämmelse, a1, inom den närmaste tomtmarken som anger att marklov krävs för fällning av träd med stamdiameter större än 30 cm, mätt 1,5 meter ovan mark. Vid lovgivning ska villkor ställas på återplantering av samma trädart med omkrets om 16-18 cm. Bestämmelse gäller även för området närmast museijärnvägen för att bevara en grön karaktär utmed spåret och från Marielundsviken.

Enligt en översiktlig jordartskarta består området huvudsakligen av morän.



### Översiktlig jordartskarta

För del av område längs banvall och strax norr om denna, har 1964 genomförts en grundundersökning av SJ. Undersökningen visar att marken har en sämre bärighet varför eventuell uppfyllnad bör utföras restriktivt efter de anvisningar som redovisas i utredningen. Viss uppfyllnad för väg och lastyor utfördes efter undersökningen.



*Utdrag ur karta över utfyllt område.*

I planen anges för det uppfyllda området i närheten av banvallen beteckningen b1, som innebär att grundlägg och anläggningsarbeten ska utföras så att byggnadskonstruktionen inte negativt påverkar markstabiliteten vid banvallen. Dessutom anges på plankartan att markens höjd inte får ändras närmast banvallen.

Läget för eventuell plattform och väg och mindre sjötorg har lokaliserats nära tidigare läge för hållplats och väg.

För att vara säker på att banvallen inte påverkas vid byggnation av bostäder krävs kompletterande geotekniska undersökningar och vid

behov stabiliserande åtgärder som säkerställer att stabilitetsförhållanden ändras.

Inga undersökningar vad gäller ras- eller skredrisker är utförda i området. Dock kan lerjordar i samband med sluttningar och/eller närhet till vattenlinjer indikera förhöjda risknivåer för skred. Enligt SGU:s översiktliga jordartskarta kan sådan lerjord förekomma inom strandområdet öster om planområdet. Enligt tidigare nämnd grundundersökning genomförd vid banvall, finns mark med sämre bärighet väster om denna.

Det åligger byggherren att utföra erforderlig grundundersökning som denna anser lämpligt med hänsyn taget till den planerade bebyggelsens art och utformning. Ställningstagande för behovet av grundundersökning ska redovisas och motiveras i bygghandläggningen.

#### Förorenad mark

Björking har gjort en inventering av förorenade områden (MIFO fas 1) för fastigheterna Lotorp 1:6 och 1:7 där det tidigare varit tillverkning av sanitetsprodukter i fabrikslokalerna. Utifrån denna bedömdes risken för föroreningar i mark och vatten som liten. Däremot antogs det finnas viss risk för föroreningar vid den tidigare tankplatsen för olja som ligger vid kontorsbyggnaden. Spåret som går in på tomten kunde även innehålla föroreningar. Provtagning av eventuella föroreningar i marken har kontrollerats under samrådtiden (MIFO fas 2). Denna utredning påvisade inga förhöjda halter av föroreningar i mark och grundvatten. Marken uppfyller därmed kraven för en bostadsexploatering.

#### Höga vattenstånd

Enligt Strängnäs kommuns riktlinjer för planering med beaktande av översvämningsrisk skall nyttillkomna bostadshus ha färdigt golv på en nivå av minst 2,66 möh RH70. På plankartan finns en bestämmelse om att färdigt golv inte får grundläggas under denna nivå.

#### Radon

Området utgör normalriskområde för radon enligt kommunens översiktliga radonutredning av SGU 1988. En radonutredning ska göras inför bygglovskedet för att säkerställa risknivån.

#### Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom området. Om fornlämning påträffas ska det anmälas till länsstyrelsen enligt kulturminneslagen.

#### Naturskyddsområde

Området ligger i sin helhet inom ett naturområde av regionalt intresse som benämns som Mälarstranden söder om Gripsholm. Enligt Sörmlands läns naturvårdsprogram (1991) anges att naturområdets strandområde är av betydelse för landskapsbilden och att ny bebyggelse endast bör tillåtas i begränsad skala.

Inga rödlistade arter är kända inom området. Naturresevat eller

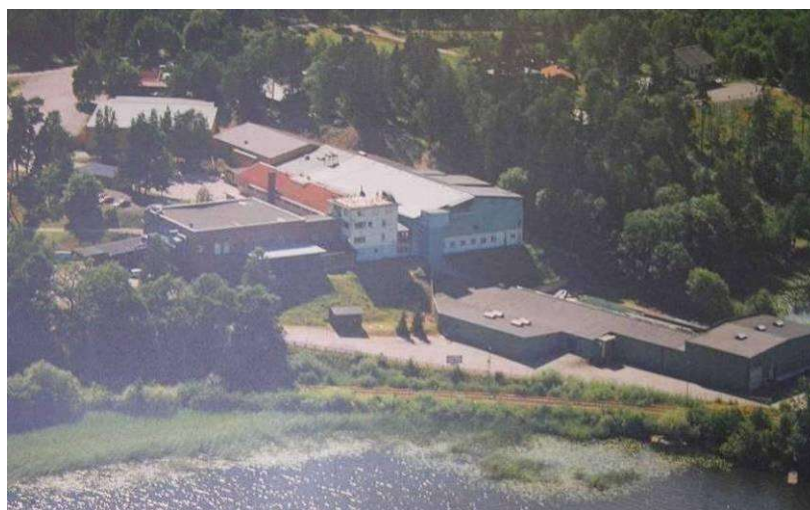


naturvårdsområden finns inte inom planområdet eller i dess direkta närhet.

## Bebyggelseområden

### Befintlig bebyggelse

Fastigheten Lotorp 1:6 domineras av stora industribyggnader som varierar i höjd. De högsta byggnaderna är ca 17 meter höga. Byggnaderna är huvudsakligen i plåt, men enstaka hus är i puts och tegel. De första byggnaderna är från 1945 då verksamheten startade. Industribyggnaderna är väl synliga från Marielunds-fjärden. Planområdet gränsar till tre stora bostadsfastigheter i väster och öster med friliggande hus. Inom fastigheten i väster finns även en mindre verksamhetsbyggnad.



*Flygbild över industribyggnaderna inom planområdet*



*Några befintliga industribyggnader inom planområdet*

Planen innebär att större delen av den storskaliga industribebyggelsen rivs för att ersättas med nya bostadshus. Den befintliga bebyggelsens källardel kan troligtvis användas för garage. Planen möjliggör även att en befintlig kontorsbyggnad, som ligger vid det planerade torget, kan sparas för bostäder med

viss verksamhet i bottenvåningen.



*Utblick från planområdet*

Ny bebyggelse



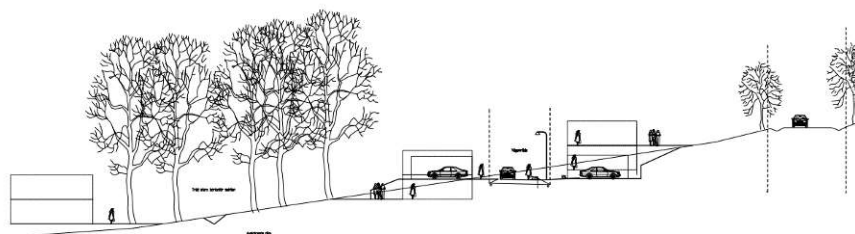
*Illustration över möjlig bebyggelse i området (Bjerking)*

I området föreslås tätare bostadsbebyggelse i form av en



blandning av kedjehus, radhus, mindre flerbostadshus, parhus och gruppbebyggda hus med totalt max ca 100-110 bostadsenheter. Husen placeras nära utmed gator som följer terrängen ner till vattnet.

Närmast Hedlandavägen finns ett bebyggelsefritt område för att bevara den lantliga karaktären utmed vägen. Centralt i området placeras flerbostadshus kring ett mindre torgrum. Vid det centrala torget får entréplan och eventuella suterrängvåningar vid torget inrymmas med handel, kontor eller hantverk. I norra delen föreslås tre strandvillor vid ett hamntorg. Utblickar mot vattnet tas tillvara i området.



*Sektion genom södra delen av planområdet, vid Hedlandavägen. (Bjerking)*



*Flygbild från norr (Bjerking)*

Följande byggnadsareor gäller för området:

- Vid friliggande hus i grupp är minsta tomtstorlek 400 kvm. Största byggnadsarean för huvudbyggnad är 110 kvm och för komplementbyggnader 30 kvm. Huvudbyggnad och komplementbyggnad får sammanbyggas.
- Vid parhus är största byggnadsarean 180 kvm och för komplementbyggnader 30 kvm/bostad. Högst 35 % av tomt/fastighet får bebyggas.
- Vid radhus och kedjehus får högst 35 % av tomt/fastighet bebyggas.
- Vid hamntorget får mindre flerbostadshus (stadsvillor) med en största byggnadsarea om 250 kvm per hus byggas.

Den högsta byggnadshöjden är huvudsakligen kring två våningar. Husen ska anpassas till terrängen och på sluttningstomterna ska bostadshusen utformas med suterrängvåning. Stödmurar ska undvikas så långt möjligt. Vid det centrala torget möjliggörs högre flerbostadshus med högst fyra våningar. För flerbostadshus runt torget ska den översta tillåtna våningen vara indragen minst 2,5 meter från fasad för att minska den upplevda höjden. Det längre huset trappar sig även ner mot vattnet. Vind får inte inredas utöver högsta våningsantal. Högsta nockhöjd på bostadsbyggnader förutom flerbostadshus är 9 meter. Högsta nockhöjd för komplementbyggnader är 4 meter.



*Vy från vattnet. (Bjerking)*



*Vy från vattnet. (Bjerking)*

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Arbetsplatser och övrig bebyggelse | Vid torget finns möjlighet för lokaler för arbetsplatser i bottenvåningen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Offentlig service                  | <p>I sydvästra delen av planområdet möjliggörs uppförande av en förskola.</p> <p>Närmaste skolorna finns vid Åkers styckebruk och Mariefred. I Läggesta finns en reserverad tomt för förskola och på sikt även skola. Vid Trekanten finns även en förskola.</p>                                                                                                                                                                                               |
| Kommersiell service                | <p>Detaljplanen möjliggör att viss service kan tillkomma i bottenvåningen mot det centrala torget.</p> <p>På Hedlandet finns ingen livsmedelsbutik idag. Ett lågpris-varuhus finns centralt på Hedlandet. I Mariefred och Åkers styckebruk finns övrig kommersiell service. I Läggesta finns även planer på utbyggnad av handel och service.</p>                                                                                                              |
| Tillgänglighet                     | Nya vägar för fordon, gång- och cykeltrafik inom planområdet ges huvudsakligen maxlutning under 5 %. Tillgänglighet en bedöms därmed som god. Intentionerna i handikappolitiska programmet ska beaktas.                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Byggnadskultur och gestaltning     | <p>Planområdet berör inga riksintressen eller regionala intressen avseende kulturmiljö. Industribebyggelsen, som är från mitten av 1900 talet, bedöms inte ha något särskilt kulturvärde.</p> <p>Ny bebyggelse ska utformas med fasader i puts, tegel och/eller trä som ansluter till industribebyggelsen samt omgivande bebyggelse. För planområdet finns ett särskilt gestaltungs-program som ska vara vägledande vid bygglov.</p>                          |
| <b>Friytor</b>                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Lek och rekreation                 | Planområdet har goda möjligheter för rekreation och lek med närhet till naturområden och vatten. Utmed vattnet möjliggörs ett område för småbåtsbryggor.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Torg                               | Intill bryggområdet planläggs en mindre torgyta för allmänt ändamål.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Naturmiljö                         | <p>I östra delen av planområdet finns ett relativt öppet naturområde med stora fina ekar, vilket möjliggör för lek och utevistelse inom området.</p> <p>Strandskydd gäller för land och vattenområden inom 100 meter från strandlinjen. Länsstyrelsen har möjlighet att upphäva strandskyddet för områden inom detaljplan om strandskyddets syften kan säkerställas i planen. Kommunen avser att ansöka om upphävande av de ytor som anges på plankartan.</p> |



Kommunen anser att det finns särskilda skäl för upphävande av strandskyddet för planområdet. Området ligger väl avskilt från stranden med en museijärnväg och en gång- och cykelväg. Inga kända naturvärden påverkas och större delen av strandområdet är idag redan ianspråktaget för industribebyggelse. Planen ökar tillgängligheten till stranden genom nya allmänna vägar och två nya övergångar över spåret. I västra delen av området säkerställs allmänhetens tillgänglighet till stranden inom ett naturområde. Kommunen avser att ansöka om upphävande av strandskyddet för kvartersmark, gator och torg samt småbåtshamn inom 100 meter från strandlinjen.

### Vattenområden

Inom planområdet möjliggörs ett vattenområde för småbåtsbryggor som inte får överbyggas. En inventering av bottenförhållanden vid den planerade småbåtshamnen har tagits fram av Ekologigruppen. Bottenfaunasamhället är relativt rik och varierat, men bedöms inte vara unikt. Skyddsbehovet ansågs vara måttlig och inga rödlistade arter har påträffats. Enligt utredningen anges att muddring, särskilt på grunt vatten, bör undvikas för att inte medföra negativa påverkan på bottenfaunan. Djupet vid småbåtshamnen har dock bedömts vara så stort så att en muddring inte bedöms krävas.

Iordningställande av småbåtshamn och eventuell muddring är tillståndspliktiga och söks av Miljödomstolen. För mindre anläggningar och åtgärder med begränsad påverkan krävs istället anmälan om vattenverksamhet som ska göras till Länsstyrelsen.

Båtupptagning och uppläggning av båtar är inte möjlig inom planområdet.



Vattendjup i Marielundsfjärden

## Gator och trafik

### Gatunät, gång- och cykeltrafik

Området ligger norr om Hedlandavägen, väg 986. Vägen trafikeras av omkring 230 fordon rörelser per dygn idag. Hastigheten är begränsad till 70 km/h. Hedlandavägen har till stora delar en låg vägstandard. Vägavsnittet från Lotorp till Gamla Stockholmsvägen, väg 990, har en vägbredd om cirka 4,5-5 meter. Hedlandavägen har en ganska rak sträckning utan större lutningar fram till de aktuella fastigheterna, men öster om planområdet är vägen mer slingrande med branta horisontal- och vertikalradier. En trafikutredning för hela Hedlandet har tagits fram av Atkins 2008 som föreslår att Hedlandavägen breddas till 5,5 meter och får en lägre hastighetsbegränsning på 40-50 km/h. Vid anslutningen till väg 990 anges att sikten och nivåförhållandena även behöver ses över. En exploatering enligt samrådsförslaget för FÖP för Hedlandet bedöms öka trafikmängden på vägen till 1170 – 1560 fordon/dygn. För att möjliggöra en framtida breddning av Hedlandavägen har planområdet begränsats till ett avstånd om 3 meter från befintligt vägområde (slänter och diken inräknade). Dock är avsikten att det markområde som inte planläggs ska ingå som tomtmark och användas för detta ändamål tills andra avtal träffats med väghållaren.

Med en exploatering av cirka 110 bostadsenheter beräknas förslagen bebyggelse inom planområdet medföra cirka 550 fordon rörelser per dygn. Fordonsmängden innebär en viss ökning jämfört med den trafikmängd som fanns när fabriken var i full drift. Planen möjliggör en framtida breddning av Hedlandavägen. Busshållplatsen som ligger utanför planområdet bör få en så kallad timglasutformning för att få en säker övergång över vägen.

Inom planområdet föreslås en utbyggnad av allmänna gator inom planområdet. Från Hedlandavägen föreslås en trädplanterad gata med gångbana som leder in till ett centralt torg. Gatan som går i en slinga ner till hamntorget utformas även med separat gångbana. De större gatorna har ett 9,5 -8,5 meter brett vägområde och en körbanebredd om 5 meter. Övriga gator föreslås få en vägområdesbredd om 6 meter med 4,5 meter bred gångbana. Gatusektioner och mått framgår av plankartan.

Utmed norra sidan av banvallen finns en utbyggd gång- och cykelväg mellan Läggesta och Fäbodhagen på Hedlandet. Belysning saknas utmed gc-vägen idag. Från Läggesta finns en gång- och cykelväg in till Mariefred, som ligger ca 3 km från planområdet.

I planen säkerställs två allmänna passager för gång- och cykeltrafik över spåret. Passager över spåret ska utformas med fälla för gång- och cykeltrafik. De kan utformas likt den som finns vid bostadsområdet

Marielund på andra sidan Marielundsviken. Denna består av gångfälla samt grind för funktionshindrade samt mindre servicefordon. Slutgiltig utformningen av övergångar ska samverkas med verksamhetsutövaren samt godkännas av Trafikverket vid bygg/marklovshandlingen.



Exempel på fälla vid Marielund

I fördjupningen av översiktsplanen för Hedlandet föreslås även en förlängning av gång- och cykelvägen utmed Stockholmsvägen, vilket möjliggör en ytterligare säker förbindelse för gång- och cykeltrafikanter när Hedlandavägen har byggts om.

#### Kollektivtrafik

Närmaste järnvägsstation på Svealandsbanan (Stockholm - Eskilstuna) ligger i Läggesta, ca 1,5 km från planområdet. Hedlandavägen trafikeras av buss avsedd främst för skolbarn, men även andra har möjlighet att åka med. En ökande befolkning på Hedlandet kan ge möjlighet för ökad turtäthet. Närmaste busshållplats ligger vid infarten till planområdet.

#### Museijärnväg

Mellan Mariefred - Läggest - Taxinge finns en museijärnväg som går i norra kanten av planområdet. Järnvägen drivs av Östra Sörmlands Järnväg. Sträckan trafikeras huvudsakligen under sommarmånaderna med ca 5 tågpar per trafikdag (2010). Vid hamntorget finns möjlighet att bygga en perrong för museijärnvägen. Passager för gång och cykeltrafik beskrivs under "Gatunät, gång- och cykeltrafik"

#### Parkering, varumottagning, utfarter

Enligt kommunens parkeringsnorm, år 2000, ska följande antal bilplatser tillskapas per 1000 m<sup>2</sup>.

| Parkeringsnorm 2000      | Bilplatsbehov / 1000 m <sup>2</sup> vy |           |            |
|--------------------------|----------------------------------------|-----------|------------|
|                          | Boende                                 | Besökande | Sammanlagt |
| Funktion                 | Arbetande                              |           |            |
| Bostäder, lägenheter     | 11,0                                   | 1,0       | 12,0       |
| Industri och hantverk    | 8,5                                    | 0,0       | 8,5        |
| Kontor                   | 11,0                                   | 5,0       | 16,0       |
| Butiker                  | 3,5                                    | 33,5      | 37,0       |
| Hotell                   | 1,5                                    | 16,5      | 18,0       |
| Restaurang               | 10,0                                   | 35,0      | 45,0       |
| Samlingslokal            | 1,0                                    | 18,0      | 19,0       |
| Bilplatsbehov / bostad   |                                        |           |            |
| Villor, radhus och likn. | 2                                      | 0,2       | 2,2        |

#### Tillgänglighet för Räddningstjänsten

I befintliga källarvåningar finns möjlighet att rymma ca 60 parkeringsplatser för flerbostadshusen vid torget. Vid torget och väster därom finns dessutom plats för 20 platser. Kommunens parkeringsnorm bedöms därmed kunna uppfyllas.

