



Handläggare

Daniel Quick
Tel. 0152-292 38
daniel.quick@strangnas.se

Detaljplan för Gripsholm 4:121, del av m.fl., Gripsholms backar, Mariefred

Kommunfullmäktige i Strängnäs kommun beslutade 2023-05-29 enligt § 139 om antagande av rubricerad detaljplan.

Länsstyrelsen beslutar att inte överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Kommunens beslut att anta detaljplanen har överklagats.

Mark- och miljödomstolen avslog överklagandena 2023-11-06.
Domslutet överklagades.

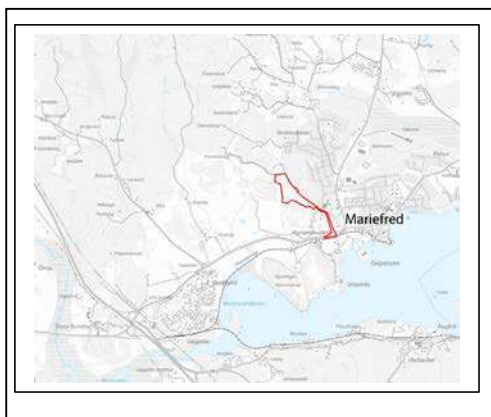
Mark- och miljööverdomstolen gav inte prövningstillstånd 2024-02-13. Mark- och miljödomstolens beslut står därför fast.

Förslaget har därmed fått laga kraft 2024-02-13.

Daniel Quick
Planarkitekt



Planbeskrivning



Tillhörande detaljplan för:

Gripsholm 4:121, m.fl.,
"Gripsholms backar",
Mariefred,
Strängnäs Kommun



TILLHÖRANDE HANDLINGAR:

Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning
Samrådsredogörelse
Granskningsutlåtande
Gestaltningssprogram
Fastighetsförteckning

INNEHÅLL:

PLANHANDLINGAR.....	4
Utredningar	4
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	4
Planförfarande	6
Tidplan	6
PLANDATA.....	6
Lägesbestämning.....	6
Areal	6
Markägförhållanden.....	7
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
Mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt.....	7
Översiktliga planer	12
Gällande planer.....	13
Kommunala beslut i övrigt.....	14
FÖRUTSÄTTNINGAR	14
Natur	14
Bebyggelseområden.....	20
Friytor.....	21
Vattenområden	27
Strandskyddade vattendrag	28
Gator och trafik.....	29
Störningar	30
Teknisk försörjning	32
PLANFÖRSLAG	36
Planförslaget i korthet.....	36
Övergripande struktur	36
Intern kvartersstruktur	37
Flexibel planläggning	38
Trafikstruktur	39
Gator	39

Ny anslutning till väg 223	41
Planbestämmelser	47
Markanvändning	47
Egenskaper för kvartersmark	49
Administrativa bestämmelser	51
Egenskaper för allmän plats	51
KONSEKVENSER	53
Konsekvenser för miljön och hushållningen med mark och vatten	53
Naturmiljö	53
Miljökvalitetsnormer	54
Riskbedömning	54
Kulturmiljö	54
Landskapsbild/stadsbild.....	56
Konsekvenser för barn	57
Jämställdhetskonsekvenser	57
PLANENS GENOMFÖRANDE	57
Organisatoriska frågor	57
Fastighetsrättsliga frågor	59
Ekonomiska frågor	62
MEDVERKANDE	62

PLANHANDLINGAR

Planförslaget består av:

Plankarta med bestämmelser. Detta är den juridiskt gällande handlingen vilken ligger till grund för framtida bygglovsprövningar i området.

Planbeskrivning. Denna handling skall beskriva detaljplanens syfte, utförande och vilka ställningstaganden som legat till grund för planförslagets utformning.

Gestaltningssprogram. Detta dokument skall visa viktiga utformningsaspekter vid områdets framtida uppbyggnad. Fastighetsförteckning anger berörda fastigheter och rättighetshavare inom området.

Utredningar

Följande utredningar och bilagor ligger till grund för planförslaget:

- Kraka Kulturmiljö AB, 2015, *Arkeologisk rapport, Fossil åker och boplatsspår vid Gripsholms backar*
- Adoxa Naturvård, 2015, *Naturvärdesinventering med inriktning insekter*
- Mark Radon Miljö MRM Konsult AB, 2017, *PM Geoteknisk utredning*
- Mark Radon Miljö MRM Konsult AB, 2017, *PM Stabilitet*
- Mark Radon Miljö MRM Konsult AB, 2017, *PM Stabilitet V.2*
- WSP Sverige AB, 2017, *VA- och dagvattenutredning*
- WSP Sverige AB, 2017, *Trafikbillerutredning*
- MITTA AB, 2020, *Geotekniskt utlåtande, Översiktlig stabilitetsutredning Gripsholms backar*
- Ramboll Sweden AB, 2022, *Salamanderutredning till DP Gripsholms backar*
- Trafikverket, 2023-02-06, *Ställningstagande – Ej byggande av väg eller järnväg*

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planförslaget syftar till att möjliggöra bebyggelse för bostäder och centrumverksamheter väster om Blåbärsskogen i Mariefred.

Området är en del av den tänkta strategiska bebyggelseutvecklingen mellan Mariefred och Läggesta som syftar till en hållbar tillväxt för Mariefreds stad med beaktande av de höga kulturvärdena och landskapsbilden i området. Strategin har tagits fram genom ett särskilt tillägg/ändring till Fördjupning av översiktsplanen (FÖP) för Mariefred-Läggesta som antogs av kommunfullmäktige 2013 där frågor om hållbar tillväxt, markanvändning och infrastruktur, i förhållande till riksintresset för kulturmiljön behandlats. I detaljplanens syfte ingår även att erbjuda golfklubben en alternativ placering av sitt klubbhus samt möjliggöra en övernattningsdel.

Bostadsbebyggelsen är tänkt att främst utgöras av länkade byggnadstyper i kvartersstruktur. Radhus, kedjehus och parhus samt stadsvillor.

I lägen kring det centrala torget möjliggörs även flerbostadshus i upp till fyra våningars höjd. Byggnadsskalor och gestaltning regleras i detaljplanen så att den nya bebyggelsen ska samverka med annan befintlig bebyggelse och kulturmiljö i närområdet.

Mindre vattensalamander finns inom planområdets västra dike. Påverkan på arten kopplad till planens genomförande bedöms vara liten och inga särskilda åtgärder ses som aktuella för att klara lagkraven kopplade till fridlysning och skydd. Trots att planen inte medför påverkan har ändå ett flertal åtgärder inarbetats i planen. Med planens genomförande påverkas artens livsmiljöer och möjligheter till fortlevnad positivt på ett sätt som inte hade varit möjligt utan planens genomförande, eller andra särskilda åtgärder för arten. Se mer information under rubriken "Salamanderutredning".

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan, antogs av kommunfullmäktige 2018-03-26. Mark- och miljödomstolen upphävde dock Strängnäs kommuns beslut att anta detaljplanen från den 26 Mars 2018, varför detaljplaneprocessen behöver göras om.

Planförfarande

Planen handläggs enligt utökat planförfarande i enlighet med plan- och bygglagen 2010:900.

Tidplan

Planarbetet bedrivs med målsättningen att planen ska antas under 2023. Nedan presenteras en preliminär tidplan för detaljplanens framtagande:

Samrådsperiod: 2020-04-17 till 2020-05-08

Granskningstid: 2022-03-28 till 2022-04-18

Antagande: Kv 2 2023

Laga kraft: Kv 2 2023

PLANDATA**Lägesbestämning**

Figur 1, Översiktsbild med markerat planområde

Planområdet är lokaliserat i västra delarna av Mariefreds tätort och består av mark inom fastigheten Gripsholm 4:121. Vid tidpunkt för planering utgör marken del av Mariefreds golfklubb. Österut avgränsas området av Blåbärsskogen, verksamheten Mavab och intilliggande bostadsfastigheter samt längre söderut Kungsladugårdsområdet med den nedbrunna ladugårdsbyggnaden.

Areal

Hela området uppgår till 11,5 ha varav

4,4 ha bostäder till viss del centrumverksamhet/förskola

1,0 ha besöksändamål

1,1 ha golfanläggning

0,8 ha tekniska anläggningar

Resterande delar är avsedda för allmänna platser i form av gator, torg och parker.

Markägoförhållanden

Fastigheten Gripsholm 4:121 ägs av Kruus mark och exploatering AB.

Fastigheten Slottsbrinken 1:53 ägs av Strängnäs kommun.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE N

Mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan, antogs av kommunfullmäktige 2018-03-26. Länsstyrelsen beslutade den 20 april 2018 att inte överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen. Beslutet att anta detaljplanen överklagades till mark- och miljödomstolen.

Domstolen har prövat detaljplanen utifrån tre olika frågor:

- Behov av Miljökonsekvensbeskrivning
- Påverkan på kulturmiljö, riksintresse och statligt byggnadsminne
- Trafiksäkerhetsfrågor och möjligheter att anordna tillfartsväg

Behov av Miljökonsekvensbeskrivning

Statens fastighetsverk anförde i sin överklagan att detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning därför borde ha upprättats.

De utredningar och inventeringar som har utgjort underlaget för kommunens bedömning av miljöpåverkan och behovet av en miljökonsekvensbeskrivning är dock tillräckliga för att bedöma om detaljplanen kan antas medföra en betydande

miljöpåverkan. Detta gäller även detaljplanens möjliga påverkan på närliggande områden. Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet har inte haft några invändningar mot kommunens redovisning. Mark- och miljödomstolen bedömde att detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det finns därför inte skäl att i detta fall ställa krav på att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas.

Påverkan på kulturmiljö, riksintresse och statligt byggnadsminne

Klagandena har gjort gällande att ett genomförande av detaljplanen riskerar att påtagligt skada ett riksintresse för kulturmiljövården samt de byggnader i området som skyddas som statliga byggnadsminnen. Invändningarna gällde främst den föreslagna tillfartsvägens påverkan på kulturvården i området.

Detaljplanen har föregåtts av en fördjupad översiktsplan för Mariefred-Läggesta (antagen 2007) och ett tillägg till den fördjupade översiktsplanen (antaget 2013). I tilläggsplanen anges att riksintresset Gripsholm-Mariefred bedöms ha mycket höga såväl pedagogiska, upplevelse som vetenskapliga värden och att det är av stor vikt att dessa bibehålls.

Planerad utbyggnad bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset. Som en utgångspunkt för denna bedömning anges att föreslagna utbyggnadsområden ligger utanför själva riksintresseområdet. De värden som är viktiga att beakta med avseende på riksintresset är därför av visuell karaktär och handlar om möjligheten att avläsa och uppleva miljön kring den närliggande Kungsladugården och Kärnby medeltida kyrkoruin. För att tillgodose värdena inom dessa miljöer har utbyggnadsområdet placerats med respektavstånd till riksintresset. Det innebär att det öppna landskapet i anslutning till Kungsladugården och kyrkoruinen bevaras. På så sätt bibehålls ekonomibyggnadernas visuella dominans i landskapet, bevaras upplevelsen av Kungsladugården som en sammanhängande agrar miljö samt respekteras väsentliga siktlinjer och vyer kring och från ladugård och kyrkoruin. Den pedagogiska möjligheten att avläsa och uppleva kyrkoruinens funktion som markör av socknens tidigare

religiösa centrum samt Kungsladugårdens historiska betydelse för slottet och dess forna hushållning bedöms därför inte påverkas i någon större utsträckning. Kommunen har vidare bedömt att värdena kan bibehållas om riktlinjerna i kulturmiljöanalysen och miljökonsekvensbeskrivningen följs i kommande detaljplanearbete och att de nya bebyggelseområdena beaktar skyddsavstånd och siktlinjer.

Som grund för tillägget till den fördjupade översiktsplanen finns även en kulturmiljöanalys från 2013. I den anges grundläggande principer för hänsyn till riksintresset, bl.a. att det öppna landskapet söder om planområdet bevaras, att skogsklädda kullar nyttjas som visuellt skydd av landskapsbilden från vägen mellan Läggesta och Mariefred, att viktiga visuella vyer/siktlinjer respekteras och att ny bebyggelse placeras med respektavstånd gentemot Kungsladugårdens byggnader.

I planbeskrivningen till detaljplanen föreslås bebyggelsen placeras enligt de riktlinjer som kulturmiljöanalysen föreslår. Det anges att utformningen av den nya infartsvägen kommer att ske med god hänsyn till riksintresset och att det är viktigt att även trafikplatsens utformning kommer att beakta kulturmiljön.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det efter dessa utredningar har skett ändringar som medför något andra förutsättningar. Riksintresseavgränsningen har utökats och den stora byggnaden vid Kungsladugården har brunnit ned. Dessa ändringar innebär enligt domstolens mening inte att planens påverkan på kulturmiljövärdena i området ökar i förhållande till den situation som förelåg när utredningarna togs fram. De slutsatser som följer av kulturmiljöutredningen är alltså fortsatt aktuella.

Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömde dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken. Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer

för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid domstolens syn föranleder ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid domstolens syn instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning. Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på Byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § Plan och Bygglagen.

Mark- och Miljödomstolen bedömde sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut.

Trafiksäkerhetsfrågor och möjligheter att anordna tillfartsväg

I målet framfördes invändningar mot den planerade tillfartsvägen från väg 223, bl.a. att tillfartsväg inte är säkerställd eftersom vägplan saknas för delar av vägen. Det har även invänts mot tillfartsvägen från trafiksäkerhetssynpunkt.

Mark- och miljödomstolen bedömde att den i plankartan föreslagna trafiklösningen i form av en ny tillfartsväg från väg 223 till det planerade bostadsområdet i och för sig är tekniskt genomförbar och även får anses uppfylla kraven på en godtagbar och säker trafiklösning.

På grund av att underlaget om tillfartsväg till planområdet är bristfälligt och att den administrativa planbestämmelsen saknar stöd i PBL uppfyller detaljplanen inte kraven i 4 kap. 32 § andra stycket och 4 kap. 36 § PBL. Kommunens beslut att anta detaljplanen ska därför upphävas i dess helhet.

Mark- och miljödomstolen gjorde i sin prövning klart att detaljplanen inte hade en sådan påverkan på stads- och

landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det fanns skäl att upphäva kommunens beslut. Inte heller ansåg man att planen skulle medföra en påtaglig skada på Riksintresset för kulturmiljövård vilket innebär att man i domen delade den bedömning som kommunen, Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet gjort i frågan. Däremot ansåg domstolen att det fanns oklarheter i genomförandedelen av planen. Domstolen ansåg att det inte var säkerställt att den tillfart till området, som domstolen bedömde vara en förutsättning för planen, skulle kunna genomföras i tid.

Strängnäs kommun prövar därför på nytt detaljplanen efter det att genomförandefrågorna, som låg till grund för domstolens hävande av den tidigare antagna planen, har setts över och hanterats. Detaljplanen har för övrigt inte avsevärt förändrats.

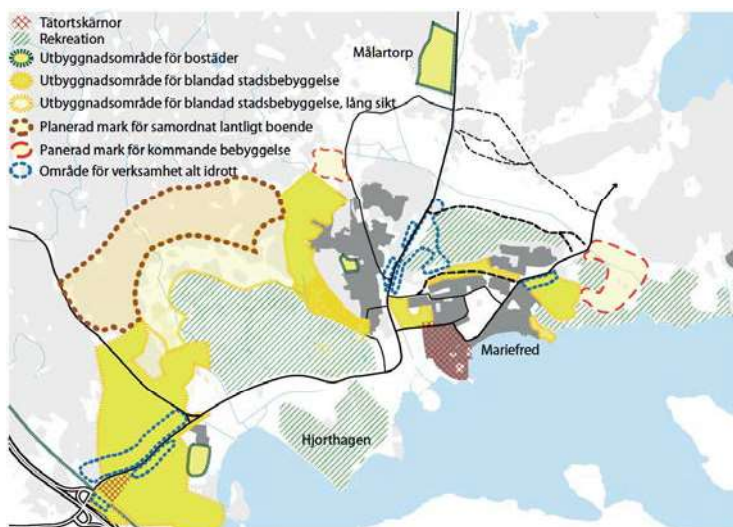
Denna detaljplan bedöms att ha sett över och hanterat de grunder till domstolens upphävande av den tidigare processen genom att:

- Den administrativa planbestämmelsen som saknade stöd i PBL som fanns med i den förra detaljplanen är bortplockad från denna process.
- Skogsborgsvägen ingår inte i liggande planförslag.
- Detaljplanen förutsätter att trafiklösning mot väg 223 blir den huvudsakliga anslutningen till planområdet.
- Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är slutsatsen att åtgärderna medför ingen/enda en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan. Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan

inte behöver tas fram.

- Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred.

Översiktliga planer



Figur 2, Utsnitt ur Tillägg till fördjupning - Gripsholms hagar

I Tillägg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred-Läggesta antagen 2013 är området avsett för utbyggnadsområde för blandad stadsbebyggelse (gula ytor på kartan).

Tilläggets ambition är att binda samman Mariefred med kommande bebyggelse vid Läggesta station längs golfbanans norra del. Den öppna ängskaraktären som golfbanan och intilliggande åkermark ger skall bevaras för att säkerställa det kulturhistoriska sambandet mot den nedbrunna kungsladugården och slottet så att inte riksintresset Mariefred Gripsholm påtagligt skadas.

I tillägget beskrivs även ett framtida huvudgatunät som via en ny tillfart sträcker sig mot nordväst genom det aktuella planområdet. Tillfarten kommer binda samman delar av området runt Slottsbrinken med de kommande utbyggnadsdelarna mot Läggesta med syfte att minska

trafikbelastningen i de känsligaste delarna inom skyddsområdet för Gripsholms slott.

Gällande planer

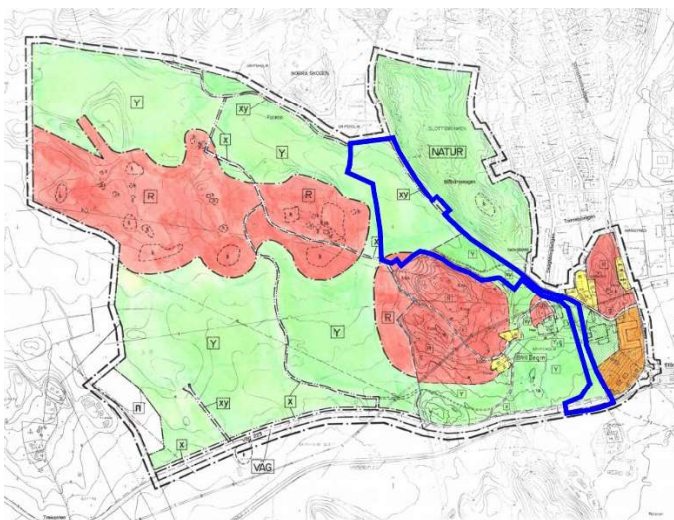
Området omfattas av detaljplanen 0486- P92/27, Golfbana mm på Gripsholm 4:1 m.fl. som vann laga kraft 1992-07-14.

Det finns ingen återstående genomförandetid.

Området är i denna plan avsett för golfverksamhet.



Utsnitt ur gällande detaljplan.



Figur ovan redovisar ungefär vilka delar av detaljplan 0486- P92/27 som upphävs och ersätts med detaljplan för Gripsholms backar (blå markering).

**Kommunala beslut i
övrigt**

Begäran om planläggning inkom 2007-12-13 och behandlades av dåvarande Planberedning 2008-01-23 då förfrågan gavs prioritet B1. Den ursprungliga förfrågan avsvedde dock ett område som ligger längre söderut, intill väg 223 och upp mot Mavab:s verksamhetsområde.

2015-02-11 beslutade samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott att specifik miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning inte krävs då planens genomförande inte antas innebära betydande miljöpåverkan eftersom bland annat kulturmiljövärdena utretts inom FÖP tillägget från 2013 och att avsikten var att planera området med de förutsättningarna.

2019-06-18 beslutade Miljö och samhällsbyggnadsnämnden:

1. ge förvaltningen i uppdrag att återuppta arbetet med detaljplanen för Gripsholms Backar för att åtgärda de otydligheter och brister, i framför allt genomförandevillkoren, som mark- och miljödomstolen angett i domskälen för att häva kommunens beslut om antagande.
2. nämnden medger att planförslaget först vid beslut om godkännande behöver redovisas för nämnden.
3. finansieringen av det kommande planarbetet får göras genom införande av reducerad planavgift och att planarbetet därmed kan genomföras oberoende av möjligheten att dessförinnan teckna nytt planavtal för arbetet med exploatören.
4. miljöbedömning inte krävs, då tidigare behovsbedömning som samrått med länsstyrelsen visat att planens genomförande inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan samt att mark- och miljödomstolen i sin dom prövat frågan om behovet av miljöbedömning och kommit till samma slutsats som nämnden tidigare gjort.

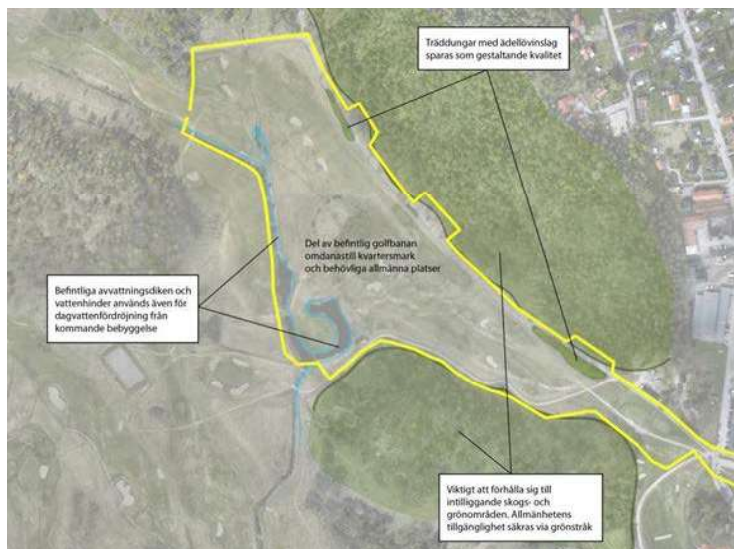
FÖRUTSÄTTNINGAR**Natur**

Mark och vegetation

Huvuddelen av mark som berörs består av yta för

golfbanehål dvs. nedklippta gräsytor samt sandbunkrar och vattenhinder. Mindre avsnitt vid befintliga grusvägen längs med blåbärsskogen består av dungar med ädellövsinslag.

Intill golfbaneområdet finns kuperade skogsbeväxta partier.



Figur 5, Karta med markerade betydande värden avseende vegetation

Naturskyddsområden

Det bedöms inte finnas identifierade skyddsområden inom planområdet.

En Naturvärdesinventering med inriktning insekter har genomförts av Adoxa Naturvård (2015) som underlag till detaljplan. Syftet med naturvärdesinventeringen var att identifiera kärnvärden och eventuell förekomst av skyddsvärda arter i området. De värden som beskrivits härrör främst till det grova tallbeståndet som finns i Blåbärsskogens sluttning. Dessa skall beaktas i planförslaget.

Vattendrag/ Vattenförekomst

Befintliga vattendrag inom planområdet består av avvattningsdiken som genom uppdämningar bildar vattenhinder i den nuvarande golfbanan, storleken på vattenhindren varierar mellan 1 till 4 meters bredd. De delar som inte uppdäms (norra delar av planområdet) är mestadels torrlagda men utgör viktiga avrinningsvägar vid kraftig nederbörd. Därför har bland annat ett hänsynsområde från bäcken på 15 meter har lagts in i planen. Inom delar av området får komplementbyggnader uppföras men inom området närmast diket får inga

byggnader uppföras.



Figur 6, Uppdämda delar av vattendraget



Figur 7, Torrlagt ej uppdämt avsnitt av vattendraget

Intill det planerade torget och det nya klubbhuset finns en befintlig dammanläggning som förutom att utgöra ett vattenhinder för ett av golfhålen även fungerar som reservoar för banans bevattningssystem, hit pumpas vatten från Mälaren för att kunna behålla en viss vattennivå och därmed tillgång till bevattningsmedel.

Samtliga vattenförekomster bevaras och nyttjas som gestaltande vattenhinder för golfanläggningen samt för gemensam dagvattenfördröjning.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning (2017-05-24) och en kompletterad geoteknisk utredning har tagits fram av Mark Radon Miljö

MRM Konsult AB (2017-12-15) för att undersöka de geotekniska förhållandena.

Utredningen visar på att marken inte är bebyggbar utan grundförstärkningar av undergrund och mark. Området bedöms som mycket känsligt för större belastningar och uppfyllnader. Detta gäller både mark för bebyggelse och gator.

Endast lättare byggnader såsom garage och förråd kan utföras utan pålning men dessa kräver även viss grundförstärkningar. Utredningen visar att lokalstabiliteten mot bäcken som rinner genom området är tillfredsställande för befintliga förhållanden, mycket beroende på områdets flacka marknivåer men också att bäcken är liten och grund.

Den kompletterande utredningen pekar på att totalstabiliteten för rådande förhållanden är höga. Utredningens resultat beskriver att uppfyllningar dock ska begränsas till 0,7m (14 kPa) för att säkerhetsfaktorn mot skred ska vara tillfredsställande (totalstabilitet) för hela området inklusive området vid bäcken. Detta har säkrats i plankartan genom bestämmelser som säger att: "Marken får inte belastas med mer än 14kPa".

Risk för skred/ höga vattenstånd

Då marken för den tilltänkta bebyggelsen är relativt plan bedöms risken för skred vara begränsad, dock har egenskapsbestämmelser som säger: "Marken får inte belastas med mer än 14kPa" tillförts enligt direktiv från genomförd geoteknisk utredning. Med denna bestämmelse bedöms säkerhetsfaktorn mot skred ska vara tillfredsställande enligt den geotekniska utredningen.

För övrigt visar utredningen på att det inte finns någon risk för ras inom planområdet.

MITTA AB (f.d. MRM Konsult) har utfört en översiktlig stabilitetsutredning, *Geotekniskt utlåtande, Översiktlig stabilitetsutredning Gripsholms backar, Strängnäs kommun* (2020-09-25). Syftet med utredningen var att verifiera förekomsten av lösa jordarter och bedöma behovet av kompletterande geotekniska undersökningar. Utredningen omfattar kartstudier, platsbesök med ytliga provtagningar, sticksonderingar, avvägningar av marknivåer i tre sektioner samt fotodokumentation.

MITTA AB har tidigare utfört en geoteknisk utredning samt

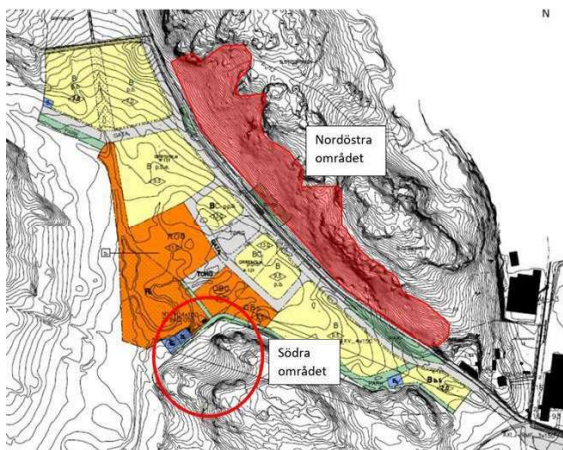
kompletterande stabilitetsutredningar inför planområdet Gripsholms backar (Gripsholm 4:121 m.fl) i Mariefred, Strängnäs kommun. Dessa redogörs i följande handlingar:

- PM Geoteknisk utredning, dat. 2017-05-24
- PM Stabilitet, dat. 2017-12-15
- PM Stabilitet V2, dat. 2017-12-15

SGI har lämnat yttrande avseende säkerhetsfrågor såsom ras, erosion och skred på tidigare utförda utredningar och konstaterar att det kvarstår säkerhetsfrågor som behöver besvaras i fortsatt planarbetet. Synpunkterna gäller områden utanför aktuellt planområde som vid händelse av ett eventuellt skred/ras skulle direkt påverka planområdet. SGI pekar ut två områden där risk anses föreligga:

- Området nordöst om Falkebovägen – marklutningar i detta område uppgår mellan 1:3 till 1:5
- Området söder om planerad pumpstation – slänt med genomsnittligt lutning 1:7 till 1:8

Områdena markeras på ritning i figuren nedan.



Värdering av stabilitetsförhållanden

Området i nordöst

Undergrunden utgörs av fast lagrad moränjord eller berg. Utbredningen av det glaciala lerlagret innefattar ej detta område som jordartskartan antyder. Leran påträffas längre ned i lågpunkterna i terrängen. Med hänsyn till de flacka geometrierna och den höga inre friktionsvinkeln i morän (berg) kan risken för stabilitetsrelaterade problem som kan påverka aktuellt planområde uteslutas.

Området i sydöst

Platsbesöket; den ytliga provtagningen samt sticksonderingarna, gav inga indikationer på att mäktiga lerlager förekommer i detta område. Undergrunden utgörs mestadels av fast moränjord eller berg, ställvis med tunna finkorniga sediment i lågpunkter. De flacka geometrierna, avståndet till planområdet samt begränsningen i förekommande finkornigare jordars utbredning och mäktigheter innebär att stabilitetsproblem som kan påverka aktuellt planområde kan uteslutas.

Slutsatser

Utbredningen av det glaciala lerlagret är mer begränsat mot vad jordartskartan indikerar. Detta innebär att utpekade områden till största del består av fast lagrad moränjord eller berg med god stabilitet. Kompletterande geotekniska fältundersökningar bedöms ej vara nödvändiga för att säkerställa detta.

Höga vattenstånd kan främst relateras till hantering av ytligt dagvatten vid skyfall. Det är viktigt att rätt fördröjningskapacitet säkerställs inom området då problem tidigare uppstått nedströms i vägtrumman under väg 223.

Förorenad mark

Det bedöms inte föreligga risk för förorenad mark inom planområdet. Området har tidigare endast använts som betesmark och på senare tid golfbana.

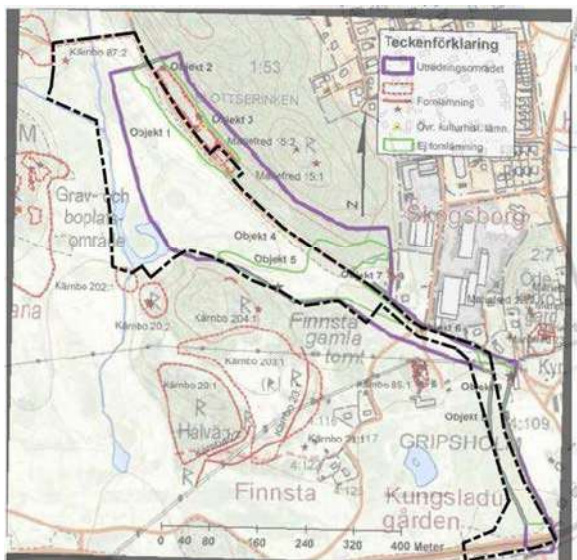
Radon

Större del av området är klassat som lågriskområde enligt kartmaterial från SGI över radonrisk inom Strängnäs kommun dat 1989-06-30. Resterande del är klassat som normalriskområde.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning *Arkeologisk rapport, Fossil åker och boplatsspår vid Gripsholms backar* har genomförts av Kraka kulturmiljö (2015) som underlag till detaljplanen. Utredningen berör huvuddelen av området. I samband med utredningen identifierades fyra tidigare okända fornlämningar.

Planavgränsningen har utformats efter den genomförda utredningen, se kartbild



Figur 8, Planavgränsningen markeras med streckad svart linje på karta från arkeologisk utredning

Avgränsningen har vid preliminär bedömning inte föranlett några behov av ytterligare utredningar såvida ingen påverkan sker mot fornlämningsområde runt lämning Kärnbo 20:2. Det kommer förmodligen behövas kapacitetshöjande åtgärder för det befintliga diket vid fornlämningarna Kärnbo 20:2 och 202:1. Dessa åtgärder kan komma att krävas tillstånd enligt KML för att genomföra kapacitetshöjningen.

I plankartan finns det en upplysning som säger:

illst d r sst relse kr s r alla arki repp
eller ark r dra de t rder i o or l i och
tillh ra de or l i so r de e li t kap och la
o k lt r i e M

Bebyggelseområden

Bostäder

Utspridd bebyggelse finns nord-nordväst samt söder om det område som avses bebyggas. Öster om Blåbärsskogen ligger bostads- och verksamhetsområdet Skogsborg. Den befintliga bebyggelsen domineras av enbostadshus i 1-2 våningsplan.

Arbetsplatser och övrig

I intilliggande Skogsborgs verksamhetsområde finns såväl

bebyggelse	mekaniska verkstäder samt tjänste- och friskvårdsföretag.
Offentlig service	Den offentliga servicen finns inne i Mariefreds stadskärna som ligger inom promenadavstånd från den planerade bebyggelsen.
Kommersiell service	Likt den offentliga servicen så finns tillgänglig kommersiell service i Mariefreds stadskärna lätt åtkomlig inom promenadavstånd.
Kulturmiljöer, byggnadskultur, stadsmiljö och gestaltning	Området avsett för bostadsbebyggelse ingår i sin helhet i riksintresset Mariefred - Gripsholm vars värde i stora delar består av kulturhistorisk bebyggelse och stadsgestaltning runt Gripsholms slott. Det är viktigt att den nya bebyggelsens gestaltning förhåller sig till riksintressets värdebeskrivningar och de handlingar som avser bevara befintliga värden i området, så som länsstyrelsens kunskapsunderlag och den kulturmiljöanalys som producerades i samband med tillägget till den fördjupade översiktsplanen för Mariefred- Läggesta (2013).
Tillgänglighet	Kravet på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning skall tillgodoses enligt Plan- och bygglagen. Höjdförhållandena på marken bör inte medföra några problem.
Friytor	
Lek och rekreation	Befintliga rekreativa värden består till största del av golfbanans rekreativa funktion i sig. Möjligheten att använda golfbanan för mer än golfspel på året runt-basis är en av exploatörens ambitioner, exempelvis att bredda användning med exempelvis skidspår och promenadslingar. Intilliggande Blåbärsskogen används för promenader och mountainbike. Viktigt att dessa rekreativvärden inte påverkas utan att tillgänglighet till blåbärsskogen underlättas av planen.



Figur 9 Angöring av stigsystem upp i skogen.

Bilden visar mountainbikespåret förbindelse till befintliga grusvägen i planområdets gräns.

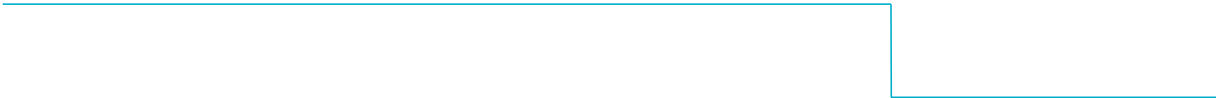
Blåbärsskogen utgör även en betydande naturlekplats vilken även fortsättningsvis ska lämnas orörd som en naturlig tillgång.

Naturmiljö

Den skogbeväxta kuperade terrängen runt om planområdet ger en rofylld grön kuliss till den tänkta bebyggelsen.

Tillgängligheten till naturen säkerställs med bevarande av befintliga grusvägar och stigsystem. Objekt med höga upplevelsevärden sparas och skapar kvaliteter för såväl de boende i området som besökare.





