



Samrådsredogörelse

Detaljplan för Mariefred 2:7 del av, med flera *Cirkulationsplats Kärnbogatan,* Mariefred, Strängnäs kommun



Victoria Jacobsson
Planarkitekt

Förvaltningen beslutade att sända ut detaljplan för samråd enligt PBL kap 5 § 20. Samrådsperioden pågick mellan 2023-12-08 – 2023-12-29.

Planförslaget har varit utställt på biblioteket i Mariefred och på Kontaktcenter i Strängnäs kommunhus samt på Strängnäs kommuns hemsida. Annons med information om samrådet infördes i Strängnäs tidning 2023-12-08. Detaljplanelhandlingarna 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).



Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodosedd
Statliga myndigheter och kommuner			
Länsstyrelsen	2024-01-08	Ja	Delvis
Lantmäteriet	2023-12-22	Ja	Delvis
Statens Geotekniska institut	2023-12-14	Nej	-
Trafikverket	2023-12-22	Ja	Nej
Riksantikvarieämbetet	2024-01-08	Nej	-
Kommunala nämnder			
Barn-och utbildningsnämnden	2023-12-13	Nej	-
Kända sakägare, känd organisation av hyresgäster och andra med väsentligt intresse av förslaget			
Sakägare 1	2023-12-28	Ja	Delvis
Statens Fastighetsverk	2023-12-21	Ja	Delvis
Övriga myndigheter, företag, sammanslutningar och enskilda			
Sörmlands Museum	2023-12-19	Nej	-
Mavab	2023-12-11	Ja	Nej
Svenska kraftnät	2023-12-11	Ja	Ja



Skanova	2023-12-11	Ja	Ja
Vattenfall AB	2023-12-11	Ja	Ja
Sevab VA	2023-12-28	Ja	Ja
Esem Elnät	2023-12-11	Nej	-
Region Sörmland	2023-11-24	Ja	Ja
Mariefreds hembygdsförening	2023-12-27	Ja	Ja
iMariefred.nu	2023-12-19	Ja	Ja
Privatperson 1	2023-12-20	Ja	Ja
Privatperson 2	2023-12-20	Nej	-
Privatperson 3	2023-12-14	Nej	-
Privatperson 4	2023-12-12	Ja	Ja
Privatperson 5	2023-12-15	Nej	-
Privatperson 6	2023-12-12	Ja	Ja



STATLIGA MYNDIGHETER OCH KOMMUNER

Länsstyrelsen

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Kommunen har bedömt att detaljplanen går i linje med översiktsplanens intentioner. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inget ytterligare att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Kommentar:

Synpunkten noteras

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten - dagvattenhantering

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslaget, med hänvisning till att arealen hårdgjord yta endast utökas i begränsad omfattning, inte motverkar att miljö kvalitetsnormer för vatten uppnås. Eventuellt, senare under planprocessen, identifierade behov av att förtydliga hanteringen av dagvatten i samband med skyfallssituationer, säkerställs lämpligen med bestämmelser på plankartan.

Kommentar:

Ett förtydligande av hur planen hanterar skyfall har adderats under avsnittet beskrivning av planförslaget rubriken Dagvattenhantering i planbeskrivningen.



Redaktionella synpunkter

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkt om att den allmänna vägen ska utgöra allmän plats, varför beteckningen T - trafik bör ändras till VÄG.

Kommentar:

I den av Boverket framtagna föreskriften (2024:5) om detaljplan finns ingen skrivelse om att användningsbestämmelsen Trafik inte kan innefatta allmän trafik därför gör Strängnäs kommun bedömningen att bestämmelsen T-trafik är möjlig att använda på platsen.

Strängnäs kommun är inte ägare av fastigheten Mariefred 2:7 som omfattas av Stallarholmsvägen eller Kärnbogatan. I angränsande detaljplan "0486-P11/5, Mariefred 2:1, Hammarängen" är dessa vägar också belägna inom Trafikområde, T, vilket på ett enkelt vis tydliggör var kommunen är ansvarig för drift- och underhåll av allmän plats och var Trafikverket har ansvaret. Det finns i dag inget problem kring den planbestämmelsen trots att vägarna avser allmän körtrafik som då enligt rekommendationen bör planläggas som allmän platsmark. Om genomförandet av detaljplanen inte kräver tvångsvis markåtkomst för att kunna genomföras är den föreslagna planbestämmelsen därför att föredra. Strängnäs kommun saknar dessutom rådigheten över utförandet inom den delen av detaljplanen då det är Trafikverket som är väghållare. Om marken istället planläggs som allmän plats är kommunen skyldig att lösa in marken om fastighetsägaren begär det. Inlösenkyldigheten är ovillkorlig och gäller så länge som detaljplanen gäller vilket då skapar en onaturlig gränsdragning mellan fastigheterna samt merkostnader till ingen nytta.