Där det är möjligt ska garage placeras minst 6 meter från gatan. I planen anges att två biluppställningsplatser ska anordnas inom tomter för kedjehus, parhus och friliggande hus. All parkering ska ske inom den egna fastigheten.

På det centrala torget och hamntorget finns plats för några allmänna parkeringsplatser.

Planområdet ligger utanför normal insatstid för räddningstjänsten (10 min), varför särskilda krav på byggnadstekniskt brandskydd kan komma att ställas i bygglovskedet.

Framkomlighet för Räddningstjänstens fordon förutsätts vara tillgodosedd på gatumark. Inom kvartersmark ska angöringsgator mm utformas så att utrustning och slang inte behöver bäras och dras mer än 50 meter. Byggnader skall utformas så att tillfredsställande utrymning vid brand kan ske utan hjälp av räddningstjänstens stegutrustning.

#### Teknisk försörjning

##### Vatten och avlopp

Området är möjligt att ansluta till kommunalt vatten och avloppsnät som är utbyggt i banvallen och ska ingå i kommunens verksamhetsområde för vatten- och avloppssystem. En pumpstation för spillvatten säkerställs i norra delen av planområdet, minst ca 40 meter till bostadsbebyggelse. Planen är en del i förutsättningen att ansluta Hedlandet till kommunalt vatten och avlopp, vilket minskar föroreningsgraden för Mälaren. Räddningstjänstens möjligheter till brandvattenförsörjning ska beaktas vid genomförandet av detaljplanen.

Dagvattenpolicyn för Strängnäs kommun, antagen av TFN 2007 ska följas. Allmänna mål med dagvattenhanteringen enligt "Dagvattenpolicy, Strängnäs Vatten 2007" är:

- att grundvattennivåer återgår till det naturliga för denna typ av landskap innan industrifastigheten uppfördes.
- att reningsgraden är tillfredställande innan breddning sker till recipienten Mälaren.
- att vegetationen inom området utvecklas på ett optimalt sätt.

Det dagvatten som vid stora flöden kommer från Hedlandavägen och från söder liggande fastigheter via vägdiken hanteras via diken/ infiltration och fördröjning utmed fastighetens västra sida. Större flöden än i nuläget bedöms inte komma från dessa fastigheter.

Dagvatten ska infiltreras så långt möjligt inom den egna fastigheten. Vid



behov får dagvatten avledas till dike eller dagvattenanläggning för fördröjning och rening innan det når Mälaren. Områden för detta har säkerställts i planen med u1 områden inom kvartersmark. Svackdiken med varierade marktäckning planeras. Grus morän material respektive gräs/vegetationsyta etc ska planeras så tillfredställande effekt uppstår dvs fördröjning, infiltration och sedimentation av partiklar. Dämmen utförs där behov finns. Från vissa ytor leds vatten bort via brunnar och kortare sträckningar med dagvattenledningar. Ledningsgravar för enbart dagvatten utnyttjas för infiltration och fördröjning. Kulvert för ytterliggare avledning av dagvatten genom banvallen har säkerställts med en u2 bestämmelse i planen. Fördröjningsmagasin kan utföras vid behov. För att säkerställa att banvallen inte kommer att påverkas på ett otillfredsställande sätt ställs villkor på att bygglov inte får ges innan åtgärder för dagvattenhantering vidtagits som nya dagvattenkulvertar genom banvall.

Andelen hårdgjorda ytor ska minskas så mycket som möjligt. Allmänna ytor som torg etc bör utföras genomsläppligt material där det är möjligt. Val av takmaterial, stuprör etc bör beaktas för att inte medföra föroreningar. Risker för oljeutläpp från bilar bedöms som liten. Oljeavskiljare för större parkeringar ska ordnas enligt anvisningar i dagvattenpolicyn.

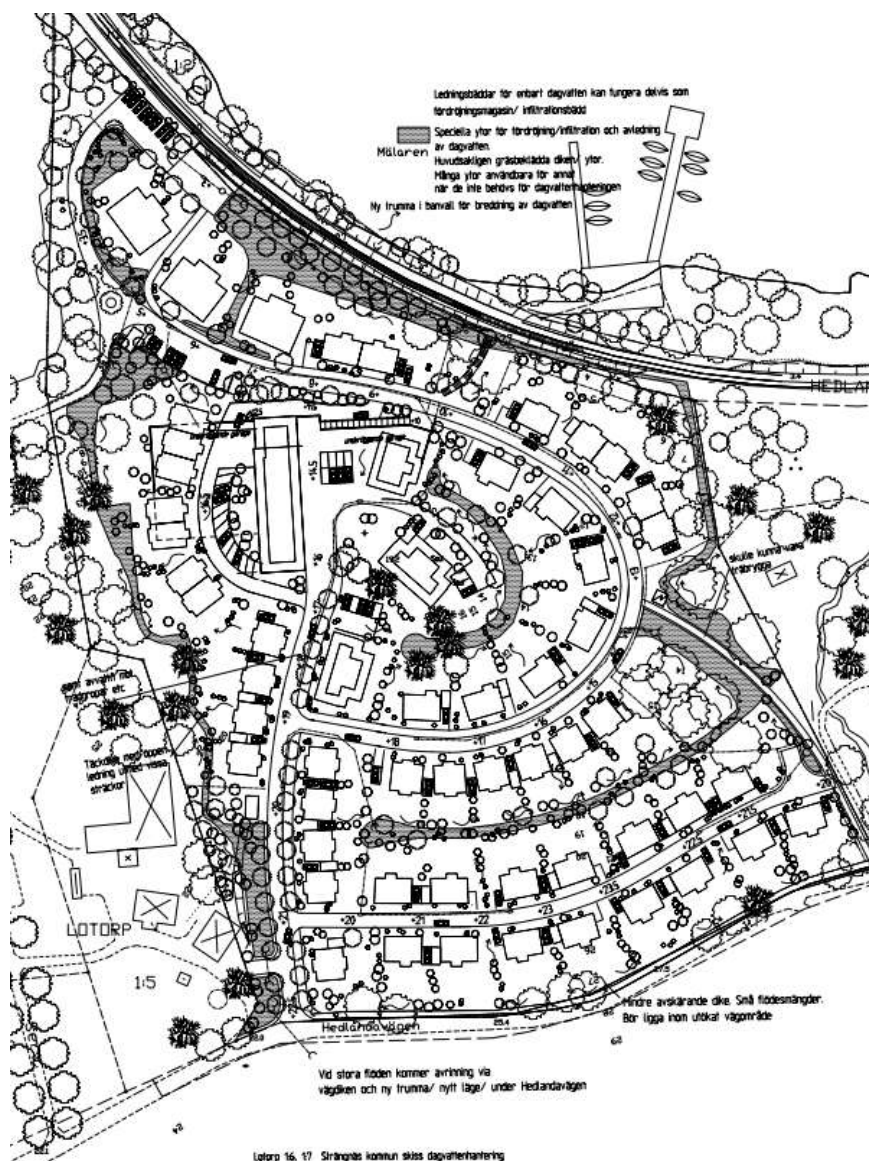


Illustration över områden för avledning och fördröjning av dagvatten

## Värme/Energi

Bebyggelsen inom planområdet har tidigare värmts upp med olja.

Enligt kommunens energiplanen bör så energieffektiva uppvärmningssystem som möjligt utredas och uppvärmning med förnybara energiresurser prioriteras.

Uppvärmning med fjärrvärme kan på sikt vara möjligt på Hedlandet. Närmaste fjärrvärmeledningar finns i Läggesta. Lokalt uppförd närvärmeanläggning kan initialt bli aktuellt och bör då samordnas med andra områden på Hedlandet. Uppvärmning med egna alternativa energisystem, exempelvis biobränsle, värmepump och solenergi tillåts inom området. Möjligheten för lågenergihus/passivhus bör även

studeras.

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. Uppvärmning av nya byggnader ska ske på ett miljövänligt sätt. Uppvärmningsanordningar med icke förnyelsebara energikällor medges ej. Om nya tekniker utvecklas, som gör att sådana energislag kan anses förenliga med miljökrav och långsiktig hållbarhet får sådan anläggning prövas från fall till fall. Fast bränsle eldning medges endast i miljögodkända eldstäder. Vid anläggning av bergvärme tillåts endast slutna system.

**El** En sjökabel från Mariefred försörjer området med el. SEVAB Nät AB är nätägare inom planområdet. Ett område för transformatorstation säkerställs i planområdets södra del. Vid utbyggnaden av området måste elledningar dras om inom området.

**Tele** I den sydvästra delen av planområdet finns telekablar som påverkas av planförslaget.

**Avfall** Inom planområdet reserveras två områden för miljöhus för källsortering av avfall.

Tillgängligheten för sopbilar följer Strängnäs renhållnings "råd och anvisningar för utrymmen och transportvägar". I samband med bygglov/byggnämälan diskuteras vidare hur sophanteringen ska ske.

### Administrativa frågor

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Marklov krävs för ändring av markens höjd mer än 0,5 meter. Utmed Hedlandavägen och banvallen krävs även marklov för fällning av träd med stamdiameter större än 30 cm, mått 1,5 meter ovan mark. Vid lovgivning ska villkor ställas på återplantering av samman trädart med omkrets mellan 16-18 cm.

Vid övergången över spåret finns en bestämmelse, a2, om att utformning av plankorsning ska samverkas med verksamhetsutövaren och godkännas av berörd slutlig myndighet.

Dessutom finns en bestämmelse för hela planområdet om att bygglov inte får ges för ändrad markanvändning förrän skyddsstängsel mot järnvägsfastighet, erforderliga järnvägsövergångar och anläggningar för dagvattenavrinning genom banvall kommit till stånd.

## KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

### Konsekvenser för miljön och hushållningen med mark och vatten

Exploatering av ett nytt bostadsområde innebär alltid påverkan på miljön, hälsan och hushållningen med mark vatten och andra resurser. En viktig princip ur hållbarhetssynpunkt är att utbyggnaden av kommunen sker utifrån befintlig infrastruktur. Det föreslagna planområdet består till större delen är redan bebyggt och ligger i anslutning till befintlig infrastruktur. Området är således bra lokaliserat ur ett hållbarhetsperspektiv.

### Landskapsbild

Ny bostadsbebyggelse istället för befintliga industribyggnader bedöms vara positivt för landskapsbilden. Planens bebyggelsevolym kommer vara ungefär som dagens men mer uppbruten i mindre delar. Bebyggelsen på udden tar i anspråk en mindre byggnadsyta än befintliga industribyggnader. Planen innebär en viss ökning av det bebyggda området österut. Trädsiluetten från Mälaren påverkas dock inte av bebyggelsen. Vegetation kommer även att sparas inom planområdet. Området kommer att upplevas mer belyst från vattnet.

### Naturvärden

Värdefulla större ekar inom planområdet säkerställs med planbestämmelse. Vid vattenområdet för småbåtsbryggor har en inventering skett av bottenförhållanden och stranden. Resultatet av inventeringen visar att området är artrikt men att det inte är någon unik strandmiljö sett till andra miljöer runt Mälaren. Utbredningen av den allmänna torgytan vid vattnet har minimerats.

### Dagvatten

Dagvatten ska infiltreras så långt möjligt inom egna fastigheten. Där det inte är möjligt får dagvatten avledas till dike/dagvattenanläggning för fördröjning och rening innan avledning till Mälaren.

### Luftföroreningar

#### Museijärnväg

*Exempel på ångtåg som trafikerar sträckan*



I en miljökonsekvensanalys för järnvägssträckan Läggesta- Taxinge Näsby, framtagen 2006 av IVL- Svenska miljöinstitutet, anges att luftföroreningarna från tågtrafiken med koleldade ånglok är mycket små i jämförelse med nuvarande och föreslagna miljönormer. MKBn påtar också att det kan uppstå störning av rök från koleldade ånglok vid ogynnsam väderlek för närliggande fastigheter vid korta (några sekunder) enstaka tillfällen under säsong. Närmast befintlig bebyggelse ligger idag ca 12 meter från spåret.

Vindriktningen är till stor del sydvästlig under sommarmånaderna och antalet turer fåtal. De nya bostädernas risk för olägenheter från



|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|               | <p>ångloken bedöms som liten. I planen har ett bebyggelsefritt område om 20 meter från spårmitt säkerställts. Sparad vegetationsridå utmed spår bör även ge en viss avskärmning mot eventuell rök.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Vägtrafik     | <p>Planen innebär ingen risk finns för överskridande av miljö kvalitetsnormer för luftföroreningar.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Buller</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Vägtrafik     | <p>Planen innebär en viss ökning av trafiken på Hedlandavägen, men denna trafikökning bedöms som marginell jämfört med när industrin inom planområdet var i drift. Bostadsbebyggelse istället för industriverksamhet reducerar kraftigt trafikallsträngen av tung trafik. Området närmast Hedlandavägen får inte bebyggas. Planförslaget bedöms inte medföra att några riktvärden för vägtrafikbuller kommer att överskridas.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Museijärnväg  | <p>Ångloken bedöms inte orsaka störningar som överskrider riktvärden för buller. Smalspårshastigheten är ca 30 km/h och är nedsatt vid plankorsningar av siktskäl. Enligt MKB för järnvägssträckan Läggesta-Taxinge kan tågen utmed sträckor med litet "pådrag" vara så tyst att tågpersonalen får vara beredda på att påkalla uppmärksamhet med ljudsignal. Ingen natt trafik är planerad. I bullerutredning för ett referensprojekt i Uppsala beräknades bullernivåer till under 40 dBA ekvivalent på 10 meters avstånd.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Risk</b>   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Museijärnväg  | <p>Ingen riskanalys finns framtagen för Museijärnvägens verksamhet. Rekommendationen om 25 meters bebyggelsefritt avstånd vid järnväg bedöms inte vara tillämpligt för museijärnväg då hastigheten för museitågen och vagnarnas längd är mycket mindre än "vanliga" persontåg.</p> <p>I ett referens projekt, Bergbrunnsparken, i Uppsala togs en riskanalys fram. Enligt denna bedömdes ett bebyggelsefritt avstånd om 10 meter vara tillräckligt med hänsyn till risk. Brandkonsulten rekommenderade dock att träd utmed spåret bör sparas som ett visst fysiskt skydd för personer som vistas i eller i anslutning till det bostadsområdet.</p> <p>Spårkvalitén vid Lotorp bedöms som god då det är relativt nybyggt vilket minskar risken för urspärning. Lotorpbebyggelsen ligger i en kurva vilket innebär lägre hastighet och dessutom ligger den närmaste bostadsbebyggelsen högre än banvallen. Med utgångspunkt från ovanstående resonemang bedöms ett bebyggelsefritt område av 20 meter vara tillräckligt i planen. I planen säkerställts också ett trädbevuxet naturområde mellan spår och bostadstomter.</p> |
| Skred         | <p>Med utgångspunkt från de geotekniska förhållanden som redovisats uppskattas markens benägenhet för skredrisk som liten med den markförändring som här föreslås. Vid genomförande av planen måste</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

geotekniska undersökningar göras som underlag för eventuella åtgärder för att säkerställa markstabilitet.

**Lukt**

Avståndet mellan föreslagen pumpstation och närmaste bostäder är minst ca 40 meter. Då föreslagen pumpstation ligger i ett öppet läge bedöms det möjligt med ett avsteg från rekommenderat avstånd om 50 meter.

**Konsekvenser för barn**

Planen innebär att det tidigare instängslade området öppnas upp för allmänheten och att stränderna och naturområden inom området tillgängliggörs. Området ligger nära naturområden som möjliggör för lek och utevistelse. Stängsel finns idag mot museijärnvägen, vilket även säkerställs i planen.

De lite större vägarna inom området byggs ut med gångbanor som bidrar till en trafiksäker miljö för både barn och vuxna. Cykelbana finns även in till Läggesta utmed spåret. Hastighetssänkning och trafiksäkerhetshöjande åtgärder ses över för Hedlandavägen.

**Jämställdhets-  
konsekvenser**

Planens varierande bebyggelse med radhus, parhus, kedjehus och flerbostadshus gör det möjligt för människor från fler kategorier och olika samhällsskikt att bosätta sig inom området. 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.

**Marie Jonsson**  
Chef Samhällsbyggnadskontoret

**Anders Jonsson**  
Planhandläggare



## Genomförandebeskrivning



Tillhörande detaljplan för:

**Lotorp 1:6 och 1:7 m fl,  
"San Point", Mariefred  
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.

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

#### Tidplan

Planen hanteras med normalt planförfarande med program. Preliminär tidplan:

Beslut om samråd i PBN: 2010-05-05

Samråd: maj - juni 2010

Utställningsbeslut PBN: 2010-12-01

Utställning: december - januari 2010

Antagande: mars - april 2011

**Genomförandetid**

Genomförandetiden är 10 år från den dag detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla tills att den ändras eller upphävs.

**Huvudmannaskap**

Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser.

**Ansvarsfördelning**

Ansvarsfördelningen mellan de parter som förutsätts genomföra planen klarläggs i ett exploateringsavtal.

Exploatören bekostar all utbyggnad av allmän platsmark och ansvarar för rivning av byggnader inom planområdet.

Strängnäs kommun ansvarar för utbyggnad av allmänna platser inom planområdet samt anordningar för övergång över spåret.

Strängnäs kommun ansvarar för uppförande av teknisk infrastruktur på erforderlig allmän mark inom planområdet. VA-anläggningar övergår efter slutbesiktning till Strängnäs Energi AB.

SEVAB Energi AB ansvarar för uppförande av ny transformatorstation.

Exploatören ansvarar för att erforderliga anläggningar (såväl inom som utanför den egna fastigheten, ex. kulvert genom banvall) för hantering av beräknade dagvattenflöden anordnas innan bebyggelse uppförs. Detta sker i samråd med kommunen.

**AVTAL****Exploateringsavtal**

Innan detaljplanen antas ska ett exploateringsavtal tecknas mellan Strängnäs kommun och Sanpoint Innovation AB. Avtalet ska mer detaljerat behandla parternas ansvarsfördelning vid detaljplanens genomförande.

**FASTIGHETSRÄTTSLIGA  
FRÅGOR****Berörda fastigheter**

Planområdet berör fastigheterna Lotorp 1:6, 1:7 och del av 1:2 samt Hedlandet 1:1.



**Ägoförhållanden**

Fastigheterna Lotorp 1:6 och 1:7 ägs av Sanpoint Innovation AB. Strängnäs kommun äger Lotorp 1:12 och Hedlandet 1:1 ägs av Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg. Lotorp 1:2 ägs av en privatperson.

**Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m.m.**

Inom fastigheten Lotorp 1:7 finns servitut för kraftledning och bussficka mm. Lotorp 1:5 har även rättighet för väginfart över Lotorp 1:6.

Exploatören ansvarar för ansökan till Lantmäteriet för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder inom kvartersmark.

Allmänna platser i planen överförs till en kommunal fastighet.

Fastighetsbestämning för vattenområdet ska sökas och bekostas av Exploatören.

En bryggförening för småbåtshamn samt gemensamhetsanläggningar för miljöhus och andra gemensamma ytor behöver bildas. Samfällighetsföreningar ska bildas för gemensamhetsanläggningarnas drift.

Befintlig cykelbana längs museijärnvägen och två passager säkerställs med ett x- område i planen.

**EKONOMISKA FRÅGOR****Planekonomi**

Sanpoint Innovation AB bekostar framtagandet av detaljplanen.

Kommunens kostnader för anläggande av allmänna platser och utbyggnad av infrastruktur finansieras av exploatören och regleras via exploateringsavtal.

**TEKNISKA FRÅGOR****Tekniska utredningar**

Bjerking har tagit fram en utredning och provtagning av föroreningar för fabriksområdet (MIFO fas 1 och 2). Enligt provtagningar är föroreningshalterna i marken låga och understiger riktvärden för bostadsexploatering.

En radonutredning ska göras inför bygglovskedet för att säkerställa vilka krav som ställs på husens konstruktion.

Geoteknisk utredning ska tas fram innan projektering och byggnation. Se vidare byggnadsteknik.

**VA**

Fastigheter inom detaljplaneområdet ska anslutas till det

kommunala VA-nätet. Anläggnings- och anslutningsavgift ska erläggas av fastighetsägaren vid varje anslutningstillfälle gällande taxa. Ett område för en pumpstation för spillvatten har säkerställts i den nordvästra delen av området.

### **Dagvatten**

Dagvatten ska infiltreras så långt möjligt inom den egna fastigheten. Vid behov får dagvatten avledas till dike eller dagvattenanläggning för fördröjning och rening. Andelen hårdgjorda ytor ska minskas så mycket som möjligt och material får inte förorena dagvattnet. Dagvatten från garage och större parkeringar ska förses med oljeavskiljare enligt dagvattenstrategin.

Dagvattenavledning från områdets norra del invid banvallen säkerställs genom bestämmelse i planen om plats för anläggningar för avrinning genom banvallen

Lösning på dagvattenhantering ska samverkas med SEVAB Vatten AB.

### **EI**

Ett område för en ny transformatorstation har säkerställts i anslutning till naturområdet i öster.

### **Byggnadsteknik**

Huvudbyggnader får inte grundläggas med färdigt golv under +2,66 meter över nollplanet, men hänsyn till beräknad framtida höjning av vattennivån.

Inom ett område som tidigare fyllts upp, betecknat b1 på plankartan, ska grundläggning och anläggningsarbeten utföras så att byggnadskonstruktionen inte påverkar markstabiliteten i intilliggande banvall för museijärnväg. Geoteknisk utredning samt byggnadstekniska lösningar ska delges kommunen vid byggnadsmålan.

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN**

Detaljplanen har tagits fram av WSP Stadsutveckling i samarbete med Anders Jonsson och Louise Naversten på plan- och byggheten på Strängnäs kommun. Från Mark- och exploateringsenheten har Jacob Karlsson medverkat. Bjerking AB har tagit fram planillustrationer och gestaltungsprogram.

Marie Jonsson  
Chef Samhällsbyggnadskontoret

Anders Jonsson  
Planhandläggare



Gestaltungsprogram för Lotorp 1:6 & 1:7, m.fl., Hedlandet, Strängnäs kommun

**Övergripande karaktär:**

Övergripande kommunmål och mål från den översiktliga fysiska planeringen ligger som grund för detta gestaltungsprogram. Från pågående arbete med förnying av översiktsplanen för Hedlandet har hämtats för området relevanta planeringsmål. När det gäller övergripande mål kan nämnas bl.a.:

- Strängnäs kommun är ett av de mest kompletta samhälle. Kommunen arbetar för att en allsidig bebyggelse av bostäder, kontor, skolor, sjukhus, sportanläggningar, kultur- och fritidsanläggningar, hotell, restauranger och kaféer ska byggas ut i alla kommunaler.
- Exploateringsrådet som eftersträvas finns i alla kommunaler. Ett exploateringsråd är en grupp av kommunens politiska beslutsgivare som ska besluta om vilka områden som ska utvecklas till bostäder, kontor, skolor, sjukhus, sportanläggningar, kultur- och fritidsanläggningar, hotell, restauranger och kaféer.
- Den tillkommande miljön och den digitala fabriksmiljön ska ge avtryck i gestaltningen, tex genom materialvalet.
- I kommunens onskat att tyta från Strängnäs som attraktiv ort. Kommunen vill att det ska vara möjligt att ta till sig av den digitala fabriksmiljön och att den ska vara en del av den digitala fabriksmiljön.

Vald utformning av området syftar till att bygga en tätortsmiljö med kvalitéer som lite blickar bak mot äldre bruksmiljöer, fiskelägen, kyrkbyar etc. En liten by med en tydlig central del som rådhuset/kyrkan etc mitt i "byn". I södra Europa finns många sådana historiska små "byar" medan det i Sverige är mer sällsynt.

Lotorp 1:6, 1:7 kan bli en aktiv knutpunkt som sammanlänkar en varierad bebyggelse med småbåtshamnens aktiviteter, publika ytor utmed vattnet, museijärnvägens verksamhet och rörelsestråken kring Marielundsviken

## Områdets struktur

[illegible]

Den befintligna naturen skall vara ett tydligt karaktärs­element vid utformningen av området. Naturen bryter upp bebyggelsen i skilda nivåer och ska ge ett tydligt gröntryck.

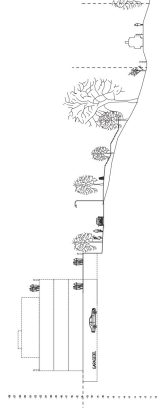
Det nationella laget måste försvåras väl. Utbildningsmyndigheten mot sön från bostads- och den tidigare sista området ska väl ingå i miljö- och säkerhetsklass. Köp av en egen arbetsplats ska vara en av de viktigaste tjeven. När in i alla bland verksamhet. Torget låg i mycket attraktivt lägen med utbildar över värdet. Under det centrala Torget finns möjligheter att ordna garage i värdet befintliga länder. Ca 60 platser kan ordnas vilket fördras om man ska bygga 50 lägenheter i anslutning till dessa. Inlett möjligheten från spåsar. Utformningen av infart samt murar och sockelväg måste utformas med beaktande av det buntfärdiga läget.

Större enhetliga delområden med samma byggnadstyp skall undvikas.

Parkering: alla parkering för bostäder sker på kvarteretsmark eller i närheten av gatorna och i samband med utvecklingen av Strängnäs kommuns parkeringsnorm. Storlek och placering så att de inte stör den närliggande miljön. Om det finns plats för några beaktas så inte parkeringsmiljöer i någon del dominerar stads karaktär. Beläggning och vegetationsåtgärder ska beaktas. Dagvatten omdirigerats genom brunnar i gatun. Dagvatten till sedan till diken för avsättning och infiltration/porösa ytor breddas till Mölaren. Öppna diken utmed gatorna skall endast begränsat förorenas.

Körvägar och trottoarer skall till övervägande delen planeras med en lutning av mindre än 1:20. Det vill säga med god tillgänglighet

Exempel souterainhus i  
trä. Båstad HMXW ark.



**Sektion A** genom flerbostads del genom sluttningen och tvärs musieilmvågen



Exempel på god utformning av "Hamnvilla" eller parhus. Saltsjöbaden Nacka kommun



God exempel på återbostadsdel i tre våningar med indragen övervåning. Nybodahöjden Stockholm



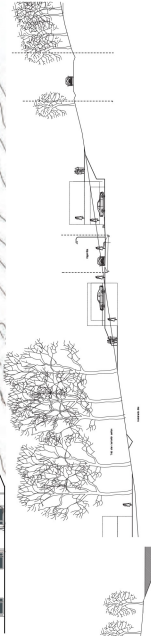
Flerbostadsdel eller radhus. Exempel på utformning som ansluter till befintlig kon-torsbyggnad. Stora Esslingen Stockholm



Flerbostadsdel eller radhus med mörk träfasad. Utformning ansluter väl till Industri och skogsmark Vistaberg



Bra exempel på sammanlänkad bebyggelse. Blandat fasad material i form av trä och puts. Taby kommun



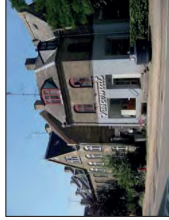
Sektion **B** visar bl a naturanpassningen samt säkerställandet av utblickar i sluttningen mot Hedlandavägen



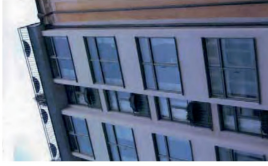
Tredimensionell volymstudie. Flyg-  
perspektiv. Sett från södsidan



Bra exempel på gruppbyggda villor. Tydligt gaturum. Fina terrasslägen. Silverdal Sol-lentuna.



Blandade av verksamheter eftersträvas i områdets centrala del. Köpenhamn



*Flerbostadsdelar kan med fördel utformas med en arkitektonisk anknytning till tidigare Industriarkitektur*



Fotomontage-området sett från väg 223 in mot Mariefred

## Områdets byggstenar

**Byggnadernas arkitektur:**

Nedanstående punkter skall beaktas:

- [illegible]

## Landskapets uttryck och form

Nedanstående punkter skall beaktas:

- Skänkning och terrasser skall göras med försiktighet så naturliga branter och terrängformer bibehålls. Landskapets terrängformer skall kunna utnyttjas på ett tydligt sätt även efter att exploateringen är avslutad.
- Högre slänter brantare än 1:4 skall inte utgrävas. Vid den typen av uppfyllnader och skakter skall naturstensmurar användas som anslutning till övergrävande karakter i regiondel. Alltfor modifierade murar i landskapet skall undvikas.
- Stora nivåskillnader i den centrala delen av området i form av terrasser och exkelleradiser från befintliga bygghästar, kräver special utformning. Tydliga murdelar skall utformas gränslinieskildning. Trapecer utformas i gränslinieskildning.

# ANTAGANDEHANDLING

Gestaltungsprogram tillhörande detaljplan för  
Lotorp 1:6 och 1:7, m.fl., Mariefred,  
Strängnäs kommun

Blad 1 (2)

Samhällsbyggnadskontoret  
2011-02-02



# Gestalttningsprogram för Lotorp 1:6 & 1:7, m.fl., Hedlandet, Strängnäs kommun

## Gestalttningsprinciper

### Gatu- och torgmiljöer

Uppformning i gatu- och torgmiljön skall ansluta till den lantliga miljön på Hedlandet men även den industriella aspekten skall beaktas. För gångvägar kan grus övervägas som markbeläggning. För cykelvägar kan asfalt eller betong användas. För kommande utvidgningar av gatorna skall utrymme för parkering, cykelställ och annan utrustning beaktas. Gatorna skall vara sådana som inte kräver en särskild utrustning för att kunna användas. Gatorna skall vara sådana som inte kräver en särskild utrustning för att kunna användas.

### Möblering

Möblering på de allmänna platserna bör väljas enligt tradition i Måderedsstråket. För att skapa ett godt helhetsintryck bör parkbänkar, pepparskåpor, cykelställ och övrigt utrustning väljas i samma stil.

### Vegetation

Träden längs museijärnvägen bör utgöra en naturlig buffertzon mellan tågstråket och bostadsområdet och samtidigt vara lag eller skär för att inte hindra utblicken mot sjön. Passande träd för läget är avenbok (Carpinus betulus), skogsbjörn (Acer platanoides), örn (Sorbus aucuparia), skogslind (Tilia cordata) och björk (Betula pendula). Träden längs järnvägen bör utgöra en naturlig buffertzon mellan tågstråket och bostadsområdet och samtidigt vara lag eller skär för att inte hindra utblicken mot sjön. Passande träd för läget är avenbok (Carpinus betulus), skogsbjörn (Acer platanoides), örn (Sorbus aucuparia), skogslind (Tilia cordata) och björk (Betula pendula). Träden längs järnvägen bör utgöra en naturlig buffertzon mellan tågstråket och bostadsområdet och samtidigt vara lag eller skär för att inte hindra utblicken mot sjön. Passande träd för läget är avenbok (Carpinus betulus), skogsbjörn (Acer platanoides), örn (Sorbus aucuparia), skogslind (Tilia cordata) och björk (Betula pendula).

### Skyfning och belysning

Skyfning och belysning skall anpassas till det "ordliga" som finns i den lokala landskapsmiljön. Belysning: Stor möda skall läggas på hur belysningen kommer upplevas från sjösidan. Befintliga karaktär runt Måderedsstråket skall beaktas och utvecklas till en sammanhängande enhet. Belysningen bör i första hand koncentreras till och framför vägar och stråkar mellan och mellan. Det är viktigt att hitta en balans mellan ett varmt uttryck och återgivningens färg utan att förvåna dem. Skyfning utformas enligt Strängnäs kommuns riktlinjer.



Hälskustan



Klubb



Strängnäs och grannstaden



Träd utrymme nedifrån



Konststen i riktad grått



Exempel på bänk



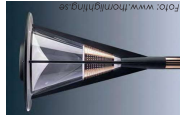
Exempel på pepparskåpor



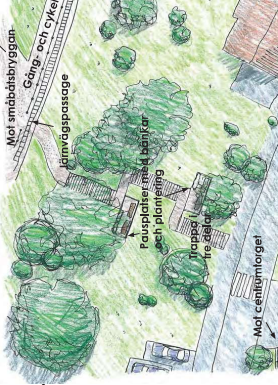
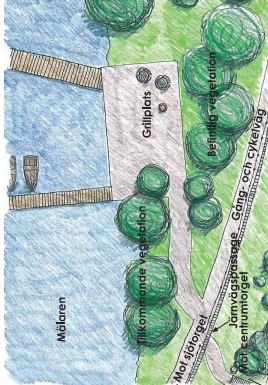
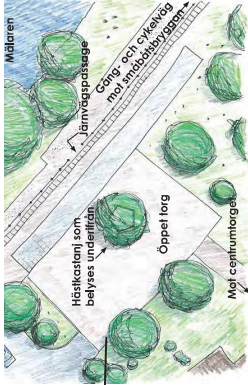
Exempel på cykelställ



Exempel på markfärdiga armaturer



Exempel på stolparmaturer



## Allmänna platser

### Sjötorget

På den öppna ytan i anslutning till museijärnvägens peronn placeras ett värdråd, en hälskustan (Aesculus hippocastanum), som belyses underifrån. I övrigt hålls torget så öppet som möjligt och marken beläggas med stenmjöl. Sjötorget perongen bör beläggas med stenmjöl. Markbeläggningen bör vara sådana som inte kräver en särskild utrustning för att kunna användas. Gatorna skall vara sådana som inte kräver en särskild utrustning för att kunna användas.

### Snåbåtsbyggnarna

Byggnad med plats för snåbåtar ökar tillgängligheten till Mälaren för boende i Lotorp liksom möjligheten till anslutning från sjösidan. Byggnadskomplexet kompletteras med en grillplats och bord och bänkar för att ge utrymme för piknickbesök.

Markbeläggningen utformas av stenmjöl med kantsten i riktad grått.

Byggnarna placeras och detsamma utförs i två.

### Trappstegen

En grön kl genom bostadsområdet längst i norr sammanbinder kläskajalen med sjöstrandområdet. Trappan, som utförs i grått, tar upp höjdskillnaden på 11 meter och utgörs av tre partier mellan vilka utrymme för parkbänkar och planteringsyta bereds på plats.

Trappan ansluter till en trygg järnvägspassage som leder vidare mot snåbåtsbyggnarna. Befintliga träd kompletteras med nya träd.

### Centrumtorget

Centrumtorget är spritt och möblerat för att bevara öppenheten och ta tillvara på utsikten mot Mälaren och Grånsjöns slott. Stigplatser och belysningsarmaturer placeras i centrumtorget. Markbeläggningen bör vara sådana som inte kräver en särskild utrustning för att kunna användas. Gatorna skall vara sådana som inte kräver en särskild utrustning för att kunna användas.

## ANTAGANDEHANDLING

Gestalttningsprogram tillhörande detaljplan för Lotorp 1:6 och 1:7, m.fl., Mådered, Strängnäs kommun

Blad 2 (2)

Samhällsbyggnadskontoret  
2011-02-02





# Utlåtande efter utställning



Tillhörande detaljplan för:

**Lotorp 1:6 och 1:7, m.fl.,  
"San Point", Mariefred  
Strängnäs Kommun**

Plan- och byggnämnden beslutade 2010-12-01 enligt § 295 att sända ut detaljplan för utställning enligt normalt planförfarande. Utställningstiden var mellan 2010-12-10 och 2011-01-21.

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 2010-12-10. 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 10 antal skrivelser inkommit, varav 8 med erinringar. 3 av dessa kan ej anses tillgodosedda i det slutgiltiga förslaget.

Samråd av förslaget genomfördes 2010-05-17 till 2010-06-14. Under samrådet inkom 23 skrivelser varav 14 med erinringar. 5 av dessa ansågs ej vara tillgodosedda.