Figur 10, Foto från södra entrén längs grusvägen

Salamanderutredning

Ramboll Sweden AB har 2022-03-08
(*Salamanderutredning till DP Gripsholms backar*) tagit fram en Salamanderutredning för detaljplanen.

Syfte och bakgrund

I samband med ett första samråd för detaljplanen framkom att närboende hade sett salamander i området. Med utgångspunkt i denna information har byggherre önskat vidare utredning kring förekomsten av salamander i området, liksom förslag på möjliga anpassningar av detaljplanen till en eventuell förekomst.

För att identifiera förekomsten av salamander och för arten viktiga miljöer inom planområdet, samt i planområdets direkta närhet har en inventering genomförts. Inventeringen har genomförts av underkonsult (Naturföretaget) under sensvåren/försommaren 2021 som två inventeringstillfällen, samt ett rekognosceringsbesök före dessa. Detta PM sammanfattar kort de fynd som gjorts vid inventeringarna, samt ger förslag till möjliga anpassningar av detaljplanen med utgångspunkt i dessa. Resultaten från inventeringen finns tillgängliga som bilaga till detta dokument.

Inventering

Inventering av området har genomförts. Denna har också inkluderat en bedömning av vilka områden som varit aktuella för inventering, varvid de områden som är belägna och i närheten av planområdet bedömts aktuella för inventering. Blåbärsskogen som ligger i anslutning till planområdet har inte inventerats, då den inte bedömts vara aktuell som habitat för salamander i och med bland annat låg förekomst av död ved. Alla vatten som har inventerats är anlagda och delar i avvattningsystem eller golfbaneanläggningen.

Vid första inventeringstillfället gjordes fynd av kräftor, förmodat signalkräftor, i dammen närmast planområdet. Att lokalen skulle utgöra lekvatten för salamander har därför antagits osannolikt. Vid andra tillfället har fynd av

salamander gjorts i två av de inventerade dammarna. Se figur 1 i utredningen.



Figur 1. Kartan visar placeringen av dammarna, det planerade bostadsområdet samt potentiella övervintringsområden.

Figur 1. i Naturföretagets inventering. Visar fynd av Större och Mindre vattensalamander inom damm 1 (utanför planområdet). Visar även fynd av Mindre vattensalamander inom dike (inom planområdet).

Sammanfattning av påverkan

Påverkan på arterna större och mindre vattensalamander kopplad till planens genomförande bedöms vara liten och inga särskilda åtgärder ses som aktuella för att klara lagkraven kopplade till fridlysning och artskydd.

Trots att planen inte medför påverkan har ändå ett flertal åtgärder inarbetats i planen. Med dessa anpassningar och

åtgärder kan planens genomförande bidra positivt till arternas livsmiljöer och fortlevnad i området. Med planens genomförande påverkas arternas livsmiljöer och möjligheter till fortlevnad positivt på ett sätt som inte hade varit möjligt utan planens genomförande, eller andra särskilda åtgärder för arten.

I planen inarbetade anpassningar

Under arbetets gång har flera åtgärder som tidigt i processen beskrivits som möjliga anpassningar, tagits upp av projektet och inarbetats i planen. Dessa åtgärder kommer att bidra till att habitatet för större och mindre vattensalamander påverkas i mindre omfattning, eller i positiv riktning. Den kanske tydligaste anpassningen/åtgärden är att planen har tagit upp salamander och artens fortlevnad i närområdet som ett av syftena med planen.

Därutöver har följande åtgärder inarbetats i planförslaget:

- Den öppna dagvattenhantering och de fuktängar som beskrivs i illustrationsplanen planeras att genomföras/anläggas.
- Gröna stråk tillskapas och/eller bevaras mellan de målpunkter salamandrar har (sommarhabitat, vinterhabitat och lekvatten). Sådana gröna stråk bör vara vegetationsbevuxna på ett sådant sätt att salamandrar känner sig trygga då de rör sig mellan platserna. Det handlar om att skapa lite buskiga stråk med lite högre gräs och lite mer vildvuxenhet än en parkmiljö. Detta görs bland annat genom att området utmed diket ges en utformningsbestämmelse, och planeras med buskig vegetation, gärna några träd för skugga och som minimum hög ängs- eller gräsvegetation, för att salamandrar ska kunna röra sig osedda utmed vattendraget. Inhemska arter prioriteras vid anläggandet, och där sådana inte bedöms lämpliga undviks de arter som är klassade som invasiva.
- Den gångväg som anläggs i grönområdet i väster placeras över ledningsområdet och inte inom den zon som är tänkt som skydd för bäcken.
- En remsa med parkmark planeras utmed naturstråket i väster, och kommer tillsammans med

gångstig medföra till en tydlig gräns mellan naturmarken och kvartersmarken. Detta medför en minskad risk för ianspråktagande av mark för exempelvis gräsmatta, lekredskap eller utemöbler.

- Detaljplanen skapar ett smalt parkstråk/grönstråk utmed vattendraget genom planbestämmelsen PARK eller NATUR. Det område som har planbestämmelse golfbana tas upp med särskilda åtgärder i golfbanans skötselplan, och kommunikation planeras för att uppmärksamma golfbanan/golfklubben på arternas förekomst och habitatkrav.
- Grävning för anläggnings och underhållsarbeten inom ledningsområdet (u) utmed vattendraget sker, så långt möjligt, utanför salamandrarnas lekperiod (dvs. april-maj).
- I de fall genomförandet av planen medför att temporära dammar skapas under lekperioden (april-maj), kommer man att titta på frågan om det kan vara aktuellt med salamanderstaket kring dessa temporära dammar eller arbetsområden, för att inte störa vandring till eller möjliggöra lek i olämpliga vatten.

De inarbetade åtgärderna i plankartan:

- Ett nytt naturmarksområde har tillkommit närmast diket, **NATUR₂** - *Naturmark*. Inom naturmarksområdet efterfrågas en vildvuxen karaktär vilket säkerställs med bestämmelsen **ängsmark** – *Ängsmark med vildvuxen karaktär. Träd och buskar får planteras.*
- Inom **R₁** – *Golfanläggning* efterfrågas också en vildvuxen karaktär vilket säkerställs med bestämmelse **n₃** - *Område vid dike ska vara av vildvuxen karaktär. Träd och buskar får planteras.*
- Mellan kvartersmarken och naturmarken planläggs **PARK** – *Park* för att skapa en tydlig gräns mellan kommande bostadsområde och dikesområdet.
- Under "Upplysningar" i plankartan har följande

information lagts till: *Grävning, skötsel och underhåll vid eller inom dagvattensystem inom planbestämmelse R1- golfanläggning bör ske utanför salamandrarnas lekperiod (dvs. April-Maj). För mer information, läs planbeskrivningen under rubriken "Salamanderutredning".*

Framtida möjligheter och medskick

Planen har som beskrivet ovan bedömts vara genomförbar utan negativ påverkan på större eller mindre vattensalamander. En rad åtgärder för att främja arterna och förbättra deras habitat har också integrerats i planen och dess tillhörande dokument. Det finns trots det flera möjligheter att förbättra arternas förutsättningar på platsen vilka är oavhängiga planens genomförande och avser att förbättra befintliga förhållande på platsen. De redan integrerade åtgärderna måste dock anses som mer än tillräckliga för att ett genomförande av planen inte ska påverka arterna negativt.

Det är viktigt att ha med sig att trots att den nu aktuella planen inte bedöms påverka arterna negativt, behöver utredning kring arterna ske vid eventuella framtida utvecklingsprojekt i närheten av området. Det kan då också vara aktuellt att genomföra ytterligare inventering av arterna. Därutöver bedöms det vara av särskild vikt att de utpekade övervintrings och sommarhabitatet bevaras som naturmark vid en eventuell framtida exploatering i anslutning till planområdet.

En ytterligare åtgärd som kan vara aktuell i en framtid är utrotning av signalkräftor i den damm där dessa identifierats vid inventeringstillfället. Detta skulle kunna bidra positivt till arterna genom att tillgängliggöra ytterligare ett lekvatten. En sådan åtgärd medför dock ett större ingrepp i naturmiljön och behöver utredas särskilt före den planeras och genomförs.

Därutöver kan det vara av intresse att informera de som rör sig i området kring arternas existens och hur deras livsmiljöer ser ut. Detta kan framförallt öka kunskapen och förståelsen för arterna och de genomförda anpassningarna, men kan också bidra med att skapa sociala värden.

Vattenområden

Vattenförekomster i området består av avvattningsdiken och vattenhinder för golfbanans anläggning. Se även

Natur/Vattendrag i planbeskrivningen.

Strandskyddade vattendrag

I projektet har frågan om avvattningsdiken och damm kan anses utgöra vattenförekomster som utgör grund för strandskydd.

Kommunen anser att det befintliga avvattningsdiket och dammen inte kan anses inhysa förutsättningar för att strandskyddet skall vara tillämbart.

Motivet är att de delar av diket/dammen som är permanent vattenförande till dominerande del är artificiellt skapade för att utgöra vattenhinder och gestaltande objekt på golfbanan.

Uppdämningar har uppförts med stenrösen för att hålla en viss vattennivå i delar av bäcken samt att sjövattnen tillförs för att bevara vattennivå som säkerställer vattenreservoarens funktion för banans bevattningssystem.

De delar av avvattningsdiket som inte är uppdämt är torrlagt under perioder utan större nederbördsmängder, dock fyller den en viktig funktion för dagvattenhanteringen i området både i dagsläget och i den beskrivna detaljplanen Se fig.6 och 7.

Strandområdet anses inte inneha värden för det rörliga friluftslivet då området är en del av golfbaneanläggningen.

Genomförd naturinventering (Adoxa Naturvård, 2015) med fokus på insekter, har inte identifierat några unika naturvärdesobjekt i vattendragets närområden.



Figur 11, Exempel på uppdämning med stenröse.

De naturvärden som har iakttagits i de tillskapade

"vattenbassängerna" är bl.a. vass, kaveldun, andmat och fräken. I dikeskanterna finns också gräs, videväxter, björk och tall. Värdena kan dock ej anses unika och värdefulla i ett större sammanhang.

Efter Samrådet har Ramboll Sweden AB har 2022-03-08 (*Salamanderutredning till DP Gripsholms backar*) tagit fram en Salamanderutredning för detaljplanen. Se mer information under rubriken "Salamanderutredning". Inom planområdets västra dike (som är anlagt och en del i avvattningsystem och golfbaneanläggning) har mindre vattensalamander upptäckts under inventeringen.

Påverkan på arten kopplad till planens genomförande bedöms vara liten och inga särskilda åtgärder ses som aktuella för att klara lagkraven kopplade till fridlysning och skydd.

Sammantaget bevaras vatteninslaget med närområde och ingår som en del i bebyggelseutformningen för att fortsatt ha en positiv påverkan för den biologiska mångfalden och förbättra förutsättningarna för mindre vattensalamander.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Området är idag anslutet från Stallarholmsvägen, väg 223, via Skogsborgsvägen.

Stallarholmsvägen är dock idag överbelastad vid infarten till centrala Mariefred under vissa perioder på dygnet. Detta medför att en ytterligare trafiktillförsel på detta vägavsnitt är olämpligt vilket i sin tur medför att en ny tillfart krävs till planområdet som en huvudgata för de nya bebyggelseområden som FÖP tillägget utpekar mot nordväst.

Mer information om tillfarten/anslutningen till planområdet mot väg 223 finns under rubriken "Ny anslutning till väg 223"

Viktigt att beakta de gemensamhetsanläggningar som idag har rättigheter för väganslutningar till sina fastigheter genom området.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken passerar via Stallarholmsvägen ca 500 meter från området. Ambitionen är att den nya huvudgatan norr om nuvarande golfbanan skall bli ett kollektivstråk i framtiden när hela golfbanan är kringbyggd.

Parkering, varumottagning,
utfarter

Parkeringsplatser skall anläggas enligt kommunens
parkeringsnorm.

Tillgänglighet för
Räddningstjänsten och
Renhållning.

Framkomlighet för Räddningstjänstens fordon skall tillgodoses
inom området. Prövning sker i samband med bygglovsprövningar.
Planförslaget möjliggör 11 meters svängradie för de kommunala
dubbelriktade gatorna. Brandvattenförsörjningen ska beaktas.

Avfallshantering i storkvartersområden (bostadsrättsföreningar
mm.) sker företrädesvis i gemensamma miljöhus till vilka fullgod
tillgänglighet skall säkerställas. Bedömningen sker i samband med
bygglovsprövning.

Störningar

Buller

Trafikbuller

En Trafikbullerutredning har genomförts av WSP (2017) som
underlag till detaljplanen. Bullerutredningen visar att
bebyggelsefasader mot huvudgatorna (Gata1 och Gata3) är utsatta
för bullernivåer över 60 dBA ekv. nivå vilket medför att dessa är
bullerutsatta enligt gällande riktlinjer (regeringsbeslut 11 maj
2017) och att avsteg därmed krävs med krav på utformning enligt
Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2015:216.
Utförd utredning visar att fullgoda lösningar kan uppnås, vilket är
säkerhetsställt i plankartan genom två utformningsbestämmelser
som reglerar bostadsbebyggelsens utformning inom de
bullerutsatta kvarteren. Den ena reglerar att varje bostadslägenhet
som förses med uteplats, ska ha den mot ljustdämpad sida. Den
andra reglerar att bostäder som vetter mot huvudgatorna (Gata1
och Gata3) ska utformas så att de är högst 35 kvm stora eller att
minst hälften av bostadsrummen i bostäder större än 35 kvm
orienteras mot en ljustdämpad sida.

Buller vid befintliga bostäder

Det framgår enligt den framtagna Trafikbullerutredningen (WSP
Sverige AB, 2017) att den nya planerade bostadsbebyggelsen som
påverkas av bullervärden som överskrider de gällande riktvärdena
för buller ligger inom cirka 10 meter från huvudgatans mitt.

Den närmsta befintliga bostadsbebyggelsen ligger cirka 20 meter

från den kommande huvudgatans mitt, övriga bostadshus ligger på ett längre avstånd.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömer utifrån den framtagna trafikbullerutredningen att befintlig bostadsbebyggelse ligger på ett avstånd från den kommande huvudgatan som inte kommer att påverkas av bullernivåer som överskrider de gällande riktvärdena för buller.

Buller från intilliggande verksamheter

Viss bullerpåverkan från kringliggande lager (Slottsbrinken 1:94) samt mekanisk verkstad (Skogsborg 11) kan förekomma.

Situationen bedöms dock inte innebära betydande påverkan med åtanke på att fastigheter redan måste bullerbeakta trafiken vilket kräver särskild utformning. Tillkommande bostadsbebyggelse bör dock inte uppföras närmare än 100 meter från bullerkällor på verkstadsfastighet.

Störande verksamheter

Öster om planområdet, cirka 100 meter bort, ligger verksamheten MAVAB AB.

Verksamheten MAVAB AB har tillstånd enligt Miljöbalken att på fastigheterna Manhem 1 och Skogsborgs 12, i Mariefred, Strängnäs kommun i befintlig anläggning bedriva miljöfarlig verksamhet inklusive lackeringsverksamhet.

Strängnäs kommuns tillsynsmyndighet (Miljöenhet) bedriver tillsyn över verksamheten.

Den nya planerade bebyggelsen inom Gripsholms backar kommer som närmast ligga 100 meter från MAVABs verksamhet, den övriga bebyggelsen kommer ligga på ett längre avstånd.

Strängnäs kommun bedömer att ett avstånd på cirka 100 meter mellan den nya planerade bebyggelsen inom Gripsholms backar och MAVAB är ett tillräckligt avstånd för att minimera eventuella upplevda störningar för boende.

Intill planområdet(Österut) finns en djurhemsverksamhet (Skogsborg 13). Idag har verksamheten tillstånd för:

1. tillåta stadigvarande djurhållning med maximalt 80 vuxna fjäderfän, maximalt 10 vuxna pälsdjur och maximalt 10 vuxna får och getter
2. tillåta tillfällig djurhållning i samband med omplacering av djur i samband med djurskyddsärenden.
3. uppkommen gödsel ska komposeteras eller på annat sätt hanteras så att olägenheter för människors hälsa och Miljö inte uppkommer

Djurhemsverksamhet med tillstånd för djurhållning av den här omfattningen kräver inget särskilt skyddsavstånd.

Risker

Golfanläggning i direkt närhet till boende/allmän plats/skolverksamhet kan innebära en risk.

I och med planens genomförande kommer golfhålen att byggas om. Utslagsplats ska riktas bort från bebyggelsen vid ombyggnation.

För att säkerhetsställa att skyddsåtgärder vidtas finns en bestämmelse i plankartan (**m.1**) som innebär att golfanläggning inte får utgöra en risk för bostäder, verksamheter och skolverksamheter i planen.

Skyddsåtgärder kan exempelvis vara i form av skyddsnät eller vegetationsallé eller annan förläggning av spelbanorna.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området skall anslutas till det kommunala vatten- och avloppssystemet (VA). Anslutningspunkt har angetts i Skogsborgsvägens förlängning. Det bör undersökas vid projektering hur redundans ska kunna uppnås i dricksvattennätet. Eftersom att SEVAB (VA-huvudmannen) deltar i projektering av de allmänna anläggningarna och utför dem, så kommer de ha möjlighet att påverka utformningen av dricksvattennätet.

En Va- och dagvattenutredning genomfördes av WSP på uppdrag av Strängnäs kommun (2017-09-12) som underlag till detaljplanen. Syftet med dagvattenutredningen var att ta fram lämpliga lösningar för hantering av dagvatten med avseende på förändringar på det befintliga dagvattenflödet samt föroreningsbelastning som sker som konsekvens av den förändrade markanvändningen i området. Syftet var även att ta fram en fungerande VA-lösning för området samt att säkerställa

att erforderliga ytor för pumpstation och u-områden reserveras i planen.

På grund av områdets topografi är det inte möjligt att leda spillvattnet till anslutningspunkt med självfall. Spillvattnet leds med självfall ned till en pumpstation (**E**) belägen sydöst om befintlig dagvattendam och trycks sedan upp till högpunkten. I högpunkten övergår tryckledningen till en självfallsledning via en släppbrunn, innan anslutningspunkten. För att möjliggöra självfall för hela planområdet är inkommande vattengång till pumpstationen på 3,5 m djup från befintlig marknivå.

Det kommer även krävas ett u-område längs planerad gångväg för att leda in spillvattnet från gatan i nordväst. Pumpstationen är placerad så att bräddning till dagvattendammen är möjlig. För att undvika olägenheter bör ett rensgaller installeras. För större säkerhet kan även ett bräddmagasin anläggas. Pumpstationen placeras minst 50 m från bebyggelse, E-området i detaljplanen medger.

För att möjliggöra åtkomst för drift/service-fordon samt för underjordiska ledningar till planerade E-områden har följande bestämmelser tillkommit på närliggande kvartersmark:

Prickmark – Marken får ej förses med byggnad

***z** - Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig körtrafik*

***u** – Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar*

Anslutningspunkten för samtliga ledningstyper till befintliga systemet ligger utanför planområdet vid korsningen mellan Skogsborgsvägen och Falkebovägen.

Brandvattenförsörjning

Vid projektering av VA ska brandvattenförsörjningen beaktas.

Dagvatten

En Va- och dagvattenutredning genomfördes av WSP på uppdrag av Strängnäs kommun (2017-09-12) som underlag till detaljplanen.

I utredningen har det konstaterats utifrån de befintliga förutsättningarna att:

- Den befintliga dagvattendammen i planområdets sydöstra del har kapacitet att fördröja den erforderliga fördröjningsvolymen för dagvattnet som bildas inom exploateringsområdet vid ett 20-årsregn.
- Dammen bedöms översiktligt att ha kapacitet för att fördröja 100-årsregn.
- Det befintliga diket bör kapacitetshöjas (dikesrensning och trumbyten) ned till väg 223 där en översvämningssyta anläggs för att fördröja dagvattnet som uppstår vid ett 100-årsregn nedströms exploateringsområdet samt bräddflöden från exploateringsområdet.
- Dagvattnet från det planerade vägområdet öster om exploateringsområdet kräver en fördröjningsvolym på 433 m3 för 20- årsregn och 867m3 för ett 100-årsregn.
- Om scenario b med pumpning av dagvatten väljs krävs en fördröjningsvolym för fördröjning av dagvattnet för att minska pumpbehovet. Fördröjningsvolym kan placeras i parkeringsyta.
- För ytterligare fördröjning kan följande åtgärder tillämpas (Se tabell nedan)

Område	Åtgärder
Exploateringsområde	
Kvartersmark	Utkastare, gröna tak, diken, regntunnor, privata växtbäddar, dagvattendamm
Vägar och Torg	Skelettjordar, växtbäddar, diken, öppna fördröjningsmagasin, dagvattendamm
Vägområde	Svackdike, öppna fördröjningsmagasin

- Fördröjningsvolymen för dagvattendammen föreslås att dimensioneras utan hänsyn till åtgärder på kvartersmark.
- Gemensamhetsanläggning (g-område) behövs för dagvattenanläggningen inom exploateringsområdet.

- I detaljplanen finns bestämmelser om gemensamhetsanläggning som möjliggör för gemensam fördröjning av dagvatten.

Delar av kvartersmarken är av betydelse för gemensamt omhändertagande av dagvatten och bör ej hårdgöras för att reducera mängden av och hastigheten på ytvatten vid kraftiga skyfall, bestämmelserna **g₁** - *Område skall möjliggöra gemensam fördröjning av dagvatten* och **n₂** - *Marken skall möjliggöra öppen dagvattenhantering och får därför ej hårdgöras. Befintligt avvattningsdike skall bevaras.* har därför lagts in för vissa betydelsefulla områden.

Även användningsbestämmelsen **NATUR₂** – *Naturmark* och egenskapsbestämmelsen **ängsmark** - *Ängsmark med vildvuxen karaktär. Träd och buskar får planteras* möjliggör för genomsläpplighet och omhändertagande av skyfall närmast dikesområdet.

I plankartan finns även bestämmelser som styr att torgens markytor får hårdgöras maximalt till en andel av 50% (**infiltr**).

I dagvattendammen kommer även rening av dagvattnet att ske. Allt dagvatten inom planområdet bör ledas till dagvattenområdet inom detaljplanen utan pumpning. I och med planens angivna åtgärder förbättras de befintliga förhållandena och minimerar risken för översvämning inom och söder om planområdet.

Eftersom allt dagvatten inom planområdet bedöms kunna fördröjas och renas kommer dagvattnet som lämnar området att klara MKN (miljökvalitetsnormer) för vatten.

Kommunens dagvattenpolicy ska tas i beaktning innan byggstart i samband med bygglovsskedet.

Erforderliga fördröjningsvolymerna som krävs för att hantera dagvattnet från det planerade vägområdet (vid både 20- och 100-årsregn) bedöms med god marginal rymmas inom området som regleras med bestämmelsen **T** – *Trafik*. Fördröjningsvolymerna kan placeras både öst och väst om den planerade infartsvägen.

Översvämning

Höjdsättningen av planområdet ska följa rekommendationerna i Svenskt vattens publikation P105 Hållbar dag- och dränvattenhantering.

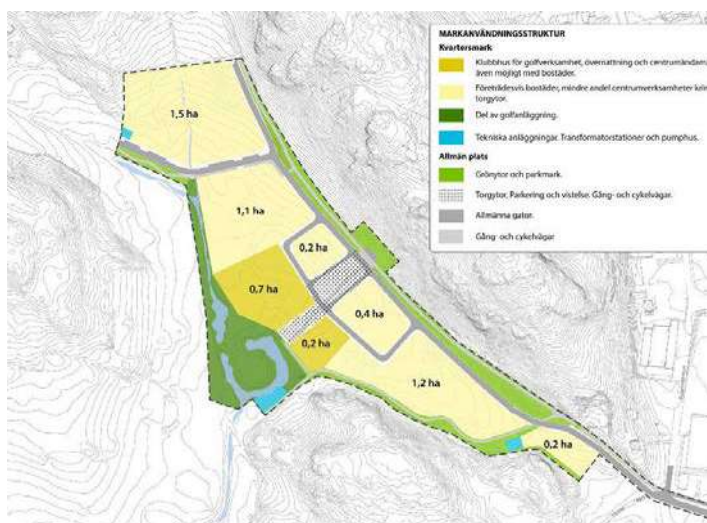
El	SEVAB Elnät har inget nät vid planområdet i dagsläget. Elnätet kommer byggas ut för att planområdet ska kunna ansluta för elförsörjning.
Fjärrvärme	Fjärrvärme finns framdraget till området och SEVAB (Strängnäs Energi AB) bedömer att de nya byggnaderna kan anslutas till fjärrvärmenätet.
Tele/Bredband	Optoledningar bör sammanläggas med övrig infrastruktur i allmänna gator så långt möjligt. Inom kvartersmark sker ledningsdragning med nyttjanderätt.
Avfall	Källsortering av sopor förutsätts och om möjligheter finns kan kompostering vara tänkbart. Något särskilt område för kompostering eller sophantering anvisas inte i detaljplanen, det åligger exploitören/byggaren att visa lämpligt anordnade i samband med bygglovsprövningen.

PLANFÖRSLAG

Planförslaget i korthet

Förslaget innebär att de norra delarna av planområdet (golfbanans öppna markområden intill Blåbärsskogen) exploateras med främst bostadsbebyggelse i en till fyra våningsplan. I kvarter runt torgytan tillåts centrumverksamheter för att kunna tillåta mindre butiker och affärer. Förslaget möjliggör en alternativ placering av golfbanans klubbhus samt i direkt förbindelse till denna en övernattningsanläggning. För allmänhetens tillgänglighet planeras en central torgyta samt gång- och cykelstråk som ger åtkomst till kringliggande naturområden. Den befintliga grusvägen längs Blåbärsskogen planläggs som gång- och cykeltrafik. Förslaget bedöms möjliggöra ca 250-350 bostäder, om klubbhusetableringen utgår möjliggör även denna yta bostäder vilket skulle utöka antalet bostäder.

Övergripande struktur



Figur 13, Strukturkarta med storkvartersindelning och ytuppgivelser

Den föreslagna strukturen består av sex kvartersblock avsedda primärt för bostäder men med möjligheter till handel i entréplan vid lägen runt torget. I två av kvarteren ges även möjlighet till etablering av mindre förskolor.

I ett centralt läge mot golfbanan planeras två kvarter för verksamheter av besökskaraktär. På platsen finns möjlighet för alternativ placering av golfanläggningens klubbhus, hotell med spa- del eller andra typer av besöksanläggningar. Även bostäder tillåts.

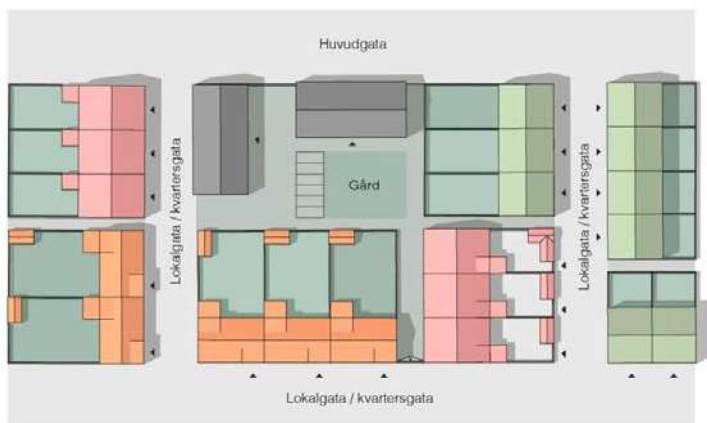
Som allmän axel mot klubbhusets entré planeras för torg med flexibel användning. En öppen siktlinje skall finnas från torg/huvudgata ner mot golfbanan.

Strukturen förses med allmänna gator och gröna stråk som skall säkerställa allmänhetens tillgänglighet och ett levande rörelsemönster i området.

Intern kvartersstruktur

Ambitionen är att erbjuda boenden inom en intern kvartersstruktur. Utformning av den interna kvartersstrukturen regleras i det gestaltningsprogram som tillhör detaljplanen.

Huvudsyftet i denna är att erbjuda små kvarter med varierande bebyggelse i kvarterets ytterkant med gemensamma mark på "gården". Gården och kvarteret skall vara tillgängligt via interna gränder/smitvägar.



Figur 14, Illustration kvartersuppbyggnadsprinciper

Flexibel planläggning

Syftet med den flexibla planläggningen är att inte styra bebyggelseplaneringen i för hög grad än vad som krävs för att den allmänna strukturen i området skall fungera ur funktionell och rationell synvinkel. Givetvis måste platsens förutsättningar beaktas vilket innebär att vissa utformningskrav måste ställas på den framtida bebyggelsen för att inte betydande påverkan skall ske på riksintresset för kulturmiljö.

Byggnadsplaceringar är dock inte fastlagda mer än principiellt i ett gestaltningsprogram vilket skall efterlevas men som ändå ger exploitören/byggherren en möjlighet att uppföra bebyggelse som svarar över tid mot rådande marknad och aktuella behov.

Den flexibla planläggningen innebär dock att kommunen inte kan visa de bebyggelseförslag som kommer att genomföras utan enbart illustrationer på tänkbar bebyggelse, två varianter visas nedan.

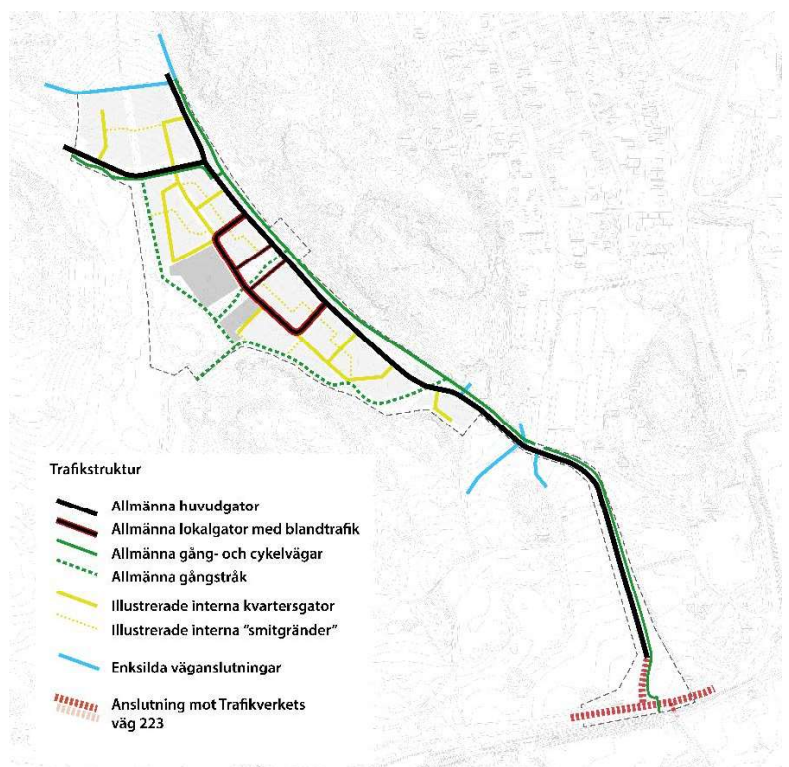


Figur 15, Vy från nordväst med illustrerad bebyggelse variant X



Figur 16, Vy från nordväst med illustrerad bebyggelse variant Y

Trafikstruktur



Figur 17, Karta med planerad trafikstruktur

Gator

d ata

Gatustrukturen i området baseras på en huvudgata som sträcker sig utmed planområdets östra del men som även riktar sig norr- och västerut för att möjliggöra vidare bebyggelseutveckling enligt utvecklingsstrategi i gällande fördjupning av översiktsplanen.

Körbanan på denna är 6,5 - 7,0 meter bred för att möjliggöra möten med tunga fordon.

Nya anslutningar till huvudgator får endast ske i samordnad form.

Trafikflödet längs huvudgator bedöms kunna variera mellan 1800-3400 Ådt (årsmedeldygnstrafik) för sträckningar intill nya bebyggelsen med beaktande av att alla områden är utbyggda enligt utvecklingsstrategier.

Lokalgata

Lokalgatorna avser att förse verksamheter och bostäder kring torgytorna utfarter samt erbjuda anslutningsmöjligheter för kringliggande storkvarter. Utformningen bör möjliggöra blandtrafik och inte vara för styrande vad gäller körbana/gå- och cykelutrymmen samt parkeringsytor.

Lokalgatorna inom planområdet ska utformas som de befintliga gatorna i gamla Mariefred, se fig.18 och 19 för exempel. Sidoytor anläggs med fördel med plattor och avgränsas med gatsten.



Figur 18, Referens Djurgårdsgatan Google©



Figur 19, Referens Långgatan Google©

och c kel ar ar

Avskild/separerade GC-vägar anläggs utmed huvudgata. Befintlig grusväg intill blåbärsskogen omvandlas på sikt till gång- och cykelväg. Bredd på GC-väg bör inte understiga 2,5 meter.

Karaktären på befintlig sträckning bör bevaras vilket innebär att grusad beläggning är att föredra.



Figur 20, Vy befintlig grusväg

Vissa avsnitt av planerade GC-vägar behöver användas som infartsvägar för befintlig trafik tills att utbyggnaden av ny väg med anslutningar är färdigställt.

Ny anslutning till väg 223

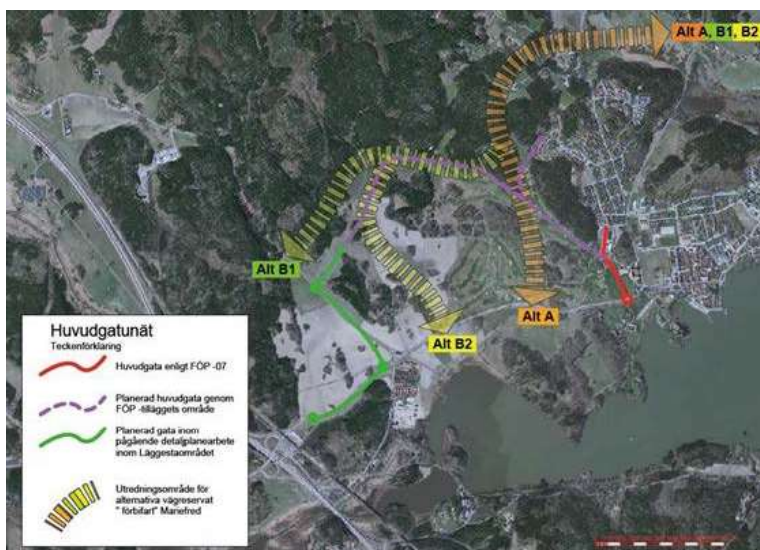
Övergripande trafikstruktur

För att möjliggöra bebyggelse norr om nuvarande golfbanan enligt kommunens strategiska utbyggnadsplaner (FÖP Mariefred-Läggesta samt tillägget Gripsholms hagar) krävs en ny angöring

mot väg 223 för att inte befintlig bebyggelse eller trafiksystem skall belastas på olämpligt sätt.

Den sträckning som i fig.21 markeras med röd sträckning har i FÖP Mariefred - Läggesta (antagen 2007) ansetts som lämplig tillkommande huvudgata för att avlasta del av trafik från Slottsbrinken från Väg 223 (Stallarholmsvägen). I samband med framtagande av tillägg till FÖP (Gripsholms hagar, antagen 2013) avsågs denna nya anslutning även bli en del av den struktur (lila sträckning i fig.21) som skall försörja ny tillkommande bebyggelse väster om Slottsbrinken som helhet.