Lantmäteriet

KVARTERSMARK MED ÄNDAMÅLET TRAFIK

I planen har vägen planlagts som kvartersmark med ändamålet Trafik. Eftersom det handlar om en större väg som Trafikverket är huvudman för ställer sig Lantmäteriet frågande till om området ska planläggas som kvartersmark med ändamålet Trafik. Lantmäteriet bedömer att kvartersmarken med användningen F i stället bör planläggas som allmän plats, väg eller gata. Se utklipp från Boverket nedan:

”I användningen Trafik ingår all trafik och godstrafik inom kvartersmark. Till detta hör trafik med järnväg, bil, buss, taxi, bergbana, linbana med mera. Till användningen räknas också alla de byggnader och anläggningar som kan behövas



både för verksamhetens drift och för service till resenärer. Det kan till exempel vara magasin, verkstäder, lastanordningar och tågstationer. På stationsområden får dessutom finnas butiker, resebyråer och liknande som ger service åt resenärer. Handel som inte är för resenärernas behov planeras i stället som Detaljhandel.

Användningen Trafik kan även användas för vägreservat

Tekniska anläggningar kan ingå

Tekniska anläggningar som krävs för verksamhetens drift ingår i användningen och behöver inte planläggas med användningen Tekniska anläggningar.

Trafikanläggningar kan rymmas inom andra användningar

De verksamheter som nämnts ovan planeras företrädesvis med användningen Trafik. Flera av verksamheterna kan också, beroende på dess omfattning, ingå i andra användningar. En mindre väntsal kan till exempel placeras på en allmän plats, ett busstorg eller en omstigningsplats kan rymmas inom användningen Centrum och bussverkstäder kan placeras inom Verksamheter. Större anläggningar som bussterminaler och tågstationer planeras dock som Trafik. Områden för allmän trafik ingår inte i användningen Trafik utan bör utgöra allmän plats, Väg eller Gata.”

Som upplysning gällande Hierarkin mellan vägplan och detaljplan kan nämnas:

- Statens rättigheter och skyldigheter regleras av väglagen. Det är väglagens föreskrifter om drift av väg som bestämmer vad väghållaren har att göra.

Kommunen blir alltså huvudman med de rättigheter och skyldigheter som enligt främst PBL och 7 § förevarande lag följer med huvudmannskapet ex inlösen.

- Den del av huvudmannskapet som berör skötsel och ansvar för allmän plats ligger på väghållaren oavsett planbeslut om vägen redan är allmän (allmän som att Trafikverket är väghållare). Det vill säga att vägplanen trumfar detaljplanen och huvudmannskapet avseende skötsel och ansvar.

Kommentar:

I den av Boverket framtagna föreskriften (2024:5) om detaljplan finns ingen skrivelse om att användningsbestämmelsen Trafik inte kan innefatta allmän trafik därför gör Strängnäs kommun bedömningen att bestämmelsen T-trafik är möjlig att använda på platsen.

Strängnäs kommun är inte ägare av fastigheten Mariefred 2:7 som omfattas av Stallarholmsvägen eller Kärnbogatan. I angränsande detaljplan "0486-P11/5, Mariefred 2:1, Hammarängen" är dessa vägar också belägna inom



Trafikområde, T, vilket på ett enkelt vis tydliggör var kommunen är ansvarig för drift- och underhåll av allmän plats och var Trafikverket har ansvaret. Det finns i dag inget problem kring den planbestämmelsen trots att vägarna avser allmän körtrafik som då enligt rekommendationen bör planläggas som allmän platsmark. Om genomförandet av detaljplanen inte kräver tvångsvis markåtkomst för att kunna genomföras är den föreslagna planbestämmelsen därför att föredra. Strängnäs kommun saknar dessutom rådigheten över utförandet inom den delen av detaljplanen då det är Trafikverket som är väghållare. Om marken istället planläggs som allmän plats är kommunen skyldig att lösa in marken om fastighetsägaren begär det. Inlösenskyldigheten är ovillkorlig och gäller så länge som detaljplanen gäller vilket då skapar en onaturlig gränsdragning mellan fastigheterna samt merkostnader till ingen nytta.

Delar av planen som bör förbättras

GRUNDKARTA

Angivelse om aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen respektive för övriga detaljer i grundkartan saknas.

Kommentar:

Plankartan revideras till att innefatta information om när grundkartan upprättades.

Delar av planen som bör förbättras

UTSKRIFTSFORMAT FÖR RÄTT SKALA

På plankartan finns det angivet både A3 och A2 som utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma.

Kommentar:

Plankartan har uppdaterats med rätt utskriftsformat (A2).