Programsamråd genomfördes 2009-06-12 till 2009-08-28. Under programsamrådet inkom 28 skrivelser varav 14 med erinringar. Erinringar från programsamrådet har behandlats vid framtagandet av detaljplaneförslaget

| Inkomna synpunkter vid utställning                                                   | Datum                         | Synpunkt | Synpunkt tillgodoses |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------|----------------------|
| <b>Myndigheter:</b>                                                                  |                               |          |                      |
| 1. Länsstyrelsen                                                                     | 2011-01-17                    | Ja       | Ja                   |
| <b>Kommunala nämnder och förvaltningar</b>                                           |                               |          |                      |
| -                                                                                    |                               |          |                      |
| <b>Företag och organisationer:</b>                                                   |                               |          |                      |
| 2. Statens Fastighetsverk/<br>Ståthållarämbetet/Slottsarkitekten<br>Gripsholms slott | 2010-12-16                    | Nej      |                      |
| 3. SEVAB Vatten                                                                      | 2010-12-17                    | Ja       | Ja                   |
| 4. SEVAB Nät AB                                                                      | 2011-01-04                    | Ja       | Ja                   |
| 5. Östra Södermanlands Järnväg<br>(även fastighetsägare inom<br>planområdet)         | 2010-12-30                    | Ja       | Ja                   |
| <b>Sakägare och andra berörda med<br/>väsentligt intresse av förslaget:</b>          |                               |          |                      |
| 6. Bergåsa 4. Roland Eriksson                                                        | 2010-12-19                    | Ja       | Ja                   |
| 7. Södra Skogen 1:43. Anders Nilsson                                                 | 2010-12-13                    | Nej      |                      |
| 8. Lotorp 1:19. Johan Karlsson                                                       | 2011-01-21                    | Ja       | Nej                  |
| 9. Lotorp 1:5. Stefan Gustavsson                                                     | 2011-01-24                    | Ja       | Nej                  |
| 10. Lotorp 1:4                                                                       | 2011-02-07<br>(efter anstånd) | Ja       | Nej                  |
| Inkomna synpunkter vid samråd                                                        | Datum                         | Synpunkt | Synpunkt tillgodoses |
| <b>Myndigheter:</b>                                                                  |                               |          |                      |
| 1. Länsstyrelsen                                                                     | 2010-06-08                    | Ja       | Ja                   |
| 2. Närpolisen                                                                        | 2010-06-15                    | Nej      |                      |
| 3. Trafikverket                                                                      | 2010-05-20 och<br>06-02       | Ja       | Ja                   |
| 4. Lantmäterimyndigheten                                                             | 2010-06-04                    | Ja       | Ja                   |
| 5. Skogsstyrelsen                                                                    | 2010-05-20                    | Nej      |                      |
| <b>Kommunala nämnder och<br/>förvaltningar:</b>                                      |                               |          |                      |
| 6. Miljö- och räddningsnämnden                                                       | 2010-06-14                    | Ja       | Nej                  |
| 7. Socialkontoret/Socialnämnden                                                      | 2010-05-20                    | Nej      |                      |
| 8. Räddningstjänsten                                                                 | 2010-05-18                    | Ja       | Ja                   |
| 9. Mariefredsnämnden                                                                 | 2010-06-15                    | Nej      |                      |
| 10. Teknik- och fritidsnämnden                                                       | 2010-06-22                    | Nej      |                      |

|                                                                                       |                                         |                 |                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------|-----------------------------|
| 11. Barn- och utbildningsnämnden                                                      | 2010-06-17                              | Nej             |                             |
| 12. Kulturnämnden                                                                     | 2010-06-17                              | Nej             |                             |
| <b>Företag och organisationer:</b>                                                    |                                         |                 |                             |
| 13. Östra Södermanlands Järnväg<br>(även fastighetsägare inom<br>planområdet)         | 2010-06-14<br>samt kompl.<br>2010-08-12 | Ja              | Ja                          |
| 14. Strängnäs handikappkrets                                                          | 2010-06-07                              | Ja              | Nej                         |
| 15. Sevab Vatten                                                                      | 2010-05-21                              | Ja              | Ja                          |
| 16. Statens Fastighetsverk/<br>Ståthållarämbetet/Slottsarkitekten<br>Gripsholms slott | 2010-06-16                              | Ja              | Ja                          |
| 17. Vattenfall                                                                        | 2010-06-08                              | Nej             |                             |
| 18. Villaägarna i Strängnäsbygden                                                     | 2010-06-16                              | Ja              | Ja                          |
| 19. Strängnäs Naturskyddsförening                                                     | 2010-06-17                              | Ja              | Ja                          |
|                                                                                       |                                         |                 |                             |
| <b>Sakägare/Berörda<br/>fastighetsägare:</b>                                          |                                         |                 |                             |
| 20. Södra Skogen 1:43                                                                 | 2010-08-04                              | Nej             |                             |
| 21. Lotorp 1:19                                                                       | 2010-06-14                              | Ja              | Nej                         |
| 22. Lotorp 1:5                                                                        | 2010-06-10                              | Ja              | Nej                         |
| 23. Lotorp 1:4                                                                        | 2010-07-07<br>(beviljats<br>uppskov)    | Ja              | Nej                         |
| <b>Inkomna synpunkter från<br/>programsamråd</b>                                      | <b>Datum</b>                            | <b>Synpunkt</b> | <b>Synpunkt tillgodoses</b> |
| <b>Myndigheter:</b>                                                                   |                                         |                 |                             |
| 1. Länsstyrelsen                                                                      | 2009-08-11                              | Ja              | Delvis/Behandlas i dpl      |
| 2. Polismyndigheten                                                                   | 2009-08-14                              | Ja              | Behandlas i dpl             |
| 3. Lantmäteriet                                                                       | 2009-06-29                              | Nej             |                             |
| 4. Skogsstyrelsen                                                                     | 2009-06-23                              | Nej             |                             |
| 5. Vägverket                                                                          | 2009-07-07                              | Nej             |                             |
| 6. Statens fastighetsverk                                                             | 2009-08-28                              | Nej             |                             |
| 7. Banverket                                                                          | 2009-08-28                              | Ja              | Behandlas i dpl             |
| <b>Kommunala nämnder och<br/>förvaltningar:</b>                                       |                                         |                 |                             |
| 8. Socialnämnden                                                                      | 2009-06-22                              | Ja              | Behandlas i dpl             |
| 9. Räddningstjänsten                                                                  | 2009-06-17                              | Ja              | Behandlas i dpl             |
| 10. Miljö och räddningsnämnden                                                        | 2009-09-23                              | Ja              | Delvis/Behandlas i dpl      |
| 11. Mariefredsnämnden                                                                 | 2009-09-23                              | Ja              | Behandlas i dpl             |
| 12. Teknik- och fritidsnämnden                                                        | 2009-09-04                              | Nej             |                             |
| 13. Kulturnämnden, Utbildnings- och<br>kulturkontoret                                 | 2009-09-09                              | Nej             |                             |
| <b>Företag och organisationer:</b>                                                    |                                         |                 |                             |

|                                                                        |                         |     |                               |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----|-------------------------------|
| 14. Vattenfall                                                         | 2009-08-25              | Nej |                               |
| 15. Strängnäs Naturskyddsförening                                      | 2009-08-20              | Nej |                               |
| 16. TeliaSonera Skanova Access AB                                      | 2009-08-05              | Nej |                               |
| 17. Sörmlands museum                                                   | 2009-06-12              | Nej |                               |
| 18. Sevab Nät AB                                                       | 2009-07-07              | Ja  | Behandlas i dpl               |
| 19. Hyresgästföreningen                                                | 2009-07-02              | Ja  | Behandlas i dpl               |
| 20. Svenska kraftnät                                                   | 2009-06-18              | Nej |                               |
| 21. Lotorp-Hedlandets<br>Fastighetsägarförening tillika<br>Lotorp 1:28 | 2009-08-27              | Ja  | Behandlas delvis dpl          |
| <b>Sakägare/Berörda<br/>fastighetsägare:</b>                           |                         |     |                               |
| 22. Lotorp 1:16                                                        | 2009-06-16              | Nej |                               |
| 23. Lotorp 1:15                                                        | 2009-07-17              | Nej |                               |
| 24. Lotorp 1:59                                                        | 2009-08-25              | Ja  | Behandlas i dpl               |
| 25. Hedlandet 1:1 (ÖSLJ)                                               | 2009-08-21              | Ja  | Nej/Behandlas delvis i<br>dpl |
| 26. Södra skogen 1:65                                                  | 2009-08-20              | Nej |                               |
| 27. Lotorp 1:5                                                         | 2009-08-24              | Ja  | Behandlas i dpl               |
| 28. Lotorp 1:22                                                        | 2009-09-21<br>(uppskov) | Ja  | Behandlas i dpl               |



## SYNPUNKTER FRÅN UTSTÄLLNING

## BESVARANDE/KOMMENTARER

1.Länsstyrelsen

Påpekar att text behöver ändras i planbeskrivning avseende vad som är tillståndspliktig verksamhet. Betonar att iordningsställande av småbåtshamn kräver tillstånd. Söks hos Miljödomstolen för större anläggning ( bedöms avseende störd bottenyta) . För mindre anläggningar med begränsad påverkan skall anmälan göras till Länsstyrelsen.

Planbeskrivning justeras i enlighet med detta

3. SEVAB Vatten

Namnet SEVAB Vatten skall bytas generellt till SEVAB Energi AB. S 2(4) Utställningshandling: Bör stå Strängnäs kommun tills ”övertagande av ledningar skett vid slutbesiktning”

Genomförandebeskrivning ändras i enlighet med synpunkt.

Text angående ansvarsfördelning avseende VA ses över.

4 SEVAB Nät AB

U-områden för elkablar och optoledningar önskas. Redovisat i bild

U-område för ledningar behövs generellt ej på allmän plats mark.

Kompletterande text angående skydd av rotsystem införs, vilket skall beaktas vid ev. schaktningsarbeten för ledningar i naturområdet.

5 Östra Södermanlands Järnväg

*Planbeskrivningen:* Under **Konsekvenser av planens genomförande, Luftföroreningar, Museijärnväg** finns otydlighet om källan. Tillägg i första stycket ”... anges att luftföroreningarna från tågtrafiken med koleldade ånglok är mycket små...”. I andra stycket kvartsår en teknisk felaktighet om filter som tidigare påpekats. Sista meningen ( om filter) tas bort.

*Genomförandebeskrivningen:*

Under **Organisatoriska frågor,**

**Ansvarsfördelning** sista stycket, tillägg: ”Detta avser även ny kulvert genom banvallen”. Under **Tekniska frågor, Dagvatten** första stycket tillägg ”Dagvattenavledning från områdets nedersta del invid banvallen säkerställs genom bestämmelse i planen om krav på anläggningar för avrinning genom banvallen”

*Plankartan*

Under **Upplysningar** lägg till ”Område T1 Musiejärnvägstrafik är järnvägsområde enligt lag.

Ändras i huvudsak enlighet synpunkter

Tågtrafik med huvudsakligen koleldade ånglok”

6. Bergåsa 4/ Lotorp 1:2. Roland Eriksson

Fastigheten Lotorp 1:2 har servitut genom Lotorp 1:6 för att nå strandområdet Lotorp 1:2 enligt karta. Idag är det uppfört staket vid vändplan mot järnvägsspåret vilket omöjliggör transporter utöver fotgängare.

Tillgängligheten kommer säkerställas i plan. Förtydligande om vägens huvudmannaskap. Vid det planerade torget kommer övergång anläggas som utöver gångtrafik även tillåter mindre servicefordon. Biltrafik är dock ej möjlig då tillräcklig säkerhetsnivå för ändamålet är omöjlig i området.

8. Lotorp 1:19 . Johan Karlsson

1. Man bör vänta med att gå vidare med detaljplanen tills den fördjupade översiktsplanen är helt färdig. Om denna plan godkänns har man färre möjligheter att lösa problem som påverkar hela Hedlandet. Trafik lyfts fram som exempel på fråga.

1. Beslut har tagits att pågående planer vid Lotorp ej är beroende av antagande av den fördjupade översiktsplanen(FÖP). Dock skall intentionerna i FÖP:en beaktas vid detaljplanernas framtagande.

2. Kommunen bör åtminstone ställa krav att man skall få bredda Hedlandavägen några meter in i detta område. Då får man åtminstone lite mera möjligheter att lösa trafikfrågan för hela Hedlandet på ett bra sätt.

2. Utbyggnadsmöjlighet att bredda Hedlandavägen är beaktad i planen, planområdesgränsen har lagts 3 meter från nuvarande vägområde.

9 Lotorp 1:5. Stefan Gustavsson

Uttrycker oro för att idyllen och lugnet i området går förlorad. Synpunkter och frågor:

1. Planerna på andra sidan Hedlandavägen säger minst 700m<sup>2</sup> tomter. Samma regel bör gälla för Lotorp 1:6 resp 1:7

1. Kommunen har tagit beslut på att detta är en plats som är lämplig för tätare bebyggelse. Den tätare bebyggelsen skapar förutsättningar för mer blandad bebyggelse i området och ger förutsättningar för utbyggnad av bland annat vatten och avlopp.

2. Oro finns för lukt från miljöstationen.

2. Kommunen anser att det aktuella avståndet är tillräckligt för att risk för betydande påverkan ej skall föreligga för Lotorp 1:5. Avståndet är utökat sedan samrådsförslaget och är nu minst 30 meter från resp. huvudbyggnad

3. Oro att nya grannar kommer klaga på den vedeldning som sker på Lotorp 1:5. Rök och lukt.

3. Vid ev. framtida klagomål görs en bedömning av påverkandegrad av kommunens miljöenhet. Bedöms påverkan vara betydande kan prövning av anläggningen bli aktuell. Kommunen får dock ej bestämma vilket uppvärmningssätt som skall användas i ett område.

4. Vad händer med transformatorn som står på Lotorp 1:5 ?

4. Transformatorn ingår ej i detaljplaneområdet. Samtal om transformatorns kvarvarande måste

5. Vem kommer ta hand om snöröjning , båthamn etc?

6. Bygga hus 20 m från järnvägen kan skapa problem.

7. Kommer bergvärme tillåtas i området ? Hur säkerställs i så fall att inte saltvatten tränger in i brunn på Lotorp 1:5

genomföras med elleverantören.

5. Gator, torg, parkdelar, båthamn kommer vara kommunala anläggningar. Kommunen kommer ansvara för skötseln

6. Se svar i denna fråga under "Kommentarer" på "Synpunkter från samråd"

7. Reglering av energislag får inte ske i detaljplaner. Tillstånd för borrhning för bergvärme/brunn görs hos miljöenheten som bedömer om anläggning är lämplig i området. I bedömningen ingår närhet till existerande anläggningar i området.

#### 10. Lotorp 1:4

1. Att bygga flerbostadshus eller fastigheter på norra udden (område markerat på karta nedan med "A") är helt förkastligt. Detta är förlängningen på Mariefredsviken mot Läggesta viken och SKALL EJ bebyggas. En byggnation på udden förstör hela det öppna landskap från båda håll. Dessutom skulle detta ge en direkt insyn på vår badstrand, brygga och sjöstuga. Hela detta område bör göras "punktprickat" och förslagsvis göras om till parkområde. *Miljöbalken 4 kap 2 § pekar ut Mälaren med öar och strandområden i sin helhet som riksintresse. Inom området skall "turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön".*
2. Byggnad markerat med "B" på karta är för hög och stör den underbara utsikten från samtliga hus bakom. Det hör inte hemma med höga hus i detta område! Vi föreslår att byggnaden rivs och ett lägre hus byggs.
3. Då vi planerar att bygga två hus (HUS 1 och HUS 2 på karta ovan) till våra två söner på Lotorp 1:4 mot Lotorp 1:6 (ansökan om förhandsbesked är på väg) måste tillfartsväg tillgodoses (befintlig väg får ej blockeras) till det nedre huset (HUS 1) ovanför stranden (se "C" markerat på karta).
4. För att avgränsa allmänning och fastigheter av Lotorp 1:6 mot Lotorp 1:4 önskar vi att ett Staket

Kommunen anser att en bebyggelse som ej ianspråktar mer mark än den industribyggnad som redan finns på platsen är fullt godtagbar. En omdaning från instängslat industriområde till bostadsbebyggelse med omgivande allmän plats är fördelaktigt för både turister och det rörliga friluftslivet, såväl som för kringboende. En omformning till parkområde är ej en hållbar lösning ur samhällsekonomiskt perspektiv.

Byggnaden är sänkt till tre våningar på den del som tidigare möjliggjorde fem våningar. För övrig byggnadsdel tillåts tre hela våningar samt en indragen takvåning. Kommunen strävar efter blandade bostadsformer i området och anser därför att den nuvarande höjdbegränsningen är acceptabel för att få en genomförbarhet i omvandlingen av industrihus till bostadshus.

Infart har säkerställts i detaljplan

Kommunens ståndpunkt från samråd kvarstår. Krav på uppförande av staket

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| uppförs i gränsen (modell snyggt). Det förkommer redan vandalisering och nedskräpning i området då ingen tar hand om och ser till industrifastigheten.                                                                                                                                                                                                 | ställs inte i detaljplanen annat om det krävs för allmänhetens nytta och/eller säkerhet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 5. Flerfamiljshus hör inte hemma i detta område varvid vi önskar en begränsning till villor och radhus. Höga hus (fler än 2 våningar) skall absolut undvikas.                                                                                                                                                                                          | Kommunen har intentioner att erbjuda varierande bostadsformer i de lägen tätare bebyggelse tillåts. På Hedlandet råder idag stor brist på lägenhetsboende. Länsstyrelsen har även gett direktiv att där bebyggelse tillåts i strandnära lägen skall exploateringsgraden tillåta tätare bebyggelse än vanliga villa- eller radhusområden.                                                                                                   |
| 6. Tomterna är för små. Många som är tilltänkta att flytta hit är människor som bor i Stockholmsregionen. Om man flyr storstaden och flyttar till landet vill man ha utrymme. Se exemplet i Marielundsviken där många fastigheter nu står till salu pga. att folk ångrat sig av just denna anledning. Tomterna bör vara minst 1200 kvm i detta område. | Kommunen önskar en tätare karaktär i området och dessutom behövs en större exploatering för att möjliggöra för kommunalt vatten- och avlopp och ge underlag för viss service. Att bara bygga villor i det tidigare industriområdet bedöms som ekonomiskt omöjligt. Alternativet till bostadsexploateringen är att industriverksamhet fortsätter inom området.                                                                              |
| 7. Då planer finns för hela Läggesta-Hedlandet området borde detta projekt bordläggas tills samtliga planer är klara och man kan se helheten.                                                                                                                                                                                                          | Beslut har tagits av PBN av frånga villkoret att den fördjupning av översiktsplanen som är under framtagande skall vara antagen innan Lotorp-planerna kan antas.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 8. Flera av husen ligger för nära spårområdet. Ett större avstånd mellan spår och hus är önskvärt.                                                                                                                                                                                                                                                     | Avståndet har utökats från samrådet och har samråtts med Trafikverket samt godkänts av verksamhetsbedrivare.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 9. <b>Ny punkt.</b> Sanering, utgrävning av vass och slam som bildats runt och intill det stora avloppet från fabriken som går ut på uddens västra sida måste tillgodoses om byggnation kommer att beviljas i området. Den skit man släppt ut ska man ta rätt på.                                                                                      | Kommunen har ingen möjlighet att ställa krav på en avloppsanläggning som ej längre är i drift. Krav på befintliga massor kan endast ställas om massorna innehåller gifter vilket markprover i området ej indikerar. Detta omöjliggör dock inte något frivilligt engagemang från exploatören att göra vissa förbättringar längs strandområdet. Muddring kräver dock tillstånd och kan innebära negativ påverkan på djur och växter i viken. |

## SYNPUNKTER FRÅN SAMRÅD

## BESVARANDE/KOMMENTARER

1.Länsstyrelsen

Riksintressen



Området ingår i riksintresse för rörligt friluftsliv, MB 4 kap. 2 § och vattenområdet öster om bron ingår i riksintresse för yrkesfiske.