Den nya bebyggelsen skall binda ihop Slottsbrinken/Mariefred med framtida exploateringsområden vid Årby/Marielund. Kommunen anser att sammanlänkande transportmöjligheter (gång- och cykel, kollektivtrafik, bil, service) är viktigt för att inte skapa fristående avskurna enklaver. De tillkommande bostadsområdena behöver därför anslutas på ett bra sätt mot såväl tätorten i öster som tillkommande bostäder västerut.



Figur 21, Karta från Tillägg till FÖP Mariefred-Läggesta

I den aktuella detaljplanen hanteras anslutningen till väg 223 och första delen av den planerade huvudgatan. Den planerade sträckningen längst norrut, västerut och Skogsborgsvägen ingår inte i den här detaljplanen. De delarna kommer behandlas när planer för respektive områden blir aktuella att bebygga eller när annat väsentligt intresse föreligger, exempelvis behov för kollektivtrafiken.

Framkomlighetsproblematik

Framkomlighetsproblematik längs väg 223 (Stallarholmsvägen) och främst vid anslutningar mot Mariefreds tätort och Gripsholms slott har varit en återkommande fråga i kommunens strategiska handlingar. I FÖP-tillägget Gripsholms hagar presenterade kommunen ett förslag på utredningsområden för vägreservat, se fig.21, för att på sikt kunna avlasta den del av Stallarholmsvägen som utgör störst problemkälla. Något utredningsarbete eller slutligt ställningstagande för "förbifart Mariefred" har dock inte genomförts eller beslutats, därav råder stor osäkerhet om förbifartens aktualitet.

Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och bibehållen framkomlighet längs väg 223

För att få en samlad bild över behov av åtgärder kopplade till trafikmiljön genomfördes 2016-2017 en åtgärdsvalsstudie i samverkan mellan kommunen och Trafikverket. Åtgärdsvalsstudie är första steget vid analys av behov av ändringar på/längs vägar där Trafikverket är väghållare.

Åtgärdsvalsstudien har resulterat i att Trafikverket under kommande år 2023-2024 kommer att omforma korsningarna Stallarholmsvägen-Kärnbogatan samt Stallarholmsvägen-Storgatan, högst troligen till cirkulationsplatser. Ytterligare åtgärder kommer ske längs vägen vid Läggesta-Marielund.

Med beaktande av de förbättringar åtgärderna förväntas medföra både trafiksäkerhetsmässigt men även med tanke på framkomlighet bedömer kommunen att det initiativ som tog med ny förbifart i FÖP-tillägget inte kommer aktualiseras inom överskådlig tid. Nuvarande och kommande detaljplaner skall dock beakta antagen FÖP på sätt att möjligheten kvarstår för framtiden.

Angöring/Infart till planområde

Detaljplaneområdet kommer att ha en anslutning till väg 223 som Trafikverket är väghållare till. VAP VA-Projekt AB har tagit fram ett utformningsförslag på trafiklösning för anslutning till väg 223(se figur 23). Förslaget har tagits fram till Trafikverket på uppdrag av Strängnäs kommun. Trafiklösningen innebär att en korsning utformas som typ-C med vänstersvängfält mot ny tillfart norrut. Förslaget inryms inom aktuellt planområde för detaljplanen inom användningsområdet **T - Trafik** och innebär att väg 223 breddas norrut. Dagens busshållplatser anpassas till ny

korsningsutformning. En gångpassage föreslås inrymmas i ny refug över väg 223 samt över ny anslutningsväg. Åtgärderna innebär ett markintrång om cirka 500 m² inom exploatörens mark.

Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är slutsatsen att åtgärderna medför ingen/endast en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan. Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan inte behöver tas fram.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen för planområdets anslutning till väg 223.

I samband med att infrastrukturen byggs ut kan en tillfällig anslutning till väg 223 behöva anordnas. Det ankommer på kommunen, eller kommunens entreprenör, att ansöka om tillfällig anslutning hos Trafikverket och tillse att fastighetsägarna drabbas av så få olägenheter som möjligt under byggskedet.

Huvudgatans utformning

För att anpassa huvudgatans utformning över det känsliga landskapsavsnittet invid skyddsområdet för Gripsholms slott utformas gatans första del som en alléplantering.

Dels så är alléer ett välkänt inslag inom riksintresseområdet, och på den aktuella platsen bildar den blivande allén även ett sammanhang med befintlig allé på motsatta sidan av väg 223.

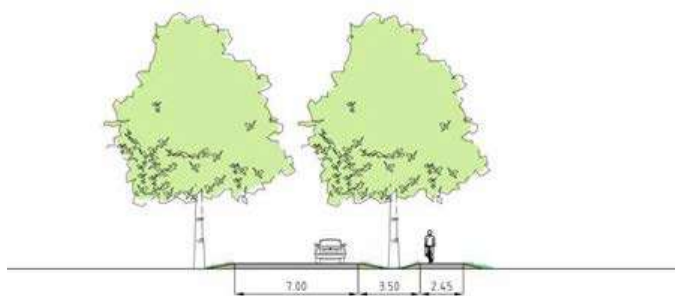
För att säkerhetsställa att gatubelysning inte ska bli framträdande och inte ska framstå som egna inslag i miljön införs det bestämmelser i detaljplanen om belysningens utformning och

placering.

Bestämmelserna kräver att stolparna ska vara av konisk form med en mörk gråbrun färg. Belysning och armatur skall placeras i trädrad mellan GC-väg och infartsväg. Stolparna höjdanpassas och belysning ska fästas direkt på stolpen utan arm(**allé**). Träden som planteras skall vara minst lika höga som belysningsstolparna vid planteringstillfället(**n₁**). Med dessa krav på utformning bedöms påverkan på kulturmiljön begränsas och kommunen gör bedömningen att utformningen bidrar till att riksintresset skyddas mot påtaglig skada.

Minimal vägbank bör eftersträvas och vägdike göms undan mellan gata och gång- och cykelbana. Kommunen kan förslagsvis prova alternativ till asfalterad (alternativt färgad asfalt) GC-väg för att vägarna gemensamt ej skall ge för starkt intryck i landskapet.

Trafikflödet längs ny infartsgata bedöms uppgå till 3800 Ådt (årsmedeldygnstrafik) med beaktande av att alla områden är utbyggda enligt utvecklingsstrategier.



Figur 22. Sektion över infartsvägen. En dubbelradig alléväg med separat gång och cykelbana

Trafiksäkerhet och tillgänglighet

VAP VA-Projekt AB har tagit fram ett utformningsförslag på trafiklösning för anslutning till väg 223(se figur 23). Förslaget har tagits fram till Trafikverket på uppdrag av Strängnäs kommun. Trafiklösningen innebär att en korsning utformas som typ-C med vänstersvängfält mot ny tillfart norrut. Förslaget inryms inom aktuellt planområde för detaljplanen och innebär att väg 223

breddas norrut. Dagens busshållplatser anpassas till ny korsningsutformning. En gångpassage föreslås inrymmas i ny refug över väg 223 samt över ny anslutningsväg. Trafiklösningen följer kraven som finns i VGU och är enligt kommunen och Trafikverket en trafiksäker lösning som kan med övriga åtgärder utmed väg 223 förbättra dagens trafiksituation samt kunna hantera framtida trafik till planområdet och kommande bebyggelseutveckling enligt FÖP.



Figur 23. Utformningsförslag på trafiklösning för anslutning till väg 223, VAP VA-Projekt AB.

Kommunen gör bedömningen att infartsvägen och huvudgatan i planområdet kommer att bli trafiksäker och förbättra tillgängligheten i området. Planerad infartsväg och huvudgata kommer att få en maxhastighet på 30km/h och bedöms få ett trafikflöde (WSP Sverige AB, 2017, Trafikbullenutredning) upp till 3800 Ådt (årsmedeldygnstrafik) med beaktande av att alla områden är utbyggda enligt utvecklingsstrategier. Planerad gång- och cykelbana kommer att ligga separerad från gatan och bedöms förbättra framkomligheten/tillgängligheten i området. Separerad gång- och cykelbana från gatan innebär även att det inte uppstår blandtrafik vilket är en mer trafiksäker lösning än dagens grusväg.

Vid de korsningspunkter som uppstår vid befintliga och kommande in- och utfarter finns det utrymme i plankartan för att skapa trafiksäkra lösningar för att enkelt och säkert ta sig över gatan, exempelvis trafiksäkra övergångsställen. Infartsvägen och huvudgatan bedöms därmed att inte bli en barriär för människor som går och cyklar i området. Kommunen bedömer att trafiksäkra åtgärder som beskrivs går att genomföra inom detaljplanen med hänsyn till föreslagen hastighet och uppskattat trafikflöde.

Gällande trafiklösningen finns det utrymme för att skapa en mittrefug på väg 223 så att oskyddade trafikanter kan korsa ett körfält i taget, vilket är positivt från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare bidrar en mittrefug till lägre hastigheter för fordonstrafiken då vägsektionen smalnas av.

Mark- och miljödomstolens prövning

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan, antogs av kommunfullmäktige 2018-03-26. Länsstyrelsen beslutade den 20 april 2018 att inte överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen. Beslutet att anta detaljplanen överklagades till mark- och miljödomstolen. Detaljplanen blev sedan överprövad av domstolen pga. genomförandefrågor.

De två statliga myndigheter som har i uppgift att bevaka det allmännas intresse av kulturmiljön, Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet, hade inte några invändningar mot kommunens detaljplan. Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömde dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset.

Mark- och miljödomstolen bedömde sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut.

Planbestämmelser

Markanvändning

Bostäder

B och B1

Planområdets dominerande innehåll är bostadsbebyggelse. Upplåtelseformer styrs inte inom detaljplanen men exploatörens avsikt är att erbjuda bostads- och eventuellt hyresrätter i föreningsform.

Inom bostadsbebyggelsen som inte befinner sig vid torgytorna finns det möjlighet till att uppföra mindre verksamheter som inte är störande för omgivningen.

Antalet möjliga hushåll i planförslaget ligger i spannet 250-350. Med beaktande av översiktsplanens antagande om att boendetätheten i MÅHL-området är 2,0 personer per hushåll kan antalet boende i området förväntas ligga mellan 400 – 600 personer.

C och C1*Verksamheter*

Inom planområdet möjliggörs utöver bostadsbebyggelse även möjligheter för centrumverksamheter på områden avsedda för verksamheter samt i byggnaders entréplan intill torgytorna. "Centrumverksamheter" är ett samlingsbegrepp för sådana verksamheter som kan integreras i stadsmiljöer och som av sin natur ofta placeras i centrumlägen, exempelvis handel- och serviceverksamheter.

S₁

Inom området finns även två områden där etablering av förskolor är möjliga. Strängnäs kommuns riktlinjer för friytor vid förskolor och skolor ska följas.

O₁, R₁

I anslutning till golfbaneområdet möjliggörs ny alternativ placering av golfbanans klubbhus, i samband med denna kan även en övernattningsanläggning/hotell bli aktuell. För att skapa flexibilitet i detaljplanen kan dock även denna plats bli aktuell för bostäder eller centrumverksamheter.

*Allmänna platser***TORG₂ och TORG₁**

De torgytor som planeras centralt i bebyggelseområdet avser att utnyttja flexibla ytor som kan omordnas vid speciella tillfällen. Här har Mariefreds centrala rådhusorg fungerat som inspirationskälla.

Vanligtvis är denna yta mest använd för parkering, dagvattenfördröjning, transport, vistelse och viss torghandel men kan vid vissa tillfällen användas för större arrangemang. Den torgyta som planeras sydöst om klubbhusetableringen avses dock

utformas med större andel fasta anläggningar.

Trafikstruktur

GATA₁, GATA₂ och GATA₃

Strukturen för gator i området består av en huvudgata som utöver att tillse transportmöjligheter för det aktuella planområdet även kommer att trafikeras av kringliggande befintlig och framtida bebyggelse. Längs denna gata kommer en gång- och cykelväg att anläggas. Delar av den nu befintliga grusvägen längs Blåbärsskogen kommer att nyttjas för denna gång- och cykelväg.

GATA₄

Internt i bebyggelseområdet planeras en lokalgata som skall möjliggöra anslutningar för kvartersgator. Kvartersgatorna ingår dock inte i den kommunala gatustrukturen utan får bostadsföreningarna som väghållare.

NATUR₁ och PARK

Förutom behövliga vägområden planeras även platser och områden för att säkerställa allmänhetens tillgänglighet till kringliggande naturområden och för att uppnå en viss grad av rörlighet genom området.

NATUR₂

Ett nytt naturmarksområde har tillkommit närmast diket i väst för att skydda viktiga stråk för mindre vattensalamander, se "Salamanderutredning" i planbeskrivningen.

Teknisk försörjning

E₂

I detaljplanen anges tre platser för placering av transformatorstationer som skall förse området med energi. Huruvida alla dessa behöver utnyttjas är beroende av vilken omfattning planens möjligheter till verksamhetsanvändande som utnyttjas.

E₁

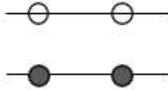
För att säkerställa avloppsanläggning i område avsetts en plats för pumpstation intill dagvattendamm söder om tänkta klubbhuset. Placeringen är gjord med tanke på att möjliggöra självfall från bebyggelsen.

Egenskaper för kvartersmark

d1800/d3500

Då avsikten är att möjliggöra boendeformer i föreningsform är den allmänna gatustrukturen i området inte anpassad för tomter med enskilt ägande. Bestämmelse **d1800** och **d3500** är därför inlagda

		med syftet att förhindra skapande av mindre fastigheter.
		Bebyggelseregleringen är relativt fri i området och begränsar sig till bestämmelser om våningsantal och exploaterbar yta/fastighet.
I-IV		Bebyggelse som möter befintlig bebyggelse norr- och söderut begränsas till två våningar. In mot den centrala axeln möjliggörs högre byggnadstyper med tre till fyra våningar. Den sista fyrvåningsvarianten avser att möjliggöra flerbostadshus med lägenheter intill torgytan.
f1		Intentioner gällande utformning och utförande kan utläsas i gestaltungsprogrammet, med hänsyn till platsens lokalisering inom riksintresseområde för kulturmiljö samt närhet till byggnadsminnesområdet kring Gripsholms kungsladugård ställs särskilda krav på materialval och färgsättning.
f2		Mot sydöst ställs krav på fasad- och takmaterial, färgval och takkonstruktion genom planbestämmelse. Detta på grund av platsens direktpåverkan mot intilliggande kulturhistorisk bebyggelse.
		För utformning av verksamhetsbyggnader ställs särskilda utformningskrav på materialval.
f3		För att möjliggöra viss variation av byggnadshöjder inom storkvartersområden ges en tilläggsmöjlighet på en våning för 35% av byggnadsytan.
f4		För utformning av övrig bostadsbebyggelse ställs krav på fasadmaterial och lämplig färgsättning i form av kulörskala. Takkonstruktionen inom området lämnas dock fri.
f5		Kommunen ser positivt på att erbjuda viss service och handel kring de allmänna torgytorna, för att skapa långsiktiga möjligheter för dessa bör huskonstruktionen tillåta användning där många människor kan röra sig, bland annat med tanke på våningshöjd. En bestämmelse med lägsta byggnadshöjd 2,7 meter införs därför på byggnadskroppar som riktar sig mot torgytor.
f6		Bullerpåverkan från huvudgatan skapar behov av särskild aktsamhet gällande bebyggelseutformning i de bullerutsatta lägena. Denna bestämmelse säkerhetsställer att uteplatser och innergårdar kommer att placeras mot ljuddämpad sida.
f7		En bestämmelse har även införts för att hälften av bostadsrummen skall placeras mot ljuddämpad sida alternativt att mindre lägenheter uppförs i fasad mot gatan.



För att inte bebyggelse på kvartersmark skall få oacceptabel påverkan mot allmän platsmark införs bestämmelser om utfarter, (mot huvudgata tillåts enbart samordnade utfarter, mot torgytor råder utfartsförbud) utkragande balkonger och entréers/fasadens placering (pga påverkan vid dörröppning).

Administrativa bestämmelser

g1

För att långsiktigt säkerställa fördröjningsmöjligheter av dagvatten som avrinner från området har det nuvarande vattenhindret samt avvattningsdiken införlivats i detaljplanen. Avsikten är att vattenområdet kan ha en dubbelfunktion både som vattenhinder och dagvattendamm. Krav på utformning och utbredning av dammen redovisas i den gjorda dagvattenutredningen. En gemensamhetsanläggning som omfattar samtliga fastigheter inom planområdet behöver tillskapas.

g2

För att säkerställa infarter till de fastigheter utanför planområdet som idag har nyttjanderätter för vägar i området införs bestämmelser som möjliggör ombildning av befintliga rättigheter.

u

Viss kvartersmark har reserverats för allmänna anläggningar i form av underjordiska ledningar. Dessa kommer förmodligen att behöva revideras när systemhandlingar produceras för VA-anläggningar.

Egenskaper för allmän plats

dike

Befintliga dikesdragningar till grusväg längs Blåbärsskogen som på sikt kommer att omvandlas till GC-väg är viktig att bevara för dagvattenavledning från såväl GC-väg som den påtänkta gatan väster om diket. Viss plantering kan även tillkomma som funktionellt och gestaltande inslag.

gata

Den centralt placerade torgytan avses möjliggöra långsgående enkelriktade gator med sidoparkeringar ner mot klubbhusets entréfasad.

Träddungar med ädellövsinslag efter grusvägen längs

skog

blåbärsskogen avses bevaras i den mån detta är möjligt.

ängsmark

Ett nytt naturmarksområde har tillkommit närmast diket i västra delen av planområdet för att skydda viktiga stråk för mindre vattensalamander. Inom naturmarksområdet efterfrågas en vildvuxen karaktär vilket säkerställs med bestämmelsen **ängsmark** – *Ängsmark med vildvuxen karaktär. Träd och buskar får planteras*

hållp

Vid centrala torgytan längs huvudgatan föreslås ett framtida hållplatsläge med möjlighet att uppföra väderskydd. I samband med hållplatsen kan med fördel även väderskyddad cykelparkering anläggas.

infiltr

Torgytan skall utformas enligt principer i gestaltningsuppdrag för allmänna platser. En av torgytornas funktioner är att hantera dagvatten vilket ställer krav på infiltrationsförmåga på viss del av ytan. Plats för infiltrationsanläggning skall ligga vid ytans lågpunkt. Avleds gatuvatten till denna anläggning skall rening ske innan vatten förs vidare.

allé

Gestaltning av ny infartsväg skall ske så att vägen kan utläsas tillsammans med befintliga strukturer på ett tydligt sätt. Söder om väg 223 finns en befintlig alléplantering längs infart till Gripsholmsviken, den nya infartsvägen bör gestaltningsmässigt ansluta mot denna vilket innebär allékrav även på denna. Dessutom ställs det krav på utformning och färgval av belysningsstolpar även belysningens placering på stolparna skall beaktas så att inte gatubelysningen framstår som framträdande i landskapet.

n₁

Träd till allén ska ha en minimumhöjd av stolphöjden vid planteringsstillfället. Med denna bestämmelse försvinner risken att belysningsstolparna skall bli framträdande, även vid planteringsstillfället.

n₂

Delar av kvartersmarken är av betydelse för gemensamt omhändertagande av dagvatten och bör ej hårdgöras för att reducera mängden av och hastigheten på ytvatten vid kraftiga skyfall **n₂** - *Marken skall möjliggöra öppen dagvattenhantering och får därför ej hårdgöras. Befintligt avvattningsdike skall bevaras.* har därför lagts in för vissa betydelsefulla områden.

n₃

Inom **R₁** – *Golfanläggning* vid diket i västra delen av planområdet efterfrågas en vildvuxen karaktär för att skydda viktiga stråk för mindre vattensalamander. Detta säkerställs med bestämmelse **n₃** - *Område vid dike ska vara av vildvuxen karaktär. Träd och buskar får planteras.*

KONSEKVENSER

Konsekvenser för miljön och hushållningen med mark och vatten

Samhällsbyggnadskontoret har i samråd med Länsstyrelsen i tidigare behovsbedömning bedömt att planens genomförande inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Planförslaget är en del av att bygga ihop Läggesta och Mariefred norr om den öppna mark som till stor del utgörs av golfbanan. Intentionen att bygga mer kring Läggesta och stationsläget är en politisk avsikt för att möjliggöra en hållbar arbetspendling, att flera väljer tåget framför bilen.

En aktuell inriktning är även att bygga tätt med hög exploateringsgrad där man väljer att tillåta bebyggelse för att på så sätt optimera markutnyttjandet. I detta planområde måste exploateringsgraden samverka med de kulturhistoriska skyddsvärdena som finns, vilket ger en anpassningsnivå som är en kompromiss mellan markhushållning – kulturmiljövärden.

Naturmiljö

Planförslaget bedöms inte få några betydande konsekvenser på existerande naturmiljöer. En naturinventering (Adoxa Naturvård, 2015) är genomförd vilken visar att inga betydande värden kan härröras till själva golfbanan. Kringliggande skogsområden sparas och tillgängliggörs. Miljöerna blir dock mer bullerstörda än tidigare vilket reducerar upplevelsekviteterna något.

Ramboll Sweden AB har 2022-03-08 (*Salamanderutredning till DP Gripsholms backar*) tagit fram en Salamanderutredning för detaljplanen. Mindre vattensalamander har identifierats inom planområdet och större vattensalamander har identifierats utanför planområdet. Påverkan på arterna större och mindre vattensalamander kopplad till planens genomförande

bedöms vara liten och inga särskilda åtgärder ses som aktuella för att klara lagkraven kopplade till fridlysning och artskydd. Trots att planen inte medför påverkan har ändå ett flertal åtgärder inarbetats i planen. Med planens genomförande påverkas arternas livsmiljöer och möjligheter till fortlevnad positivt på ett sätt som inte hade varit möjligt utan planens genomförande, eller andra särskilda åtgärder för arterna. Se mer information under rubriken "Salamanderutredning".

Miljö kvalitetsnormer

MKN för vatten och luft bedöms inte påverkas av planförslaget. Viktigt är dock att avrinning från vägområden hanteras på acceptabelt sätt.

Riskbedömning

Markanvändningens syften möjliggör inte för verksamheter med höga risker, ej heller finns någon betydande riskpåverkan från kringliggande befintliga verksamheter.

Den risk som skulle kunna föreligga är beroende av golfbanans planering och hur utslagen planeras.

Kulturmiljö

I den kulturmiljöanalys som producerades i samband med framtagande av Tillägg till fördjupning av översiktsplan för Mariefred-Läggesta "Gripsholms hagar" anges grundläggande principer för att visa hänsyn till riksintresset Gripsholm-Mariefred:

- Det öppna landskapet söder om planområdet bevaras
- Skogsklädda kullar nyttjas som visuellt skydd av landskapsbilden från vägen mellan Läggesta – Mariefred.
- Viktiga visuella vyer/siktlinjer respekteras.
- Ny bebyggelse placeras med respektavstånd gentemot Kungsladugårdens byggnader
- Fornlämningsmiljöer inom och intill planområdet bevaras och skyddas.

Efter denna analys genomförts har dock en del ändringar skett.

Riksintresseavgränsningen har utökats vilket inte berör planområdet samt stora ladugården vid Kungsladugården har brunnit ned. I planförslaget föreslås bebyggelsen placeras enligt de riktlinjer som analysen förslår. För den bebyggelse som möjliggörs närmast den nedbrunna Kungsladugården införs bestämmelse om att fasadmateriell skall vara trä och att fasadkulör skall vara röd. Våningsantalet regleras till två våningar för att volymerna inte skall ge för stora intryck i landskapsbilden.

Utformningen av den nya infartsvägen kommer att ske med god hänsyn till riksintresset. Utformningen och placeringen har tagits fram i samråd mellan kommunen och Länsstyrelsen. Det är viktigt att även Trafikverket beaktar kulturmiljön vid trafikplatsens utformning.

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan, antogs av kommunfullmäktige 2018-03-26. Länsstyrelsen beslutade den 20 april 2018 att inte överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen. Beslutet att anta detaljplanen överklagades till mark- och miljödomstolen.

Domstolen har prövat detaljplanen bland annat kring frågan: "Påverkan på kulturmiljö, riksintresse och statligt byggnadsminne"

Klagandena har gjort gällande att ett genomförande av detaljplanen riskerar att påtagligt skada ett riksintresse för kulturmiljövården samt de byggnader i området som skyddas som statliga byggnadsminnen. Invändningarna gällde främst den föreslagna tillfartsvägens påverkan på kulturvården i området.

Det område som berörs av planen har höga kulturvården. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömde dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken.

Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid domstolens syn föranleder ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid domstolens syn instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning. Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på Byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § PBL.

Mark- och miljödomstolen gjorde i sin prövning klart att detaljplanen inte hade en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det fanns skäl att upphäva kommunens beslut. Inte heller ansåg man att planen skulle medföra en påtaglig skada på Riksintresset för kulturmiljövård vilket inte heller ansåg man att planen skulle medföra en påtaglig skada på Riksintresset för kulturmiljövård vilket innebär att man i domen delade den bedömning som kommunen, Länsstyrelsen och Riksantikvarien gjort i frågan. Däremot ansåg domstolen att det fanns oklarheter i genomförandedelen av planen. Domstolen ansåg att det inte var säkerställt att den tillfart till området, som domstolen bedömde vara en förutsättning för planen, skulle kunna genomföras i tid.

Strängnäs kommun prövar därför på nytt detaljplanen efter det att genomförandefrågorna, som låg till grund för domstolens hävande av den tidigare antagna planen, har setts över och hanterats. Detaljplanen har för övrigt inte avsevärt förändrats.

Landskapsbild/stadsbild

Det planerade förslaget bedöms ge en begränsad påverkan på upplevelsen av landskapsbilden med tanke på siktlinjer från väg 223 och från områden med kulturhistorisk bebyggelse kring Kungsladugården. Se illustrerande vyer i gestaltningsprogram.

Volym och utformning skall säkerställas för att nå en god anpassning.

Konsekvenser för barn

Planförslaget bedöms på sikt innebära positiva effekter för barn då GC-vägnätet byggs ut genom området. Genom tillkomsten av den nya anslutningen till väg 223 möjliggörs en trafiksäker övergång över väg 223, läs mer under "*Trafiksäkerhet och tillgänglighet*". Vissa lekanordningar på allmän plats kommer tillföra ytterligare kvaliteter för barnen i och intill området. Ambitioner finns även att tillgängliggöra själva golfbanan på ett bredare sätt än kanske sker idag, vilket gynnar såväl barn, ungdomar och vuxna.

Jämställdhetskonsekvenser

Planens varierande bebyggelse med både rad- och småhus på varierande tomtstorlekar och olika inriktning 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.

PLANENS GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Kommunen genom Samhällsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploatören ansvarar för och bekostar planens genomförande samt drift och underhåll på kvartersmark.

Strängnäs kommun ansvarar för genomförande (upphandling, projektering och byggande) av anläggningar inom allmän platsmark.

Strängnäs kommun ansvarar för framtida drift och underhåll av allmän platsmark.

Exploatören ska ansöka om och bekosta de lantmäteriförrättningar inklusive fastighetsbildningar och

bildandet av de gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar för förvaltning av dessa, som behövs inom detaljplanen.

Gemensamhetsanläggningens ansvarsfördelning bör följa enligt VA-utredningens rekommendationer: Om förbindelsepunkter för dagvatten upprättas av VA huvudmannen SEVAB innebär det att berörda fastighetsägare inklusive kommunens fastighet för allmänna anläggningar skulle ingå som delägare i gemensamhetsanläggningen. I annat fall krävs att de fastigheter som inte kan lösa dagvattenhanteringen med LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) behöver ingå i gemensamhetsanläggningen.

Ledningsägaren ansöker om och bekostar de lantmäteriförrättningar inom kvartersmark eller allmän platsmark som erfordras för den allmänna tekniska infrastrukturen.

Huvudmannaskap

Strängnäs kommun är huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Tidplan

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande, vilket innebär att detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Detaljplanen beräknas bli antagen under 2023 se detaljerad tidplan sid 5.

Exploatören ska samordna sin tidplan för genomförandet på kvartersmark med kommunens tidplan för genomförande av allmänna anläggningar.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal tecknas mellan Strängnäs Kommun och exploatören med stöd i 6 kap. PBL. För utbyggnad av anläggningar inom allmän plats upprättas exploateringsavtal. Exploateringsavtalet reglerar kostnader och ansvar för genomförandet av allmänna anläggningar inklusive markinlösen, förrättningar, projektering, samverkansfrågor, bygg- och projektledning mm.

De allmänna anläggningarna består av:

- Utbyggnad av anläggningar på allmän platsmark i enlighet med detaljplanens intentioner. Dvs. gator, gång- och cykelbanor, torg, parkanläggningar, belysning etc.

- Anläggande av vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar med tillhörande anläggningar.
- Anläggande av erforderliga anläggningar för fördröjning och rening av dagvatten.

Exploateringsavtalets innehåll regleras av PBL 6 kap.

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun "Genomförandeavtal – väg 223, 919, 980 Mariefred, Strängnäs kommun" Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till Väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen vid genomförandet av detaljplanen.

Genomförandetid

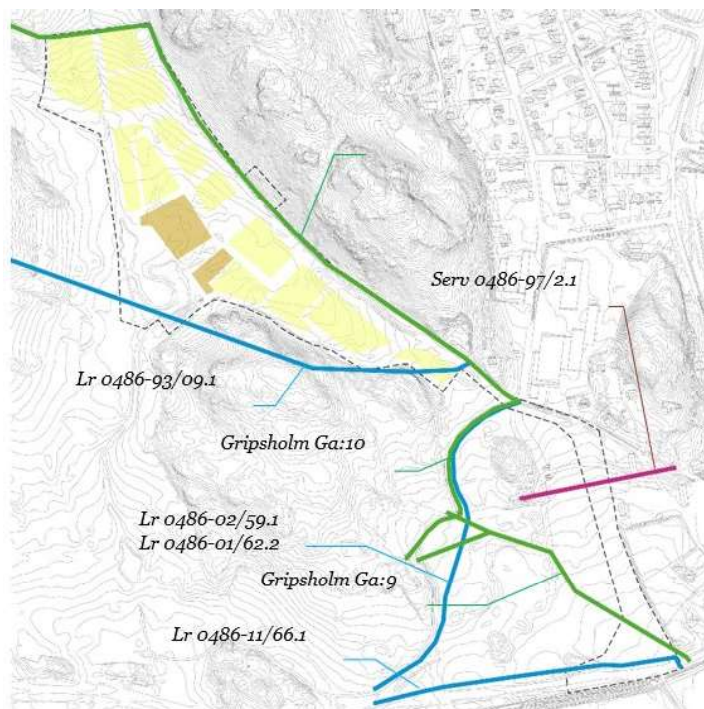
Genomförandetiden är 10 år från den dag beslutet att anta detaljplanen vunnit laga kraft. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras eller upphävs.

Fastighetsrättsliga frågor

Berörda fastigheter

Strängnäs Gripsholm 4: 121. Fastighetsägare som är delägare i Strängnäs Gripsholm GA:3, Strängnäs Gripsholm GA:4 och Strängnäs Gripsholm GA:10.

Berörda befintliga rättigheter



Figur 24, Karta över inskrivna rättigheter som berör planområdet.

Planområdet berörs av ett antal inskrivna rättigheter i form av främst ledningsrätter och infartsvägar.

Ledningsrätten 0486-93/09.1 behöver omprövas och anpassas till den bebyggelse som blir aktuell. Ett u-område införs i detaljplanens västra del där en viss omförläggning krävs vid blivande transformator- och pumpstation. Därtill behöver viss omförläggning ske till allmän platsmark vid det södra bostadskvarteret. Kommunen upplåter marken utan ersättning. Exploatören/byggherren bekostar omförläggning och svarar för kostnader för omprövningen av ledningsrätten.

Gemensamhetsanläggningarna avseende infartsvägar, Gripsholm ga:3, ga:4 och ga:10. Behöver omprövas då delar av anläggningarna sammanfaller med allmän platsmark. Exploatören/byggherren svarar för att ansöka om och bekosta omprövningen av anläggningsbesluten.

Övriga rättigheter i området bör beaktas vid utbyggnad av anläggningar enligt detaljplanens syften men bedöms inte innebära några behov av åtgärder förutom att rättigheterna skrivs över på den fastighet som marken regleras till.

Fastighetsbildning,
gemensamhetsanläggning
m.m.

Allmän platsmark inom planområdet skall tillföras den kommunala fastigheten Slottsbrinken 1:1. Kommunen ansöker om fastighetsbildning och finansiering sker via exploateringsavtalet.

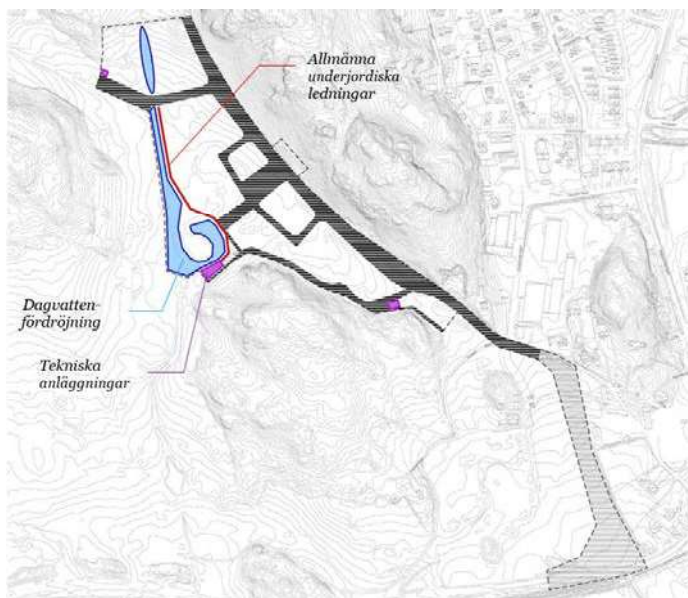
En gemensamhetsanläggning (Ga) behöver skapas för att säkerställa möjlighet till dagvattenfördröjning från området, samtliga fastigheter som tillskapas inom planområdet bör vara del i denna Ga. Möjligen ingriper även detta kommunen för avvattning av allmänna ytor.

Ledningshavare ska teckna markupplåtelseavtal för de ledningar som förläggs inom kvartersmarken (u-område) och i avtalet även säkerställa rätten till allmännyttig körtrafik inom z-området.

För uppbyggnad av tekniska anläggningar i form av transformatorstationer och pumphus skall markåtkomst garanteras i servitutsavtal.

Exploatören genomför fastighetsbildning inom kvartersmarken efter utbyggnadens behov.

I den mån det behövs en tillfällig anslutning till väg 223 under byggtiden ska exploatören till Trafikverket ansöka om "Utfart från bygge".



Figur 25, Karta med markerad allmän platsmark (även T-område för korsnings markeras) samt områden där rättigheter behöver säkerställas.

Konsekvenser av fastighetsrättsliga åtgärder	Planens genomförande innebär att mark som i planförslaget planeras som allmän plats överläts till Strängnäs kommun. De gemensamhetsanläggningar (GA) för vägar som berör områdets norra delar kan i takt med att allmänna vägar byggs ut reduceras, vilket reducerar kostnaderna för fastigheter med andelar i GA.
Verkan på befintliga detaljplaner	Avsedd markanvändning i befintlig detaljplan upphör att gälla vid tillfälle då planförslaget vinner laga kraft.

Ekonomiska frågor

Planekonomi	Kostnader för framtagande av detaljplan regleras i planavtal mellan exploatören och Strängnäs kommun. Exploatören ska till kommunen erlagga exploateringsbidrag för utbyggnad av allmänna anläggningar och åtgärder som utförs av kommunen i enlighet med exploateringsavtalet. Ersättningen ska motsvara kommunens faktiska interna och externa kostnader som behövs för genomförandet av de allmänna anläggningarna inom detaljplanen. Exploatören ska erlagga anslutningsavgifter för el och VA. Kostnader för anslutning mot väg 223 ska bekostas av exploatören och Trafikverket.
Inlösen, ersättning	Mark för allmänt ändamål löses in av kommunen, ersättningen regleras enligt exploateringsavtalet. I den mån användning förskola verkställs kommer det vara av privata aktörer. Inlösen av kvartersmark för allmänt ändamål är således inte aktuellt. Inlösenrätt, eller skyldighet för kommunen att lösa in kvartersmarken, gäller således inte i detta avseende.

MEDVERKANDE

Gustaf Björklund Planchef	Detaljplanen är framtagen av Samhällsbyggnadskontoret. Daniel Quick Planarkitekt
------------------------------	--



Samrådsredogörelse



Tillhörande detaljplan för:

**Gripsholm 4:121, m.fl.,
"Gripsholms backar",
Mariefred, Strängnäs
Kommun**

Detaljplanen har varit utsänd för samråd enligt PBL kap 5 § 20. Samrådsperioden var 2020-04-17 till 2020-05-08.

Planhandlingarna har varit utställda på biblioteket i Mariefred, medborgarkontoret i Strängnäs kommunhus samt på Strängnäs kommuns hemsida. Annons med information om samrådet infördes i Strängnäs tidning 2020-04-17.

Detaljplanehandlingarna sändes ut enligt sändlista (till statliga myndigheter och kommuner som berörs av förslaget, kommunala nämnder och styrelser, till sakägare och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt övriga myndigheter, sammanslutningar och enskilda med väsentligt intresse av förslaget).

Under samrådet har följande skrivelser inkommit:



Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodosedd
Statliga myndigheter och kommuner			
Länsstyrelsen	2020-05-08	Ja	Ja
Lantmäteriet	2020-05-08	Ja	Ja
Trafikverket	2020-05-07	Nej	-
Naturvårdsverket	2020-04-22	Nej	-
Statens Geotekniska Institut	2020-05-14	Ja	Ja
Statens Fastighetsverk	2020-05-20	Ja	Delvis
Sakägare och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt berörd hyresgästförening			
Sakägare 1	2020-04-23	Ja	Delvis
Sakägare 2	2020-05-08	Ja	Delvis
Sakägare 3	2020-05-08	Ja	Delvis

Kommunala nämnder och styrelser			
Socialnämnden	2020-05-06	Nej	-
Barn- och utbildningsnämnden	2020-05-11	Nej	-
Övriga myndigheter, företag, sammanslutningar och enskilda			
Skanova AB	2020-04-27	Ja	Ja
Svenska Kraftnät AB	2020-05-06	Nej	-
SEVAB Elnät	2020-04-16	Ja	Ja
SEVAB VA	2020-05-07	Ja	-
Vattenfall Eldistribution AB	2020-04-16	Ja	Ja
Sörmlands Museum	2020-05-08	Ja	Delvis
Mariefreds Hembygdsförening	2020-05-08	Ja	Ja
Gripsholmsskolans Föräldraråd	2020-05-08	Ja	Ja
Privatperson 1	2020-05-10	Ja	Ja



SYNPUNKTER

KOMMENTARER

Statliga myndigheter och kommuner

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har mottagit förslag till detaljplan för samråd enligt 5 kap. 11§ plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Syftet med planen är att möjliggöra bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande, daterat 2020-05-07.

Under samrådet ska länsstyrelsen bevaka och samordna statens intressen och ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska särskilt bevaka de frågor som i ett senare skede kan leda till att länsstyrelsen överprövar planen i enlighet med 11 kap. 10§ PBL. Länsstyrelsen ska vid samrådet

- verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses,
- verka för att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken följs,
- se till att strandskydd inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
- se till att mellankommunala intressen samordnas
- se till att bebyggelse eller byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller

säkerhet eller risken för olyckor, översvämning
eller erosion.

Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enligt 11 kap. 10§ PBL

Aktuellt planområde överensstämmer geografiskt med det område som omfattades av tidigare planförslag SBN 2015:239, med undantag för det område avsett för järnvägstrafik som nu utgått. Planförslaget antogs av kommunfullmäktige 2018-03-26. Detaljplanen överprövades inte av Länsstyrelsen men överklagades och upphävdes av Mark- och miljödomstolen 2019-06-04 på grund av trafiksäkerhetsfrågor kopplade till den tillfälliga tillfarten.

Den nya tillfarten med anslutning till väg 223 är en förutsättning för genomförandet av den bebyggelse som detaljplanen föreslår. I aktuellt samrådsförslag är tillfartsfrågan löst på ett godtagbart sätt under förutsättning att nödvändiga avtal gällande vägplan tecknas mellan Strängnäs kommun och Trafikverket.

I övrig har vissa markanvändnings- och egenskapsbestämmelser ändrats i förhållande till den tidigare antagna detaljplanen som Länsstyrelsen, i tillsynsbeslut 2018-04-20 med dnr 404–2474–2018, beslutade att inte överpröva. De förändringar som berör skydd för fornlämningar, och riskreducerande åtgärder kopplade till golfbanan är godtagbara men det finns kvarstående frågor som rör dagvattenhanteringen som måste lösas enligt nedan:

Miljökvalitetsnormer – Vatten

I tidigare planförslag SBN 2015:239 bedömdes nödvändig rening och fördröjning av dagvatten på kvartersmark vara säkerställd genom exploateringsavtal och bestämmelse **g1**- gemensamhetsanläggningar - Område ska möjliggöra gemensam fördröjning av dagvatten tillsammans med **n1**-marken ej får hårdgöras och **n2**- marken ska möjliggöra öppen dagvattenhantering och får därför ej hårdgöras. Befintligt avvattningsdike ska bevaras.

Plankartan har reviderats,
bestämmelserna

g1 - Område skall möjliggöra gemensam fördröjning av dagvatten och **n2** - Marken skall möjliggöra öppen dagvattenhantering och får därför ej hårdgöras. Befintligt avvattningsdike skall bevaras.

I aktuellt samrådsförslag har bestämmelserna **n1**- och **n2** tagits bort utan att det redovisats hur genomsläppligheten och möjligheten att omhänderta dagvatten vid kraftiga skyfall ska säkerställas istället. Inför granskningen behöver planförslaget förtydligas och redovisa hur detaljplanen ska genomföras för att inte försämrar eller motverkar möjligheten att följa beslutad miljö kvalitetsnorm för Mälaren.

finns inom dikesområdet för att säkerställa genomsläppligheten och möjligheten för att omhänderta dagvatten vid kraftiga skyfall.

Den mark som tidigare var planerad som **B – Bostäder** (och som inte fick hårdgöras) närmast dikesområdet är numera planerad som **NATUR₂ – Naturmark** och har egenskapsbestämmelsen **ängsmark - Ängsmark med vildvuxen karaktär. Träd och buskar får planteras.** Samhällsbyggnadskontoret bedömer att regleringen av naturmark utgör samma möjligheter för genomsläpplighet omhändertagande av skyfall som tidigare bestämmelser i Samrådshandlingen.

Övrigt

Redaktionella synpunkter

För att tillgodose riksintresset fanns det i tidigare planförslag, SBN 2015:239, två planbestämmelser, **f2** och **f4**, som reglerade att kvartersmarkens utformning i huvudsak skulle ske enligt gestaltningsprogrammets principer och materialval. I samrådsförslaget finns bestämmelse om att gestaltningsprogrammets riktlinjer ska följas för allmän platsmark. För att intentionerna i planförslaget ska överensstämma med den detaljplan som Länsstyrelsen beslutade att inte överpröva bör motsvarande bestämmelse införas även under rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark".

För att intentionerna i granskningshandlingen ska överensstämma med den detaljplan som Länsstyrelsen beslutade att inte överpröva finns nu de tidigare formuleringarna inom bestämmelserna **f2** och **f3**.

Bestämmelse om markbelastning finns under rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark".

Bestämmelse om markbelastning bör även införas under rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark".

R1- I planbeskrivningens avsnitt om planbestämmelser anges markanvändningen men beteckningen saknas på plankartan. Planhandlingarna behöver justeras så att de överensstämmer i denna del.

Bestämmelse **R1** finns med i plankartan.

m1- På plankartan finns beteckningen men beskrivning saknas i planbeskrivningens avsnitt om planbestämmelser.

Bestämmelse **m1** finns beskriven i planbeskrivningens kapitel "Störningar" under rubriken "Risker".

Planhandlingarna behöver justeras så att de överensstämmer i denna del.

Länsstyrelsens tidigare yttranden och beslut

- Behovsbedömning 2015-01-22, dnr 402–7253–2014
- Samrådsyttrande 2017-02-07, dnr 402–7672–2016
- Granskningsyttrande 2017-11-17, dnr 402–5928–2017

Tillsynsbeslut 2018-04-20, dnr 404–2474–2018

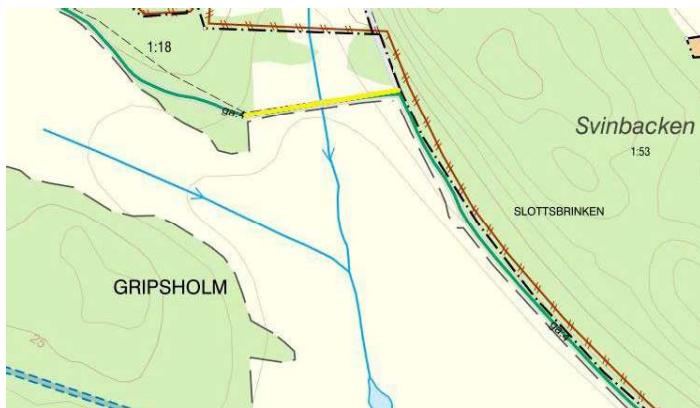
Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2020-04-14) har följande noterats:

KVALITET GRÄNSER

Om utredning av fastighetsgränser inte redan har gjorts rekommenderar Lantmäteriet kommunen att utreda fastighetsgränsen markerad med gul färg på kartan nedan. I planförslaget har kvartersmark för bostadsändamål lagts ut i direkt anslutning till gränsen mot Trakt Gripsholm 1:18. Varken i grundkartan eller i registerkartan finns några inmätta gränspunkter angivna längs denna gräns. Lantmäteriet vill här påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen. Om gränsen är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. När gränsens läge är klarlagd kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras.

Lantmäteriet har genomfört en särskild gränsutmärkning berörande Gripsholm 4:121 och Gripsholm 1:18. Nu finns det inmätta gränspunkter längs den nämnda gränsen. Planområdesgränsen följer denna.



Utdrag ur registerkartan, daterad 2020-05-07

GÄLLANDE DETALJPLAN

Inom området som omfattas av detta planförslag finns även detaljplan akt 0486-P92/27 från år 1992. Denna plan har inte redovisats i plankartan. Om den äldre planen helt eller delvis upphävs i samband med den nya planen bör det framgå av plankartan.

Detta framgår och redovisas i planbeskrivningen under rubriken "Gällande detaljplaner".

KOMBINATION ENSKILD OCH ALLMÄN KVARTERSMARK

Inom en del av detaljplanen är användningsbestämmelserna bostäder och förskola i kombination. Bestämmelsen förskola, S, torde vara kvartersmark för annat än enskild bebyggelse (s.k. "allmän kvartersmark") medan bostäder, B, är en enskild kvartersmark. En sådan redovisning kan medföra vissa risker och problem i samband med genomförande av detaljplanen. Väljer kommunen att gå vidare med planförslaget såsom det ser ut nu behöver det i planbeskrivningen redovisas vad som gäller för genomförandet och konsekvenserna av det, d.v.s. en redovisning av vilken rättighet respektive skyldighet till inlösen av marken som gäller för kommunen och vad som gäller efter eventuellt beviljande av bygglov för enskild aktör. Kommunen bör även redovisa sin bedömning och motivering i planbeskrivningens redovisning av konsekvenser om kommunen väljer att gå vidare med de kombinerade beteckningarna.

Synpunkt noteras. Planbeskrivningen har förtydligats avseende genomförande och nämnda konsekvenser.

BEFINTLIGA RÄTTIGHETER

I planbeskrivningen framgår att ledningsrätt akt 0486-93/09.1 lämpligen kan behöva ombildas och anpassas till den bebyggelse som blir aktuell. Ledningsrättens nuvarande läge redovisas på kartan nedan. Ledningslägen som är viktiga för detaljplanens genomförande bör säkerställas med markreservat då planhandlingarna blir mer lättolkade och entydiga. Att inte säkerställa viktiga ledningslägen med markreservat innebär en otydlighet i detaljplanen och en osäkerhet om det går att genomföra planen i enlighet med dess syfte.



Utdrag ur registerkartan, daterad 2020-05-07

PLANKARTA OCH DESS PLANBESTÄMMELSER

Plankartan och dess planbestämmelser innehåller benämningen **GÅNG** med förklaringen gång och cykel. Enligt Boverkets rekommendationer ingår inte cykeltrafik i den användningen. Om både gång- och cykeltrafik ska tillåtas så behöver användningarna gång och cykel kombineras på plankartan. Lagstödet för gångvägar med kommunalt huvudmannaskap är 4 kap. 5 § p. 2. PBL

Ett av områdena i plankartan är benämnt som **PARK** med användningsbestämmelsen skog. I detta fall låter det som att man borde använda benämningen **NATUR** istället.

Synpunkt noteras. Ledningsrätten 0486-93/09.1 behöver omprövas och anpassas till den bebyggelse som blir aktuell. Ett u-område införs i detaljplanens västra del där en viss omförläggning krävs vid blivande transformator- och pumpstation. Därtill behöver viss omförläggning ske till allmän platsmark vid det södra bostadskvarteret. Kommunen upplåter marken utan ersättning. Exploatören/byggherren bekostar omförläggning och svarar för kostnader för omprövningen av ledningsrätten.

Plankartan har reviderats, **GÅNG** utgår, ersätts av **GCVÄG**.

PARK-området innefattar en Ekdunge som kan komma att kräva lite extra skötsel. Därav används användningen **PARK** och inte **NATUR**.

Ett av områdena i plankartan är benämnt som **NATUR1** med förklaring Naturmark med möjlighet att uppföra mindre parkanordningar och planteringar. Användningen **NATUR** används för friväxande grön- och skogsområden som inte är anlagda och inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom viss städning. I detta fall låter det som att man borde använda benämningen **PARK** istället.

Syftet med bestämmelsen är att det nämnda områdets naturvärden ska bevaras i största grad och därmed används **NATUR1** istället för **PARK**. Anledningen till att mindre parkanordningar och planteringar får möjliggöras i den här miljön är för att försöka skapa en inbjudande entré till Blåbärsskogen. Detta ska på så sätt tillgängliggöra skogsområdet och stigsystemen.

Användning av kvartersmark för Centrum C bör enligt Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan – avsnitt 4.3 Centrum – 4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL betecknas C och ges vid färgläggning brun färg istället för vit i planbestämmelserna.

Användningsbestämmelsen **C** används i kombination med andra användningsbestämmelser. Användningsbestämmelser som inte står först i ordningen i kombinationen får en vit färg i teckenförklaringen enligt programvaran.

Användning av kvartersmark för Skola bör enligt Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan – avsnitt 4.17 Skola – 4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL tillämpas för områden för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet. Användningen skola betecknas S och ges vid färgläggning röd färg istället för vit i planbestämmelserna.

Användningsbestämmelsen **S** används i kombination med andra användningsbestämmelser. Användningsbestämmelser som inte står först i ordningen i kombinationen får en vit färg i teckenförklaringen enligt programvaran.

Nedsänkt indexsiffra bör användas för skola för att förtydliga användningen förskola, S1. Detta gäller även besöksanläggningar i form av golfbana som bör skrivas R1.

Plankartan har reviderats till **S₁** och **R₁**

Lagrumshänvisningar saknas på flera ställen i plankartan, exempelvis bör markreservat redovisas i anslutning till planbestämmelserna på detaljplanen. Lagstödet för markreservat för gemensamhetsanläggningar är PBL 4 kap. 18 § första stycket.

Noteras.

Konnektionslinje saknas som symbol i teckenförklaringen.

Konnektionslinje finns nu med i teckenförklaringen. En illustration för att tydliggöra var konnektionslinjen går har även tillkommit.

Befintliga gemensamhetsanläggningar finns inte redovisade i grundkartan så som Gripsholm ga:4, ga:8, ga:9, ga:10, samt ledningsrätt akt 0486-93/09.1, akt 0486-02/59.1, akt 0486-01/64.1 och 0486-11/66.1.

Nämnda gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter finns numera redovisade i grundkartan.

Det bör även framgå datum för när uppgifter om grundkartan inhämtades.

Noteras.

ÖVRIGT

I planbeskrivningen står det på sidan 36 att en generell bestämmelse på minsta fastighetsstorlek om 3500 kvm gäller, dock finns det kvarter som understiger denna yta. I plankartan föreskrivs dock minsta ytan som 1800 kvm för sju av fastigheterna. Om fler fastigheters storlek ska regleras bör denna bestämmelse införas på fler ställen. Plankarta och planbeskrivningen stämmer därmed inte överens. Om syftet är att minsta fastighetsstorlek ska vara 1800 kvm bör det förtydligas i planbeskrivningen.

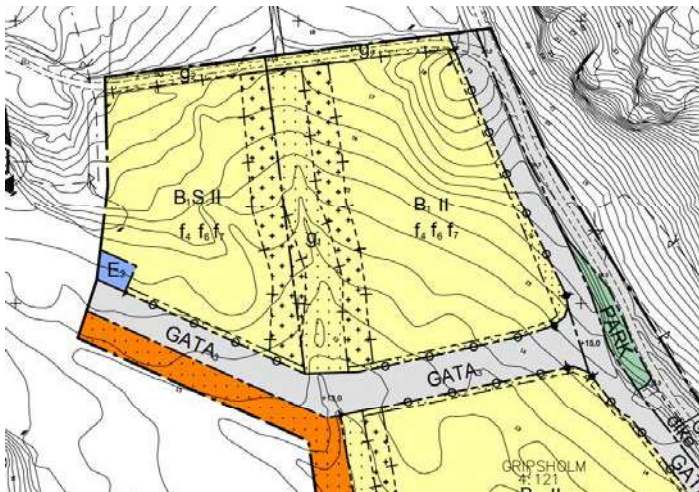
Noteras. Planhandlingarna har reviderats. En generell bestämmelse finns inte längre. I plankartan finns nu bestämmelserna **d1800** och **d3500** som är inlagda med syftet att förhindra skapande av mindre fastigheter.

Om det tecknats ett separat exploateringsavtal så bör det finnas med i samrådshandlingarna. Redovisning av exploateringsavtalets huvudsakliga syfte och innehåll ska framgå enligt 4 kap. 33 § PBL.

Noteras. Redovisning av exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll framgår av planbeskrivningen.

Det är svårt att se var de olika bestämmelserna slutar för administrativa- och egenskapsgränserna, se kartbild nedan.

Noteras. Plankartan har reviderats.



I plankartan finns kvartersmark utlagd som RO1BC. Lantmäteriet ställer sig frågande till vad syftet är att kombinera bostad i bestämmelserna då övriga bestämmelser ROC tillåter en användning där man inte bor stadigvarande.

Strängnäs kommun förespråkar att detaljplanen ska vara hållbar över tid och möjliggör därför flera användningsområden för att skapa en flexibel detaljplan.

Trafikverket

Noteras.

Samråd om förslag till detaljplan för Gripsholms 4:121 m.fl., Gripsholms backar, Mariefred, Strängnäs Kommun

Planerat bostadsområde är tänkt att via en ny tillfartsgata anslutas till väg 223, för vilken Trafikverket är väghållare. I samband med den tidigare detaljplaneringen av området accepterade Trafikverket att en ny kommunal gata ansluter till väg 223 utmed del av den statliga vägen som framgår av detaljplanen, se plankartans område T -Trafik. Exakt placering och detaljutformning av den nya anslutningen löses i kommande vägplan.

Som framgår av planbeskrivningen ska ett avtal tecknas mellan Strängnäs kommun och Trafikverket, där fördelning av ansvar och kostnader gällande framtagandet av ovan nämnda vägplan regleras. Avtalet är under framtagande.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår att yttra sig i rubricerat ärende.

Noteras.

Statens Geotekniska Institut

Detaljplan för Gripsholm 4:121 m.fl., Gripsholms backar, Mariefred, Strängnäs kommun

Yttrande översamrådshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har av Strängnäs kommun erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggningsfrågor, exempelvis sättningsrisk, och

miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte. Detaljplanen syftar till att möjliggöra bebyggelse för bostäder och centrumverksamheter väster om Blåbärsskogen i Mariefred.

Underlag

1 Planbeskrivning och plankarta, daterade 2020-04-14

2 Gestaltungsprogram, daterat 2020-04-14

3 PM Geoteknisk utredning. Gripsholms backar, Mariefred.
Upprättad av MRM, daterad 2017-05-24

4 PM Stabilitet. Gripsholms backar, Mariefred. Upprättad av MRM, daterad 2017-12-15

5 PM Stabilitet. Gripsholms backar, Mariefred, version 2.
Upprättad av MRM, daterad 2017-12-15

SGI:s synpunkter

SGI har lämnat synpunkter på planförslaget under tidigare samråds- och granskningsskeden. Yttrandena är daterade 2017-02-06 och 2017-11-13 med dnr 5.1-1612-0785.

Stabiliteten har utretts för planområdet i [4] och bedöms baserat på utförda stabilitetsberäkningar vara tillfredsställande för en utbredd tillskottslast på markytan på 20 kPa. Utförda stabilitetsberäkningar i kombinerad analys visar dock att lastgränsen är 14 kPa. I plankartan anges planbestämmelser om att kvartersmark och allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap ej får belastas med mer än 14 kPa, vilket kan anses uppfylla villkoren för tillfredsställande stabilitet givna i [4] och [5]. SGI kan dock inte bedöma om denna egenskapsbestämmelse gäller för all allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap samt kvartersmark eller endast delar av dessa och efterfrågar därför ett förtydligande från kommunen.

Dessa bestämmelser gäller för all allmän platsmark och all kvartersmark.

MITTA AB har utfört en översiktlig stabilitetsutredning, *Geotekniskt*

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs området nordöst om Falkebovägen av lera. Enligt plankartan varierar den genomsnittliga marklutningen i detta område mellan 1:3 till 1:5. Även sydost om den planerade pumpstationen finns en lerslänthet med genomsnittlig lutning 1:7 till 1:8 med en nivåskillnad mellan slätkrön och släntfot på ca 10-15 m. SGI anser generellt att en stabilitetsutredning för ett planområde även behöver beakta slänter direkt utanför området som vid skred kan påverka säkerheten inom planområdet. SGI efterfrågar därför inledningsvis en bedömning av om lersläntheten nordöst och söder om planområdet kan påverka säkerheten mot ras och skred inom planområdet. Är de faktiska förhållandena sådana att det därefter inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1.

Säkerhet mot ras och skred avser även bergras eller blockutfall som kan uppstå utanför planområdet men innebära risker inom planområdet. SGI anser därför att även denna säkerhetsfråga ska bedömas och vid behov utredas.

utlåtande, Översiktlig stabilitetsutredning Gripsholms backar, Strängnäs kommun (2020-09-25). Syftet med utredningen var att verifiera förekomsten av lösa jordarter och bedöma behovet av kompletterande geotekniska undersökningar. Utredningen omfattar kartstudier, platsbesök med ytliga provtagningar, sticksonderingar, avvägningar av marknivåer i tre sektioner samt fotodokumentation.

MITTA AB (f.d. MRM Konsult) har utfört en tidigare geoteknisk utredning samt kompletterande stabilitetsutredningar inför planområdet Gripsholms backar (Gripsholm 4:121 m.fl.) i Mariefred, Strängnäs kommun. Dessa redogörs i följande handlingar:

- PM Geoteknisk utredning, dat. 2017-05-24
- PM Stabilitet, dat. 2017-12-15
- PM Stabilitet V2, dat. 2017-12-15

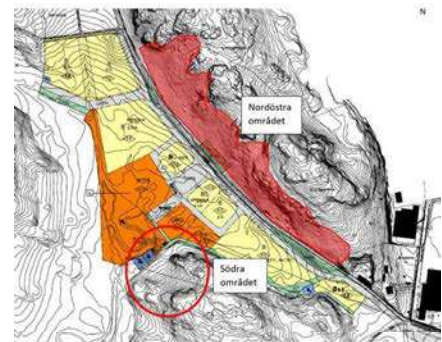
SGI har lämnat yttrande avseende säkerhetsfrågor såsom ras, erosion och skred på tidigare utförda utredningar och konstaterar att det kvarstår säkerhetsfrågor som behöver besvaras i fortsatt planarbetet. Synpunkterna gäller områden utanför aktuellt planområde som vid händelse av ett eventuellt skred/ras skulle direkt påverka planområdet. SGI pekar ut två områden där risk anses föreligga:

- Området nordöst om Falkebovägen – marklutningar i detta område uppgår mellan 1:3

till 1:5

- Området söder om planerad pumpstation – slänt med genomsnittligt lutning 1:7 till 1:8

Områdena markeras på ritning i figuren nedan.



Värdering av
stabilitetsförhållanden

Området i nordöst

Undergrunden utgörs av fast lagrad moränjord eller berg, Utbredningen av det glaciala lerlagret innefattar ej detta område som jordartskartan antyder. Leran påträffas längre ned i lågpunkterna i terrängen. Med hänsyn till de flacka geometrierna och den höga inre friktionsvinkeln i morän (berg) kan risken för stabilitetsrelaterade problem som kan påverka aktuellt planområde uteslutas.

Området i sydöst

Platsbesöket; den ytliga provtagningen samt sticksonderingarna, gav inga indikationer på att mäktiga lerlager förekommer i detta område. Undergrunden utgörs mestadels av fast moränjord eller berg, ställvis med tunna finkorniga sediment i lågpunkter. De flacka geometrierna, avståndet till planområdet samt

begränsningen i förekommande finkornigare jordars utbredning och mäktigheter innebär att stabilitetsproblem som kan påverka aktuellt planområde kan uteslutas.

Slutsatser

Utbredningen av det glaciala lerlagret är mer begränsat mot vad jordartskartan indikerar. Detta innebär att utpekade områden till största del består av fast lagrad moränjord eller berg med god stabilitet. Kompletterande geotekniska fältundersökningar bedöms ej vara nödvändiga för att säkerställa detta.

Statens Fastighetsverk

Inledning

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till samråd om förslag till detaljplan för Gripsholms backar, Mariefred. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på kommunens webbplats. Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering, med samma syfte som detta förslag, bebyggelse av bostäder och centrumverksamhet väster om Blåbärsskogen i Mariefred.

SFV:s uppdrag och fastigheter

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten.

SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

SFV förvaltar cirka 3000 byggnader och en sjundedel av Sveriges markyta.

I omedelbar närhet till aktuellt planområde förvaltar SFV Kungsladugårdsområdet samt det statliga byggnadsminnet Gripsholms slott.

SFV:s synpunkter

Synpunkter på detaljplan för Gripsholms backar

Trafik

Den i detaljplanen föreslagna vägdragningen direkt väster om Kungsladugårdsområdet och gränsen för det statliga byggnadsminnet Gripsholms slott påverkar det kulturhistoriska värdet negativt genom att den lantliga upplevelsen och sambandet mellan Kungsladugården och intilliggande öppna ytor bryts av med en asfalterad väg och cirkulationsplats med skyltning och vägbelysning. Träd i en allé längs infartsvägen är inte tillräckligt för att minska den negativa påverkan som detaljplanen kommer att medföra. Den föreslagna allén kan inte heller sägas koppla till den befintliga allén som går från väg 223 och söderut, även om det är något som framställs i planhandlingen. Den nya allén kommer enligt detaljplanen att börja minst 60 meter från befintlig väg 223 och mer än 100 meter från den befintliga allén mot söder. Träden i den befintliga allén står med ca 9 meters avstånd så det blir tydligt att med ett avstånd på 100 meter kan de två alléerna inte ses som "ihopkopplade".

Den största påverkan på byggnadsminnet sker framförallt av den föreslagna cirkulationsplatsen som inte kan döljas av träd eller andra åtgärder. Ytterligare ändringar i terrängen i samband med anläggandet av en cirkulationsplats kommer att negativt påverka området genom stora anpassningar av markhöjder och väglänter.

Länsstyrelsen och Trafikverket har godkänt liggande planförslag och dess trafiklösning.

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte, där prövades bl.a. frågor om påverkan på kulturmiljön i Mark- och Miljödomstolen. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan.

Nacka Tingsrätt (Mark- och miljödomstolen, Dom P 2322-18, sida 20 och 21):

Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömer dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken.

Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid synen föranleder ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid synen instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning. Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § PBL.

Samlad bedömning

Mark- och miljödomstolen bedömer sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut.

Den lösning som detaljplanen visar är därför inte tillfredsställande. En anslutning till eventuell bebyggelse behöver vidare invänta vägplan från Trafikverket som i dagsläget inte finns framme. Ingen ytterligare utredning har gjorts sedan arbetet med den upphävda detaljplanen

och heller ingen presentation av hur trafiklösningen kommer att se ut finns redovisad i den nya detaljplanen.

En väg och cirkulationsplats i detta läge kommer att påverka det statliga byggnadsminnet negativt. Det går i dagsläget inte att avgöra hur stor den framtida påverkan blir eftersom det inte heller är möjligt att garantera att intrång inte kommer att behöva göras i det statliga byggnadsminnet. Denna nya väg i detaljplanen är av ett lokalt, kommunalt intresse som behöver relateras till andra behov längs väg 223 och till närliggande fastigheter. Platsen för trafikanslutningen och den nya vägen ligger alltför nära Gripsholms slottsområde. Dessutom finns en järnväg intill som också innebär begränsningar för en anslutning till väg 223. Ingen myndighet kan med en sådan ospecifik presentation av lösning säga om det är möjligt att genomföra en ändring av det statliga byggnadsminnet och hur omfattande den kan bli.

Det fördjupade dokumentet som är tillägg till FÖP från 2007: "Gripsholms Hagar Tillägg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred-Läggesta" antagen 2014, visar ett läge för väganslutning såsom i föreslagen detaljplan. I den fördjupade översiktsplanen beskrivs fördelarna med en anslutning i just detta läge. Där beskrivs att detta läge kan bli den nya huvudinfarten till Gripsholms besöksparkering. Detta är endast ett antagande som SFV, vilka företrädar staten som markägare, inte ser är möjligt att genomföra. SFV har för drygt ett år sedan tagit fram ett förslag på att minska trafiken vid denna punkt och föreslår istället att största delen av trafiken i framtiden kommer att gå genom huvudinfarten längre österut. Därför hjälper inte heller en cirkulation i detta föreslagna läge något till att förbättra trafiksituationen. Orsaken till att SFV inte ser detta läge som möjligt för en större andel av trafiken är att den här vägen leder fram till en förskola och grundskola med ett stort antal elever och förskolebarn och att då öka trafiken i detta läge blir ohållbart ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Utöver trafiksäkerheten är förutsättningarna i terrängen och de befintliga vägarna inom området begränsande vilket gör att denna anslutning inte går att använda som anslutning till Gripsholms besöksparkering.

Ett medfinansieringsavtal är tecknat mellan Strängnäs kommun och Trafikverket som reglerar kostnadsfördelningen för planeringsprocessen mellan parterna. I den pågående processen utreder Trafikverket om projekt Väg 223, Genomfart Mariefred kan utföras som en SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) eller om det kommer krävas en vägplan.

För att Trafikverket ska kunna fastställa en vägplan eller kunna genomföra åtgärden som en SO-åtgärd måste detaljplanen möjliggöra vägreservatet och vinna laga kraft. Före planens antagande kommer ett medfinansieringsavtal (för genomförandet) tecknas mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, kostnadsfördelning, utförande och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga

väghållningsområdet. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som medfinansieringsavtalet medför.

I arbetet med framtagande av vägplan eller SO-åtgärd tittar även Trafikverket på infart till Gripsholms besöksparkering, Storgatan och infart till det närliggande Skolområdet.

I och med Trafikverkets process med framtagande av vägplan eller SO-åtgärd beaktas aspekter såsom trafiksäkerhet och påverkan på kulturmiljö. Trafikverket kommer säkerställa att dessa aspekter tillgodoses.

SFV föreslår istället att en utfart till det nya bostadsområdet anordnas i norr till dess att övriga olika alternativ för lägen på anslutningar till väg 223 utreds tillsammans med Trafikverket. Om området för Skogsborgsvägen ingår i den nya detaljplan och anordnas som allmän gata kan tills vidare detta vara den anslutning som området försörjs av. På längre sikt föreslås att en ny anslutning till området Gripsholms backar planeras och utförs från gamla Strängnäsvägen, västnordväst om området.

I denna detaljplan hanteras anslutningen till väg 223 och första delen av den planerade huvudgatan. Den planerade sträckningen längst norrut, västerut och Skogsborgsvägen som redovisas i FÖP ingår inte i den här detaljplanen. De delarna kommer behandlas när/om planer för respektive områden blir aktuella.

Att påbörja en huvudgata västerifrån till Gripsholms backar är inte aktuellt i nuläget. Detta är orealistiskt då det inte är säkert inom vilken skala eller tidsaspekt framtida projekt utmed denna väg tas fram/påbörjas. Kommunen kan inte skapa infrastruktur med kapacitet för ett högt trafikflöde som endast en bråkdel människor kommer att utnyttja. Det är inte ekonomiskt försvarbart att skapa en sådan genomfart över golfbanan utan bebyggelseutveckling runtomkring som kan finansiera ett sådant projekt

Trafikverket har i genomförd åtgärdsvalstudie (ÅVS) för väg 223 från 2017 och i dialog med kommunen ansett att andra alternativa "förfarter" som behandlats i FÖP Mariefred-Läggesta bedöms i nuläge som orealistiskt med tanke på finansiell genomförbarhet. Trafikverket har bekräftat och godkänt det alternativ som detta planförslag avser.

Detaljplanen och dess trafiklösning kommer att medföra en alltför stor påverkan på fastighet 4: 109. I dagsläget har fastigheten en utfart som försörjer två bostadshus i det läge som är redovisat "T". Denna utfart går inte att anordna på annat sätt än som en direkt utfart mot väg 223. Detta beror på att fastigheten ligger inom det statliga byggnadsminnet och att den dessutom består av ytterligare byggnader som utgör begränsningar. En utfart från fastigheten kan alltså inte anordnas enligt förslag till detaljplan.