Den riksintressanta kulturmiljön Gripsholm-Mariefred (D21) har under det senaste året varit föremål för en översyn där kunskapen om riksintressets värden har preciserats. Hedlandet har föreslagits ingå i riksintresset eftersom området i historisk tid har haft betydelse som betesmarker till såväl Gripsholms slott som Mariefreds innevånare.

Riksintresset Gripsholm-Mariefred har sin utblick över Hedlandet. Riksintresset får inte riskera att påtagligt skadas. Länsstyrelsen värderar Hedlandets skogsbranter och den funktion detta markområde haft under historisk tid, tillsammans med den öppna vattenspegeln intill Mariefred, som en helhet med betydelse för riksintresset. Den aktuella planen ersätter till stor del en befintlig, ganska manifest, industribebyggelse.

Länsstyrelsen bedömer att Hedlandet även i fortsättningen bör kunna upplevas som övervägande oexploaterat land, en med få undantag obruten skogsbrant, och som betesmark.

Det är viktigt att exploateringen underordnar sig riksintresset för kulturmiljövård och all färgsättning och formspråk anpassas till det.

#### *Natur och strandskydd*

I programsamrådet angavs att en natur-inventering kommer att genomföras. I samråds-handlingen anges att en inventering av strand-området och bottenförhållanden vid den planerade småbåtshamnen ska göras senare under sommaren (år 2010). Länsstyrelsen avvaktar därför med att göra en bedömning om möjligheten att upphäva strandskyddet i det planerade småbåtsområdet tills föreslagen naturinventering har redovisats. Inventeringen bör utöver en kartläggning av olika handlings-alternativs inverkan på växt- och djurlivet i strandområdet även omfatta inverkan på övriga naturvärden utpekade i naturvårdsprogrammet, inverkan på vattenkvaliteten i sjön samt en kartläggning av hur friluftslivet idag nyttjar det aktuella området.

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande betonat att tillgänglighet till strandområdet behöver uppmärksammas i det fortsatta planarbetet och utgår från att länsstyrelsens naturvårdsprogram beaktas i den fortsatta detaljplanprocessen.

Muddringar och annan vattenverksamhet fordrar särskild tillståndsprövning hos miljö-domstolen alternativt anmälan till Länsstyrelsen.

Vegetationen närmast stranden bevaras till stor del i planen.

I gestaltningsprogrammet anges att ny bebyggelse ska anpassas till kulturmiljön och färgsättas med dova kulörer.

En naturinventering har tagits fram för botten och stranden. Skyddsbehovet för strandbotten har bedömts som måttlig och inga rödlistade arter påträffades. Muddring bedöms inte behövas. Dessutom har övriga naturvärden inom planområdet inventerats och redovisats i planbeskrivningen. Skyddsbestämmelse har införts för stora ekar och tallar i planen.

Allmänhetens tillgång till strandområdet säkerställs genom att marken planläggs som allmän plats. Tillgängligheten tillgodoses genom att nya övergångar över spåret skapas till gång- och cykelväg som säkerställs intill banvall.

*Fornlämningar*

Markområdet som ligger på Hedlandet, omfattar ca 5,5 ha mark huvudsakligen bestående av morän med ett mindre sandigt parti på höjden i söder. Ingen känd fornlämning finns inom planområdet.

*Miljö och hälsa*

På planområdet har tidigare legat en fabrik som tillverkat sanitetsprodukter. Produktionen i sig kan inte antas innebära en större risk för markförorening men vid kring-verksamheter som verkstäder, parkerings-platser, tankställen och liknande finns en risk för spill av t.ex. olja. Under förutsättning att området blir verksamhetsområde för kommunalt VA har länsstyrelsen inga synpunkter ang. VA-frågan.

Markundersökningar har gjorts som visar att det inte finns några föroreningar.

Området kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp.

3.Trafikverket

Under förutsättning att plangränsen placeras minst 3,0 m utanför den allmänna vägens vägområde (slänter, diken), för att möjliggöra en mindre breddning av vägen, så har vi inget att erinra mot planförslaget.

I programsamrådet lämnade Banverket (Banverket är nu avvecklat och verksamheten ingår i det nybildade Trafikverket) synpunkter angående behovet av passager för att kunna korsa järnvägen. Då dessa synpunkter inte har beaktats i planarbetet, hänvisar vi till de tidigare synpunkterna.

Plangränsen har flyttats 3 meter utanför vägområdesgränsen.

Passagen över spåret har flyttats och utformats endast för gående och cyklister. Utformningen av övergången har stämts av med Trafikverket. Slutlig utformning ska godkännas av Trafikverket i bygg/marklovshandlingen, vilket även har skrivits in på plankartan.

4.Lantmäterimyndigheten

1. Fastigheterna inom planområdet belastas av rättigheter som inte finns redovisade i karta eller genomförandebeskrivning. Lotorp 1:6 belastas av: Elledning till transformatorstation och avloppsledning till förmån för Lotorp 1:5, kraftledning (förmånsfastighet saknas), väg till förmån för Lotorp 1:2. Lotorp 1:7 belastas av: Kraftledning (förmånsfastighet saknas), bussficka till förmån för Hedlandet 1:79. Det bör framgå i genomförandebeskrivning om rättigheterna påverkar genomförandet av detaljplanen och hur dessa ska behandlas, ersättas etc.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med rättigheter inom planområdet.

2. Vissa fastighetsgränserna inom planområdet är oklara eller i vart fall inte bestämda, framförallt gällande gränser i och omkring vattnet. Fastighetsbestämning kan vara nödvändig för att klargöra vilka delar inom allmän platsmark (som inte tillhör exploatören) som ska föras över till en kommunal fastighet genom fastighetsreglering. Då

Genomförandebeskrivningen kompletteras med att fastighetsbestämning för vattenområdet ska klargöras och sökas av kommunen.

det är kommunen som är sakägare i den förrättningen och inte exploatören bör det också framgå att kommunen ansöker och eventuellt bekostar dessa åtgärder.

3. Väsentlighetsvillkoret i anläggningslagen kan medföra hinder vid bildande av en eventuell gemensamhetsanläggning för småbåtshamn om inte överenskommelser kan träffas. Detta gäller såväl för deltagande fastigheter som för upplåten mark. Då gränserna i vattnet inte är bestämda kan det innebära att delar av anläggningen hamnar inom fastighet som motsätter sig att anläggningen byggs.

G-bestämmelse utgår. Nyttjande av vatten för småbåtsbryggor löses istället genom arrendeavtal mellan parterna. Gränsbestämmelse bör då fastställas vid upprättande av avtalet.

## 6. Miljö- och räddningsnämnden

1. inga undersökningar vad gäller geotekniska förhållanden eller ras- eller skredrisker är utförda i området. Miljöenheten anser att ras- och skredrisken ska utredas inom aktuellt planområde.

Tidigare geotekniska utredningar har studerats. Stor del av föreslagen väg utmed spåret har tagits bort eller flyttats, vilket minskar behovet av uppfyllnad.

2. det är nödvändigt att det ytterligare förtydligas om den planerade verksamheten inom planområdet har någon påverkan på grund- och ytvattnet. Miljö- och räddningsnämnden anser att grundvatten (och ytvatten) är en skyddsvärd resurs, oavsett om det används eller ej används som dricksvatten i dagsläget.

Geoteknisk undersökningar kommer att göras innan byggnation och erforderliga åtgärder kommer då att vidtas. En bestämmelse om krav vid banvallen har införts i planen.

3. att minimiavståndet mellan pumpstationen och närmaste bebyggelse inte ska understiga 50 meter, vilket är det rekommenderade skydds-avståndet för avloppspumpstationer med en belastning överstigande 25 personer, enligt Boverkets "Allmänna råd 1995:5, Bättre plats för arbete".

Dagvattenfrågan har studerats vidare och förtydligats i planen. Hårdgjorda ytor har minskats utmed spårområdet.

4. miljö- och räddningsnämnden anser att byggnader ska uppföras radonsäkert.

Avståndet mellan pumpstation och bostäder är minst ca 40 meter. Vid ett möte med Sevab Vatten bedömdes att det var möjligt med ett avsteg från rekommenderat avstånd 50 meter med hänsyn till öppen placeringen på udden och möjligheten att luktreducera med filter.

5. i handlingarna anges att möjligheten för lågenergihus/passivhus bör studeras. Miljö- och räddningsnämnden ser positivt på främjandet av lågenergihus/passivhus.

Radonsäkert byggande beskrivs i planen.

6. det är av yttersta vikt att skyddsavståndet mellan järnvägen och bostadsbebyggelse är så stort som planen ger möjlighet till, samt att eventuella störningsreducerande åtgärder beträffande bebyggelse och planering för att minimera eventuella störningar vidtas.

Avståndet mellan spår och bostadsbebyggelse har ökats till minst 20 meter i planen.

7. det är viktigt att i samband med lokaliseringen av en eventuell närvärme-anläggning beakta och belysa de tunga transporter och eventuella störningar från dessa, som förekommer i samband med densamma.

På grund av den höga exploateringsgraden i området är det svårt att hitta en lämplig placering av närvärmeanläggning med acceptabel påverkan för de boende.

8. miljö- och räddningsnämnden ser mycket positivt på att lokalt omhändertagande av dagvatten ses som den huvudsakliga lösningen på dagvattenfrågan inom området. Dock anser miljö- och räddningsnämnden att det är viktigt att vara restriktiv med infiltration och perkolation av dagvatten i de områden där det förekommer markföroreningar. Detta för att inte laka ut förekommande markföroreningar.

9. i handlingarna anges att dagvatten från garage och större parkeringar ska förses med oljeavskiljare. Miljö- och räddningsnämnden anser också att även mindre gemensamma parkeringsplatser ska förses med oljeavskiljare med tanke på Mälarens direkta närhet.

10. en utredning/provtagning enligt MIFO - modellen beträffande eventuell förekomst av föroreningar, både i mark och i gamla industribyggnader, ska genomföras i samband med framtagande av detaljplanen, i de områden där man kan förvänta sig och/eller har konstaterat föroreningar. Resultatet av den utförda utredningen/provtagningen ska sedan delges miljöenheten.

11. vid inskränkning av strandskyddet ska en gång- och cykelväg anläggas längs stranden för att säkerställa fri passage.

12. parkeringsplatser bör förses med sladduttag för motorvärmare.

Frågan ska dock fortsätta diskuteras på övergripande nivå mellan flera av de planarbeten som pågår i området

En markundersökning (Mifo 2) har gjorts som visar att det inte finns några föroreningar i marken. Provtagning under industribyggnader ska göras i samband med rivning och byggnation.

Dagvattenbeskrivning i planen har kompletterats.

Se ovan.

Utmed spåret finns idag redan en utbyggd gång- och cykelväg närmast stranden. På den västra delen av udden planeras en mellanskiljande allmän väg och gångväg vid strandområdet.

Denna detaljnivå kan ej regleras i detaljplanen.

### 8. Räddningstjänsten

Synpunkter finns avseende rubriken "Tillgänglighet för räddningstjänsten". Helt riktigt konstateras i planförslaget att området ligger utanför normal insatstid för räddnings-tjänsten varför särskilda krav på byggnads-tekniskt brandskydd, utöver BBR, kan komma att ställas i bygglovsskedet avseende t ex skydd mot brandspridning mellan byggnader samt utrymning . Det finns också en text "Om utrymning förutsätts ske med höjdfordon..." vilken bör bytas ut mot "Byggnader skall utformas så att tillfredsställande utrymning vid brand kan ske utan hjälp av räddningstjänstens stegutrustning".

Beskrivningen avseende brandskydd justeras enligt synpunkt.

### 13. Östra Södermanlands Järnväg

#### *Allmänt*

Vi är positiva till att en plan för området upprättas då den nerlagda industrin inte utgör något positivt



inslag i miljön. Vi är även positiva till att området planeras för en ordnad bostads-bebyggelse.

*Plankarta med planbestämmelser samt gestaltungsprogram*

Beträffande plankartan med bestämmelser samt kartan i gestaltungsprogrammet vill vi framföra följande:

*Staket*

Vi noterar med tillfredsställelse att ett staket som skyddar mot obehörigt beträdande av spårområdet inrättats utmed järnvägen inom hela planområdet. Denna planbestämmelse är viktig.

*Hus generellt för nära spåret*

Prickmarken närmast spåret är för smal utmed hela planområdet. Det är inte acceptabelt att tillåta helt ny bebyggelse så nära en järnväg med hänsyn till risken för upplevda störningar, dessutom då husen som här troligen kommer att ha sin framsida mot spåret, då det även är sjösidan. I Banverkets dokument "Järnvägen i samhällsplaneringen" (Guni 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 (spårmittpå närmaste spår)", man nämner även att avståndet till bostäder bör vara 50 m men att garage och förråd kan tillåtas på 15 m avstånd. Vi inser dock att det kan vara svårt att inom detta planområde på alla ställen uppnå det avståndet. Om det i detta fall av lokala förhållanden inte går att uppnå de av Banverket rekommenderade avstånden så får detta inte anses prejudicerande vid andra planarbeten i framtiden.

På samma sätt som planförslaget föreskriver invid landsvägen vid områdets södra gräns behövs även en landskapszon invid spåret för att även här skapa ett lantligt intryck för tåg-passagerare och passerande på GC-vägen samt för utsikten från andra sidan Marielunds-viken. Inom Uppsala kommun har man i samband med ett FÖP-arbete 2007 tagit fram en rapport "Kulturrörkorridor längs Lennabanan" där man särskilt påtalar vikten av att bibehålla vyn av natur och ett kulturlandskap från tågen på museijärnvägen Uppsala - Lenna Jernväg. Detta anser vi mycket viktigt även utmed vår järnväg.

Följande ändringar är nödvändiga: Prickmarken ökas så att den generellt slutar 30 m från spår, eventuellt tillåts förrådsbyggnader fram till 15 m från spår. Nerfartsvägen läggs i nuvarande vägs ytterkant och bebyggelsen ovanför vägen. Ett stråk med NATUR

I planen har avståndet mellan nya bostäder och spår ökat till minst 20 meter.

Det generella rådet om 30 meters avstånd mellan spår och bostäder bedöms inte vara tillämpligt här. Då det är ett smalspår som endast trafikeras av enstaka små tåg bedöms det möjligt med ett mindre avstånd. Risken för störningar har utretts vidare i planbeskrivningen. Dessutom ligger närmast befintliga bostäder redan ca 12 meter från spårmittpå.

Planen har justerats och kompletterats med en bestämmelse om att träd ska bevaras utmed spåret samt att en zon med allmän plats "park" skall anläggas mellan banvall och kvartersmark.

markeras närmast spåret och vägen till båtplats utmed hela sträckan genom planområdet. För området längst i öster utmed järnvägen införs en bestämmelse så att skogsområdet närmast järnvägen bevaras.

*För dominerande bebyggelse i områdets NV ände*  
Föreslagen tillåten byggnadsyta och höjd på delområdet längst i NV kommer att bli för dominerande som start och slut på bebyggelsen mot den smala udden mot järnvägsbron. Denna bebyggelse blir synlig från sjön från båda håll samt från tåget.

Följande ändring är nödvändig: Området där får markering högst "fril/par II".

*Ingen förbindelse till GC-vägen i områdets NV del*  
GC-vägen utmed järnvägen kommer att utnyttjas av boende i området som skall mot Läggesta, Marielund och Mariefred. Det kommer alltså att finnas ett behov av en GC-förbindelse över järnvägen i områdets NV

del till GC-vägen. Planen utvisar inte en sådan förbindelse men vi anser det väsentligt att en sådan planeras och utformas på ett säkert sätt. Lämpligt kan vara att anlägga den invid den diskuterade hållplatsen. Ev. skyddsåtgärder vid denna korsning måste bedömas tillsammans med Trafikverket och kostnader för detta bärs helt av kommunen. Följande ändring är nödvändig: Komplettering med GC-plankorsning samt angivande av skyddsnivå.

*För området SÖ om det ritade "sjötorget" ser vi följande problem:*

-Vägen till båtplatsen korsar järnvägen på otillåtet sätt.

-Vägen avses kunna användas för fordonstrafik, då finns regler och normer för plankorsningar som gäller även i detta fall. Ur Banverkets rapport "Kartläggning av plankorsningar" 2006: "Det finns i Sverige ett antal museibanor och turistjärnvägar som trafikeras regelbundet under turistsäsongen. Dessa banor förvaltas

vanligen av föreningar eller privata/företag. Det ställs samma lagkrav på en plankorsning på en museibana eller turistjärnväg som för vilken annan järnväg som helst".

För utformning mm av plankorsningar vid nyanläggning och ombyggnad gäller Trafikverkets (tidigare Banverkets) standard BVS 1586.30 "Plankorsningar, Vägteknisk utformning". Ur denna framgår att vägen

skall anordnas med raka avsnitt på båda sidor om järnvägen och korsa spåret i rät vinkel, eller min 75°. Den raka sträckan skall enligt standarden vara 30 m, om tung lastbilstrafik med släp inte avses här borde

I den nordvästra delen har byggnadsvolymer studerats om och högsta byggnadshöjd har sänkts till 2 våningar.

Övergången över spåret har flyttats norrut i anslutning till ett eventuellt hållplatsläge. Övergången utformas för gång- och cykeltrafik samt mindre servicefordon.

Dessutom planeras en övergång (fålla) för enbart gående i anslutning till parkområdet mitt emot entrén till bryggområdet.

Se kommentar ovan.

vi och myndigheten kunna godkänna kortare sträcka, men att vägen måste läggas i en krok att mynna rakt mot spåret står klart. Ev. skyddsåtgärder även vid denna korsning måste bedömas tillsammans med Trafikverket och kostnader för detta bärs helt av kommunen.

*Geotekniken tillåter inte de utfyllnader innanför spåret som visas.*

Inom denna sträcka går banvallen utfylld ute i vad som ursprungligen var en sjövik med lerbotten. Detta framgår av expropriationskartan från 1893, se nedan. Fram till 1960-talet fanns den innersta delen av viken kvar som en vattenyta innanför banvallen. 1964 genomförde SJ en geoteknisk undersökning inför projekterandet av nya lagerhallar för dåv. Sanetta med tillfartsväg och lastytor utanför. Vår chef för banavdelningen, geotekniker Göran Wallmark, Mariefred, redovisar slutsatserna av denna i bilagt dokument. Av detta framgår att det inte är acceptabelt av geotekniska skäl att fylla ut eller belasta marken mellan banvallen och slänkrön för nuvarande nerfartsväg. De nya angivna höjderna vid "Sjötorget" torde innebära mellan 1,5 och 2 m uppfyllnad från nuvarande nivå, detta är alltså inte möjligt. Husen närmast spåret är ritade att byggas i souterrängutförande på uppfyllnader i slänten utanför nuvarande nerfartsväg, med nuvarande markförhållanden torde detta vara instabil mark. Frågor mm betr. geotekniken besvaras av Göran Wallmark.

Följande ändringar är nödvändiga: Marken mellan nuvarande vägs slänkrön och järnvägen ges prickmarkering samt en planbestämmelse om att uppfyllnad ej får ske.