Buller

Bullerutredningen visar inte bullernivåer på befintliga bostäder. Detta är något som också behöver utredas, vilka bostäder som berörs beror på vilken utfart som väljs av kommunen i detaljplanen.

Den slutliga utformningen av infarten utreds i samband med trafikverkets vägplan eller SO-åtgärd, dvs. infartsmöjligheter kommer säkerställas i någon form. Kommunen bedömer att tillfart kan anordnas i befintligt läge västerut från fastigheten mot väg 223.

Det framgår enligt den framtagna Trafikbullerutredningen (WSP Sverige AB, 2017) att den nya planerade bostadsbebyggelsen som påverkas av bullervärden som överskrider de gällande riktvärdena för buller ligger inom cirka 10 meter från huvudgatans mitt.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömer utifrån den framtagna trafikbullerutredningen att befintlig bostadsbebyggelse ligger på ett avstånd från den kommande huvudgatan som inte kommer att påverkas av bullernivåer som överskrider de gällande riktvärdena för buller.

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

Sakägare 1

Samrådsyttrande avseende föreliggande planförslag för
Gripsholms Backar.

Undertecknad hyresgäst i Gripsholms Kungsladugårds
Arrendatorsbostad har tagit del av rubr. planförslag och
framför följande synpunkter och frågor.

Generellt är det fortfarande en bra plan och jag har inga
invändningar mot den i den del som avser tillkomsten av
ett bostadsområde på nuvarande golfbanans norra delar
i enlighet med gällande översiktsplaner.

Däremot kvarstår min oro för den tillkommande trafiken
och hur trafikföringen planeras. Och jag förvånas över
att den nya planen endast marginellt hanterar de frågor
som Mark- och Miljödomstolen fann så avgörande att
planen vid den tidi-gare prövningen upphävdes.

Mariefred har sedan länge en besvärande trafiksituation.
Det är inte en stad som är byggd för dagens trafik och
det saknas naturliga förbifarter och
förbifartsmöj-ligheter runt den gamla stadskärnan.

För ett antal år sedan tillkom en ny infartsväg bredvid
den gamla infartsallén vilken istället kom att bli cykel-
och gångväg. (Mariefredsvägen/223). Där denna i-dag
möter Stallarholmsvägen och Storgatan låg 2015 trafiken
på 10.500 fordons-rörelser / dygn. Vid en senare
mätning låg snittet något 1000 fordonsrörelser lägre,
men utan att i detalj ha studerat vilka årstider som de
olika mätningarna gjordes, kan man inte annat än
konstatera att det är en oerhört kraftig trafikbelastning.

Planen hänvisar till att FÖPen från 2007 anger den tänkta tillfartsvägens sträckning som "huvudgata" men underlåter att klargöra att den huvudgatan primärt var tänkt för trafikflödet från Slottsbrinken och MAVAB-området, medan trafiken till och från det tänkta bebyggelseområdet norr om golfbanan skulle föras via en ny vägsträckning som på FÖP-kartan (vilken också finns i planbeskrivningen) skulle ske enligt något av alternativen A; B 1 eller B2. Det framgår med önskvärd tydlighet att den nu aktuella föreslagna huvudgatan inte på något sätt skulle vara en lösning för trafikförsörjningen till de nya bostadsområdena (inkl. Grips-holms Backar).

Dessutom har en viktig faktor förändrats sedan FÖPen antogs 2007, nämligen Gripsholmsskolans tillkomst. Den innebär att 442 elever från förskoleklass till och med högstadiet, rör sig vid, över och omkring väg 223 på den aktuella väg-sträckan från högstadiets byggnad vid gamla festplatsentren vid Hjorthagen (där det fortfarande råder 70 km/tim som hastighetsbegränsning) till och med korsningen med Storgatan. Morgnar och eftermiddagar är trafikflödet med lämnande resp. hämtande föräldrar så starkt att skolan tvingats upprätta en egen trafikflö-desplan för att undvika kaos.

Trafikflödet i övrigt in mot Mariefred består av invånare i, besökare till staden och varutransporter, vidare genomfartstrafik mot Stallarholmen och Kalkudden samt besökare till Gripsholms slott och slottsområde, ett av landets mer väsentliga turistmål med runt 60.000 årliga turistbesök. Sträckan efter fartbegränsningsskylten (50) kräver full uppmärksamhet från en bilförare, med två övergångsställen och med barn och turister som korsar vägen till och från busshållplatserna, bilar som svänger ner mot eller kommer ut från skolan/bostäderna, bilar som svänger in till eller kommer ut från vissa av kungsgårdens byggnader och strax efter - med begränsad sikt - nedfarten till slottet, infarten till staden, uppfart till handelsträdgården, golfbanan och övriga byggnader vid kungsgården eller vidarefart norrut utmed Stallarholmsvägen.

Behovet av den tilltänkta vägens funktion som huvudgata har tillkommit i och med det senaste FÖP-tillägget Gripsholms Hagar då kommunen beslutat om en framtida inriktning med att binda ihop Läggesta och Mariefreds tätort norr om befintlig golfbana.

Den uppkomna trafiksituationen är olycklig och del i behov av tidigare ÅVS och nu pågående planeringsprocess för Vägplan/SO-åtgärd. De synpunkter som delges är bra input till kommande arbete med vägplan eller SO-åtgärd.

Den trafikplats som är vald är dock gjord med tanke på att avlasta de hårt belastade korsningspunkterna i den grad det är möjligt men även med tanke på att den nya bebyggelsen skall ha tillgänglighet till stadens service och utbud.

Det är ett extremt belastat trafikavsnitt och det är sällan som hastighetsbegränsningen hålls. Farten i korsningen med Storgatan är ofta högt uppdriven och ska man ut från gamla uppfarten till kungsladugården/Grafikens Hus, kan man periodvis under dagen bli stående i upp till fem minuter innan man med andan i halsen vågar sig ut på vägen. Ett flertal trafikincidenter har också inträffat varav minst en då ett skolbarn blev påkört men tack och lov ej allvarligt skadad.

Den aktuella vägsträckan från Gripsholmsskolans högstadium till korsningen vid Storgatan/Stallarholmsvägen innefattar fyra av- och påfarter för biltrafik på den södra sidan och tre gårdsav- och påfarter på norra sidan. Därtill två busshållplatser, två övergångsställen. Utmed hela vägsträckan går också utöver en gång- och cykelväg, Östra Södermanlands järnväg med en obevakad vägpassage och två bevakade med bommar och signaler. Vid den obevakade sker under skoltid ett icke föraktligt antal "vilda" passager över väg 223 av elever på väg till eller ifrån högskolan.

Vid det båda övervakade järnvägspassagerna uppstår under trafiksäsong inte sällan långa stillastående bilköer på väg 223 då det ibland tar lång tid från det att bommarna faller tills tåget faktiskt passerar. Dessa köer orsakar ibland häftiga inbromsningar.

Med tanke på denna trafiksituation är det orimligt att tillföra ytterligare fordonsrörelser och uppmärksamhetskrävande inslag i ett läge då föraruppmärksamheten redan tas i anspråk av så mycket annat och där slottsbesökare har börjat rikta uppmärksamheten mot det synliga slottet.

Allt detta anfördes redan inför behandlingen av denna plan i första omgången. Mark- och Miljödomstolen upphävde den gångplanen då man dels fann att den planbestämmelse som reglerade när den tänkta tillfartsvägen skulle börja byggas saknade lagstöd och dels också påpekade att detaljplanen saknade ett fast åtagande från Trafikverket sida beträffande vägplan för

den aktuella sträck-an av väg 223 och ingen garanti för att en sådan alls skulle komma till stånd.

Den nu föreliggande planen är i stort sett identisk med den tidigare framlagda med den skillnaden att man tagit bort planbestämmelsen betr. tillfartsvägens tillkomstvillkor och gjort det tidigare vägreservatet till en fast del av detaljplanen.

Det gör inte trafiksituationen på väg 223 enklare och säkrare. Jag delar heller inte Mark- och Miljodomstolens formulering att trafiklösningen "får anses upp-fylla kraven på en godtagbar och säker trafiklösning" och det lär väl bli tillfälle att på nytt få denna fråga prövad.

Vidare ger inte planen något besked om huruvida Trafikverkets vägplan alls kommer till stånd inom rimlig tid eller att den i så fall säkerställer den tänkta tillfartsanslutningen till väg 223, vilket alltså var skälet till att Mark- och Miljö-domstolen upphävde den tidigare planen. Att säga att "genomförandefrågorna som låg till grund för domstolens hävande av den tidigare antagna planen har setts över och hanterats" utgör inget klargörande besked avseende hur och om tillfartsvägen alls kan komma att anslutas till väg 223 på det tänkta stället eller ej.

Väghållarskapet för väg 223(Stallarholmsvägen) erhålls av Trafikverket. För att skapa långsiktiga hållbara lösningar krävs större åtgärder såsom t.ex. en ny trafiksäker korsning eller cirkulationsplats. Större åtgärder krävs när en landsväg ska ändras och det krävs att en vägplan eller SO-åtgärd tas fram av Trafikverket. Denna detaljplan har reserverat en större yta där anslutningen mellan planförslaget och väg 223 kan genomföras. Ytan är väl tilltagen och Trafikverket har godkänt liggande planförslag. Anslutningens utformning och trafiksäkerhetsfrågor kommer att behandlas av Trafikverket nu när de tar fram en vägplan eller SO-åtgärd. För att Trafikverket ska kunna fastställa en vägplan eller kunna genomföra åtgärden som en SO-åtgärd måste detaljplanen möjliggöra vägreservatet och vinna laga kraft.

När frågan om en sådan avfart (och väg utmed Kungsladugårdens granhäck) var aktuell för flera år sedan var Slottsförvaltningen, Riksantikvariens byggnadsmin-nesavdelning och Statens Fastighetsverk klart negativa till en sådan väg och anslutning. Ingenting

har i sak förändrats sedan dess som skulle göra en sådan anslutning lättare eller bättre att genomföra.

I samrådsyttrandet inför antagandet av den tidigare planen, skrev Riksantikvarie-ämbetet "RAÄ avstyrker att tillfartsvägen till det planerade området dras i det öppna landskapet i anslutning till Kungsladugårdens kulturmiljö som utgör en del av det statliga byggnadsminnet Gripsholms Slott. En infartsväg med diken, belysningsstolpar, trafikmärken, och fordon skulle negativt påverka möjligheterna att avläsa och förstå det pedagogiska upplevelsevärdet. RAÄ bedömer att en infartsväg till planområdet från väg 223 inte tar hänsyn till de kulturhistoriska värden som är knutna till det statliga byggnadsminnet och dess omland". Såvitt jag vet är detta fortfarande ämbetets uppfattning när det gäller skyddet av det statliga byggnadsminnet. Att ämbetet skulle så bytt uppfattning som framgår av inlagor till Mark- och Miljödomstolen måste inte bara ifrågasättas och klargöras. Såvitt har försports rör det sig om olika interna avdelningars uppfattningar, vilket - om det stämmer - starkt försvagar tilltron till RAÄ som ansvarig för dessa frågor.

Nacka Tingsrätt (Mark- och miljödomstolen, Dom P 2322-18, sida 20 och 21):

Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömer dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken.

Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid synen föranleder ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms

slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid synen instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning. Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § PBL.

Samlad bedömning

Mark- och miljödomstolen bedömer sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut.

Jag hemställer att det redan nu planeras för den tillfartsväg som utgår från något av de i FÖPen tre nämnda lägena och som är tänkt att försörja inte bara Grips-holms Backar utan också senare tillkommande bebyggelse norr om golfbanan. Därmed uppnås syftet med alla stycken av det som stadgas i Plan- och Bygglagen:

"Vid planläggning ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ända-målet bl.a. med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik och risken för olyckor (2 kapitlet 5§ första stycket 1, 3 och 5 PBL). Bebyggelse och byggnadsverk ska även utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö (2 kapitlet 6§ första stycket 6 PBL)". Den föreliggande planen fyller kraven när det gäller själva bostadsbebyggelsen men skyfflar över tillfarts-problematiken på omgivningen som istället får ytterligare en försämrad trafikmiljö vilket inte kan vara lagstiftarens mening.

Jag vill att denna kommande från den aktuella vägsträckan på väg 223 helt skilda, tillfartsväg är säkerställd genom alla nödvändiga beslut innan jag kan acceptera den nu föreslagna detaljplanen.

Några specifika frågor och kommentarer i förslaget:

I den tidigare upphävda detaljplanen angavs hela området uppgå till 13,7 ha var-av 3,5 ha för trafiklösning anslutning väg 223. I den nu föreliggande planen anges hela området till 11,5 ha och den inkluderar då området för väganslutningen. Hur kan detta stämma?

På vilket sätt menar planförfattarna att det skulle uppstå en "trafiksäker" över-gång över väg 223 för barn "genom den nya anslutningen till väg 223"?

På vilket sätt och med vilket resultat har de genomförandefrågor som låg till grund för Mark- och Miljödomstolens upphävande av den tidigare detaljplanen
"setts över och hanterats"?

Är det skrivningen på sidan 20 / 21 som man avser?
"Stallarholmsvägen väg 223 är dock idag överbelastad vid infarten till centrala Mariefred under vissa perioder på dygnet. Detta medför att en betydande trafiktillförsel på detta vägavsnitt är olämpligt vilket i sin tur medför att en ny tillfart krävs till planområdet som en huvudgata för de nya bebyggelseområden som FÖP-tillägget utpekar mot nordväst. Tillfartens anslutning mot väg 223 kommer dock behandlas på utformningsnivå först när en vägplan produceras vilket gör att trafikområdet vid den tilltänkta korsningspunkten måste planeras med generös yta (som Trafik-verket har godkänt) i planförslaget."

Först och främst ställer man sig frågan om vad Trafikverkets "godkännande" skulle innebära då vägplanarbetet inte ens tycks påbörjat. De kan knappast ha låst upp sig så i en detalj utmed vägen att den inte skulle kunna förändras p.g.a. synpunkter som framkommer under planläggningens gång.

På vad sätt besvarar detaljplane-författarnas formulering ovan, Mark- och Miljö-domstolens skrivning i sitt utslag:
"Mark- och Miljödomstolen bedömer sammantaget att det inte framgår av underlaget för detaljplanen hur tillfart till det nya området kommer att kunna lösas på ett sätt som är godtagbart ur trafiksyn-punkt. Det är inte

Denna detaljplan bedöms att ha sett över och hanterat de grunder till domstolens upphävande av den tidigare processen genom att:

- Den administrativa planbestämmelsen som saknade stöd i PBL som fanns med i den förra detaljplanen är bortplockad från denna process.
- Skogsborgsvägen ingår inte i liggande planförslag.
- Detaljplanen förutsätter att trafiklösning vid väg 223 blir den huvudsakliga anslutningen till planområdet.

Ett medfinansieringsavtal är tecknat mellan Strängnäs kommun och Trafikverket som reglerar kostnadsfördelningen för planeringsprocessen mellan parterna. I en pågående process utreder Trafikverket om projekt Väg 223, Genomfart Mariefred kan utföras som en SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) eller om det kommer krävas en vägplan.

För att Trafikverket ska kunna fastställa en vägplan eller kunna genomföra åtgärden som en SO-åtgärd måste

möjligt att bedöma planens konsekvenser för omgivningen. Det är inte heller möjligt att bedöma om det har gjorts en rimlig avvägning mellan all-männa och enskilda intressen samt om planen har utformats med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande."?

På vilka grunder anser planförfattarna att den nu föreliggande planen skulle kunna undgå att ånyo bli upphävd i en senare domstolsförhandling?

detaljplanen möjliggöra vägreservatet och vinna laga kraft.

Före planens antagande kommer ett medfinansieringsavtal (för genomförandet) tecknas mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, kostnadsfördelning, utförande och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som medfinansieringsavtalet medför.

I arbetet med framtagande av vägplan eller SO-åtgärd tittar även Trafikverket på infart till Gripsholms besöksparkering, Storgatan och infart till det närliggande Skolområdet.

I och med Trafikverkets process med framtagande av vägplan eller SO-åtgärd beaktas aspekter såsom trafiksäkerhet och påverkan på kulturmiljö. Trafikverket kommer säkerställa att dessa aspekter tillgodoses.

Sakägare 2

Tillägg till kapitel Förutsättningar/ störningar (sid 22)

Luftföroreningar

Vi gör bedömningen att det finns kända luftföroreningar som påverkar planområdet. Det förekommer då och då störande lösningsmedelslukt upp till 200 meter från MAVAB:s måleri och lackning.

Störande verksamheter

Planbeskrivningen har kompletterats med text om den närliggande verksamheten MAVAB under rubriken "Störande verksamheter: Verksamheten MAVAB AB har tillstånd enligt Miljöbalken att på fastigheterna Manhem 1 och Skogsborgs 12, i Mariefred, Strängnäs kommun i befintlig anläggning bedriva miljöfarlig verksamhet inklusive lackeringsverksamhet.

Vi vill att den mekaniska verkstaden ska redovisas på liknande sätt som djurverksamheten.
Då menar jag att det redovisas vad verksamheten har tillstånd för att göra, vilka mängder utsläpp av lösningsmedel och vem som utför miljötillsyn på verksamheten. Ev skyddsavstånd mellan verksamheten och ny bebyggelse.

Strängnäs kommuns tillsynsmyndighet(Miljöenhet) bedriver tillsyn över verksamheten. Den nya planerade bebyggelsen inom Gripsholms backar kommer som närmast ligga 100m från MAVABs verksamhet, den övriga bebyggelsen kommer ligga på ett längre avstånd.

Strängnäs kommun bedömer att ett avstånd på cirka 100 meter mellan den nya planerade bebyggelsen inom Gripsholms backar och MAVAB är ett tillräckligt avstånd för att minimera eventuella upplevda störningar för boende.

Trafik

Trafiklösning & tillfartsväg

Ni skriver att ny tillfart och huvudgata krävs för den bebyggelse som FÖP tillägg utpekar, vilket är ett stort område mellan Ärjavägen mot Läggesta i väster och detta planförslag med Kyrkoruinen & Kungsladugården i öster.

Vi hävdar att det saknas utredning om alternativ till den tillfartsväg som visas i planförslaget. Med utgångspunkt från FÖP tillägg och det planerade huvudgatunätet (sid33) så finns det möjligheter att tänka om och med bättre respekt för de unika kulturmiljö-, rekreations- och hållbarhetsvärden som finns i nuvarande område och som är lika viktiga för den nya bebyggelsen och långsiktiga fastighetsvärden.

Vi vill därför att en trafik- och konsekvensutredning tas fram för en alternativ tillfarts- och trafiklösning.

Styrande förutsättningar för utredningen ska vara följande;

- pröva en huvudgata med tillfart från Ärjavägen, Läggesta.

Strängnäs Kommun anser att en trafikutredning för alternativa tillfartsvägar inte krävs då frågan har tidigare prövats i framtagande av Fördjupning av Översiktsplanen Mariefred – Läggesta (2007) och Tillägg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred– Läggesta (2013). Vägsträckningen är en avgörande del i den framtida trafikförsörjningen för stora delar av Mariefred och är inte en isolerad tillfart för det aktuella planområdet. För att Mariefred ska på ett hållbart sätt kunna växa västerut enligt FÖP och tillägg till FÖP måste huvudgatan hamna vid nuvarande placering. Detta för att bibehålla en koppling nära Mariefreds centrum samt för att möjliggöra kollektivtrafik i det nya området, vilket inte bedöms vara möjligt utan en koppling till väg 223.

I den särskilda fördjupningen av översiktsplanen för området från 2013

- pröva att avsluta huvudgatan centralt i bebyggelseområdet och anslut därmed ej till vägg 223.

- pröva att de nuvarande mindre nätet av grusvägar ansluts i huvudsak till ny huvudgata och avslutas centralt i bebyggelseområdet

Undantag för de grusvägar med fastigheter som ligger närmast Skogsborgsvägen. Med tillfartsvägen i planförslaget kommer en negativ barriäreffekt mellan området vid Kyrkoruinen med Kungsladugården och de vida hagarna och rekreationsytorna som idag direkt ansluter till området.

har kommunen utifrån kulturvärdena och i samråd med Länsstyrelsen kommit fram till den aktuella trafiklösningen. De andra lösningarna bedöms få en större eller påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården vilket inte Länsstyrelsen accepterar.

Trafikverket har i genomförd åtgärdsvalstudie (ÅVS) för väg 223 från 2017 och i dialog med kommunen ansett att andra alternativa "förfarter" som behandlats i FÖP Mariefred-Läggesta bedöms i nuläge som orealistiskt med tanke på finansiell genomförbarhet. Trafikverket har bekräftat och godkänt det alternativ som detta planförslag avser.

Vad gäller påverkan på kulturmiljö har Länsstyrelsen och Trafikverket godkänt liggande planförslag och dess trafiklösning. Dessutom bedömde Nacka Tingsrätt (Mark- och miljödomstolen, Dom P 2322-18) sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut.

Ett medfinansieringsavtal är tecknat mellan Strängnäs kommun och Trafikverket som reglerar kostnadsfördelningen för planeringsprocessen mellan parterna. I en pågående process utreder Trafikverket om projekt Väg 223, Genomfart Mariefred kan utföras som en SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) eller om det kommer krävas en vägplan.

För att Trafikverket ska kunna fastställa en vägplan eller kunna genomföra åtgärden som en SO-åtgärd måste detaljplanen möjliggöra vägreservatet och vinna laga kraft.

Att påbörja en huvudgata västerifrån från Årjavägen till Gripsholms backar är inte aktuellt i nuläget. Detta är orealistiskt då det inte är säkert inom vilken skala eller tidsaspekt framtida projekt utmed denna väg tas fram/påbörjas. Kommunen kan inte skapa infrastruktur med kapacitet för ett högt trafikflöde som endast en bråkdel människor kommer att utnyttja. Det är inte ekonomiskt försvarbart att skapa en sådan genomfart över golfbanan utan bebyggelse runtomkring som kan finansiera ett sådant projekt.

Buller

Avsteg från krav på bullernivåer bör inte godkännas. Om lösning finns ska det vara ett ska-krav i utförande.

De lösningar som krävs enligt utförd *Trafikbullerutredning* (WSP, 2017) är reglerade som ska-krav i plankartan. Detaljplanen bedöms att uppnå de gällande riktvärdena för buller.

Ekonomiska frågor

Vi anser att innan detaljplanen kan godkännas ska en kalkyl för infrastruktur tas fram.

En kalkyl för den infrastruktur som byggs ut av kommunen tas fram i det exploateringsavtal som ska godkännas samtidigt som detaljplanen antas. Exploatören ersätter kommunens kostnader genom erläggande av exploateringsbidrag.

Sakägare 3

Vi, ägare av fastigheten XXXX, önskar tillföra följande med anledning av nu aktuellt samråd. Kommunen förefaller inte ha beaktat våra synpunkter från 2017-09-18 som då framfördes, de kvarstår således.

Denna detaljplan bedöms att ha sett över och hanterat de grunder till domstolens upphävande av den tidigare processen genom att:

Kommunen uppger att de brister som gjorde att Mark- och miljödomstolen underkände den föregående detaljplanen har åtgärdats. Det är svårt att i nu aktuellt material se vilka åtgärder kommunen vidtagit för att komma tillrätta med bristerna och det vore önskvärt att kommunen särskilt redovisade detta.

Då kommunen avser anlägga tillfartsvägen från väg 223, vare sig detaljplanens bostäder byggs eller inte, ska, enligt vår mening, vägdragningen behandlas i ett separat samråd, och alltså åtskiljas från det aktuella samrådet "Gripsholms backar". En dylik väg påverkar så många fler än oss sakägare än till detaljplanen "Gripsholms backar". Vi menar att tillfartsvägen ska behandlas i ett separat ärende som är åtskilt från nu aktuellt samråd.

- Den administrativa planbestämmelsen som saknade stöd i PBL som fanns med i den förra detaljplanen är bortplockad från denna process.
- Skogsborgsvägen ingår inte i liggande planförslag.
- Detaljplanen förutsätter att trafiklösning vid väg 223 blir den huvudsakliga anslutningen till planområdet.

Dessutom är det fortfarande svårt att ta ställning till den nya tillfartsvägen från väg 223 då det enligt samrådsmaterialet lyder "Tillfartens anslutning mot väg 223 kommer dock behandlas på utformningsnivå först när en vägplan produceras". I dagsläget kan vi alltså inte ta ställning till huruvida tillfarten ska angöras via trevägskorsning eller rondell. En rondell skulle inkräkta mycket på kulturmiljön. Men en trevägskorsning skulle å andra sidan medföra en besvärlig vänstersväg. Men det kan ju inte vi sakägare ta ställning till i dagsläget, då ingen egentlig plan existerar.

Väghållarskapet för väg 223(Stallarholmsvägen) erhålls av Trafikverket. För att skapa långsiktiga hållbara lösningar krävs större åtgärder såsom t.ex. en ny trafiksäker korsning eller cirkulationsplats. Större åtgärder krävs när en landsväg ska ändras och det krävs att en vägplan eller SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) tas fram av Trafikverket. Denna detaljplan har reserverat en större yta där anslutningen

mellan planförslaget och väg 223 kan genomföras. Ytan är väl tilltagen och Trafikverket har godkänt liggande planförslag. Anslutningens utformning och trafiksäkerhetsfrågor kommer att behandlas av Trafikverket nu när de tar fram en vägplan eller SO-åtgärd. För att Trafikverket ska kunna fastställa en vägplan eller kunna genomföra åtgärden som en SO-åtgärd måste detaljplanen möjliggöra vägreservatet och vinna laga kraft.

I och med Trafikverkets process med framtagande av vägplan eller SO-åtgärd beaktas aspekter såsom trafiksäkerhet och påverkan på kulturmiljö. Trafikverket kommer säkerställa att dessa aspekter tillgodoses.

Intentionen om att göra den nya tillfartsvägen från väg 223 så diskret som möjligt, ur kulturmiljösynpunkt, medelst trädallen samt diskret belysning är lovvärd. Men en ny väg så nära Gripsholms slott samt Kärnbo kyrkoruin inkräktar ändå mycket på kulturmiljön. Själva gatan är ju planerad till att bli sju meter bred, samt att svalldike och GC-väg tillkommer (vilket sammantaget leder till en tretton meter bred barriär i kulturlandskapet).

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte, där prövades bl.a. frågor om påverkan på kulturmiljön i Mark- och Miljödomstolen. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan.

Nacka Tingsrätt (Mark- och miljödomstolen, Dom P 2322-18, sida 20 och 21):

Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömer dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet

framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken.

Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid synen föranleder ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid synen instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning. Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § PBL.

Samlad bedömning

Mark- och miljödomstolen bedömer sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut.

Den bullerutredning som ingår i samrådet behandlar bara den nya bebyggelsen som planeras i detaljplanen. Önskvärt vore att bullerutredningen även skulle ha innefattat den befintliga bebyggelsen runt den tilltänkta tillfartsvägen från väg 223. En anseelig mängd buller står ju att vänta den äldre bebyggelsen i.o.m. den nya vägdragningen, särskilt med tanke på att en del tung trafik kommer att trafikera den tilltänkta vägen (lokaltrafikens bussar, lastbilar till och från MA V AB, samt trafik under byggperioden).

Enligt kommunen bedömde Mark- och miljödomstolen att detaljplanen inte kunde antas medföra betydande miljöpåverkan, varför kommunen menar att det inte finns något skäl att upprätta en MKB. Nu i efterhand ångrar vi på Gripsholm 4: 116 att vi inte krävde en MKB då vi den 1/5 2020 påträffade en större vattensalamander i vår trädgård.

Det framgår enligt den framtagna Trafikbullerutredningen (WSP Sverige AB, 2017) att den nya planerade bostadsbebyggelsen som påverkas av bullervärden som överskrider de gällande riktvärdena för buller ligger inom cirka 10 meter från huvudgatans mitt.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömer utifrån den framtagna trafikbullerutredningen att befintlig bostadsbebyggelse ligger på ett avstånd från den kommande huvudgatan som inte kommer att påverkas av bullernivåer som överskrider de gällande riktvärdena för buller.

Ramboll Sweden AB har 2022-03-08 (*Salamanderutredning till DP Gripsholms backar*) tagit fram en Salamanderutredning för detaljplanen.

För att identifiera förekomsten av salamander och för arten viktiga miljöer inom planområdet, samt i planområdets direkta närhet har en inventering genomförts. Inventeringen har genomförts av underkonsult (Naturföretaget) under sensvåren/försommaren 2021 som två inventeringstillfällen, samt ett rekognosceringsbesök före dessa.

Vid första inventeringstillfället gjordes fynd av kräftor, förmodat signalkräftor, i dammen närmast planområdet. Att lokalen skulle utgöra lekvatten för salamander har därför antagits osannolikt. Vid andra tillfället har fynd av

salamander gjorts i två av de inventerade dammarna. Se figur 1 i utredningen.



Figur 1. Kartan visar placeringen av dammarna, det planerade bostadsområdet samt potentiella övervintringsområden.

Figur 1. i Naturföretagets inventering. Visar fynd av Större och Mindre vattensalamander inom damm 1 (utanför planområdet). Visar även fynd av Mindre vattensalamander inom dike (inom planområdet).

Sammanfattning av påverkan

Påverkan på arterna större och mindre vattensalamander kopplad till planens genomförande bedöms vara liten och inga särskilda åtgärder ses som aktuella för att klara lagkraven kopplade till fridlysning och artskydd.

Trots att planen inte medför påverkan har ändå ett flertal åtgärder inarbetats i planen. Med dessa anpassningar och åtgärder kan planens genomförande bidra positivt till arternas livsmiljöer och fortlevnad i området. Med planens genomförande påverkas arternas

livsmiljöer och möjligheter till
fortlevnad positivt på ett sätt som
inte hade varit möjligt utan planens
genomförande, eller andra
särskilda åtgärder för arten.

För mer information, läs i
planbeskrivningen under rubriken
"Salamanderutredning".

Kommunala nämnder och styrelser

Socialnämnden

Samråd om förslag till detaljplan för Gripsholm 4:121,
m.fl., Gripsholms backar, Mariefred, Strängnäs kommun,
yttrande

Socialnämnden beslutar att

1. Meddela miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att Noteras.
nämnden inte har några synpunkter på det aktuella
samrådsförslaget.

Beslutet har fattats med stöd av punkt 3.22 i
Socialnämndens delegationsordning.
Beskrivning av ärendet

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering,
med samma syfte som detta förslag. 2016-12-28
informerades socialnämnden om ett planförslag från
samhällsbyggnadskontoret, planenheten. Planförslaget
antogs av kommunfullmäktige 2018-03-26. Mark- och
miljödomstolen upphävde dock Strängnäs kommuns
beslut, varför förslaget nu provas på nytt.
Genomförandefrågorna, som låg till grund för domstolens
upphävande av den tidigare antagna planen har setts över
och hanterats, för övrigt har inget ändrats avsevärt.
Projektet är en del av kommunens ambitioner att
sammanlänka Läggesta med Mariefred längs golfbanans
norra delar. Syftet är primärt att bebygga området med
bostäder men även möjliggöra ett alternativt läge för

golfverksamhetens klubbhus. Antalet bostäder uppskattas i samrådsförslaget till ca 300 hushåll vid maximal utbyggnad.

Beslutsunderlag

Plankarta samrådshandling 2020-04-15
Planbeskrivning samrådshandling 2020-04-15
Gestaltprogram samrådshandling 2020-04-15
Arkeologisk rapport 2020-04-15
Naturvärdesinventering 2020-04-15
PM Geoteknisk utredning 2020-04-15
PM Stabilitet 003 2020-04-15
PM Stabilitet v.2 2020-04-15
Trafikbuller utredning 2020-04-15
VA och dagvatten utredning 2020-04-15

Beredning

Socialchef samt samtliga verksamhetschefer vid socialkontoret har getts möjlighet att inkomma med synpunkter och förslag.

Beslutet skickas till:

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden

Samråd av förslag till detaljplan för Gripsholm 4:121 m.fl., Gripsholms backar, Mariefred, Strängnäs kommun, yttrande Noteras.

Barn- och utbildningsnämnden har tagit del av förslaget till samråd för detaljplan för Gripsholm 4:1 .fl., Gripsholms backar, Mariefred, Strängnäs kommun.

Barn- och utbildningsnämnden har inget att erinra mot förslaget.

Övriga myndigheter, företag, sammanslutningar och enskilda

Skanova

Detaljplan för Gripsholm 4:121, m.fl., "Gripsholms backar", Mariefred, Strängnäs Kommun

Bakgrund

Skanova AB har tagit del av informationen gällande enligt ovan och låter framföra följande:

Yttrande

Skanova har teleanläggningar i och i anslutning till planområdet.

Vi förväntar oss att åtgärder för eventuella nya serviser till att kunna ansluta detaljplaneområdet till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under lednings-samordningen i kontakter med Skanovas representant för området.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

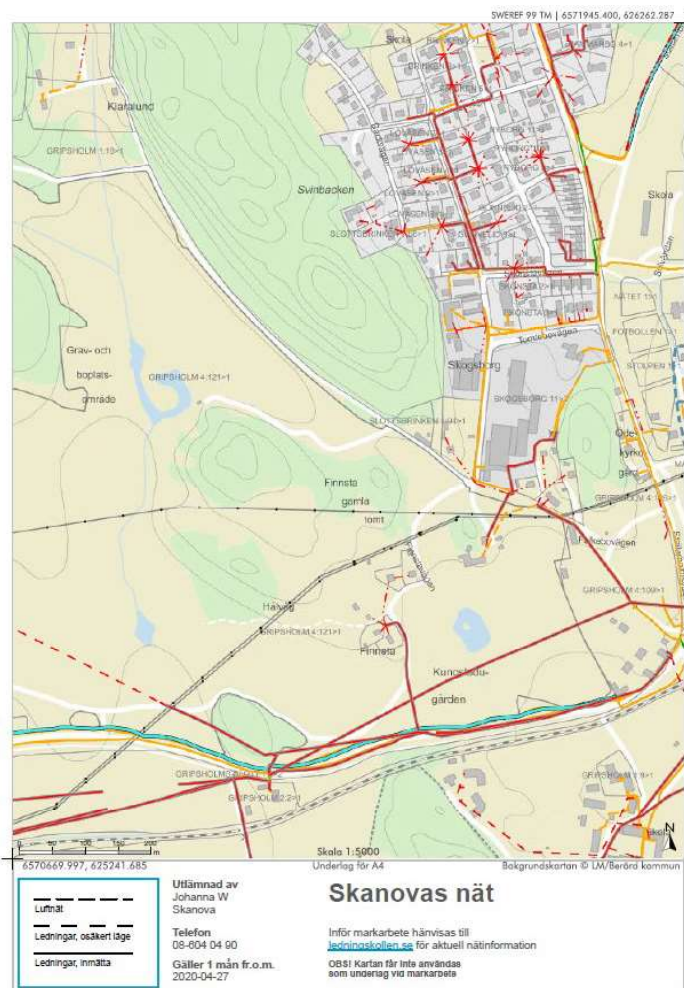
Denna ståndpunkt skall noteras i handlingarna.
Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Skanovas Nätförvaltning för det aktuella området på tfn (vxl): 08-604 04 90.

Noteras. Ledningsrätten 0486-93/09.1 behöver omprövas och anpassas till den bebyggelse som blir aktuell. Ett u-område införs i detaljplanens västra del där en viss omförläggning krävs vid blivande transformator- och pumpstation. Därtill behöver viss omförläggning ske till allmän platsmark vid det södra bostadskvarteret. Kommunen upplåter marken utan ersättning. Exploatören/byggherren bekostar omförläggning och svarar för kostnader för omprövningen av ledningsrätten.



Svenska Kraftnät AB

Yttrande angående samråd för detaljplan för Gripsholm 4:121 m fl, Grip- sholms backar, Mariefred i Strängnäs kommun

Ert diarienummer: MSN/2019/2789

Noteras.

Svenska kraftnät liar tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförfarandet för aktuellt ärende, förutsatt att

planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se, som WMS eller som en shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "© Affärsverket svenska kraftnät".

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2020-2029. Dokumentet finns publicerat på vår webbplats, www.svk.se.

SEVAB Elnät

SEVAB Elnät har synpunkter på formulering gällande elnät i planområdet.

Noteras. Detta är reviderat.

Under kapitlet Teknisk försörjning, El står det "Ny bebyggelse bedöms kunna anslutas på befintliga hög- och lågspänningskablar för elförsörjning."

Det stämmer inte, SEVAB Elnät har inget nät där utan vi är tvungna att bygga fram det.

I plankartan finns det E-rutor avsedda för transformatorstationer som vi bedömer räcker till.

SEVAB VA

Yttrande på detaljplan samråd för Gripsholms backar, Mariefred.

Noteras.

Vatten och avlopp

Det är bra skrivet i planbeskrivningen.

Dagvatten

Det är bra skrivet i planbeskrivningen.

Översvämningsrisk

Det är bra skrivet i planbeskrivningen.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution, återkommer med svar på remiss "Samråd Detaljplan Strängnäs kommun Gripsholm 4.121 m.fl. DNR:MSN/2019:2789" och lämnar följande yttrade.

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom aktuellt detaljplanområde bestående av 24 kV luftledning, ljusblå heldragen linje i karta nedan, 12 kV luftledning, röd heldragen linje, och 12 kV markkabel, röd streckad linje. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.



Enligt framtagna Samrådshandling - Planbeskrivning ingår det område där Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar men enligt Plankartan ingår inte det område där Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar.

Då elnätanläggningar finns inom nytt planområde gäller följande:

- Ett L-område ska anges med en bredd på 10 meter vid nominell spänningsnivå upp till 24 kV från var sida om yttersta fas. Inom kvartersmark skall L-området vara prickmark alternativt ledningsrättsområde. Inom detta område får byggnad inte uppföras, upplag inte läggas eller markanläggning t.ex. träd planteras.

Vattenfalls luftledningar och numera inmätta markkablar har kontrollerats gentemot detaljplanen. Luftledningarna och markkablar passerar ej kvartersmark och därmed krävs det ej åtgärder såsom prickmark eller ledningsrättsområden.

Ledningarna och markkablar ingår i bestämmelsen **GATA₂** (allmän platsmark) vilket ej kräver åtgärder.

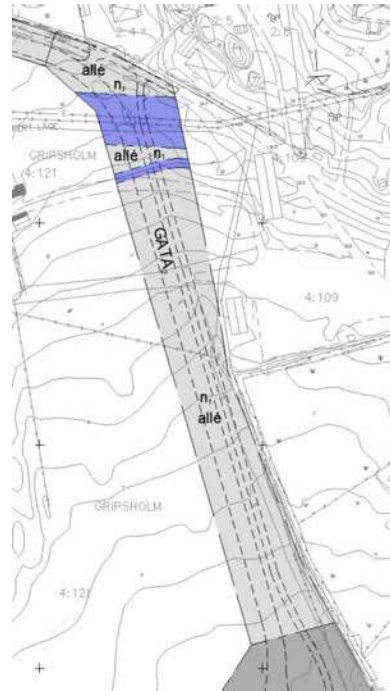
Däremot möjliggör detaljplanen en allé utmed gatan vilket är en markåtgärd som inte får utföras för nära luftledningarna och markkablar. Bestämmelsen **allé** och **n₁** har utgått i de områden som påverkas av detta. Skyddsavståndet mellan allé-bestämmelserna och luftledningar/markkablar är densamma som vid L- och U-områden (10 respektive 2 meter på vardera sida av yttersta fas).

Kartfiguren nedan visar inom vilka områden där **allé** och **n₁** utgår (blå markeringar).

- Inom område med detaljplan skall en luftledning uppfylla de krav som gäller enligt SS-EN 50341 och SS-EN 50423 samt vara utförd i brottsäkert utförande. Är inte luftledningen byggd i detta utförande får exploatören bekosta denna ombyggnad.
- Ett U-område skall anges mitt över en markkabel med minst 2 meter på vardera sidan om markkabelns yttersta faser. Inom kvartersmark skall U-området vara prickmark. Inom detta område får byggnad inte uppföras eller markanläggning t.ex. träd o buskar planteras.

Vattenfall Eldistribution vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.



Sörmlands museum

Dnr. MSN/2019:2789. Samrådsyttrande rörande detaljplan "Gripsholms backar", Gripsholm 4:121, Mariefred, Kärnbo socken, Strängnäs kommun, Södermanlands län

Bakgrund

Sörmlands museum har av samhällsbyggnadskontoret
Strängnäs kommun ombetts att inkomma med synpunkter
på föreslagen detaljplan "Gripsholms backar", fastigheten
Gripsholm 4:121 m.fl.

Gällande skydd

Fastigheten ligger inom område av riksintresse för
kulturmiljövård, D21. Uttrycket
för riksintresset lyder:

*Gripsholms slott präglat av flera omgestaltningar. Den
obebyggda marken väster om staden, det s.k.
Munkhagsgärdet, som visar den agrara stadens gräns
mot slottets kungsladugårdsmarker. Kyrkoruin. F.d.
kronobränneri. Den tidigare Kungsladugårdens öppna
inägomark. Den kungliga jaktmarken Hjorthagen. Delar
av Gripsholmsviken med lämningar efter fartyg. Kyrka
från början av 1600-talet. Gatunät, kvarters- och
tomtindelning från 1600-talet. Stadsbebyggelse med
byggnader, anläggningar och innergårdar samt
borgargårdar från 1700- och 1800- talen.*

Samrådsyttrande

Sörmlands museum anser att den föreslagna detaljplanen
genom de angivna, mestadels låga, våningshöjderna och
utformningsbestämmelserna i huvudsak möter de
anpassningskrav som råder i det kulturhistoriskt känsliga
området. Museet hyser dock en viss oro för avsaknaden av
bestämmelser om högsta tillåtna nockhöjder i meter, samt
bestämmelser om tillåtna takvinklar. Att inte reglera
lutning och form på taken kan riskera att skapa ett spretigt
uttryck på det nya områdets taksiluett. Detta kan medföra
att förändringen i landskapet, och därmed påverkan på
riksintresset, ökar. Exempelvis kan helt flacka tak vara
lämpligt på byggnader med 1-2 våningar. På byggnader om
3-4 våningar riskerar däremot flacka eller mycket ojämna
tak att skapa ett klumpigt uttryck som inte är anpassat till
det omgivande landskapet. Museet vill därför
rekommendera att detta ses över till granskningsskedet,
och att erforderliga bestämmelser införs i plankartan.

Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden
anser att detaljplanen och dess
bestämmelser inte riskerar att medföra
påtaglig skada på riksintresset för
kulturmiljövården. Länsstyrelsen har
uttryckt att de delar kommunens
ställningstagande.

Planområdet har tidigare varit
föremål för detaljplanering med
samma syfte, där prövades bl.a. frågor
om påverkan på kulturmiljön i Mark-
och Miljödomstolen. Ett planförslag
som till större delen är det samma
som denna detaljplan.

Nacka Tingsrätt (Mark- och
miljödomstolen, Dom P 2322-18, sida
20 och 21):

Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömer dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken.

Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid synen föranleder ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid synen instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning. Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § PBL.

Samlad bedömning

Mark- och miljödomstolen bedömer sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut.

Den äldre träbebyggelsen som är belägen där den nya vägen är planerad att ansluta till väg 223, ungefär vid infarten till Gripsholms slott, är mycket välbevarad och därmed av stort kulturhistoriskt och miljömässigt värde. Den nya vägen och gångbanan planeras att anläggas med relativt kort avstånd (ca 10 meter) till bebyggelsen. Detta ger skäl att poängtera betydelsen av att vidta försiktighetsåtgärder för att säkerställa att byggnaderna inte skadas. Det är också viktigt att eventuella skyddsräcken eller dylikt utformas med särskild omsorg, så att upplevelsen av bebyggelsens ålderdomliga karaktär inte försämras.

Inom **GATA₂** – Infartsväg har stor hänsyn tagits med ett flertal bestämmelser, läs mer under "Huvudgatans utformning" i planbeskrivningen.

Noteras. Synpunkten vidarebefordras till Trafikverket.

Skyddsräcken anses inte vara aktuella/lämpliga i denna miljö.

Ytterligare en risk ur kulturmiljösynpunkt, som museet ser det, är att den nya stadsdelen utgör startskottet på en fortsatt exploatering av ytterligare obebyggd mark i området. Områdets historiska funktion som kungsladugårdens inägomark, vilket ordagrant pekas ut i riksintresset, kan även genom små förändringar bli mindre avläsbart. Det är viktigt att på sikt säkerställa att områdets öppna och obebyggda karaktär i största möjliga mån bibehålls.

Detaljplanen följer och utgår från utvecklingsstrategin i gällande Fördjupning av Översiktsplanen Mariefred – Läggesta (2007) och Tillägg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred–Läggesta (2013). I och med detaljplanen kommer en utveckling att möjliggöras norr och västerut enligt FÖP som baserar på att undvika större delen av det öppna och obebyggda området som beskrivs i Riksintresset.

Mariefreds Hembygdsförening

MSN/2019:2789

Ang. Gripsholms Backar. Gripsholm 4:121. Samråd

Noteras.

Vi, i egenskap av arbetsgrupp för planfrågor inom

Mariefreds Hembygdsförening godkänner ovannämnda plan, med väganslutning till väg 223.

Samtidigt vill vi framföra våra synpunkter på namnet på väg 223. I alla tider har vi Mariefredsbor nämnt den vägen som "Mariefreds allén". Vägen bär från Läggesta till Mariefred så ganska rimligt att den skall ha det namnet.

Från Kungsladugården ut mot Stallarholmen, kan vägen få heta Stallarholmsvägen. Eller från där tydligt väg 223 slutar, Kärnbogatan.

Falkbovägen, vill vi fortfarande att vägen från "Mariefreds allen" väg 223, vidare förbi MAVAB och utmed Blåbärsskogen och nämnda detaljplan skall heta.

Vägen fortsätter sen mot och förbi gamla bostället Falkbo nämligen Falkebovägen, som nu finns utmärkt, med ett "e" anser vi således är felstavat. Vi vill värna om gamla boställen och våra ortsnamn.

Mariefred 2020-05-07

För

Mariefreds Hembygdsförening

Synpunkterna och frågorna har förts vidare till namnberedningen på Strängnäs Kommun. Namnberedningen har återkopplat att vad gäller stavningen för Falkebovägen förekommer både stavning med och utan "e" i Lantmäteriets historiska kartor. På Häradsekonomiska kartan från 1897-1901 används stavningen Falkebo medans på generalstabskartan från 1898 används Falkbo. Namnberedningen följer de riktlinjer i god ortnamnsed och de fall som namnet finns med i lantmäteriets register eller kartor använder de den. Idag används stavningen Falkebo. Anses stavningen på Lantmäteriets allmänna kartor som inte korrekt kan hembygdsföreningen vända sig till Lantmäteriet.

Vägnamnet för vägen vid detaljplanen Gripsholms backar hanteras som en remiss av namnberedningen.

Om hembygdsföreningen vill att Väg 223 ska få ett beslutat namn vid angiven sträcka bör ett medborgarförslag skrivas fram av hembygdsföreningen.

Gripsholms föräldraråd

Synpunkter på "Samrådshandling Gripsholms backar",
diarienummer MSN/2019:2789

Bakom denna skrivelse står Föräldrarådet på Gripsholmsskolan. Varje skolklass representeras där av två föräldrar som i sin tur representerar föräldrarna till närmare 600 elever vid skolan.

Föräldrarna till barn i Gripsholmsskolan är djupt oroade över planerna för vägar och exploatering av områden intill skolan

Vägen till/från skolan, samt mellan skola och IP är inte en trafiksäker väg. Speciellt övergången från Slottsbrinkssidan

Väghållarskapet för väg 223(Stallarholmsvägen) erhålls av Trafikverket. För att skapa långsiktiga hållbara lösningar krävs större åtgärder såsom t.ex. en ny trafiksäker korsning eller cirkulationsplats. Större åtgärder krävs när en landsväg ska ändras och det krävs att en vägplan eller SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) tas fram av Trafikverket. Denna detaljplan har reserverat en större yta där anslutningen mellan planförslaget och väg 223 kan genomföras. Ytan är väl tilltagen och Trafikverket har godkänt liggande planförslag. Anslutningens utformning

över väg 223. Övergångsstället där Grafikens hus låg är även för vuxna läskig att gå över. Det är inte fråga OM någon tragisk dödsolycka sker här, utan NÄR. Bilarna som kör här, kör alldeles för fort. Det är inte alltid som bilarna stannar. Det händer mycket i denna korsning och det är alldeles för lätt att köra på de barn/fotgängare som ska korsa gatan. Det händer en hel del olyckor här, b.la blev en skolflicka, för något år sedan, påkörd på väg till Gripsholmsskolan. Som tur var gick det bra denna gången. Senast 24 mars i år var här en olycka med 3 fordon inblandade.

Enligt polisens senaste hastighetskontroll på denna väg (i början på mars 2020) var det 30 st förare som körde för fort på en timma. På denna väg är hastighetsbegränsningen 50km/h men polisen mätte hastigheter på 79km/h. Det är över denna väg som våra skolbarn behöver korsa varje dag på väg till och från skolan. Även senare på em/kväll för att ta sig till och från träningar på exempelvis IP.

Vi har sedan 2012 försökt att få kommun och trafikverket att hjälpa oss att få en säker väg för våra barn, utan att lyckas. Vi (i trafikgruppen på Gripsholmsskolan) har besökt trafikverket personligen, vi har varit på många möten med kommunen i olika konstellationer, vi har ordnat publika möten mellan kommun och Mariefredsbor och skickat mängder med mail och andra handlingar. Men dessvärre och häpnadsväckande nog så händer det ingenting. Mycket diskussioner och möten, men ingen handling. Det verkar inte som varken kommunen eller trafikverket tycks inse vilka risker de utsätter våra barn för genom att inte vidta de åtgärder vi föreslaget och bett om sedan 2012.

I rättvisans namn skall nämnas att kommunen ansökte om en hastighetssänkning på den här sträckan. Trots att Trafikverket gav sitt medgivande och upprättade en åtgärdslista tillsammans med kommunen så stoppades åtgärderna för hastighetsbegränsning genom att Trafikverket överklagade sitt eget beslut. Vi uppfattar att Trafikverkets intresse ligger i att bevara vägen som genomfartsväg. Utdrag ur motiveringen från Trafikverket: (ärendenummer TRV 2018/51203) "Trafikverket region Öst anser att den aktuella sträckan av väg 223 har stor betydelse och är utpekad i det funktionellt prioriterade

och trafiksäkerhetsfrågor kommer att behandlas av Trafikverket nu när de tar fram en vägplan eller SO-åtgärd. För att Trafikverket ska kunna fastställa en vägplan eller kunna genomföra åtgärden som en SO-åtgärd måste detaljplanen möjliggöra vägreservatet och vinna laga kraft.

Strängnäs kommun har haft kontakt med Gripsholmsskolan och Trafikverket flera gånger sedan hösten 2020 för att se över mer skyndsamma åtgärder. Resultatet av dessa möten är följande:

Utsatt sträcka på Stallarholmsvägen kommer få en hastighetssänkning till 40km/h.

Kommunen har förlängt utsatt refug och skapat en tydligare passage för gående och cyklister.

Utsatt busshållplats på Stallarholmsvägen undersöks om den kan förflyttas norr om korsningen Stallarholmsvägen/Storgatan. Detta skulle innebära ny busshållplats samt nytt bättre övergångsställe vilket kan öka trafiksäkerheten.

vägnätet. Vägsträckan är särskilt viktig för dagliga personresor och kollektivtrafik." Med andra ord så prioriteras trafikflödet framför våra barns säkerhet! Det verkar ju inte ens som att Trafikverket varit på plats för att själva se hur situationen är.

I förra veckan fick skolan ta del av Samrådshandling Gripsholms Backar. Skolan och föräldrarna på Gripsholmsskolan har därvid blivit ombedda att ge sitt samtycke. För Trafikgruppen och Föräldrarådet känns det inte naturligt att ge sitt samtycke när vi på alla sätt i snart tio år förgäves försökt få kommunens stöd för närmast självklara trafiksäkerhetsåtgärder. Vi är dessutom djupt oroad för tillförseln av ännu fler bilar till den redan hårt belastade vägen inom Gripsholms backar. Enligt planbeskrivning kommer det bli mellan 250-350 nya bostäder, vilket innebär ännu mer fordon och cirka 1000 nya invånare. Det finns ingenting i planen för Gripsholms backar som visar på trafiksäkerhetsåtgärder till gagn för våra barn eller hur vägen inom Gripsholms Backar ska bli trafiksäker. Det finns ingen vägplan framtagen från Trafikverket. Även med tanke på hur de tidigare prioriterat så är vi djupt oroad över hur vägen kan bli säker om framfart för fordon prioriteras högre än våra barns skolväg.

Det enda alternativ som både tar hand om den ökande trafiken och kan medge sänkt hastighet på väg 223 är ifall trafiken leds förbi Mariefred för de som ska vidare till Stallarholmen. Att "förbifart Mariefred" prioriteras upp och blir en beslutad verklighet är en förutsättning för en något mindre negativ hållning till den presenterade planen.

En rondell i höjd med skolan skulle säkert bidra till att hastigheten precis där skulle blir lägre. Men det kommer ändå blir väldigt mycket trafik i området om vi inte får en förbifart. Idag genar högstadium barnen över golfbanan och sedan över väg 223 till skolan. Idag är det 70 km/h. Risken att en olycka ska hända även här är oerhört stor. Om dessutom trafikflödet blir större, blir även risken för dessa skolungdomarna högre.

Vi vill se en plan där skolvägen för våra barn är säker. En plan där barnens skolväg prioriteras.

2020-05-04, Gripsholmsskolan, Gripsholm 64731
Mariefred

En överväldigande majoritet av Gripsholmsskolans
Föräldraråd står bakom denna skrivelse. Föräldrarådet
består av två föräldrarepresentanter från var och en av
skolans tjugo klasser samt fyra föräldrarepresentanter från
Gripsholms förskola. Dessa representanter utses av
föräldrarna i respektive klass.

Privatperson 1

Situationsplanen gick inte att ta ut på skrivaren utan jag
fick beställa en utskrift som jag hämtade på kommunhuset.
Lite svårt att orientera sig med planen som underlag varför
jag gjorde ett besök på platsen. Med karta från
Lantmäteriet som underlag kunde jag orientera mig om det
tilltänkta området.

Eftersom det första förslaget till detaljplan överklagades så
har man nu omarbetat förslaget. Vad överklagandet hade
för grunder framgår dock inte. Det verkar som att man har
studerat trafikförhållandet med den tänkta utfarten till väg
223, Stallarholmsvägen, väster om nuvarande infart till
Mariefred, mot båthamnen.

Man beskriver också hur golfbanan skall kompenseras för
de ytor som kommer att bebyggas bl.a. där klubbhuset
ligger. Golfbanan kommer att göras tillgänglig med
promenadvägar för allmänheten. Området planeras för
250-350 bostäder i 6 block med varierande antal våningar.
Området skall även innehålla mindre affärer samt
förskolor.

Man ger exploatören/byggherren möjlighet att själv
utforma kvarteren utefter en given struktur.
Vidare är det exploatören som får erbjuda olika
upplåtelseformer. Kan inte utläsa om en önskan om
arkitektonisk utformning.

I planbeskrivningen under rubriken
"flexibel planläggning" beskrivs idén
kring planläggningen: *Syftet med den
flexibla planläggningen är att inte styra
bebyggelseplaneringen i för hög grad än
vad som krävs för att den allmänna
strukturen i området skall fungera ur
funktionell och rationell synvinkel.
Givetvis måste platsens förutsättningar
beaktas vilket innebär att vissa
utformningskrav måste ställas på den
framtida bebyggelsen för att inte
betydande påverkan skall ske på
riksintresset för kulturmiljö.*

I detaljplanen ställs inte något krav på miljöåtgärder. Krav på materialval ställs i vissa delar av detaljplanen p.g.a. närheten till känsliga kulturmiljöer. I de flesta fall krävs det inte bygglov för solfångare/solcellspaneler på byggnader inom detaljplanerat område därför styrs inte detta inom detaljplanen. Generellt sett hindrar inte detaljplanen uppförandet av solcellspaneler och smarta energilösningar.

Marie Jonsson
Samhällsbyggnadschef

Daniel Quick
Planarkitekt



Granskningsutlåtande

Detaljplan för *Gripsholm 4:121, m.fl., "Gripsholms backar", Mariefred, Strängnäs kommun*



Daniel Quick
Planarkitekt

Detaljplanen har varit utsänd för granskning enligt PBL kap 5§ 20.
Granskningstiden var mellan 2022-03-28 och 2022-04-18.

Planhandlingarna har varit utställda på Mariefreds bibliotek och på Kontaktcenter i Strängnäs kommunhus samt på Strängnäs kommuns hemsida. Annons med information om granskningen infördes i Strängnäs tidning 2022-03-28. Detaljplanehandlingarna alternativt endast underrättelse 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).



Synpunkter som ej kan anses tillgodosedda är:

Statens Fastighetsverk – Kräver att alternativa tillfartsvägar utreds

Sakägare 1 – Lokalisering av tillfartsväg

Sakägare 4 - Skrinlägg planer på byggnation och anläggandet av en ny tillfartsväg

Sakägare 5 – Kräver Trafikutredning

Sakägare 6 – Kräver Trafikutredning

Sakägare 7 – Kräver Trafikutredning

Sakägare 8 – Kräver Trafikutredning

Ståthållarämbetet – Har samma synpunkter som Statens Fastighetsverk

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodosedd
Statliga myndigheter och kommuner			
Länsstyrelsen	2022-04-13	Nej	-
Lantmäteriet	2022-04-14	Nej	-
Statens Geotekniska institut	2022-04-05	Nej	-
Trafikverket	2022-04-13	Nej	-
Sjöfartsverket	2022-04-06	Nej	-
Luftfartsverket	2022-03-29	Nej	-
Statens Fastighetsverk	2022-04-13	Ja	Nej
Kommunala nämnder			
Trafik och service-kontoret	2022-03-28	Nej	-



Kända sakägare, känd organisation av hyresgäster och andra med väsentligt intresse av förslaget			
Sakägare 1	2022-04-07	Ja	Nej
Sakägare 2	2022-04-18	Ja	Ja
Falkbo Samfällighetsförening	2022-04-18	Ja	Ja
Sakägare 3	2022-04-18	Ja	Ja
Sakägare 4	2022-04-13	Ja	Nej
Sakägare 5	2022-04-18	Ja	Nej
Sakägare 6	2022-04-18	Ja	Nej
Sakägare 7	2022-04-18	Ja	Nej
Sakägare 8	2022-04-18	Ja	Nej
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg	2022-04-18	Ja	Ja
Övriga myndigheter, företag, sammanslutningar och enskilda			
Skanova AB	2022-04-11	Ja	Ja
Svenska Kraftnät	2022-04-12	Nej	-
Vattenfall Eldistribution AB	2022-03-30	Nej	-
SEVAB Nät AB	2022-04-06	Ja	Ja
Skogsstyrelsen	2022-04-18	Nej	-



STRÄNGNÄS KOMMUN

LAGA KRAFTHANDLING

Granskningsutlåtande

Samhällsbyggnadskontoret

Laga kraftdatum

MSN/2019:2789

2023-03-17

2024-02-13

Ståthållarämbetet	2022-04-18	Ja	Nej
Privatperson 1	2022-04-18	Ja	Ja
Privatperson 2	2022-03-30	Ja	Ja
Privatperson 3	2022-03-30	Ja	Ja
Privatperson 4	2022-03-30	Ja	Ja



STATLIGA MYNDIGHETER OCH KOMMUNER

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har mottagit förslag till detaljplan för granskning enligt 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Syftet med planen är att möjliggöra bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Under granskningstiden ska länsstyrelsen yttra sig över planförslaget, om länsstyrelsen bedömer att

- riksintressen enligt miljöbalken inte tillgodoses,
- miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte följs,
- strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- mellankommunala intressen inte har samordnats på ett lämpligt sätt
- bebyggelse eller byggnadsverk blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Granskningsförslaget har beaktat de synpunkter som framfördes i Länsstyrelsens samrådsyttrande daterat 2020-05-08. Länsstyrelsen har inget att tillägga i frågan om hur aktuellt granskningsförslag tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen under förutsättning att nödvändiga avtal avseende anslutning till väg 223 tecknas mellan Strängnäs kommun och Trafikverket. Länsstyrelsen bedömer därför, med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Kommentar:

Noteras.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till



väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen för planområdets anslutning till väg 223.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar har följande noterats:

INGEN ERINRAN

Lantmäteriet har ingen erinran mot detaljplanen.

Kommentar:

Noteras.

Statens Geotekniska institut

Yttrande över granskningshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har från Strängnäs kommun erhållit rubricerad detaljplan med önskemål om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings och miljötekniska frågor, såsom sättningar och hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet väster om Blåbärsskogen i Mariefred.

SGI:s synpunkter

SGI har ur geoteknisk säkerhetssynvinkel inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

Trafikverket

Granskning gällande detaljplan för Gripsholm 4:121, Strängnäs kommun

Planförslaget syftar till att möjliggöra bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet väster om Blåbärsskogen i Mariefred.



Ett avtal för medfinansiering av vägplanen är upprättat mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. TRV vill fortsatt framhålla att exakt placering och utformning av anslutningen till väg 223 löses i kommande vägplan.

I övrigt har Trafikverket inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är slutsatsen att åtgärderna medför ingen/endast en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan. Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan inte behöver tas fram.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen för planområdets anslutning till väg 223.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad dokumentation och avstår yttrande.

Kommentar:

Noteras.

Luftfartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.



Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Kommentar:

Noteras.

Statens Fastighetsverk

Inledning

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till granskning av rubricerad detaljplan. Framtagandet av detaljplanen sker med utökat förfarande. SFV yttrar sig som sakägare med grannfastighet till planområdet. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på kommunens webbplats.

SFV har tidigare yttrat sig under planprocessen i samrådsskedet och lämnat ett samrådsyttrande daterat 2020-05-20. SFV ställde sig då kritisk till den föreslagna vägdragningen direkt väster om Kungsladugårdsområdet mot väg 223.

SFV:s uppdrag och fastigheter

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten.

SFV förvaltar cirka 4000 byggnader för olika användningar och en sjundedel av Sveriges markyta. SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

I anslutning till planområdet förvaltar SFV Kungsladugårdsområdet samt det statliga byggnadsminnet Gripsholms slott.

Sammanfattning



SFV:s tidigare synpunkter från plansamrådet har inte tillgodosetts och kvarstår.
SFV hänvisar till samrådsyttrande daterat 2020-05-20.

I sak har inte planförslaget ändrats på ett sådant sätt att SFV har en annan uppfattning i frågan om planförslagets negativa påverkan på det statliga byggnadsminnet Gripsholm.

SFV anser inte att de synpunkter myndigheten framfört har omhändertagits i granskningshandlingen.

SFV menar att kommunen måste utreda alternativa trafikanslutningar till planområdet innan planförslaget tas upp för ett eventuellt antagandebeslut. SFV deltar gärna fortsättningsvis i ett sådant arbete tillsammans med kommunen och trafikverket (TRV), ett arbete som redan pågår med anledning av utredningar inför eventuell vägplan.

Planförslaget

Den i detaljplanen föreslagna vägdragningen mot väg 223 direkt väster om Kungsladugårdsområdet och gränsen för det statliga byggnadsminnet Gripsholms slott påverkar det kulturhistoriska värdet negativt genom att den lantliga upplevelsen och sambandet mellan Kungsladugården och intilliggande öppna ytor bryts av med en asfalterad väg och cirkulationsplats med skyltning och vägbelysning. SFV anser att en väg och cirkulationsplats i detta läge kommer att påverka det statliga byggnadsminnet Gripsholm negativt och menar att alternativa anslutningar till planområdet måste utredas.

Övrigt

SFV:s tidigare synpunkter från plansamrådet har inte tillgodosetts och kvarstår.
SFV hänvisar till samrådsyttrande daterat 2020-05-20.

SFV menar att kommunen måste utreda alternativa trafikanslutningar till planområdet innan planförslaget tas upp för ett eventuellt antagandebeslut. SFV deltar gärna fortsättningsvis i ett sådant arbete tillsammans med kommunen och trafikverket (TRV), ett arbete som redan pågår med anledning av utredningar inför eventuell vägplan.



Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret anser fortsatt att detaljplanen med dess bestämmelser inte riskerar att påtagligt skada riksintresset för kulturmiljövården eller det statliga byggnadsminnet.

Länsstyrelsen har gjort bedömningen att liggande detaljplaneförslag tillgodoser de statliga och allmänna intressena varpå de har yttrat att de inte kommer att överpröva detaljplanen.

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte, där prövades bl.a. frågor om påverkan på kulturmiljön i Mark- och Miljödomstolen. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan.

Nacka Tingsrätt (Mark- och miljödomstolen, Dom P 2322-18, sida 20 och 21):

"Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömer dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken.

Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid synen föranleder ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid synen instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning.



Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § PBL.

Samlad bedömning

Mark- och miljödomstolen bedömer sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut."

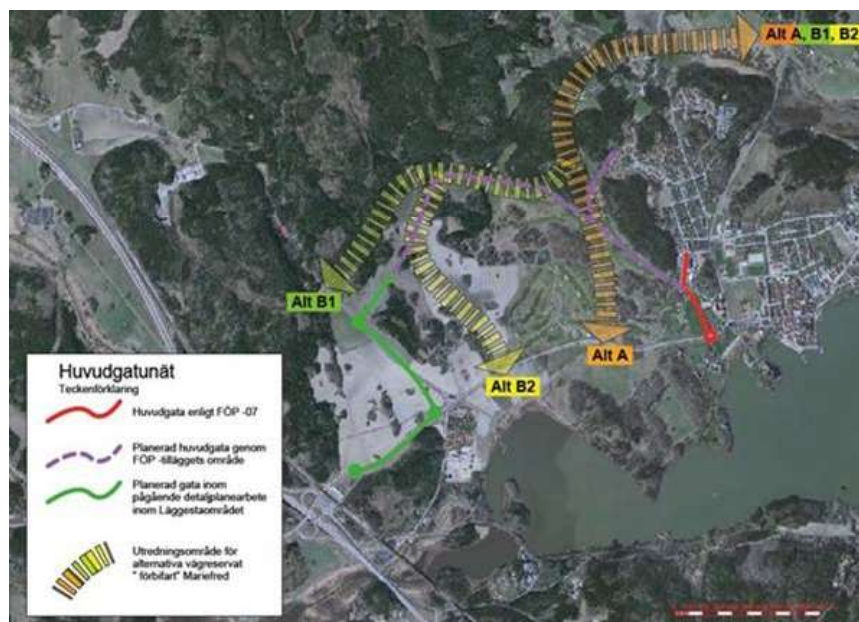
Strängnäs kommun anser att alternativa tillfartsvägar inte behöver utredas då frågan har tidigare prövats i framtagande av Fördjupning av Översiktsplanen Mariefred-Läggesta (2007) och Tillägg till fördjupning av översiktsplanen Mariefred-Läggesta (2013).

Nedan följer en mer ingående beskrivning av kommunens ställningstagande hämtat från planbeskrivningen under rubriken Övergripande trafikstruktur.

För att möjliggöra bebyggelse norr om nuvarande golfbanan enligt kommunens strategiska utbyggnadsplaner (FÖP Mariefred-Läggesta samt tillägget Gripsholms hagar) krävs en ny angöring mot väg 223 för att inte befintlig bebyggelse eller trafiksystem skall belastas på olämpligt sätt.

Den sträckning som i fig.21 markeras med röd sträckning har i FÖP Mariefred - Läggesta (antagen 2007) ansetts som lämplig tillkommande huvudgata för att avlasta del av trafik från Slottsbrinken från Väg 223 (Stallarholmsvägen). I samband med framtagande av tillägg till FÖP (Gripsholms hagar, antagen 2013) avsågs denna nya anslutning även bli en del av den struktur (lila sträckning i fig.21) som skall försörja ny tillkommande bebyggelse väster om Slottsbrinken som helhet.

Den nya bebyggelsen skall binda ihop Slottsbrinken/Mariefred med framtida exploateringsområden vid Årby/Marielund. Kommunen anser att sammanlänkande transportmöjligheter (gång- och cykel, kollektivtrafik, bil, service) är viktigt för att inte skapa fristående avskurna enklaver. De tillkommande bostadsområdena behöver därför anslutas på ett bra sätt mot såväl tätorten i öster som tillkommande bostäder västerut.



Figur 21, Karta från Tillägg till FÖP Mariefred-Läggsta

I den aktuella detaljplanen hanteras anslutningen till väg 223 och första delen av den planerade huvudgatan. Den planerade sträckningen längst norrut, västerut och Skogsborgsvägen ingår inte i den här detaljplanen. De delarna kommer behandlas när planer för respektive områden blir aktuella att bebygga eller när annat väsentligt intresse föreligger, exempelvis behov för kollektivtrafiken.

Framkomlighetsproblematik

Framkomlighetsproblematik längs väg 223 (Stallarholmsvägen) och främst vid anslutningar mot Mariefreds tätort och Gripsholms slott har varit en återkommande fråga i kommunens strategiska handlingar. I FÖP-tillägget Gripsholms hagar presenterade kommunen ett förslag på utredningsområden för vägreservat, se fig.21, för att på sikt kunna avlasta den del av Stallarholmsvägen som utgör störst problemkälla. Något utredningsarbete eller slutligt ställningstagande för "förfart Mariefred" har dock inte genomförts eller beslutats, därav råder stor osäkerhet om förfartens aktualitet.

Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och bibehållen framkomlighet längs väg 223



För att få en samlad bild över behov av åtgärder kopplade till trafikmiljön genomfördes 2016-2017 en åtgärdsvalsstudie i samverkan mellan kommunen och trafikverket.

Åtgärdsvalsstudie är första steget vid analys av behov av ändringar på/längs vägar där Trafikverket är väghållare.

Åtgärdsvalsstudien har resulterat i att Trafikverket under kommande år 2023-2024 kommer att omforma korsningarna Stallarholmsvägen-Kärnbogatan samt Stallarholmsvägen-Storgatan, högst troligen till cirkulationsplatser. Ytterligare åtgärder kommer ske längs vägen vid Läggesta-Marielund.