Vägen till båtplatsen kan troligen anläggas inom detta område om den anläggs utan belastande uppfyllnad.

Vägen måste inför plankorsningen läggas i en sväng in mot land för att mynna mot spåret med rät vinkel och rak sträcka tillräckligt lång för de fordon som avses få trafikera vägen för att uppfylla standard för nya plankorsningar. Förhållandena beträffande denna väg, geoteknik och utformning invid plankorsningen samt angivande av skyddsnivå, måste klarläggas innan planen antas.

Vi yrkar härmed på att plankartan med dess planbestämmelser måste omarbetas enligt de redovisade nödvändiga ändringarna i samtliga punkter ovan. Gestaltningssprogrammet behöver då anpassas efter den förändrade plankartan.

Tidigare geotekniska utredningarna har studerats. Vägen längs spåret har till stor del tagits bort vilket minskar behovet av uppfyllnader.

I planen har en bestämmelse införts om krav på geoteknisk utredning samt att påverkan på markstabiliteten för banvallen skall säkerställas. Inom tomtmark utmed spåret anges även en bestämmelse om att markens höjd får inte förändras och att träd ska bevaras.

#### Genomförandebeskrivning

#### *Organisatoriska frågor, ansvarsfördelning*

I kommunens ansvar för allmänna platser anser vi

att även staketet utmed järnvägen skall ingå samt det fulla ekonomiska ansvaret för anläggning och underhåll av plankorsningarna över järnvägen med anslutande vägar, inklusive ev. nödvändiga skyddsanordningar. Vi yrkar på att detta införs i genomförandebeskrivningen.

#### *Avtal, exploateringsavtal*

I det nämnda exploateringsavtalet anser vi att det även måste framgå ansvaret för säkerheten invid järnvägen under byggnadstiden.

#### *Ekonomiska frågor, planekonomi*

Det fulla ekonomiska ansvaret för plan-korsningarna med anslutande vägvägnitt och ev. nödvändiga skyddsanordningar enligt myndighetsbeslut, samt för staketet utmed järnvägen, inklusive framtida underhåll och förnyelse, måste läggas på kommunen. Vi yrkar på att detta införs i genomförandebeskrivningen.

#### *Tekniska frågor, tekniska utredningar*

En fungerande säkerhetsmässigt godtagbar lösning för utformningen av vägen till båt-platsen invid den tänkta plankorsningen skall ha framtagits innan planen antas. I den processen krävs medverkan av både ÖSIJ och Trafikverket.

För båda plankorsningarna, den till båtplatsen och den för den tillkommande GC-vägen behöver erforderlig skyddsnivå utredas och godkännas av ÖSIJ och Trafikverket innan planen antas. Ansvaret för detta bör ligga hos kommunen. Vi yrkar på att detta införs i genomförandebeskrivningen.

#### Kommentarer till Planbeskrivningen

##### *Förutsättningar och förändringar*

Beträffande mark och vegetation anser vi det väsentligt att upplevelsen av naturområde bibehålls inom hela strandområdet samt inom vad som blir närmaste vy för tågpassagerarna.

Som framgår ovan är det inte möjligt att bygga inom de branta slänterna från nuvarande väg ner mot järnvägen. De tänkta souterräng-lösningarna är därmed inte möjliga inom det området.

I planförslaget nämns på flera ställen, både under mark och vegetation och bebyggelse-områden som särskilt viktigt att bevara den lantliga karaktären för landsvägen genom ett bebyggelsefritt område mot vägen. Vi anser det då mer väsentligt att bevara och helst öka den lantliga karaktären från sjön och inom närmaste synhåll från tåget. Även miljöintrycket för tågets passagerare måste vägas in. Ett område med

För allmänna övergångar och andra allmänna platser ansvarar kommunen. Genomförandebeskrivningen har kompletterats med detta.

Planbeskrivningen ställer krav på att staket ska finnas.

Utformningen av anslutning till småbåtsområdet har ändrats och i det nya förslaget tillåts ingen biltrafik över spåret. En utformning med fålla liknande den övergång som används i Marielund på andra sidan viken har förespråkats och planeras även vid denna övergång. I samråd med Trafikverket har det framkommit att de inte kan ta ställning innan underlag för mark- och bygglov producerats. I detaljplanen har därför en bestämmelse införts om att Trafikverket ska godkänna utformningen.

Geotekniska utredningar kommer att tas fram innan byggnation. Slänten bedöms möjlig att bebygga om man vidtar erforderliga åtgärder.

Den geotekniska kartan i planbeskrivningen är översiktlig. En geoteknisk utredning kommer att göras innan byggnation.

Planen har kompletterats med en parkyta mellan kvartersmark och banvallen.



likartade planbestämmelser beträffande bibehållen natur invid stranden och järnvägen som invid vägen är önskvärt.

Av vad som framgår ovan är kartan i planbeskrivningen över de geotekniska förhållandena felaktig och missvisande. Området med lera invid sjön torde vara dubbelt så långt åt NV och sträcka sig god bit innanför järnvägen.

Under punkten risk för skred vill vi alltså särskilt påpeka att en sådan risk finns om inte föreskrifterna från SJ från 1964 följs. Beträffande naturskyddsområden vill vi framhålla att vi helt instämmer med länets naturvårdsprogram om strandområdets betydelse för landskapsbilden, bebyggelsen måste därmed vara så tillbakadragen att denna landskapsbild förbättras.

Av den bearbetade flygbilden under bebyggelseområden på s. 11 framgår direkt hur det yttersta av de tre flerbostadshusen (stadsvilloma) i NV blir helt dominerande i landskapsbilden där udden smalnar av. På den platsen måste en mindre byggnadsvolym föreskrivas. Det framgår även att den stora huskroppen vid det övre torget får en alltför dominerande fasad mot vattnet.

De övre av dagens industribyggnader är idag för dominerande, det intrycket bör arbetas bort då området gestaltas om.

Under gator och trafik nämns GC-vägen mot Mariefred. Det kommer alltså finnas ett behov av en GC-förbindelse över järnvägen i områdets NV del till GC-vägen enligt ovan.

Beträffande den i texten nämnda möjligheten till "perrong" för våra tåg så vill vi åter påpeka att vi är positiva till att inrätta en sådan hållplats. Då vi ser hur frekvent de boende invid vår station Marielund använder våra tåg f.n. för främst inköpsresor till Mariefred så är vår uppfattning att en sådan hållplats kan vara till god nytta för de boende även i detta område. Det blir då en hållplats där tågen endast stannar vi behov för av- eller påstigande och den anläggs lämpligen vid NV delen av "Sjötorget" där järnvägen går plant. Ingångsättning efter uppehåll blir därmed inget problem eller extra miljöstörning.

Under störningar vill vi tillrättalägga två troliga missförstånd eller feltolkningar. Vad vi har presenterat bl.a. vid arbetet med miljökonsekvensanalysen är en trolig trafikerings-frekvens på 3 - 4 tågpar per normal trafikdag. Ett "tågpar" är ett järnvägstekniskt begrepp som innebär en fram- och återgående färd med tåg, antalet passager blir då alltså 6 - 8 per dag. Kommentaren i texten om filter för röken finns inte i det nämnda källdokumentet -

Byggnadshöjden på strandvillorna har sänkts. Högsta på byggnaderna vid torget har även sänkts.

Passagen för gc-trafik över spåret har flyttats norrut.

Utrymme för plattform har säkerställts inom spårområdet i anslutning till "hamntorget".

Antalet tågtransporter enligt MKB analys har justerats i planbeskrivningen.

miljökonsekvensanalysen, vilket texten ger sken av - bör rättas. Loken har dock anordningar för uppfångning av gnistor.

Betr. bebyggelsefri zon, se ovan.

Under avfall nämns tillgängligheten för sopbilar. Vi vill där påpeka att det lär bli behov av att hämta sopor vid båthamnen och att alltså vägen dit och plankorsningen måste utformas även för sopbilstrafik.

Under konsekvenser för genomförandet och konsekvenser för barn nämns staketet mot järnvägen. Det måste tydligt säkerställas att staketet är klart då de första barnfamiljerna flyttar in. I detta fall vid komplett nyetablering av bebyggelse och därmed följande risker anser vi att kommunen skall stå för detta till 100 %, liksom för framtida underhåll och förnyelse.

#### *Bilagor:*

1. Bergåsa detaljplan, utfyllnader. Yttrande av vår chef för banavdelningen, geotekniker Göran Wall mark

2. Karta före 1964. Från SJ inför geoteknisk utredning.

#### 14. Strängnäs handikappkrets

Då vi från Strängnäs Handikappkrets i detalj-planen ej kan finna att det ej är planlagt för funktionshinder utan bara hänvisning att det handikappspolitiska programmet skall följas. Vi kan inte godkänna detaljplanen.

#### 15. Seväb vatten

Avstånd till P-stn (pumpstation) 50 m. Teknisk försörjning (Vatten- och tryck-spillsledningar) mot Marielund i Mälaren måste till som förutsättning för områdets tillkomst.

#### 16. Statens Fastighetsverk/ Ståthållarämbetet/ Slottsarkitekten Gripsholms slott

Med tanke på strandområdets betydelse för landskapsbilden kring byggnadsminnet Grips-holms slott är det av högsta vikt att strand-områdets vegetation skyddas och bevaras. Anslaget och ambitionen i förslaget är i stora drag

Anslutande bilväg till småbåtsområdet har tagits bort. Enbart GC-anlutning kommer att bli möjligt. Utrymme för sophantering finns i närheten av småbåtshamnen.

Bestämmelse kan föras in under utökat bygglov

Tillgängligheten till och nyttjande av allmänna platser har beaktats. Vägen ner till vattnet har utformats med minsta möjliga våglutning. Maxlutningen är 5 %. Tillgänglighetskrav för bl.a. handikapparkeringar och byggnader hanteras vid kommande bygglovs-handläggning enligt gällande lagar och förordningar.

Avståndet mellan bostäder och pumpstation är minst 40 meter. Möte har skett med Seväb där ett avsteg från rekommenderat avstånd 50 meter bedöms möjligt med hänsyn till förslaget läge med ev. erforderlig luktreducering.

Strandvillornas volymer har minskats och högsta byggnadshöjd har sänkts till två våningar. Mer naturmark har sparats vid strandområdet mot Marielundsviken samt en bestämmelse har införts om bevarande

bra. Dock riskerar de tre stadsvillorna grupperade kring det föreslagna "Sjötorget" att inkräkta på strandskyddet och dess syfte. Vi anser därför att dessa volymer bör minskas i höjd och volym.

#### 18. Villaägarna i Strängnäsbygden

Viktigt att exploateringsavtalet är skrivet så att det beskriver vad som sker om SanPoint Innovation AB går i konkurs och säljer vidare.

Viktigt att inte bara bygga bryggor utan även att mark avsätts för uppläggningsplatser för båtar. Uppmuntra en egen båtklubb i området. Viktigt att tomter inte går ända fram till vattnet. Allmänheten bör ha möjlighet att promenera utmed stranden.

#### 19. Strängnäs Naturskyddsförening

1. Samtliga stora ekar inom området bör skyddas från avverkning.
2. Fastställande av detaljplanen bör anstå tills resultatet av inventeringen av strandområdets naturvärden och bottenförhållanden erhållits.
3. Inventeringen bör omfatta en kartläggning av förekomsten av rödlistade arter av växter och djur inom området.

#### 21. Lotorp 1:19

Arbetet med den här detaljplanen (och ev. andra planer som pågår i området som ingår i den fördjupade översiktsplanen för Hedlandet) bör frysas tills hela den fördjupade översiktsplanen för Hedlandet är färdig.

Bland annat så kommer omgivande bostads-områden, vatten- och avloppsfrågor och trafiken att påverka detta område och man bör därför först göra klart den fördjupade översiktsplanen och sedan arbeta med planerna för varje enskilt område. Om man gör vissa detaljplaner färdiga innan den fördjupade översiktsplanen så är det risk att man inte får någon bra helhetslösning för hela Hedlandet.

#### 22. Lotorp 1:5

Vi bor på Lotorp 1:5. Jag tänker protestera mot transformatorn som kommer ligga 5 meter från huset vi bor i dessutom soporna som vi tror kommer lukta och göra våran uteplats obrukbar. Vidare känns det jättefel att lägga en utfart 4 meter

av vegetation utmed banvallen.

Inom detta område är uppläggningsplatser för båtar inte lämpligt. I pågående arbete med fördjupningen av översiktsplanen för Hedlandet är nuvarande ställningstagande att det är olämpligt med någon större anordnad plats för båtuppläggning längs Hedlandets strand. Kommunen beaktar dock denna fråga vid kommande planeringsarbeten i och kring Mariefred/Läggesta. Strandområdet säkerställs som allmänt tillgängligt i planen.

I planen säkerställs så att alla de större ekarna skyddas i planen. Strandområdet och botten har inventerats efter samrådet. Inga rödlistade arter har påträffats. Vid stranden skyddas en ek i planen.

De aktuella detaljplanerna kring Lotorp har undantagits från kravet att fördjupningen av översiktsplanen (FÖP) för Hedlandet skall vara antagen innan detaljplanerna får antas. Anledningen är att kommunen vill minska risken för merkostnader och i stället uppnå samordningsvinster för anläggande av den infrastruktur som krävs för att möjliggöra andra befintliga planarbeten som inte berörs av fördjupningen men vars ledningsdragningar måste passera genom området. Arbetet med planframtagandet stäms dock kontinuerligt av mot det innehåll som föreligger i pågående FÖP-arbete.

Väganslutningen mot Hedlandavägen är skjuten ca 3,5 meter från fastigheten Lotorp 1:5. Transformatorstationen har flyttats till naturområdet i öster. Miljöhuset har flyttats längre bort och har reserverats med

från vårt köksfönster där 110 hushåll skall passera i genomsnitt kanske 3 ggr/dag att jämföra med fabriken trafik med det som är planerat är omöjligt. Fabriken hade intensiv trafik 10 min före skiftbyte och efter sen var det tyst 8 tim till nästa. Dessutom vill vi inte se några hus som är högre än befintliga byggnader. Arbetstider vid byggtiden? Buller och lastbilar? En glesare bebyggelse vore önskvärd, vilket leder till mindre trafik och en gemytligare atmosfär. Sen undrar jag varför inte karta har skickats till alla hushåll i närheten.

hänsyn till framtida krav. När den är aktuell att bygga ska den utformas så att den inte innebär några olägenheter för omgivningen. I planen säkerställs skyddande vegetation mellan gatan och Lotorp 1:5.

Bebyggelsens höjd vid torget har sänkts. Kommunen önskar en tätare karaktär i området och dessutom behövs en större exploatering för att möjliggöra för kommunalt vatten- och avlopp och ge underlag för viss service. Att bara bygga villor i det tidigare industriområdet bedöms som ekonomiskt omöjligt.

Byggbuller regleras via Naturvårdsverkets föreskrifter.

I regel skickas kompletta handlingarna enbart till de fastighetsägare som direkt gränsar mot planområdet. Ibland utökas kretsen om fler fastigheter kan anses vara betydligt berörda av planens innebörd. Övriga fastigheter i närheten får ett brev om att samråd pågår och att handlingar finns att beskåda på utpekade platser samt på kommunens hemsida. Att alla parter inte får samtliga handlingar hemskickade beror på kostnaderna i samband med utskick.

### 23. Lotorp 1:4

1. Att bygga tre våningshus på norra udden (område markerat på karta nedan med "A") är helt förkastligt. Detta är förlängningen på Mariefredsviken mot Läggestaviken och SKALL EJ bebyggas. En byggnation på udden förstör hela det öppna landskap från båda håll. Dessutom skulle detta ge en direkt insyn på vår badstrand, brygga och sjöstuga. Hela detta område bör göras "punktprickat" och förslagsvis göras om till parkområde. Då vi nyttjar yttre delen av udden som båtplats (för större båtar som inte kommer in under bron) skall det tillses att gångvägen mellan våran mark och udden bibehålls. Miljöbalken 4 kap 2 § pekar ut Mälaren med öar och strandområden i sin helhet som riksintresse. Inom området skall "turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön".

2. Att bibehålla den gamla industribyggnad markerat med "B" på karta och dessutom bygga en till våning

Se kommentar under punkt 13.

Våningsantal och volymer för byggnaderna



på denna är helt förkastligt. Detta skulle störa den underbara utsikten från samtliga hus bakom. Det hör inte hemma med höga hus i detta område! Vi föreslår att byggnaden rivs och ett lägre hus byggs.

3. Då vi planerar att bygga två hus (HUS 1 och HUS 2 på karta ovan) till våra två söner på Lotorp 1:4 mot Lotorp 1:6 (ansökan om förhandsbesked är på väg) måste tillfartsväg tillgodoses (befintlig väg får ej blockeras) till det nedre huset (HUS 1) ovanför stranden (se "C" markerat på karta).

4. För att avgränsa allmänning och fastigheter av Lotorp 1:6 mot Lotorp 1:4 önskar vi att ett staket uppförs i gränsen (modell snyggt). Det förkommer redan vandalisering och nedskräpning i området då ingen tar hand om och ser till industrifastigheten.

5. Flerfamiljshus hör inte hemma i detta område varvid vi önskar en begränsning till villor och radhus. Höga hus (fler än 2 våningar) skall absolut undvikas.

6. Tomterna är för små. Många som är tilltänkta att flytta hit är människor som bor i Stockholmsregionen. Om man flyr storstaden och flyttar till landet vill man ha utrymme. Se exemplet i Marielundsviken där många fastigheter nu står till salu pga. att folk ångrat sig av just denna anledning. Tomterna bör vara minst 1200 kvm i detta område.

7. Då planer finns för hela Läggesta-Hedlandet området borde detta projekt bordläggas tills samtliga planer är klara och man kan se helheten.

8. Flera av husen ligger för nära spårområdet. Ett större avstånd mellan spår och hus är önskvärt.

väster om torget har minskats.

I planen möjliggörs en förbindelse till bryggområdet inom Lotorp 1:4 utmed stranden. Detta garanterar dock inte att sökande får bygglov.

Krav på uppförande av staket ställs inte i detaljplanen annat om det krävs för allmänhetens nytta och/eller säkerhet.

Föreslagen bebyggelse närmast Bergåsa 1:4 har minskats i våningshöjd och volym. Höjden på huset vid centrum har även sänkts. Kommunen har intentioner att erbjuda varierande bostadsformer i de lägen tätare bebyggelse tillåts. På Hedlandet råder idag stor brist på lägenhetsboende.

Kommunen önskar en tätare karaktär i området och dessutom behövs en större exploatering för att möjliggöra för kommunalt vatten- och avlopp och ge underlag för viss service. Att bara bygga villor i det tidigare industriområdet bedöms som ekonomiskt omöjligt. Alternativet till bostadsexploateringen är att industri verksamhet fortsätter inom området.