Med beaktande av de förbättringar åtgärderna förväntas medföra både trafiksäkerhetsmässigt men även med tanke på framkomlighet bedömer kommunen att det initiativ som tog med ny förbifart i FÖP-tillägget inte kommer aktualiseras inom överskådlig tid. Nuvarande och kommande detaljplaner skall dock beakta antagen FÖP på sätt att möjligheten kvarstår för framtiden"

Angöring/infart till planområde, trafiksäkerhet och tillgänglighet

Detaljplaneområdet kommer att ha en anslutning till väg 223 som Trafikverket är väghållare till. VAP VA-Projekt AB har tagit fram ett utformningsförslag på trafiklösning för anslutning till väg 223 (se figur 23 i planbeskrivningen). Förslaget har tagits fram till Trafikverket på uppdrag av Strängnäs kommun. Trafiklösningen innebär att en korsning utformas som typ-C med vänstersvängfält mot ny tillfart norrut. Förslaget inryms inom aktuellt planområde för detaljplanen inom användningsområdet T - Trafik och innebär att väg 223 breddas norrut. Dagens busshållplatser anpassas till ny korsningsutformning. En gångpassage föreslås inrymmas i ny refug över väg 223 samt över ny anslutningsväg.

Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är slutsatsen att åtgärderna medför ingen/enda en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan.



Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan inte behöver tas fram.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen för planområdets anslutning till väg 223.

Trafiklösningen följer kraven som finns i VGU och är enligt kommunen och Trafikverket en trafiksäker lösning som kan med övriga åtgärder utmed väg 223 förbättra dagens trafiksituation samt kunna hantera framtida trafik till planområdet och kommande bebyggelseutveckling enligt FÖP.

Kommunen gör bedömningen att infartsvägen och huvudgatan i planområdet kommer att bli trafiksäker och förbättra tillgängligheten i området. Planerad infartsväg och huvudgata kommer att få en maxhastighet på 30km/h och bedöms få ett trafikflöde (WSP Sverige AB, 2017, Trafikbullenutredning) upp till 3800 Ådt (årsmedeldygnstrafik) med beaktande av att alla områden är utbyggda enligt utvecklingsstrategier. Planerad gång- och cykelbana kommer att ligga separerad från gatan och bedöms förbättra framkomligheten/tillgängligheten i området. Separerad gång- och cykelbana från gatan innebär även att det inte uppstår blandtrafik vilket är en mer trafiksäker lösning än dagens grusväg. Vid de korsningspunkter som uppstår vid befintliga och kommande in- och utfarter finns det utrymme i plankartan för att skapa trafiksäkra lösningar för att enkelt och säkert ta sig över gatan, exempelvis trafiksäkra övergångsställen. Infartsvägen och huvudgatan bedöms därmed att inte bli en barriär för människor som går och cyklar i området. Kommunen bedömer att trafiksäkra åtgärder som beskrivs går att genomföra inom detaljplanen med hänsyn till föreslagen hastighet och uppskattat trafikflöde.

Gällande trafiklösningen finns det utrymme för att skapa en mittrefug på väg 223 så att oskyddade trafikanter kan korsa ett körfält i taget, vilket är positivt från trafiksäkerhetssynpunkt.



Vidare bidrar en mittrefug till lägre hastigheter för fordonstrafiken då vägsektionen smalnas av.

Sammantaget anser Strängnäs kommun att alternativa tillfartsvägar inte behöver utredas då frågan om lokalisering av anslutning och infartsväg bedöms vara fastställd i FÖP, samt att anslutning och infartsväg bedöms gå att genomföra trafiksäkert.

KOMMUNALA NÄMNDER

Trafik- och servicekontoret

Vi på projektenheten har inget att erinra på planförslaget för Gripsholm 4:121 m.fl., Gripsholms backar, Mariefred.

Kommentar:

Noteras.

KÄNDA SAKÄGARE, KÄND ORGANISATION AV HYRESGÄSTER OCH ANDRA MED VÄSENTLIGT INTRESSE AV FÖRSLAGET

Sakägare 1

Betr. Förslag till detaljplan för Gripsholms Backar. Ärende MSN/2019:2789

Undertecknad har tagit del av det "nya" planförslaget som endast marginellt skiljer sig från det som tidigare varit föremål för prövning i Mark- och Miljödomstolen m.fl. Inte heller kan jag se några mer väsentliga förändringar jämfört med det förslag som var föremål för samråd 2020, varför jag vidhåller de invändningar och kommentarer jag hade i den omgången.

Har också tagit del av de olika samrådsyttrandena efter samrådet för två år sedan och har med anledning av dessa och förslaget som helhet följande ytterligare kommentarer.

Det är för mig fortfarande något av en gåta att kommunen efter att ha lidit ett sådant nederlag i Mark- och Miljödomstolen (MMD) för tre år sedan återigen lägger fram i princip samma förslag. Med vetskap om den allvarligaste invändningen mot planen som man inte ens gjort ett försök att förändra, är det



som sagt helt obegripligt. Särskilt som just denna fråga tycks vara den väsentligaste också för övriga som avgivit synpunkter.

För tre år sedan framhöll kommunen att man var "överens" med Trafikverket och Länsstyrelsen beträffande tillfartsvägen/huvudgatans anslutning till väg 223. Man upprepar detta också denna gång. Men faktum är att det ju inte existerar några avgörande beslut från vare sig den ena eller andra myndigheten utan endast icke förbindande tjänstemannayttranden enligt samrådsyttranden.

Någon vägplan existerar ännu inte och om en sådan alls ska komma till är beroende på att detta detaljplane förslag antas och vinner laga kraft. D.v.s. man vet fortfarande lika lite som när MMD avgav sin dom i juni 2019.

Så här skrev MMD i sin dom: *Kommunen kan inte neka ansökningar om bygglov i väntan på att tillfartsvägen anläggs. Det finns därmed inget som hindrar ett fullt utnyttjande av exploateringsgraden även innan en vägplan hunnit färdigställas och tillfartsvägen hunnit anläggas. En vägplan kan fördröjas på grund av att finansiering saknas eller av andra skäl.*

Det får anses oklart i vilken utsträckning kommunen och exploatören har rådighet över denna del av vägen och om den kan anses trafiksäker (Här avses den tänkta temporära tillfarten via Skogsborgsvägen). Domstolen anser därför att vägen inte är lämplig som angöringsväg för det tillkommande bostadsområdet. Länsstyrelsen har gjort en liknande bedömning i sitt granskningsyttrande och anfört att den nya tillfarten med anslutning till väg 223 är en förutsättning för genomförandet av all den bebyggelse som planen föreslår.

Mark- och miljödomstolen bedömer sammantaget att det inte framgår av underlaget för detaljplanen hur tillfart till det nya området kommer att kunna lösas på ett sätt som är godtagbart ur trafiksynpunkt. Det är inte möjligt att bedöma planens kon-sekvenser för omgivningen. Det är heller inte möjligt att bedöma om det har gjorts en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen samt om planen har utformats med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Eftersom underlaget om tillfartsvägen till planområdet fortfarande är lika bristfälligt kan jag inte se att planen denna gång skulle ha större möjligheter att vinna Mark- och miljödomstolens gehör. Luftiga "löften" och "godkännanden" i



form av samrådsyttranden etc. ger inte avsaknaden av ett klart och koncist besked om när en vägplan kan föreligga som tar upp alla de problem som angränsande fastigheter och verksamheter påtalat så att en acceptabel anslutnings realiserbarhet ska kunna bedömas.

Bemötandet från planförfattarnas sida på såväl mitt som Statens Fastighets påpekande att översiktsplanerna anger tre andra lägen för tillfart till detta bebyggelseområde norr om golfbanan, är väl lättviktigt: *Kommunen kan inte skapa infrastruktur med kapacitet för ett högt trafikflöde som endast en bråkdel människor kommer att utnyttja. Det är inte ekonomiskt försvarbart att skapa en sådan genomfart över golfbanan utan bebyggelseutveckling runt omkring som kan finansiera ett sådant projekt.*

Men det stämmer inte att det inte skulle finnas en sådan bebyggelseutveckling. Det räcker att läsa de översiktsplaner som finns och som talar om en bebyggelse i en båge norr om golfbanan och för vilken den s.k. huvudgatans fortsättning västerut ska utgöra central förbindelse. Samtidigt en naturlig förbindelse med tanke på att samtliga tillkommande skolbarn i dessa nya områden kommer att hänvisas till den planerade skolan på Årby gärde (Läggsta Park?) då befintliga skolors kapacitet sedan länge är nådd. Att hävda att finansiering av ett vägbygge med framtida behov skulle vara ett problem är blott undanflykt. Sådant tillhör en kommuns vardag och hanteras genom fonderade exploateringsmedel.

Det ska också tilläggas att den i planförslaget inlagda tillfartsvägen från väg 223 upp till golfbanan och där planförfattarna stöder sig på att denna väg funnits i tidigare översiktsplaner, aldrig var avsedd för att utgöra tillfart till de tänkta bebyggelseområdena norr om golfbanan. Den var endast tänkt för "genomsilning" av Slottsbrinkens trafik och för transporter till och från MAVAB.

Sedan den trafiklösningen lanserades har verkligheten sprungit ifrån den. Då fanns inte Gripsholmsskolan där denna tillfartsväg är tänkt att mynna i väg 223. Över 400 skolbarn från F till Årskurs nio har tillkommit, vilka rör sig utmed och över denna sträcka av väg 223. Just vid den tänkta rondellen ligger idag de busshållplatser vilka betjänar skolans elever och slottets besökare. Att som antyds utreda en flyttning av hållplatserna till en plats norr om korsningen mot Storgatan kan sannolikt aldrig bli en realitet. Det skulle kollidera direkt med det statliga byggnadsminnet och inte tillföra någon förhöjd trafiksäkerhet för de berörda skolbarnen. Dessutom är det bara ytterligare ett luftigt försök att flytta bort ett problem från diskussionen om detta planförslag.



Ytterligare framtida förändringar av förutsättningarna för vägavsnittet ifråga är MAVABs uttalade önskemål om att flytta från sitt nuvarande läge.

Det berörda avsnittet av väg 223 är och förblir olämpligt för att tillföra ytterligare fordonsrörelser med tanke på alla skolbarn, museijärnvägens trafik, besökarna till ett av Sveriges främsta turistmål. Redan idag är trafikintensiteten orimligt hög. De senaste mätningarna från i fjol visar att den ökat igen. Över 11.000 fordonsrörelser per dygn i snitt uppmättes på denna sträcka. Då ska man inte tillföra, utan snarare avföra fordonsrörelser om man vill uppnå en säkrare trafiksituation för boende, skolbarn, turister och andra besökare.

Återigen: bebyggelsedelen av planen är helt acceptabel. Tillfartsvägen över golfbanan med anslutning till väg 223 i tänkt läge, fortfarande oacceptabel. Det är också fortfarande obegripligt för mig att inte kommunen och exploatören grep det halmstrå som MMDs rådman erbjöd vid synen på plats våren 2019, nämligen att dela upp planen i två delar. Hade man accepterat detta hade området sannolikt varit om inte färdigbyggt vid det här laget, så dock på god väg och man hade under tiden också med största säkerhet löst tillfartsfrågan enligt något av de alternativa och mindre kontroversiella förslag man själv vid tillfället erkände fanns över egen mark.

Med förhoppning om att förnuftet måtte segra

Kommentar:

Denna detaljplan bedöms att ha sett över och hanterat de grunder till domstolens upphävande av den tidigare processen genom att:

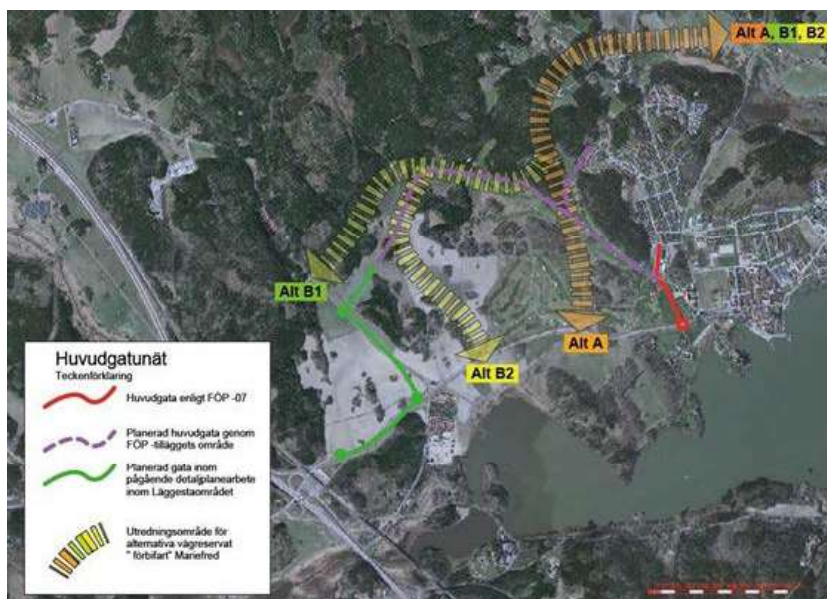
- *Den administrativa planbestämmelsen som saknade stöd i PBL som fanns med i den förra detaljplanen är bortplockad från denna process.*
- *Skogsborgsvägen ingår inte i liggande planförslag.*
- *Detaljplanen förutsätter att trafiklösning mot väg 223 blir den huvudsakliga anslutningen till planområdet.*
- *Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är slutsatsen att åtgärderna medför ingen/enda en*



marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan. Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan inte behöver tas fram.

- *Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred.*

De tre alternativa lägena som redovisas i Tillägg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred–Läggesta (2013) är sträckningar för att åstadkomma "förbifart Mariefred" vilket primärt syftar till att avlasta Mariefred från pendlartrafik från till exempel Stallarholmen mot Läggesta. Förbifartsfunktionen är dock en fråga där kommunen anser Trafikverket som väghållare bör initiera utredningar samt till stor del finansiera. I dagsläget finns ingen sådan planering och frågan kommer förmodligen inte aktualiseras på lång tid eftersom Trafikverket nu istället utför framkomlighetsåtgärder efter befintlig väg. Dock viktigt att vi fortsatt beaktar möjligheten till framtida genomförande vid kommande planeringsarbeten i området.



Karta från Tillägg till FÖP Mariefred-Läggesta

De sträckningar som anges med röd, magenta och grön färg i FÖP-karta är den gatustruktur kommunen har föreslagit för att försörja tillkommande bebyggelse norr om Golfbanan. Länkens utbyggnad kommer att ske från båda håll i samband med att exploateringar sker. Kommunen har ingen fonderad exploateringsbudget för denna länkutbyggnad, det skiljer sig mellan kommuner med olika finansieringsmodeller, därav behöver vi i dagsläget avvakta intressenter för bebyggelse innan vidare utbyggnad kan ske.

Tillfartsvägens funktion och syfte har förändrats över tid. Avsikten att ingå i ovan länkning tillkom med den fördjupade översiktsplanen som antogs 2013 (i samband med avsikten att bygga ihop Läggesta-Mariefred norr om golfbanan).

Se svar till Statens Fastighetsverk för ytterligare resonemang kring alternativa tillfartsvägar och bedömning kring tillgänglighet/trafiksäkerhet.

Sakägare 2

När det blir aktuellt att börja anlägga vägar och avlopp inom detaljplanområdet Gripsholm 4:121.



Då bör man ordna i samråd med fastighetsägaren för XXXX ordna avsättningar för vatten, avlopp och el.

Kommentar:

Noteras. Synpunkten vidarebefordras till exploatör och SEVAB.

Falkbo Samfällighetsförening

Falkbo Samfällighetsförening har följande synpunkter på detaljplanen för Gripsholm 4:121.

Samfälligheten emotsäger all nyttjande av samfällighetens vägar under byggtiden. Vi kan inte tillåta att entreprenörer ska få möjlighet att köra på samfällighetens vägar. Dessa riskerar att bli sönderkörda av den tunga byggtrafik, som uppstår under byggtiden. En lämplig åtgärd vore att samfällighetens vägar inom detaljplanens gränser övergår till. Kommunens alt byggherrens ansvar. (samfälligheten kommer att utgå inom planområdet). Allt detta för att slippa allt krångel och irritation som kan uppstå beträffande åtgärder av sönderkörda vägar.

Kommentar:

När detaljplanen fått laga kraft övergår väghållarskapet för vägar och gator inom planområdet till kommunalt huvudmannaskap, se genomförandebeskrivningen. Vid genomförandet av detaljplanen och efter att förrättning är genomförd kommer samfällighetens ansvar inom detaljplaneområdet att försvinna.

Sakägare 3

Det är positivt att en salamanderutredning har genomförts, samt att vissa åtgärder har inarbetats i planen för att främja arterna, samt förbättra deras habitat.

Dock känner vi oss inte tillfreds med den tänkta vägdragningen från väg 223 till det nya bostadsområdet. Väg 223 är redan i dagsläget väldigt belastad. De senaste åren har trafiken ökat lavinartat. Den tilltänkta vägdragningen känns lite som "konstgjord andning". Ett mer hållbart alternativ kanske skulle vara att skapa en vägsträckning med en tillfart från gamla Strängnäsvägen i väster.



Vidare ansåg domstolen att det fanns oklarheter i genomförandedelen då en tillfart till området var en förutsättning för planen. Vi anser att det fortfarande råder vissa oklarheter i trafikfrågan. I skrivande stund är det inte bestämt huruvida en vägplan kommer att krävas. Vidare framgår att fastighetsägaren under byggtiden kan ansöka om en tillfällig anslutning till området. Det skulle vara av intresse att få ta del av var denna tillfälliga trafiklösning, som förmodligen kommer att generera ganska tung trafik.

Kommentar:

Gällande alternativ anslutning, se svar till Sakägare 5.

Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är slutsatsen att åtgärderna medför ingen/endast en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan. Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan inte behöver tas fram.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred.

I samband med att infrastrukturen byggs ut kan en tillfällig anslutning till väg 223 behöva anordnas. Det ankommer på kommunen, eller kommunens entreprenör, att ansöka om tillfällig anslutning hos Trafikverket och tillse att fastighetsägarna drabbas av så få olägenheter som möjligt under byggskedet. Sannolikt kommer den tillfälliga anslutningen lokaliseras vid kommande anslutning till väg 223.

Sakägare 4



Jag som fastighetsägare av fastighet XXXX anser att kommunens planer på att exploatera Gripsholms backar är ytterst beklagligt. Bara tanken på att ta detta orörda kulturlandskap i anspråk för småhusbebyggelse är synnerligen anmärkningsvärt.

Gripsholms backar och ängarna kring Finnsta by kan ses som en förlängning av den Kungliga hjorthagen, kungsladugården och Gripsholms slott ett område som hör till det svenska kulturarvet och som kan betecknas som ett område av riksintresse. Det är av största vikt att bevara detta område intakt för kommande generationer som kan uppleva historiens vingslag när de promenerar upp till kyrkoruinen från slottet. Skrinlägg alla planer på byggnation och anläggandet av en ny tillfartsväg rakt över detta känsliga område. Denna föreslagna detaljplan visar samhällsbyggnadsnämndens totala arrogans inför historiska värden.

Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret anser att detaljplanen med dess bestämmelser inte riskerar att påtagligt skada riksintresset för kulturmiljövården. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att liggande detaljplaneförslag tillgodoser de statliga och allmänna intressena varpå de har yttrat att de inte kommer att överpröva detaljplanen.

Planområdet har tidigare varit föremål för detaljplanering med samma syfte, där prövades bl.a. frågor om påverkan på kulturmiljön i Mark- och Miljödomstolen. Ett planförslag som till större delen är det samma som denna detaljplan.

Nacka Tingsrätt (Mark- och miljödomstolen, Dom P 2322-18, sida 20 och 21):

"Det område som berörs av planen har höga kulturvärden. Med beaktande av vägens placering och de skyddsåtgärder som anges i planbestämmelser och planbeskrivning bedömer dock mark- och miljödomstolen att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid bedömningen beaktas att Riksantikvarieämbetet framhållit att vägen inte kommer inverka negativt på möjligheten att förstå det historiska sambandet mellan Kungsladugården och inägomarken.

Det planerade bostadsområdet placeras så att viktiga siktlinjer för den visuella upplevelsen av de öppna inägomarkerna inte påverkas påtagligt. Det som framkommit vid synen föranleder



ingen annan bedömning. Detaljplanen ska därmed inte upphävas på den grunden att den riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset.

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

Riksantikvarieämbetet har bedömt att den slutgiltiga utformningen av tillfartsvägen som avser själva vägen och som anges i planbeskrivningen och planbestämmelser, inte kommer minska byggnadsminnet Gripsholms slotts kulturhistoriska värden. Med beaktande av vad som framkommit vid synen instämmer mark- och miljödomstolen i denna bedömning. Detaljplanen bedöms därför inte ha en sådan påverkan på byggnadsminnet att den strider mot 2 kap. 6 § PBL.

Samlad bedömning

Mark- och miljödomstolen bedömer sammantaget att detaljplanen inte har en sådan påverkan på stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan att det finns skäl att upphäva kommunens beslut."

Sakägare 5

Vi vill att en separat trafikutredning ska tas fram för att studera en alternativ tillfarts- och trafiklösning och att en huvudgata studeras med tillfart från gamla Strängnäsvägen i väster. Faktum är att det varken i fördjupad översiktsplan (FÖP 2007, tillägg 2014) eller i denna detaljplaneprocess har tagits fram någon trafikutredning. I en trafikutredning studeras både nuläge med trafikflöden, framkomlighet för bilar och kollektivtrafik, trafiksäkerhet för gående, cyklande och de stora brister som finns i anslutning till väg 223 vid Gripsholms skola, Slottet och genomfarten i Mariefred. Vidare måste rimligen förbifarten runt Mariefred som angivits i FÖP 2007 beaktas i en trafikutredning. I samrådsredogörelsen framkommer att den nya tillfarten är tänkt att försörja stora delar av Mariefred men det saknas trafikutredning om detta för att kunna göra en helhetsbedömning i denna 'granskning Gripsholms hagar'. Hållbara trafiklösningar ska fungera långsiktigt och påverkar här halva kommunen med trafik från Selaön, Stallarholmen hela vägen ut till Läggesta station och motorvägen. Vidare svarar Samhällsbyggnadskontoret i samrådsredogörelsen med hänvisning till Trafikverket att en förbi fart är orealistiskt med tanke på finansiell genomförbarhet. Därmed är det stängt för att utreda ny tillfart från väster och ökad risk för att planen blir avslagen i nämnd eller KF alternativt att



planen blir överklagad en andra gång. Den högre investeringskostnaden med ny infart från väster ska inte enbart belasta exploatören och i förlängningen de boende i nom denna detaljplan. Föreslår därför att involvera de markägare som har mark längs en tillfart från väster och studera och förhandla hur de kan vara med och dela kostnaden mot utbyte av ökade värden på råmarken. Om sedan tillfarten är början eller del av ny förbi fart måste utredas parallellt och ses som en helhet med kringbyggnaden av hela golfbanan och trafikfrågorna i halva kommunen. Föreslår med stöd av ovan att Samhällsbyggnadskontoret tar fram ett justerat förslag till 'granskning Gripsholms hagar' med en bredare genomarbetad genomförandeplan som har stöd av fler intressenter, markägare och sakägare. Det behövs en bättre balans mellan olika intressen och att plankostnader och investeringar delas av fler och för mer långsiktiga lösningar.

Kommentar:

Strängnäs kommun står kvar med sitt tidigare svar och anser att en trafikutredning för alternativa tillfartsvägar inte krävs då frågan har tidigare prövats i framtagande av Fördjupning av Översiktsplanen Mariefred-Läggesta (2007) och Tillägg till fördjupning av översiktsplanen Mariefred-Läggesta (2013).

Nedan följer en mer ingående beskrivning av kommunens ställningstagande hämtat från planbeskrivningen under rubriken Övergripande trafikstruktur.

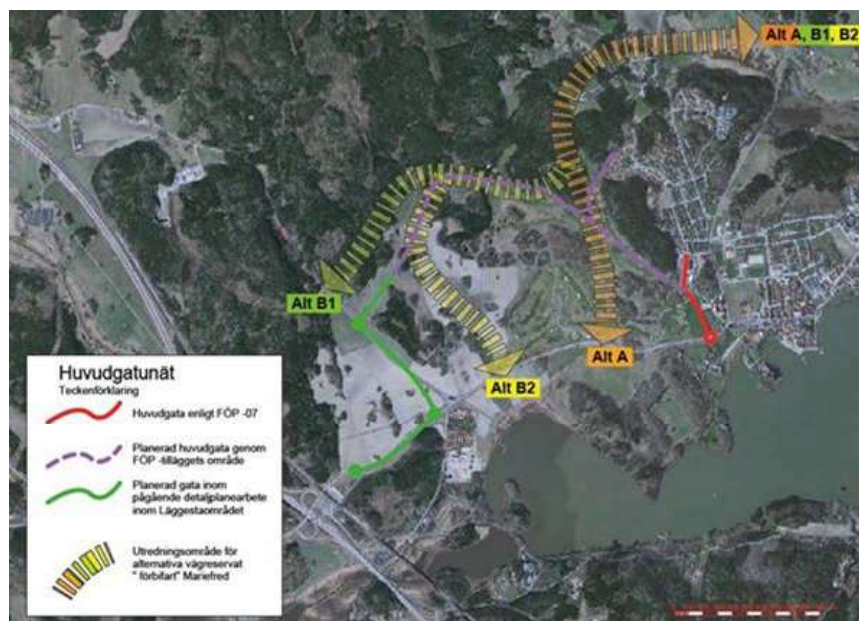
För att möjliggöra bebyggelse norr om nuvarande golfbanan enligt kommunens strategiska utbyggnadsplaner (FÖP Mariefred-Läggesta samt tillägget Gripsholms hagar) krävs en ny angöring mot väg 223 för att inte befintlig bebyggelse eller trafiksystem skall belastas på olämpligt sätt.

Den sträckning som i fig.21 markeras med röd sträckning har i FÖP Mariefred - Läggesta (antagen 2007) ansetts som lämplig tillkommande huvudgata för att avlasta del av trafik från Slottsbrinken från Väg 223 (Stallarholmsvägen). I samband med framtagande av tillägg till FÖP (Gripsholms hagar, antagen 2013) avsågs denna nya anslutning även bli en del av den struktur (lila sträckning i fig.21) som skall försörja ny tillkommande bebyggelse väster om Slottsbrinken som helhet.

Den nya bebyggelsen skall binda ihop Slottsbrinken/Mariefred med framtida exploateringsområden vid Årby/Marielund. Kommunen anser att sammanlänkande transportmöjligheter



(gång- och cykel, kollektivtrafik, bil, service) är viktigt för att inte skapa fristående avskurna enklaver. De tillkommande bostadsområdena behöver därför anslutas på ett bra sätt mot såväl tätorten i öster som tillkommande bostäder västerut.



Figur 21, Karta från Tillägg till FÖP Mariefred-Läggesta

I den aktuella detaljplanen hanteras anslutningen till väg 223 och första delen av den planerade huvudgatan. Den planerade sträckningen längst norrut, västerut och Skogsborgsvägen ingår inte i den här detaljplanen. De delarna kommer behandlas när planer för respektive områden blir aktuella att bebygga eller när annat väsentligt intresse föreligger, exempelvis behov för kollektivtrafiken.

Framkomlighetsproblematik

Framkomlighetsproblematik längs väg 223 (Stallarholmsvägen) och främst vid anslutningar mot Mariefreds tätort och Gripsholms slott har varit en återkommande fråga i kommunens strategiska handlingar. I FÖP-tillägget Gripsholms hagar presenterade kommunen ett förslag på utredningsområden för vägreservat, se fig. 21, för att på sikt kunna avlasta den del av Stallarholmsvägen som utgör störst problemkälla. Något utredningsarbete eller slutligt ställningstagande för "förbifart Mariefred" har dock inte



genomförts eller beslutats, därav råder stor osäkerhet om förbifartens aktualitet.

Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och bibehållen framkomlighet längs väg 223

För att få en samlad bild över behov av åtgärder kopplade till trafikmiljön genomfördes 2016-2017 en åtgärdsvalsstudie i samverkan mellan kommunen och Trafikverket.

Åtgärdsvalsstudie är första steget vid analys av behov av ändringar på/längs vägar där Trafikverket är väghållare.

Åtgärdsvalsstudien har resulterat i att Trafikverket under kommande år 2023-2024 kommer att omforma korsningarna Stallarholmsvägen-Kärnbogatan samt Stallarholmsvägen-Storgatan, högst troligen till cirkulationsplatser. Ytterligare åtgärder kommer ske längs vägen vid Läggesta-Marielund.

Med beaktande av de förbättringar åtgärderna förväntas medföra både trafiksäkerhetsmässigt men även med tanke på framkomlighet bedömer kommunen att det initiativ som tog med ny förbifart i FÖP-tillägget inte kommer aktualiseras inom överskådlig tid. Nuvarande och kommande detaljplaner skall dock beakta antagen FÖP på sätt att möjligheten kvarstår för framtiden"

Angöring/infart till planområde, trafiksäkerhet och tillgänglighet

Detaljplaneområdet kommer att ha en anslutning till väg 223 som Trafikverket är väghållare till. VAP VA-Projekt AB har tagit fram ett utformningsförslag på trafiklösning för anslutning till väg 223 (se figur 23 i planbeskrivningen). Förslaget har tagits fram till Trafikverket på uppdrag av Strängnäs kommun. Trafiklösningen innebär att en korsning utformas som typ-C med vänstersvängfält mot ny tillfart norrut. Förslaget inryms inom aktuellt planområde för detaljplanen inom användningsområdet T - Trafik och innebär att väg 223 breddas norrut. Dagens busshållplatser anpassas till ny korsningsutformning. En gångpassage föreslås inrymmas i ny refug över väg 223 samt över ny anslutningsväg.

Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är



slutsatsen att åtgärderna medför ingen/endast en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan. Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan inte behöver tas fram.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen för planområdets anslutning till väg 223.

Trafiklösningen följer kraven som finns i VGU och är enligt kommunen och Trafikverket en trafiksäker lösning som kan med övriga åtgärder utmed väg 223 förbättra dagens trafiksituation samt kunna hantera framtida trafik till planområdet och kommande bebyggelseutveckling enligt FÖP.

Kommunen gör bedömningen att infartsvägen och huvudgatan i planområdet kommer att bli trafiksäker och förbättra tillgängligheten i området. Planerad infartsväg och huvudgata kommer att få en maxhastighet på 30km/h och bedöms få ett trafikflöde (WSP Sverige AB, 2017, Trafikbullenutredning) upp till 3800 Ådt (årsmedeldygnstrafik) med beaktande av att alla områden är utbyggda enligt utvecklingsstrategier. Planerad gång- och cykelbana kommer att ligga separerad från gatan och bedöms förbättra framkomligheten/tillgängligheten i området. Separerad gång- och cykelbana från gatan innebär även att det inte uppstår blandtrafik vilket är en mer trafiksäker lösning än dagens grusväg. Vid de korsningspunkter som uppstår vid befintliga och kommande in- och utfarter finns det utrymme i plankartan för att skapa trafiksäkra lösningar för att enkelt och säkert ta sig över gatan, exempelvis trafiksäkra övergångsställen. Infartsvägen och huvudgatan bedöms därmed att inte bli en barriär för människor som går och cyklar i området. Kommunen bedömer att trafiksäkra



åtgärder som beskrivs går att genomföra inom detaljplanen med hänsyn till föreslagen hastighet och uppskattat trafikflöde.

Gällande trafiklösningen finns det utrymme för att skapa en mittrefug på väg 223 så att oskyddade trafikanter kan korsa ett körfält i taget, vilket är positivt från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare bidrar en mittrefug till lägre hastigheter för fordonstrafiken då vägsektionen smalnas av.

Sammantaget anser Strängnäs kommun att en trafikutredning inte krävs, då frågan om lokalisering av anslutning och infartsväg bedöms vara fastställd i FÖP, samt att anslutning och infartsväg bedöms gå att genomföra trafiksäkert.

Sakägare 6

Flera personer har redan nämnt behovet för en ordentlig trafikutredning angående tillfartslösningen som föreslås i detaljplanen. Det finns redan i dag stora brister på anslutningen från 223 till slottet, skolan och genomfarten i Mariefred, och vi misstänker att dessa planer kommer endast ha en negativ effekt på nuvarande situationen. I samband med detta lyftes fram ett förslag för en alternativ tillfarts- och trafiklösning i formen av en huvudgata med tillfart från gamla Strängnäsvägen i väster. Vi med ser gärna att detta alternativ studeras ordentligt, också med sikt på utbyggnadsområde på lång sikt som visas i Figur 2 av planbeskrivningen. Denna lösning skulle också kunna vara en början för en förbi fart runt Mariefred att underlätta trafiken från Selaön och Stallarholmen.

Kommentar:

Se svar till "Sakägare 5"

Utöver det som nämns tidigare i denna text, har vi också bekymmer om hur gångcykelvägen brevid nya vägen kopplas upp till Falkebovägen. På detaljplanen syns hur gångcykelvägen kopplas upp till Falkebovägen rakt före infarten till vår fastighet, men också fastigheterna av våra grannar. Med sikt på gångtrafiken som kommer förbi här redan i dag och nya trafiken som kommer uppstå pga nya bygget, ser vi en stor risk för både trafiksäkerhet och tillgänglighet av våra fastigheter. Sist skulle vi gärna få ett bättre översikt angående hur eller om Falkebovägen 12-18 kommer bli uppkopplad till nya vägen. På grund av att det finns ingen genomfart efter nummer 18 slipper vi i dag trafiken för golfbanan, Slottsbrinken och industri transport från Mavab. Vi vill inte att Falkebovägen blir



en genväg för allt det trafik när nya vägen är mycket trafikerad. I kort tycker vi att trafiklösningen i nuvarande förslaget inte är hållbar eller efficient på lång sikt, men kan även skapa säkerhets- och tillgänglighetsproblemer på kort sikt. Alternativet som föreslås verkar vara bättre från all dessa vinklar. Vi också saknar detaljer angående hur detta kommer påverka vår väg specifikt.

Kommentar:

*Planhandlingarna har reviderats. Användningsområdet **GATA₂** - Infartsväg har minskat och nu planläggs inte den del av Falkebovägen som används som in- och utfart av berörda fastigheter.*

Detaljplanen är utformad så att planerad infartsväg och gång- och cykelväg kan placeras inom gatuområdet för att inte gå in på vägsträckningen på Falkebovägen som används som in- och utfartsväg av berörda bostadsfastigheter.

Detaljplanens utformning tillåter dock befintliga bostadsfastigheter att ansluta till den nya infartsvägen om intresse finns hos fastighetsägarna. Kommunen har dock inte för avsikt att öppna Falkebovägen för genomfartstrafik, vägbommen kan i huvudsak vara kvar inom befintlig plats men läget behöver detaljstuderas under projekteringsfasen.

Sakägare 7

Trafik och ny tillfart

Vi har i yttrande vid samråd 2020 hävdad att en separat trafikutredning ska tas fram för att studera en alternativ tillfarts- och trafiklösning och vill att en huvudgata studeras med tillfart från gamla Strängnäsvägen i väster. Faktum är att det varken i fördjupad översiktsplan (FÖP 2007, tillägg 2014) eller i denna detaljplaneprocess har tagits fram någon trafikutredning. I en trafikutredning studeras både nuläge med trafikflöden, framkomlighet för bilar och kollektivtrafik, trafiksäkerhet för gående, cyklande och de stora brister som finns i anslutning till väg 223 vid Gripsholms skola, Slottet och genomfarten i Mariefred. Vidare måste rimligen förbifarten runt Mariefred som angivits i FÖP 2007 beaktas i en trafikutredning. Att utan stöd i en trafikutredning i samrådsredogörelsen svara att den nya tillfarten är tänkt att försörja stora delar av Mariefred är inte tillräckligt för att kunna göra en helhetsbedömning i denna 'granskning Gripsholms backar'. Hållbara trafiklösningar ska fungera långsiktigt och påverkar här halva kommunen med trafik från Selaön, Stallarholmen hela vägen ut till Läggesta station och motorvägen. Vidare svarar



Samhällsbyggnadskontoret i samrådsredogörelsen med hänvisning till Trafikverket att en förbifart är orealistiskt med tanke på finansiell genomförbarhet. Därmed är det stängt för att utreda ny tillfart från väster och ökad risk för att planen blir avslagen i nämnd eller KF alternativt att planen blir överklagad en andra gång. Den högre investeringskostnaden med ny infart från väster ska inte enbart belasta exploatören och i förlängningen de boende inom denna detaljplan. Föreslår därför att involvera de markägare som har mark längs en tillfart från väster och studera och förhandla hur de kan vara med och dela kostnaden mot utbyte av ökade värden på råmarken. Om sedan tillfarten är början eller del av ny förbifart måste utredas parallellt och ses som en helhet med kringbyggnaden av hela golfbanan och trafikfrågorna i halva kommunen. Föreslår med stöd av ovan att Samhällsbyggnadskontoret tar fram ett justerat förslag till 'granskning Gripsholms backar' med en bredare genomarbetad genomförandeplan som har stöd av fler intressenter, markägare och sakägare. Det behövs en bättre balans mellan olika intressen och att plankostnader och investeringar delas av fler och för mer långsiktiga lösningar. Skolvägar och folkhälsan Grannskapet vid Kungsladugården är i dag ett populärt promenadstråk och skolväg för många barn. En ny infart här ger en barriäreffekt då korsning av ny huvudgata till nytt bostadsområde och ombyggd gata mot Slottsbrinken förbi MAVAB, försämrar rörelsemöjligheterna och folkhälsan. En konsekvens kan bli att än mer barn blir skjutsade till skolorna.

Kommentar:

Se svar till "Sakägare 5"

Enskilda väganslutningar Trafikstrukturen på sida 38 figur 17 med enskilda väganslutningar avviker från plankartan. Innan detaljplanen kan antagas vill vi att väganslutningarna ska vara klarlagda. Effekter under byggtiden Med hänvisning till sida 40 finns det risk att vegetation och utformning längs grusväg blåbärsskogen förstörs under byggtiden. Vi vill att följande skrivning utgår; "Vissa avsnitt av planerade GC -vägar behöver användas som infartsvägar innan utbyggnaden är fullständigt genomförd." Gatubelysning Med hänvisning till sida 42, gatubelysning så vill vi att det installeras sensorstyrda ljuskällor för att minska elanvändningen. Fråga På flera ställen står att Kungsladugården har brunnit ned. Varför tas det upp i detaljplanen?

Kommentar:

Figur 17 i planbeskrivningen har reviderats och stämmer nu överens med plankartans utformning.

Skrivelsen under gator gällde den befintliga bebyggelsen, inte byggtrafiken och har nu reviderats, nu står följande:



"Vissa avsnitt av planerade GC-vägar behöver användas som infartsvägar för befintlig trafik tills att utbyggnaden av ny väg med anslutningar är färdigställt."

Att detaljstyra vilken typ av ljuskälla som ska användas i gatubelysningen är ett tekniskt särkrav som inte kan styras i plankartan. Däremot hindrar inte detaljplanen att sensorstyrda ljuskällor installeras. Synpunkten noteras.

Den stora byggnaden vid Kungsladugården har varit en del av en kulturhistorisk miljö samt ett byggnadsminne. Därför omnämns den.

Sakägare 8

Hej, Jag anser att detaljplan Gripsholms backar hamnar för nära mina fastigheter. Det gäller framförallt ny huvudgata med anslutning till väg 223 och för hänsyn till Djurskyddet Mariefreds djurhållning.

Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret har tagit ställning till eventuella störningar från djurverksamheten under rubriken "Störande verksamheter". Samhällsbyggnadskontoret gör bedömningen att djurhemsverksamhet med tillstånd för djurhållning av den här omfattningen kräver inget särskilt skyddsavstånd.

Djurskyddet har även många besökare av barn där den nya huvudgatan försvårar tillgängligheten. Trafiken från huvudgatan innebär kraftigt ökad trafik upp mot Slottsbrinken vilket medför en barriär för gående och cyklande, både barn och vuxna. Vi vill att en separat trafikutredning ska tas fram för att studera en alternativ tillfarts- och trafiklösning och att en huvudgata studeras med tillfart från gamla Strängnäsvägen i väster. Faktum är att det varken i fördjupad översiktsplan (FÖP 2007, tillägg 2014) eller i denna detaljplaneprocess har tagits fram någon trafikutredning. I en trafikutredning studeras både nuläge med trafikflöden, framkomlighet för bilar och kollektivtrafik, trafiksäkerhet för gående, cyklande och de stora brister som finns i anslutning till väg 223 vid Gripsholms skola, Slottet och genomfarten i Mariefred. Vidare måste rimligen förbi farten runt Mariefred som angivits i FÖP 2007 beaktas i en trafikutredning. I samrådsredogörelsen framkommer att den nya tillfarten är tänkt att försörja stora delar av Mariefred men det saknas trafikutredning om detta för att kunna göra en helhetsbedömning i denna 'granskning Gripsholms backar'. Hållbara



trafiklösningar ska fungera långsiktigt och påverkar här halva kommunen med trafik från Selaön, Stallarholmen hela vägen ut till Läggesta station och motorvägen. Därför behövs en tillfart från väster till området. Den högre investeringskostnaden med ny infart från väster ska inte enbart belasta exploatören och i förlängningen de boende inom denna detaljplan. Föreslår därför att involvera de markägare som har mark längs en tillfart från väster och studera och förhandla hur de kan vara med och dela kostnaden mot utbyte av ökade värden på råmarken. Om sedan tillfarten är början eller del av ny förbi fart måste utredas parallellt och ses som en helhet med kringbyggnaden av hela golfbanan och trafikfrågorna i halva kommunen. Föreslår med stöd av ovan att Samhällsbyggnadskontoret tar fram ett justerat förslag till 'granskning Gripsholms backar' med en bredare genomarbetad genomförandeplan som har stöd av fler intressenter, markägare och sakägare. Det behövs en bättre balans mellan olika intressen och att plankostnader och investeringar delas av fler och för mer långsiktiga lösningar.

Kommentar:

Se svar till "Sakägare 5"

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg

Yttrande till granskningshandling för detaljplan Gripsholms backar

MSM/2019:2789

Vi äger fastigheten Gripsholm 2:3 och är infrastrukturförvaltare för järnväg på denna fastighet. Järnvägsfastigheten har sin gräns direkt utanför planområdets södra gräns. Vår järnväg har en plankorsning där vägen mynnar direkt i planområdets T-område.

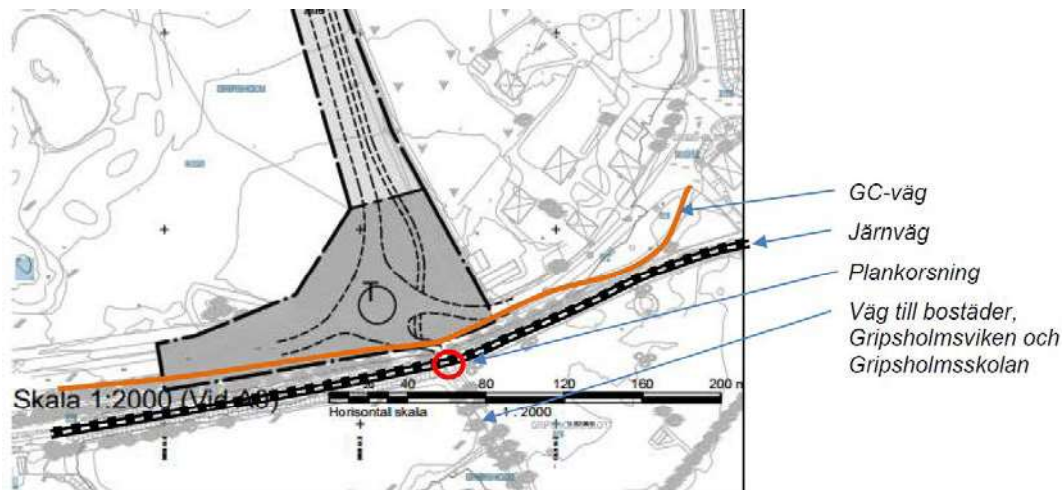
Anslutningen till väg 223 behöver anpassas till plankorsningen

Redan i vårt yttrande 2017-02-01 till förslaget till denna detaljplan framförde vi följande: "Inom planområdet är även vägkorsningen med vägen till Gripsholmsviken, med trafik till skola och bostäder. Omedelbart utanför planområdet här finns på denna väg en plankorsning med helbommar över vår järnväg. Dagens utformning av vägkorsning samt direkt intill denna, vägens korsning med GC-vägen och plankorsningen är historiskt betingad och uppfyller inga rimliga krav på trafiksäkerhet för vägtrafiken. Järnvägen har ett bra skydd i form av helbommarna, men då en bil stannar för fällda bommar blockerar den



GC-vägen, om ytterligare bilar stannar för bommarna blockerar de trafiken på väg 223.”

Det vi framförde då om att vägen mot plankorsningen måste ges en trafiksäker utformning enligt dagens krav är inte beaktade i granskningshandlingen. Det hänvisas till att utfarten från planområdet mot väg 223 skall beslutas senare av Trafikverket. Dock nämns inte att denna korsning även är en korsning med vägen från Gripsholmsviken med plankorsningen vilket avsevärt komplicerar förhållandet. På plankartan antyds en helt orimlig linjeföring av vägen mellan plankorsningen och en ny cirkulationsplats med vägen i en tvär kurva mellan plankorsning och cirkulationsplats. Mitt i kurvan kommer GC-vägen, som är skolväg, även korsa i plan. Se figur ur plankartan:



Denna linjeföring av vägen mot plankorsningen innebär en radikal avvikelse från kraven i TRV Publ 2022.001 (VGU, Krav - Vägars och gators utformning) p. 10.5.1. Anslutningen mot cirkulationsplatsen överensstämmer inte heller med p. 10.2.2 i samma dokument.

Som vi ser det måste vid en nybyggnad av denna vägkorsning dagens krav på väglinjeföring mot både plankorsning med järnväg, korsning i plan med GC-väg och anslutning till cirkulationsplats uppfyllas. Att då utelämna denna nyckelfråga ur detaljplanen anser vi helt fel. Vi kräver alltså att kommunen redovisar en tillsammans med Trv färdigutredd och säker vägkorsning innan detaljplanen antas. I en sådan utredning skall vi som järnvägens infrastrukturförvaltare få yttra oss.



I underlaget nämns att det kan bli aktuellt med tillfällig anslutning under byggtiden. Även en sådan anslutning måste ges en säker utformning med hänsyn till befintlig anslutning mot plankorsningen.

Beträffande ansvarsfördelningen vill vi påpeka att vi inte avser ta några kostnader för eventuell anpassning eller ombyggnad av plankorsningen.

Kommentar:

Planområdets T-område omfattar endast fastigheten GRIPSHOLM 4:121 som ägs av exploatören. Mellan GRIPSHOLM 4:121 och GRIPSHOLM 2:3 ligger fastigheten GRIPSHOLMS SLOTT 1:1.



Den skiss som tidigare fanns med i plankartan (Granskningshandlingen), redovisad med illustrationslinje, var en äldre skiss på hur en trafiklösning skulle kunna se ut innan Trafikverket hade ett mer utrett förslag på en trafiklösning. Denna skiss har plockats ur plankartan och ersatts av ett utformningsförslag/förprojektering på trafiklösning som VAP VA-Projekt AB har tagit fram till Trafikverket på uppdrag av Strängnäs kommun (se figur 23 i planbeskrivningen).

Den förprojekterade trafiklösningen följer kraven som finns i VGU och är enligt kommunen och Trafikverket en trafiksäker lösning som kan med övriga åtgärder utmed väg 223 förbättra dagens



trafiksituation samt kunna hantera framtida trafik till planområdet och kommande bebyggelseutveckling enligt FÖP.

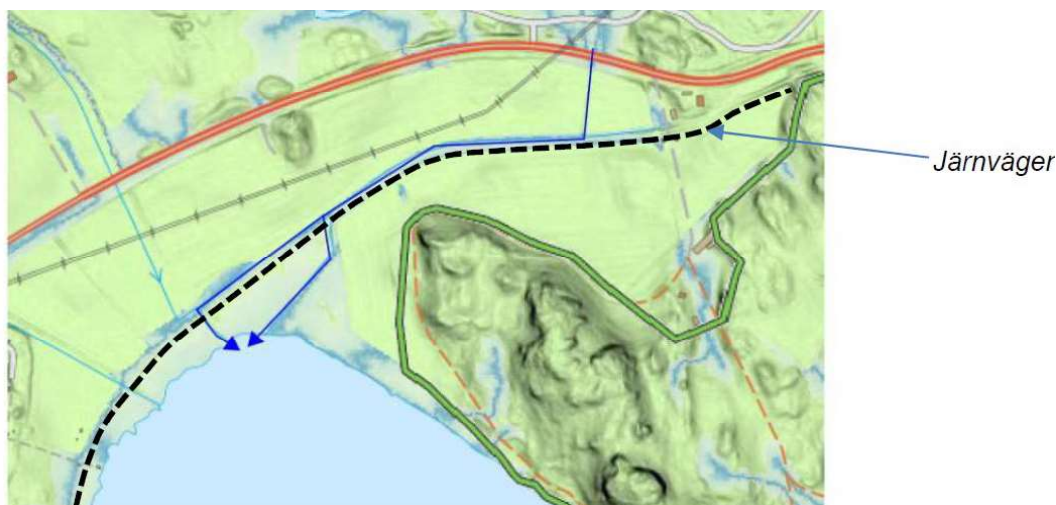
Trafiklösningen får plats inom T-området i plankartan och omfattar inte och bedöms inte påverka järnvägen eller dess plankorsning. Om Trafikverket under detaljprojekteringen ser att GRIPSHOLM 2:3 kan påverkas kommer Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg att kontaktas.

Tillfällig anslutning vid byggtiden kommer att ges en trafiksäker lösning.

Gällande ansvarsfördelning kommer inte Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg behöva bekosta någon åtgärd eftersom fastigheten GRIPSHOLM 2:3 inte påverkas. Skulle Museiföreningen påverkas är det parterna som initierar förändringarna som bekostar den.

Dagvattenhantering

I den till granskningshandlingen bifogade VA- och dagvattenutredningen framgår att dagvatten från området egentligen bara kan ledas mot Mälaren via en trumma under väg 223 som utgör en dämpunkt. Som även noterat i denna utredning leds detta vatten vidare genom diken mot och längs vår järnväg (fig 5 i utredningen). Därmed är även vår banvall en barriär för avrinningen där flödet begränsas av våra trummor genom banvallen samt kapaciteten hos diken, även de ut mot Mälaren (recipient) söder om järnvägen.



Figur 5: Avrinningsväg från Väg 223 (punkt S i Fig. 4) till recipient (Skogsstyrelsen, 2017).

Vi ser där för utredningens föreslagna åtgärder som mycket viktiga (p. 3.4). "En annan åtgärd är att diket, hela vägen från exploateringsområdet och ned till recipient, anpassas för att klara transporten av de flöden som uppkommer vid 100-årsregn. Det är dock viktigt att hela sträckan ned till recipient upprustas och underhålls för att inte förflytta de befintliga problemen med översvämning." 100-årsregn är dock inte en rimlig begränsning, 2010 och 2015 föll på några få timmar mer än 100 mm regn som vid båda tillfällena orsakade skador på vår banvall p.g.a. överbelastade diken just på sträckan i figuren ovan.

Därmed behöver ett ansvar definieras i detaljplanen för underhåll av trummor och diken ända ut till Mälaren, dvs inte bara inom detaljplaneområdet. Det räcker därför inte som det står i planbeskrivningen att diken och trummor fram till väg 223 skall kapacitetshöjas. Vi yrkar på att denna punktsats kompletteras att gälla för alla dikessystem ända ut till recipienten (Mälaren). Det bör även övervägas om den tilltänkta gemensamhetsanläggningen för dagvattenanläggningen borde utökas till att gälla hela dikessystemet ut till Mälaren. Det är inte rimligt att bl.a. vi som en av ägarna till diken och trummor som ingår i systemet skall bekosta en för exploateringen nödvändig kapacitetshöjning.

Det bör även noteras att det i utredningen angivna svackområdet vid den nya vägkorsningen idag avvattnas via trummor under väg 223 och under vår banvall samt söder därom i kulvert under slottets gräsyta. Kapaciteten i denna avledning är begränsad.

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg



Kommentar:

Detaljplanen beaktar dagvattenproblematiken enligt dagvattenutredningens (WSP Sverige AB, 2017, VA- och dagvattenutredning) rekommendationer. Detaljplanen reglerar dagvattenåtgärder som krävs för att inte öka avrinningen till angränsande dikessystem jämfört med nuvarande markanvändning. Åtgärderna med bland annat infiltration och fördröjning av dagvatten inom planområdet säkerställer att flödena inte ökar söderut i dikessystemet.

Länsstyrelsen samt SEVAB VA har inga synpunkter på dagvattenhanteringen inom planområdet och därmed bedöms frågan vara avhandlad.

Enligt SMHI är ett 100-årsregn när en nederbördsmängd som (för en viss plats och varaktighet) har en återkomsttid på 100 år. Det innebär att den nederbördsmängden uppnås eller överträffas i genomsnitt en gång på 100 år. Ett 100-års regn avgränsas inte av en viss volym utan kan variera och kan mycket väl överskrida 100mm regn på ett par timmar.

Hanteringen av dagvatten inom detaljplaneområdet räknas inte som markavvattning enligt miljöbalken vilket möjliggör att dagvattensystemet då kan hanteras via en gemensamhetsanläggning. Dikessystemet utanför detaljplanen torde däremot betraktas som markavvattning enligt miljöbalken vilket medför att anläggningslagen inte är tillämplig i denna sträckning. Dikesdjup och dikesbredder m.m. finns i stället reglerade i "Gripsholms dikningsföretag" från 1961 där del av Gripsholm 1:1 och del av Gripsholm 4:121 har ett delat ansvar att hålla vattengångarna på rätt nivå. Möjligen behöver dikesföretagets båtnadsområde, delägare och övriga delar ses över och uppdateras vilket då kan vara en tillståndspliktig verksamhet som kräver en miljödom. Länsstyrelsen kan vara behjälplig vid en första kontakt för att utreda frågan vidare.

Gällande vägtrumman vid den planerade anslutningen till väg 223. Erforderliga fördröjningsvolymen som krävs för att hantera dagvattnet från det planerade vägområdet (vid både 20- och 100-årsregn) bedöms med god marginal rymmas inom området som regleras med bestämmelsen T – Trafik. Fördröjningsvolymen kan placeras både öst och väst om den planerade infartsvägen. Med



föreslagna dagvattenåtgärder kommer inte situationen vid vägtrumman förvärras.

ÖVRIGA MYNDIGHETER, FÖRETAG, SAMMANSLUTNINGAR OCH ENSKILDA

Skanova AB

Skanova har teleanläggningar i och i anslutning till planområdet. Vi förväntar oss att åtgärder för eventuella nya serviser till att kunna ansluta detaljplaneområdet till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under ledningssamordningen i kontakter med Skanovas representant för området.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Denna ståndpunkt skall noteras i handlingarna.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se> För ledningssamordning kontakta Skanovas

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att Skanovas teleanläggningar kan påverkas av planförslaget. Kostnader för eventuell flytt eller omdragning ska bekostas av exploatören eller fördelas enligt gällande markavtal mellan parterna.



Svenska kraftnät har i samrådsyttrande daterat 2020-05-06 svarat på berörd remiss. Utöver tidigare lämnat remissvar har Svenska kraftnät ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Kommentar:

Noteras.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB noterar att tidigare yttrande har beaktats och har därmed inget mer att tillägga.

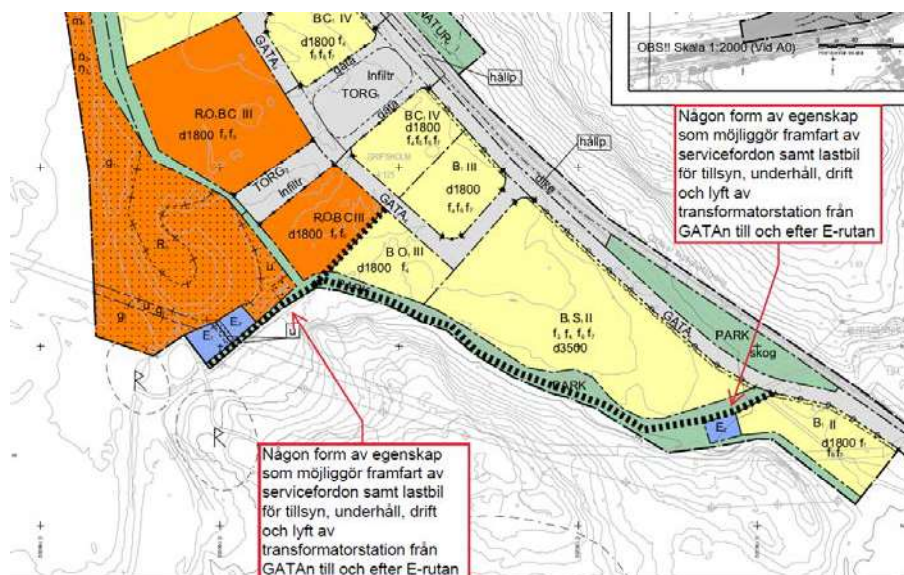
Kommentar:

Noteras.

SEVAB Nät AB

SEVAB Nät har synpunkter vilka redovisas i bifogad PDF.

Utöver synpunkter frågar SEVAB Nät om det är tillåtet att förlägga underjordiska ledningar i PARKMARK? Om inte kan vi behöva lägga till u-områden på en del sträckor.



Kommentar:

Det är tillåtet att förlägga underjordiska ledningar i PARK-mark, den möjligheten finns för SEVAB.



Efter dialog med SEVAB har plankartan reviderats. För att möjliggöra åtkomst för drift/service-fordon samt för underjordiska ledningar till planerade E-områden har följande bestämmelser tillkommit på närliggande kvartersmark:

Prickmark – Marken får ej förses med byggnad

z - Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig körtrafik

u – Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har beretts tillfälle att yttra sig i rubricerat ärende.

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under skogsvårdslagen). Vidare ingår bland Skogsstyrelsens uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Ärendet gäller ingen skogsbruksåtgärd och berör inget område skyddat av Skogsstyrelsen.

Vi har inget att erinra i ärendet.

Kommentar:

Noteras.

Ståthållarämbetet

Granskningsyttrande över Förslag till detaljplan för Gripsholm

4:121, m.fl., "Gripsholms backar", Mariefred, Strängnäs Kommun

Ärendet

Berörda sakägare m.fl. ska få möjlighet att granska och yttra sig över Förslag till detaljplan för Gripsholm 4:121, m.fl., "Gripsholms backar". Framtagandet av detaljplanen sker med utökat förfarande. Ståthållarämbetet (STÄ) har tagit del av allmänt och tillgängligt material på kommunens webbplats. STÄ har inte blivit



inbjuden till plansamråd och har tidigare inte yttrat sig under planprocessen. Dock ser STÄ sig som sakägare då förslaget berör det statliga byggnadsminnet Gripsholm (Gripsholms slott 1:1) som ligger i anslutning till planområdet.

Bakgrund

STÄ företräder H.M. konungens dispositionsrätt till Gripsholms slottsområde (Gripsholm 1:1) och dess byggnader. Det är i egenskap av denna roll som STÄ yttrar sig. Området ägs av staten och förvaltas av Statens fastighetsverk och är statligt byggnadsminne (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

STÄ har tagit del av SFVs yttrande (SFV diarienummer 1282/20) och Ståthållarämbetet har gemensam syn på Förslag till detaljplan för Gripsholm 4:121, m.fl., "Gripsholms backar" som Statens fastighetsverk, SFV.

Kommentar:

Noteras. Samhällsbyggnadskontoret skickar detaljplaneärenden på remiss till sakägare (närmsta fastighetsägare enligt fastighetsförteckning) och till berörda myndigheter/remissinstanser. Sakägare och berörda myndigheter får ett utskickat följebrev till sig, till övriga sker informationen via kungörelse i den lokala tidningen (Strängnäs tidning) och på kommunens webbplats. Samhällsbyggnadskontoret sprider även informationen via Facebook och på detaljplanens hemsida.

Se svar till Statens fastighetsverk.

Privatperson 1

Jag anser att förslaget inte kan godkännas i nuvarande skick av följande skäl:

1. Trafikverkets vägplan finns inte utarbetad ännu (vilket var skälet till att Mark o Miljödomstolen upphävde förslaget förra gången).

Detta medför att vi inte vet när vägplanen kommer, var avfarten/cirkulationsplatsen från väg 223 kommer att byggas, hur den kommer att påverka trafiksäkerheten för Gripsholmsskolans elever (som nu är undermålig), eller i vilken utsträckning den kommer att påverka upplevelsevärdet



av kulturminnet Gripsholm med omgivande kulturhistorisk bebyggelse visuellt och med ev. ytterligare trafikökning på väg 223 (som redan nu kan jämföras med Essingeleden både i buller och täthet.)

Kommentar:

Trafikverket har skrivit fram ett ställningstagande (2023-02-06) som omfattar åtgärder/projekt utmed väg 223. Slutsatsen är att projekten innebär en smärre och okomplicerad åtgärd. Vidare är slutsatsen att åtgärderna medför ingen/enda en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Trafikverket har dessutom genomfört samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen hade ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt inget att erinra mot de aktuella åtgärderna om de sker i enlighet med förfrågan. Trafikverkets ställningstagande är att genomförandet kan ske som SO-åtgärd (små och okomplicerade åtgärder) vilket innebär att vägplan inte behöver tas fram.

*Detaljplaneområdet kommer att ha en anslutning till väg 223 som Trafikverket är väghållare till. VAP VA-Projekt AB har tagit fram ett utformningsförslag på trafiklösning för anslutning till väg 223 (se figur 23 i planbeskrivningen). Förslaget har tagits fram till Trafikverket på uppdrag av Strängnäs kommun. Trafiklösningen innebär att en korsning utformas som typ-C med vänstersvängfält mot ny tillfart norrut. Förslaget inryms inom aktuellt planområde för detaljplanen inom användningsområdet **T** - Trafik och innebär att väg 223 breddas norrut. Dagens busshållplatser anpassas till ny korsningsutformning. En gångpassage föreslås inrymmas i ny refug över väg 223 samt över ny anslutningsväg.*

Trafiklösningen följer kraven som finns i VGU och är enligt kommunen och Trafikverket en trafiksäker lösning som kan med övriga åtgärder utmed väg 223 förbättra dagens trafiksituation samt kunna hantera framtida trafik till planområdet och kommande bebyggelseutveckling enligt FÖP. Inom trafiklösningen finns det utrymme för att skapa en mittrefug på väg 223 så att oskyddade trafikanter kan korsa ett körfält i taget, vilket är positivt från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare bidrar en mittrefug till lägre hastigheter för fordonstrafiken då vägsektionen smalnas av.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende



projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen för planområdets anslutning till väg 223.

2. Enligt förslaget förordas en flexibel planläggning:

Citat nedan med mina kursiveringar

"Flexibel planläggning

Syftet med den flexibla planläggningen är att inte styra bebyggelseplaneringen i för hög grad än vad som krävs för att den allmänna strukturen i området skall fungera ur funktionell och rationell synvinkel. Givetvis måste platsens förutsättningar beaktas vilket innebär att vissa utformningskrav måste ställas på den framtida bebyggelsen för att inte betydande påverkan skall ske på riksintresset för kulturmiljön. Byggnadsplaceringar är dock inte fastlagda mer än principiellt i ett gestaltungsprogram vilket skall efterlevas men som ändå ger exploatören/byggherren en möjlighet att uppföra bebyggelse som svarar över tid mot rådande marknad och aktuella behov. Den flexibla planläggningen innebär dock att kommunen inte kan visa de bebyggelseförslag som kommer att genomföras utan enbart illustrationer på tänkbar bebyggelse"

Kommunen avser alltså att godkänna något som man inte har sett och inte kan visa för medborgarna.

Vilka garantier har vi då för att vi får ett demokratiskt inflytande på bebyggelsens gestaltning, omfattning och placering?

Jag delar även den farhåga som Sörmlands museum lyfte vid förra samrådet; att risken för ytterligare exploatering av denna värdefulla kulturhistoriska miljö ökar när man en gång börjat bygga den.

Kommentar:

Som beskrivet i svaret i Samrådsredogörelsen är syftet med den flexibla planläggningen att inte styra bebyggelseplaneringen i för hög grad än vad som krävs för att den allmänna strukturen i



området skall fungera ur funktionell/rationell synvinkel. Det finns även lagkrav på att inte styra detaljplaner mer detaljerat än vad som behövs med hänsyn till planens syfte, 4 kap 32 § Plan- och Bygglagen. En detaljplan kan bland annat reglera; byggnaders användning, utnyttjandegrad, höjd på byggnaden, takvinkel, placering, utformning, tak- och fasadmaterial, kulör. Av dessa möjligheter styr denna detaljplan bland annat byggnaders användning, våningsantal, utformning, fasadmaterial och kulörer.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att i detaljplanen för Gripsholms backar har det satts tillräckliga ramar i form av planbestämmelser för vad som får bebyggas inom planområdet, utifrån platsen, lämplighet, kulturmiljö och syftet med detaljplanen. I både planbeskrivning och tillhörande Gestaltungsprogram redovisas illustrationer hur området skulle kunna bebyggas utifrån gällande bestämmelser i plankartan. Vilket bedöms vara tillräckligt underlag för kommunen att godkänna detaljplanen och för medborgare samt tillsynsmyndigheter att kunna bedöma.

Angående inflytande på planprocessen och bebyggelsens gestaltning, omfattning och placering. Detaljplanen har följt de processteg som krävs enligt Plan- och bygglagen. Allmänheten, remissinstanser, sakägare, privatpersoner med flera har fått möjligheten att ta del av handlingarna och yttra sig under samråds- och granskningsskedet.

Samhällsbyggnadskontoret hänvisar till sitt svar till Sörmlands museum i Samrådsredogörelsen, att hela utvecklingsstrategin bygger på att utveckla Mariefred varsamt och undvika de känsligare kulturhistoriska områdena: "Detaljplanen följer och utgår från utvecklingsstrategin i gällande Fördjupning av Översiktsplanen Mariefred – Läggesta (2007) och Tillägg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred–Läggesta (2013). I och med detaljplanen kommer en utveckling att möjliggöras norr och västerut enligt FÖP som baserar på att undvika större delen av det öppna och obebyggda området som beskrivs i Riksintresset."



Hej.

Finns det någon möjlighet att anmäla sig så att man får epost när nya detaljplaner kommer ut för granskning i området kring Mariefred?

Nu ligger detaljplanen för Gripsholms backar ute för granskning men den hänvisar framtida väganslutning till framtida planer och det är planer som jag gärna vill lämna synpunkter på. Därför skulle jag inte vilja missa när de kommer för granskning och därför vore det väldigt rimligt att ni har en epost tjänst för detta.

(Kortfattat så gäller det anslutning av vägen till Slottsbrinken på Figur 21 i Planbeskrivningen för Gripsholms backar, som beskrivs som "Planerad huvudgata genom FÖP-tilläggets områden" med lila färg. Denna väg kommer, om den ansluts norr om Mellantäppsvägens område, max kunna vara enfilig sett till hur smalt det är mellan fastigheterna på den grusväg som nu går där. Jag ser en stor risk med att planera in en anslutning för trafik där kapaciteten kommer vara obefintlig och där ökad trafik kommer påverka området oerhört. Det kan bara vara en skrivbordsprodukt av någon som aldrig besökt platsen i verkligheten om man i detaljplanen tror att detta är en rimlig dragning av en ny huvudgata.)

Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret skickar detaljplaneärenden på remiss till sakägare och berörda myndigheter. Till övriga medborgare sker informationen via kungörelse i den lokala tidningen (Strängnäs tidning) och på kommunens webbplats.

Samhällsbyggnadskontoret sprider även informationen via Facebook och på detaljplanens hemsida.

Samhällsbyggnadskontoret kan tyvärr inte skapa sändlistor för alla kommuninvånare med risk för att listorna blir inaktuella och svåra att hålla uppdaterade.

Den lila sträckningen som beskrivs i Gripsholms Hagar, tillägg till FÖP Mariefred–Läggsta, (Antagen av KF 2013-04-24) är ett förslag hur en eventuell huvudgata skulle kunna fortsätta norr och koppla an till bostadsområdet Slottsbrinken. I detaljplanen för Gripsholms backar styrs inte hur den lila sträckningen (som beskrivs i tillägg till FÖP) kommer utformas eller exakt placeras. Detaljplan för Gripsholms backar styr endast var den eventuella sträckningen kan komma att ansluta till Gripsholms backar. Exakt



placering och utformning av en fortsättning av huvudgata (lila sträckning) norrut måste hanteras i framtida detaljplaner. Det kan då i framtiden visa sig att den lila sträckningen inte är möjlig eller bör utformas och placeras på ett annat sätt än vad som är föreslaget i tillägg till FÖP.

Privatperson 3

Om Mariefred ska byggas ut hoppas jag att det även finns planer på att förlänga tåg, bygga ny skola, utöka vårdcentralen osv eftersom t.ex tågen redan är överfulla.

Kommentar:

Strängnäs kommun kan inte ändra förlängning av tåg eller tättare/ fler avgångar av tåg. Kommunen för dock dialog med Mälardalstrafik och Region Sörmland. Planenheten för synpunkten vidare till dessa.

Skolor och service kommer att tillkomma i takt med att Mariefred byggs ut enligt utvecklingsstrategierna för Översiktsplanen och Fördjupning av Översiktsplanen.

I detaljplanen för del av Marielund 2:1 och del av Stora Sundby 4:3 m.fl., Södra Årby, Strängnäs kommun, möjliggörs skolverksamheter och utveckling av centrumverksamheter. Den detaljplanen omfattar området som nu kallas för "Läggesta Park".

Privatperson 4

Bygg fler hyresrätter! ! Alla vill inte bo på ärnäsvägen eller flora.

Kommentar:

I en detaljplan är det inte möjligt att reglera bostäders upplåtelseform, till exempel hyresrätt eller bostadsrätt. Det är upp till fastighetsägaren/exploatören vilken upplåtelseform bostäderna kommer att få.



STRÄNGNÄS KOMMUN

LAGA KRAFTHANDLING

Granskningsutlåtande

Samhällsbyggnadskontoret

Laga kraftdatum

MSN/2019:2789

2023-03-17

2024-02-13

Samhällsbyggnadskontoret

Gustaf Björklund
Planchef

Daniel Quick
Planarkitekt