Se punkt 21 angående frågan om bordläggning

Avståndet mellan spår och bostadshus har ökats till minst 20 meter.

## SYNPUNKTER FRÅN PROGRAMSAMRÅD

## BESVARANDE/KOMMENTARER

### 1.Länsstyrelsen

Länsstyrelsen utgår ifrån att länsstyrelsens naturvårdsprogram beaktas i den fortsatta detaljplaneprocessen.

Inom området bör skog/grönområden sparas som kan nyttjas för rekreation för allmänhet, skola etc.

Inventering kommer att genomföras i detaljplaneskedet.

Frågor rörande grönstråk, viktiga trädsoitärer och grönområden kommer att beaktas.

Även mindre grönområden kan vara av vikt för de närboende.

Grova ekar - trädsolitärer - bör sparas/skyddas genomgående och kan bli ett trevligt inslag i boendemiljön. Ekar har även en stor betydelse ur biologisk synpunkt. I samband med byggnation bör träden och dess rötter skyddas med omsorg.

Strandvegetation och naturmiljön längs bäcken som rinner i västra delen av Lotorp 1:8 bör hanteras varsamt så att dessa miljöer kan bli en tillgång för de boende.

Vid anläggandet av gångstråk utmed Mälaren kan lämpligen vass och strandvegetation sparas för att ge ökade upplevelsevärden. Här och var kan med fördel utblickar iordningställas med vyer mot Mariefred.

Strandskyddet måste upphävas för att kunna iordningställa småbåtshamnar med bryggor. Det är angeläget att tillgängligheten till strandområdet för allmänheten uppmärksammas i det fortsatta planarbetet.

Det behövs ett bättre underlag över hur förutsättningarna ser ut för anläggande av Småbåtshamnar med tanke på bottenförhållanden m.m. Av kommande detaljplan bör det framgå om muddringar och vassröjningar behöver komma tillstånd. Muddringar kan skada naturmiljön och ska sådan verksamhet bedrivas skall anmälan göras i förväg till länsstyrelsen.

#### 2. Polismyndigheten

Det som bör beaktas i samband med planeringen är en ordentlig Bred cykel/moped gångbana genom området

Lv 986 ned till Hedlandet är mycket smal och anslutningsväg bör ske där vägen är som bredast och ger fri sikt.

#### 7. Banverket

Närheten till Läggesta station (1,5 km) gör att det finns goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Det är dock viktigt att det finns väl utbyggda gång- och cykelvägar och god bussförbindelser till stationen. I programmet föreslås en gång- och cykelväg anläggas längs den norra sidan av banvallen. Vilka befintliga plankorsningar som finns och vilka nya korsningar som det finns behov av för att passager av järnvägen skall kunna ske på ett säkert sätt framgår inte av planen. Även när boende i det planerade området skall ta sig till någon av småbåtshamnarna behöver järnvägen korsas. Vi vill även informera om att Banverket fattar beslut om

Större ekar skall mätas in och skyddas i den mån är möjligt, kompensationskrav kan komma att ställas om träd måste fällas.

Synpunkten skall beaktas vid kommande detaljplanearbete.

Synpunkten skall beaktas vid kommande detaljplanearbete.

Tillgänglighetsfrågorna kommer att vara viktiga i det fortsatta planarbetet. Vid upphävande av strandskydd görs detta av länsstyrelsen. Förtydligande införs i program.

Dessa frågor kommer bedömas i någon form i det fortsatta arbetet. En översiktlig naturinventering skall genomföras i området för att identifiera skyddsvärda naturvärden. Översyn av bottenförhållanden kan vara en del i denna inventering.

Tillgänglighetsfrågor för allmänhet och räddningstjänst etc kommer beaktas i det fortsatta arbetet.

Vägnät med avseende på trafiksäkerhet kommer att ses över i det fortsatta arbetet.

En större exploatering ger förutsättningar för utökad busstrafik.

Korsningspunkter kommer att studeras i samråd med Banverket och Östra Södermanlands järnväg. Detta gäller bla behov av stängsel.

skyddsnivån i plankorsningar.

#### 8.Socialnämnden

I förslaget nämns inget om service och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

#### 9.Räddningstjänsten

Observera att området ligger utanför normal insatstid för räddningstjänsten (10 min) varför särskilda krav på byggnadstekniskt brandskydd kan ställas. Utrymning förutsätts t.ex. ske utan räddningstjänstens medverkan.

#### 10.Miljö- och räddningsnämnden

Det bör förtydligas om det inom det föreslagna planområdet föreligger någon risk för skred.

En utredning enligt MIFO-modellen beträffande eventuell förekomst av föroreningar, både i mark och i gamla industribyggnader, ska genomföras i samband med framtagande av detaljplaner. Resultatet av den utförda utredningen ska sedan delges miljöenheten.

Det är nödvändigt att det ytterligare förtydligas om den planerade verksamheten inom planområdet har någon påverkan på grund- och ytvatten. Detta då det i programförslaget enbart anges att "Yt- och grundvattenförhållanden bedöms påverkas ytterst marginellt". Miljö- och räddningsnämnden anser att grundvatten (och ytvatten) är en skyddsvärd resurs, oavsett om det används eller ej används som dricksvatten i dagsläget.

Det är lämpligt om inventering utförs för att utröna om det finns rödlistade arter på den aktuella platsen.

I största möjliga mån bevara skyddsvärda områden och objekt, inklusive bäcken som rinner genom planområdet, i så ostört skick som möjligt.

Förtydliga beträffande radonförhållanden på den aktuella platsen och om byggnader kommer att uppföras radonsäkert eller ej.

Förtydliga om grönytor och trädbevuxen mark tas bort och hur det kommer att kompenseras.

Förtydliga hur man avser att avleda och omhändertaga dagvatten inklusive takdagvatten samt om parkeringsplatserna avses förses med oljeavskiljare eller annan teknisk anordning som uppnår samma effekt. Även förtydliga hur man behandlar dagvattenfrågan i enlighet med

Förutsättningarna för kommunal service klargörs i det fortsatta planarbetet.

Detta är en fråga som hanteras i bygglovske. Upplysningstext kan komma att införas på plankartan.

Avsnitt om ras/skred-risk införs i program.

Krav kommer att ställas på att markundersökning (enligt MIFO) sker i samband med planläggning. Om befintliga industribyggnader återanvänds som bostäder, skall lämpligheten bedömas vid bygglovsansökan för ändrad användning. Skulle kommunen ställa krav på vissa byggnaders bevarande, skall dock lämpligheten utredas i detaljplane-arbetet. Upplysningstext om detta kan komma att införas på plankarta.

Mer detaljerad beskrivning av påverkan på Yt- och grundvatten kommer att ingå i planbeskrivningen.

En översiktlig naturinventering kommer att ske i kommande detaljplanearbete, för att identifiera eventuella skyddsvärda objekt i området.

Förtydligande införs i program.

Mer detaljerad inriktning om vilka grönytor/trädsolitärer som skall sparas eller tillkomma arbetas fram i kommande detaljplanearbete. Krav på kompensationsåtgärder kan komma att ställas vid fällning av skyddsvärda träd, om detta ej kan undvikas.

Dagvattenhanteringen nämn på sid 13, bestämmelser om detta kommer även införas i detaljplanen, med upplysning om att den slutgiltiga teknisk lösning skall godkännas av kommunen.

Dagvattenpolicy Strängnäs Vatten, antagen TFN 2007-10-10.

Utreda om och hur de planerade småbåtshamnarna/bryggorna påverkar vatten- och strandmiljön samt om de har någon negativ effekt på akvatiska organismer.

Att förtydliga om detaljplanen ger möjlighet eller främjar förnyelsebar energi för uppvärmning av byggnader inom planområdet.

Beskriva om något särskilt område för kompostering eller sophantering anvisas i detaljplanen eller om planen underlättar för möjlighet till källsortering.

Utreda om järnvägen kan orsaka störningar för närboende samt lämpligt minimiavstånd till järnvägen (och eventuella störningsreducerande åtgärder) beträffande bebyggelse för att minimera eventuella störningar.

Förtydliga om boende i planområdet eller i närområdet utsätts för trafikbuller som misstänks överskrida gällande riktvärden.

#### 11. Mariefredsnämnden

Med 100-150 nya bostäder kommer också ett betydande antal barn i skol- och förskoleåldern. Mariefredskontoret har inför arbetet med FÖP:en påtalat vikten av att det finns en beredskap i planprocessen särskilt vad gäller förskoleplatser i hela Hedlandet och i Läggesta. Den befintliga förskolan i Marielund är i dagsläget i det närmaste full och kommer utan tvekan att fyllas av de bostäder som byggs i Jagbacken. Det troligaste är att det, redan innan Lotorp bebyggs, kommer att finnas behov av förskoleplatser i området.

Förvaltningen arbetar för att få ner hastigheten till 50 km/timme på väg 986, Hedlandavägen

#### 14. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av program handlingarna och meddelar att vi inte har några anläggningar som berörs och har därför inte något att erinra mot planförslaget. Vattenfall vill dock informera att koncessionsgränsen för Vattenfalls eldistributionsområde ligger väldigt nära detaljplanen, om området för detaljplanen skulle utökas så kan det innebära en ansökan om flytt av koncessionsgränsen hos Energimarknadsinspektionen för att kunna strömförsörja detaljplanen.

Vattenfall önskar ta fortsatt del av detaljplaneprocessen samt antagen detaljplan.

#### 18. Sevab Nät AB

Kommer att genomföras en naturinventering i området där denna fråga beaktas.

Energifrågan hanteras vidare i detaljplanen, samt i samband med FÖP-arbete.

Förtydligande om sop-/avfallshanteringen inför i program. Specifik platslösning behandlas i kommande detaljplanearbete.

Utredning skall ske vid bebyggande inom utredningsområdet.

Under stycket *Hälsa*, sid 15 beskrivs förväntad påverkan av buller. Situationen skall dock beaktas vid kommande arbete beroende på utformning av området.

Intentionen med programmet är att utöver bostäder även möjliggöra för andra mindre verksamheter av ej störande karaktär. Kontoret ser gärna att planen möjliggör någon form av social knutpunkt. En del av detta skulle kunna vara en mindre dagisverksamhet. Synpunkten skall därför beaktas i kommande detaljplanearbete.

Noterat, en nedsatt hastighetsgräns förbättrar säkerheten samt störningsnivåer i området.

Synpunkter noteras



I området måste en ny transformatorstation uppföras, med placering mitt i området med ett avstånd på 5 meter från närmaste byggnad. Det kommer en 10 kV-kabel från Hjorthagen över Marielunds fjärden och den kommer iland i anslutning till den östra markerade småbåtshamnen. Här måste antingen hamnen ta nytt läge eller kabel flyttas.

Ovan nämnda kabel går till en äldre transformatorstation inne i fabriksbyggnaden och vidare rakt igenom planområdet och berör 1:6 och 1:7, det finns även en 10 kV-kabel som går i vägen vid 1:8 ned mot banvallen.

Bif. karta med våra 10 kV -kablar inritade.

#### 19. Hyresgästföreningen

Att tar hänsyn till trafikproblemen med liten väg. Att tar hänsyn till att museijärnvägen får möjlighet att utökas med cykelväg mm.

#### 21. Lotorp-Hedlandets Fastighetsägarförening, tillika

##### Lotorp 1:28

Vi som är boende i området är positivt inställda till att fabriksområdet tas i anspråk för bostadsändamål. Planen ger ett intryck av att vara väl genomarbetad. Det finns dock några invändningar och frågetecken.

Som bekant är så motsatte vi boende oss att ÖSLJ skulle få köpa banvallen, vi tyckte att det var självklart att kommunen skulle äga marken. Nu framställs banvallen som en barriär mellan bebyggelsen och sjön. Hur skall man lösa tillgängligheten till vattnet för de boende? Kommer de planerade småbåtshamnarna att kunna nås av bilar från landsidan? Det är formellt förbjudet för enskilda att uppehålla sig på en banvall utanför etablerade övergångar. Våra argument för att ÖSLJ inte skulle få bygga ut den smalspåriga järnvägen LäggestaTaxinge var buller, nedsmutsning och brandfara vid drift med koleldade ångtåg. Både tjänstemän, politiker och företrädare för ÖSLJ framhöll med stor inlevelse att samtliga dessa tre argument var närmast oförsänkbara, ÖSLJ bedrev minsann inte någon nedsmutsande verksamhet och brandfaran var helt obefintlig. Det fanns politiker som hävdade att det oväsen som ÖSLJ förde i stort sett kunde hänföras till att man använde ångvisslan och den behövdes inte på så många ställen på "Södra Sidan" så det var ju inte heller något problem med den saken. Då kan man ju ställa sig frågan: hur kommer det sig att just våra argument kommer upp nu när fabriksområdet skall planläggas. Här talas det om en utredningszon

Befintlig kabel beaktas i det kommande detaljplanearbetet.

Beaktas

Frågan får studeras vidare i det fortsatta planarbetet

Utgångspunkten är att möjliggöra två övergångar mellan bostäderna och vattenverksamhetsområdena/GC-vägen. Åtminstone en av dessa övergångar skall kunna trafikeras med bil och släp. Utformning av korsningspunkter kommer att samverkas med Banverket och Östra Södermanlands järnväg. Utöver dessa kommer inte någon passage att tillåtas, eventuellt kommer krav på staket/ stängsel längs fastighetsgränser införas i detaljplanen.

Detaljplanen behandlar inte järnvägsverksamheten som sådan, ej heller befintlig bebyggelse utanför planområdet.

om 50 meter där det kan uppstå störningar i form av buller, nedsmutsning och förhöjda brandrisker? Hur ställer sig kommunen till den redan etablerade bebyggelsen som ligger inom detta område? Flera av dessa hus ligger bara 15 meter från banvallen.

Under punkten Hälsa på sidan 15 i planen skriver utredaren "utredningen skall påvisa vilka eventuella åtgärder som måste utföras för att säkerställa en för de boende acceptabel hälsopåverkan från järnvägen". Denna utredning måste ju omfatta hela miljöpåverkan av verksamheten som ÖSLJ skall bedriva, då kallas det för en miljökonsekvens-beskrivning. En sådan har vi blivit lovad i 5 punkts-programmet men någon riktig och fullständig miljökonsekvens-beskrivning blev aldrig gjord. Det är på tiden att en sådan utredning kommer till stånd!

Som jag konstaterade i inledningen är vi positivt inställda till exploateringen av fabriksområdet, vi har också accepterat ÖSLJ:s verksamhet, dock ej den koleldade.

#### 24.Lotorp 1:59

Bebyggelse vid 1:8, får man bygga så nära stranden? 100 meter råder inom Strängnäs kommun. Strandområdet orört står det, hur brett sträcker sig det?

50 meter från museijärnväg för att minimera risker i förhöjd brandrisk & luftföroreningar, hur nära 1:59 hamnar man?

"Vår väg", hur påverkas den, enligt kartan skall den läggas om, samt parkering ovanför??

Bebyggelsen vid fabriken 1:6 och 1:7 bör smälta in i miljön.

Småbåtshamn, hur stor & hur åker man dit?

Museijärnvägen är en förutsättning att beakta, en befintlig verksamhet som planen måste förhålla sig till på lämpligaste sätt. Den nämnda utredningen skall ge anvisningar om hur nära spåret planerade byggnader kan placeras, med acceptabel påverkan för de boende.

Generellt gäller 100 meter vilket länsstyrelsen kan upphäva vid detaljplanläggning

Utredningsområdet är 50 meter, därmed ej sagt att det byggnadsfria området blir 50 meter. Huvudbyggnaden på fastigheten 1:59 ligger ca 30 meter från järnvägsspåret.

Intentionerna är att möjliggöra för en ny, säkrare anslutning till de kommande bostäderna. Denna nya väg skall även kunna användas av kringliggande fastigheter. Hur den gamla vägen skall användas är ännu ej klarlagt.

Storleken på småbåtshamnarna är ej klarlagt, kommer att utredas vidare i kommande planarbete. För det östra båtområdet avses den befintliga övergången användas. Anslutningen till det västra området kommer att arbetas fram i kommande detaljplanearbete.

#### 25.Hedlandet 1:1, ÖSLJ

Allmänt

ÖSLJ noterar att vår järnväg och trafiken på denna har beaktats på ett generellt bra sätt i samrådshandlingen.

Vi är positiva till att en plan för området upprättas då

den nerlagda industrin inte utgör något positivt inslag i miljön.

Vi motsätter oss inte att området planeras för bostadsbebyggelse. Vi är dock förvånade och ställer oss mycket tveksamma till det lämpliga i den storskalighet i bebyggelsen som beskrivs. Vi ser det som angeläget att Mariefred behåller sin karaktär som lokal tätort och bebyggelsecentrum, övriga bostadsområden bör därför utformas så att de har en utpräglad bykaraktär och inte en karaktär av ytterligare tätort. Radhus bör därför begränsas och flerbostadshus undvikas.

Vi noterar att serviceinrättningar som förskolor, skolor och affärer inte alls är omnämnda, vilket ger anledning till synpunkter hur kommunikation till sådana kan ordnas, se nedan.

Bebyggelseplanering med hänsyn till järnvägen. I samrådshandlingen nämns under "Störningar" att en utredningszon om 50 m från banvallen samt att etablering av bebyggelse inom detta område skall utredas. Vår uppfattning är att störningarna av vår trafik kommer att bli minimala (se tidigare redovisad miljökonsekvensanalys för järnvägen Läggesta - Taxinge). Trafiken bedrivs endast del av året och de allra flesta trafikdagar, med troligen två, max tre tåg tur- och retur Taxinge, dvs fyra till sex tågpassager. Trots detta ser vi det som angeläget att en zon utan bostadsbebyggelse upprättas mot järnvägen för att undvika framtida problem med störningar. Detta är dock inte nämnt under "Förslag". De föreslagna 50 m förefaller lämpligt, inom detta område kan gärna en grönyta eller en parkanläggning likt området mellan bebyggelse och järnväg vid MarieIundsviken inrättas. För vårt kulturhistoriska mål ser vi det även som önskvärt att en zon hålls fri från modern bebyggelse i museijärnvägens omedelbara närhet, detta för att i görligaste mån inte störa intrycket av det historiska tåget - en "kulturzon".

Säkerhet, vägkorsningar mm

Under Rekreation nämns att man kan "röra sig utmed och över Taxingebanans järnvägsområde". Vi vill här särskilt understryka att det enligt lag (Järnvägslagen SFS 2004:519 9 kap. 1§) är förbjudet att utan särskilt tillstånd "beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde".

Alltså är det inte och kommer det inte bli möjligt att röra sig fritt över eller inom spårområdet.

I texten och på kartan på sidan 11 föreslås två passager över järnvägen till småbåtshamnar.

Den östra av dessa plankorsningar är den redan befintliga plankorsningen till fastigheten Lotorp 1:22

Lotorpetablering skall ses som en del i utvecklingen kring Läggesta och Läggesta station. Länsstyrelsen har inför aktualisering av kommunens översiktsplan påpekat vikten av att planera för tätare stadsbebyggelse i närheten till offentliga kommunikationsstråk, och i synnerhet i närheten till tågstationer. Kommunens inriktning är även att möjliggöra en blandning av boendeformer på alla orter, dvs villor, radhus och flerbostadshus. Detta medverkar till att personer i olika livssituationer har möjlighet att bosätta sig i området. En tätare exploatering ger även bättre underlag till busstrafiken.

Utredning kommer att visa vilket hänsynsavstånd samt åtgärder som bör säkerställas i detaljplanen, detta för att nå en acceptabel störningspåverkan för de boende.

Någon generell byggnadsfri zon är ej aktuell inom området.

Texten ändras i planprogrammet, att passagen till området norr om järnvägen idag kan ske på övergång i planområdets östra del.

"Solvik". Vi motsätter oss inte att den plankorsningen blir kvar och används för att dels komma fram till GC-vägen utmed banan och dels till bryggor vid vattnet. Dock ligger den plankorsningen i mycket skymd sikt för att se tåg från främst Taxingehållet. Den skymda sikten är acceptabel m.h.t. den mycket ringa vägtrafik som passerar där nu. En påtagligt ökad trafik till en småbåts- och/eller badanläggning kan dock innebära att någon form av vägskydds-anläggning måste anläggas, järnvägen står då inte för kostnaden för detta.

Noteras.

Den västra plankorsningen (inom 1:6) blir en ny plankorsning. Vi ser inget principiellt hinder för denna.

Denna kommer användas dels för trafik till småbåtshamnen och dels gång- och cykeltrafik som skall vidare på GC-vägen utmed järnvägen. Behov av vägskydd mm rar här prövas på sedvanligt sätt. Vi vill inte ha fler plankorsningar än dessa inom området.

Inga fler är planerade.

Järnvägsområdet måste avskärmas med staket mot bostadsområdet, vilket bör bekostas av den som exploaterar området.

Bestämmelse kan komma att införas som kräver staket/stängsel längs fastighetsgräns mot spårområde.

Kommunikation mot och på GC-vägen utmed järnvägen

En väsentlig fråga för området är hur man avser ordna service. Om planeringen utgår från att service (förskola, skola mm) vid Marielund och i Mariefred skall utnyttjas, vilket inte framgår, så kommer det säkerligen innebära en mer omfattande gång- och cykeltrafik på GC-vägen utmed järnvägen mot Läggesta och Marielund. Den GC-vägen har dock inte planerats för mer omfattande trafik och inte heller för åretrunt-väghållning. Brobanan för GC-vägen på järnvägsbron vid Skallaholmen är byggd smal och inte med bärighet för omfattande trafik eller maskiner. Om mer omfattande trafik och väghållningsmaskiner skall kunna passera måste en ny separat GC-bro byggas.

Frågan beaktas och studeras i det fortsatta detaljplanearbetet.

På kartan över möjliga gång- och cykelvägar på sid. 13 är en GC-väg parallell med järnvägen inritad från korsningen med den nu nyanlagda GC-vägen öster om Jagbacksområdet norrut mot Marielundsvikens bryggområden. Den GC-vägen kan vi inte acceptera. Den sträckan lämpar sig inte heller för fler plankorsningar. Här kan ev. i stället en strandpromenad övervägas.

Berör ej aktuellt detaljplanearbete

Hållplats på järnvägen

Beträffande kommunikation till området kan vi gärna anordna en hållplats för tågen, lämpligen invid den västra plankorsningen. En sådan hållplats utgörs då endast av en enkel plattform och ev. ett vindskydd.

Intressant fråga att bevaka i det fortsatta arbetet



Tågen kommer då stanna där endast vid behov, d.v.s. då resande önskar stiga av eller på tåg.

#### 27.Lotorp 1:5

Jag har en industrifastighet med verkstad där visst buller förekommer, vill inte att det byggs högre hus än befintlig bebyggelse. Sen är jag lite undrande för ett av mina hus står med hörnet på San Points mark, blir det problem? Lilla trähuset värms med ved på vintern, ryker ibland?

San Point har servitut på sydöstra hörnet av min tomt, tas det bort? Hur nära min tomt får det byggas? Skulle vilja träffa dig och prata om allt. Båthamnen, vägsträckning, vatten och avlopp mm.

#### 28.Lotorp 1:22

##### Småbåtshamn

Det är svårt att motivera två så närliggande småbåtshamnar ur både samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel. Vi föreslår istället att kommunen satsar på en småbåtshamn, med den kringliggande verksamhet i form av parkering, vinteruppläggningsplatser, båtilläggning, förråd, krav på renhållning, osv som bestämmelsen möjliggör.

Utöver de positiva effekter som en småbåtshamn ger åt det rörliga friluftslivet och rekreation, innebär det en stor belastning för botten vegetationen vid både anläggande av hamnen och senare genom grumling och förändrad bottenfauna från båttrafiken.

Det skulle därför även ur den synvinkeln vara bättre för miljön med en samlad småbåtshamn. Ur kommunalekonomisk och rationell synvinkel skulle avsevärda medel kunna sparas genom att de maximalt nio båtplatser som kommunen idag upplåter i planområdets östra del, införlivas i den västligt föreslagna småbåtshamnen, några hundra meter bort.

Skulle trots allt även det i programmet skissade östliga markområdet planläggas som småbåtshamn bör användningen begränsas tydligt planbestämmelserna och på plankartan. Avsikten att endast tillåta en mindre småbåtshamn och tillhörande verksamheter går inte att styra när planen väl är antagen, om inte planen tydligt begränsat användningen. Även Bullandö stora marina i Stockholms skärgård med kringliggande exploatering på land går under plan bestämmelsen småbåtshamn.

Vad som avses med mindre småbåtshamn bör därför tydliggöras och tydligt avgränsas.

Vi skulle med vår erfarenhet av området gärna se

I planeringen skall hänsyn visas till att det finns befintliga verksamheter på angränsande fastighet, och att denna har viss störningspåverkan. Den nya detaljplanen skall ej påverka din verksamhet. Höjderna på de planerade husen är inte fastlagda men intentionerna är att dessa ej bör bli mer än en våning högre än de högsta befintliga byggnaderna. Servitutet kan ses över vid kommande fastighetsbildningar i området. Hur nära fastighetsgränser byggnader tillåts är inte bestämt, detta behandlas i kommande arbete.

Kommunen kommer inte att finansiera utbyggnad av småbåtsverksamheten, i planen skall enbart fastställas möjligheter för intresserade föreningar/båtklubbar att nyttja mark och vatten genom avtal med kommunen.

Omfattningen och antal områden (hamnar) är inte klarlagt men vi bedömer att efterfrågan kommer att vara stor vilket gör att båda områdena måste nyttjas.

Platserna som avses används i viss mån redan för småbåtsändamål, och är därför att föredra framför orörda strandområden. En naturinventering skall genomföras vid kommande planläggning, i denna kan översyn av bottenförhållanden ingå som del.

Noteras. Användningen/omfattningen kommer att preciseras med bestämmelser. Frågan behandlas vidare i kommande detaljplanearbete.

nedan begränsningar.

Båtuppläggning på land får ej förekomma, varken sommar eller vintertid,

Reglera bryggornas antal, omfattning och storlek samt antal båtar som får förtöjas per brygga,

Reglera vart bryggor får anläggas, Bryggorna bör inte anläggas på närmare avstånd till angränsande fastighets vattenområde än att aktern på en förtöjd båt hamnar minst 4,5 meter från fastighets gräns. Eventuella bojstenar eller annan fast förankring skall kunna ske inom kommunens vattenområde.

Området utformas så att vi utan problem kan ta oss till och från vår fastighet med bil. Vintertid måste vägen kunna snöröjas utan svårighet.

Att anlägga en parkeringsplats för småbåtshamnen vid övre delen av vägen är högst olämpligt. För att vi ska kunna ta oss uppför backen, oavsett årstid krävs att vi håller relativt sätt hög och framför allt jämn hastighet. Detta trots fyrhjulsdraft.

Den absolut brantaste delen är där parkeringen föreslås ligga. Det skulle innebära en rejäl trafikfara med parkerade bilar i detta läge.

Den redan idag förekommande biltrafiken till båtplatserna hindrar vår tillgänglighet till fastigheten. Under båtsäsongen kör i snitt 4-5 bilar ner dagligen. Då det inte finns någon lämplig parkering utan de flesta står på vår privata väg är detta hindrande. Dessutom kör de sönder och sliter på vägen, vilken i nuläget måste återställas av oss. Både vinter- som sommartid ligger båtar längs vägkanten. Dessa hindrar vår snöröjning och ibland framkomlighet då det inte finns utrymme för att båtarna ska ligga där.

Vi är oroliga för en ökad stranderosion och påverkan på vår fastighets strandlinje, som en ökad båttrafik genom anläggande även närliggande småbåtshamn kan ge.

Anläggande av småbåtshamn kräver att tillstånd för vattenverksamhet beviljas. Vi anser det angeläget att prövningen av dessa vattenverksamheter samordnas så långt möjligt. Detta ger en effektivare prövningsprocess samtidigt som det ger en bättre överblick för alla berörda parter.

#### *Fastighetsgränser*

Den fastighetsgräns i vattenområdet som beslutades av kommunen 2 februari 1938 behöver fastställas för att detaljplaneområdets gräns mot vår fastighet Lotorp 1:22 skall bli korrekt och angränsande område kunna planläggas. Gränsen skall ritas i 90 graders vinkel från dåvarande strandlinje till den punkt i mitten av viken där motstående fastighets vattenområde möter vårt.

*Gator och allmänna platser - Allmän väg kontra*

Bra exempel på bestämmelser, skall beaktas i kommande arbete.

Utformningen av området utformas i samverkan med alla berörda parter om intresse uppkommer från förening/båtklubb. Er tillfart skall säkerställas.

I planen ingår en ny bättre anslutning till hedlandavägen, vilket kan ersätta den befintliga branta anslutningen och därmed möjliggöra annat användande. Om parkering är bästa lösning eller ej bearbetas vidare i kommande planarbete.

Kommunen ser dock gärna att även folk som ej är boende i närheten har möjlighet att stanna till och gå ner till vattenområdet.

Utformning av vattenverksamhetsområde och ansvar för underhåll/skötsel kan hanteras vid omformning av GA-anläggning samt i arrendeavtalet mellan den ev. föreningen/båtklubben.

Noteras.

Noteras.

Lantmäteriet utreder för närvarandet flera gränsförhållanden i/kring planområdet. Exakt utformning behandlas vidare i kommande detaljplanearbete.

*privat, parkeringsplatser för småbåtshamnen*

Vi ser fram emot den skyldighet kommunen har som huvudman att anordna gator till allmänna platser som detaljplaneläggs. Nedan följer en kort beskrivning av de förutsättningar som råder idag som ett inspel i det vidare planarbetet.

Idag är tillfartsvägen till vår fastighet en gemensamhetsanläggning som sköts och underhålls enbart av vår fastighet 1:22. Vi har som fördelningen ser ut 10 andelar och fastigheterna 1:8 samt 1:12 vardera 1 andel. Vi har idag höga kostnader för att rusta och återställa vägen, och avser att så länge vägen är privat att sätta upp en vägbom.

Vår erfarenhet är att trots kommunen uppmanat de som nyttjar bryggorna att inte ta bilen ner till båtplatsen görs detta. Idag kör i snitt 4-5 bilar ner till båtplatsen dagligen under båt-, fiske- och badsäsongen. De flesta är grannar som bor i Lotorp nära båtplatsen.

Biltrafiken till båtplatserna kör tyvärr sönder vägen rejält. Även sommartid gräver de sig ner i gruset och lämnar stora gropar och ojämnheter. Den branta terrängen kräver en viss körteknik och vana för att vägen skall hålla. Att vi senast i vintras

lät uppgradera vägen med nya bär- och slitlager, dike, bättre kurvdossering samt vattenavrinningsrör under vägen syns knappt efter sommarens otillåtna biltrafik. Vi har inte råd att fortsätta lägga ner så stora summor som vi hittills gjort för underhåll av vägen när den ideligen körs sönder av andra.

Även om det känns tråkigt avser vi därför att inom kort sätta upp en vägbom vid övre delen av vägen. Vi har även stora problem med vattenflöden och svallis från de branta sluttningarna vilket är något som behöver tas hänsyn till vid kommande markanvändning. Det är ur vårt perspektiv bra om sluttningarna ovan vägen bevuxna med vegetation som binder och suger upp vattnet från ovanliggande terräng. Trekanten ovan nedre delen av vägen består

av ett relativt ytligt berg som leder ner stora mängder vatten till vägen och hindrar att ett djupare dike anläggs. För några år sedan togs de flesta träd och buskar ner, vilket ökat vattenflödet och fått negativa konsekvenser för vägen.

Vägen ansluter till den statliga vägen 986 (gamla Hedlandavägen). Utfart går endast att göra åt höger upp i backen, den sker mitt i ett backkrön med dålig sikt varför vi fått Vägverkets tillstånd att anlägga en så kallad väntplats. Här har vi även vår avfallshämtning.

*Gestaltningssprogram - förändra kontra bevara*

Sätts programområdet in i ett större sammanhang har Hedlandet området en speciell karaktär och kulturmiljö att ta hänsyn till. Se gärna de synpunkter på utvecklingen av området som vi boende

Noteras

Utformning av väg, ny anslutning till Hedlandavägen, gemensamhetsanläggningens utformning och eventuell omfördelning av andelar skall utredas vid kommande planarbete.

Synpunkten vidarebefordras till mark & exploateringsenheten som ansvarar för kommunens markfrågor.

Synpunkt skall beaktas i kommande planarbete.

Ny anslutning via angränsande fastigheterna 1:6 - 1:8 innebär en säkrare utfart. Plats för avfallshämtning skall utredas i kommande planarbete.

Detaljplanen kommer att utformas enligt de direktiv som framkommer i FÖP:en.

gemensamt framförde inför upp starten av FÖP-arbetet för området.

Det är viktigt att planområdet utformas med hänsyn till de kvaliteter som särpräglar området. De skisser som visas upp i programmet är för storskaliga och tråkiga.

Exempelhusen och förslagen som skissats på visar på en enförmig arkitektur som ser ut att vara hämtad från ett förortsområde. Ta större intryck från de kvaliteter och kulturhistoria som Södra sidan besitter. Södermanland har en fantastisk och högkvalitativ bebyggelsestradition att föra vidare. De beskrivande texterna stämmer bättre överens med de ambitioner som vi anser att området bör ha för att fastsätta vara lika attraktivt. Ta gärna fram ett tydligt gestaltungsprogram som vi får möjlighet att tycka till om till samrådsskedet. Att de friliggande villorna i planområdets östra del planeras få större tomter om ca 1500-2000 kvm är positivt och i områdets anda. Även här ser vi gärna krav på en spännande arkitektur med variationsrik gestaltning.

#### *Miljö- och riskfaktorer*

Som programmet säger råder generellt 100 meter strandskydd vid Mälarens strand inom Strängnäs kommun. Programmet antyder inte hur man tänkt förhålla sig till detta.

Mälarens vattenkvalitet bör beaktas när bebyggelse planeras på en slänt så nära stranden med tanke på Mälaren som extra skyddsvärd dricksvattentäkt.

I det fortsatta arbetet bör de inom kort antagna miljökvalitetsnormerna för vatten beaktas.

Plan- och byggnämnden har beslutat att det i programmet ska klargöras hur nära museijärnvägen ny bebyggelse ska få läggas. Se gärna

Länsstyrelsernas fastställda rekommendationer om riskhänsyn och avstånd till ny bebyggelse invid järnväg. I detta fall rör det sig främst om störningar i form av buller, luftföroreningar och förhöjda brandrisker, samt säkerhet vid övergångar och ev urspårning. Luftföroreningarna och de förhöjda brandriskerna samt även bullret vidtas enklast vid källan, dvs ställ krav på att museijärnvägen sätter filter som renar kolångorna och hindrar gnistbildning, alternativt kör med miljövänligt bränsle utan utsläpp och gnistbildning, samt att hastigheten begränsas för minskat buller och ökad säkerhet.

Verksamheten är ännu inte tagen i drift.

I detta bör även räddningstjänstens utryckningstider och framkomlighet vägas in samt en analys av hur topografi och luftströmmar påverkar brandspridning och dess konsekvenser.

Samma resonemang gäller för luftföroreningarna från järnvägens koleldning, med hälsorisker och nedsmutsning av fasader och utomhusmiljö.

Utformningen/gestaltning kommer att bearbetas i kommande detaljplanearbete. Intentionen är att möjliggöra en blandad bebyggelsestruktur med relativt hög exploateringsgrad i de västra delarna. Angående arkitektur skall detaljplanen beakta de riktlinjer för gestaltning som anges i den FÖP-handling som nu är under framtagande.

Noteras.

Noteras. För de friliggande husen kommer dock större frihet att råda, detta möjliggör valfrihet för köparen och ger variation i området.

Text med förtydligande inför i planprogram. Kommunen avser begära upphävande av strandskyddet för mark ovanför järnvägsvallen samt för områden som berörs av båtverksamheter.

Noteras.

Frågan utreds vidare i kommande detaljplanering, detaljplanen behandlar dock inte järnvägsverksamheten som sådan. Museijärnvägen är en förutsättning att beakta, en befintlig verksamhet som planen måste förhålla sig till på lämpligaste sätt. Den nämnda utredningen skall bl.a. ge anvisningar om skyddsavstånd och eventuella införande av bestämmelser för störningsskydd.



Miljöbalkens miljö kvalitetsnormer för luft bör beaktas.

Jag saknar hänsyn till spridningszoner för växt- och djurliv.

#### *Kartor*

Kartorna behöver tydliggöras för ökad läsbarhet och information.

Avsnittet om områdets förutsättningar behöver utvecklas väsentligt för att planens negativa som positiva konsekvenser ska kunna bedömas.

#### *Tillgänglighet*

Tillgängligheten i området har ökat väsentligt med den gång- och cykelväg som nu finns framdragen. Med belysning av g/c-vägen under årets mörka månader skulle tillgängligheten och rekreationsmöjligheterna i området starkt förbättras och möjligheten att gå eller cykla till t ex Läggesta station eller förskolan i MarieIundsviken, istället för att behöva ta bilen, öka.

Tydligare material kommer att produceras i kommande detaljplanearbeten, syftet med detta planprogram är främst att samråda om den planerade markanvändningen i området. Kartorna är därför ej så detaljerade utan visar mer grunddragen i exploateringen. Även förutsättningarna beskrivs på en övergripande nivå.

Bra synpunkt, noteras.

**Marie Jonsson**

Chef Samhällsbyggnadskontoret

**Anders Jonsson**

Planhandläggare