SKRIVNING OM VILKA FÖRESKRIFTER OCH ALLMÄNNA RÅD SOM TILLÄMPAS

Lantmäteriet konstaterar att plankartan är upprättad efter Boverkets nya föreskrifter och allmänna råd BFS 2020:5 och 2020:6. Enligt en rapport från



Boverket finns förslag om att det är den digitala detaljplaneinformationen (koordinaterna) i stället för den analoga plankartan som ska bli juridiskt gällande framöver. Det kan därmed vara bra att redovisa i planbeskrivningen om vilka föreskrifter och allmänna råd som följts. Följer planen även föreskrifterna och allmänna råden om digital planbeskrivning enligt BFS 2020:8?

Kommentar:

Detaljplanen följer Boverkets allmänna råd BFS 2020:5, 2020:6, samt BFS 2020:8 för digitala planbeskrivningar. En digital version av detaljplanen kommer att finnas tillgänglig vid granskningsskedet.

Statens geotekniska institut

Yttrande över samrådshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta med tillhörande planbeskrivning, Strängnäs kommun, 2023-12-05
2. Markteknisk undersökningsrapport geoteknik (MUR), Väg 223 genomfart Mariefred/Läggesta Strängnäs kommun, upprättad av Bjerking, daterad 2023-11-24
3. PM Geoteknik Väg 223 genomfart Mariefred/Läggesta Strängnäs kommun, upprättad av Bjerking, daterad 2023-10-13

Bakgrund och förutsättningar

Planens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att kunna upprätta en cirkulationsplats i korsningen Stallarholmsvägen/Kärnbogatan i Mariefreds tätort.

Geologiska och geotekniska förutsättningar

Enligt genomförda geotekniska utredningar [3] utgörs de översta 1,5-2 metrarna i jordprofilen av fyllnadsmaterial och torrskorplera, efter denna följer en lös lera med ca 4 m mäktighet. Denna underlagras av friktionsjord ovan berg.



Inga höjdskillnader förekommer inom området bortsett från de diken som förekommer mellan befintlig vägbank och kringliggande mark.

SGI:s synpunkter

SGI har ur geoteknisk säkerhetssynvinkel ingen erinran mot planförslaget.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Trafikverket

Planförslaget syftar till att möjliggöra ombyggnad av korsningen Stallarholmsvägen/Kärnbogatan till en cirkulationsplats. Trafikverket är väghållare för berörda vägar. Trafikverket bedömer att tillräcklig yta är avsatt i plankartan för planerad cirkulation.

Trafikverket vill framhålla att den allmänna vägen ska utgöra allmän plats, varför beteckningen T- trafik bör ändras till VÄG.

Kommentar:

I den av Boverket framtagna föreskriften (2024:5) om detaljplan finns ingen skrivelse om att användningsbestämmelsen Trafik inte kan innefatta allmän trafik därför gör Strängnäs kommun bedömningen att bestämmelsen T-trafik är möjlig att använda på platsen.

Strängnäs kommun är inte ägare av fastigheten Mariefred 2:7 som omfattas av Stallarholmsvägen eller Kärnbogatan. I angränsande detaljplan "0486-P11/5, Mariefred 2:1, Hammarängen" är dessa vägar också belägna inom Trafikområde, T, vilket på ett enkelt vis tydliggör var kommunen är ansvarig för drift- och underhåll av allmän plats och var Trafikverket har ansvaret. Det finns i dag inget problem kring den planbestämmelsen trots att vägarna avser allmän körtrafik som då enligt rekommendationen bör planläggas som allmän platsmark. Om genomförandet av detaljplanen inte kräver tvångsvis markåtkomst för att kunna genomföras är den föreslagna planbestämmelsen därför att föredra. Strängnäs kommun saknar dessutom rådigheten över utförandet inom den delen av detaljplanen då det är Trafikverket som är väghållare. Om marken istället planläggs som allmän plats är kommunen skyldig att lösa in marken om fastighetsägaren begär det. Inlösenkyldigheten är ovillkorlig och gäller så länge som



detaljplanen gäller vilket då skapar en onaturlig gränsdragning mellan fastigheterna samt merkostnader till ingen nytta.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet informerar att de avstår från att yttra sig.

KOMMUNALA NÄMNDER

Barn-och utbildningsnämnden

Samråd av förslag till detaljplan Mariefred 2:7, del av, med flera, Cirkulationsplats Kärnbogatan skickades ut till barn-och utbildningsnämnden för yttrande. Barn-och utbildningsnämnden anser att en cirkulationsplats i planområdet är positivt, och därav inget att erinra i samband med samrådet.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

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

Sakägare 1

Som fastighetsägare och företagsägare på Stallarholmsvägen 2 i Mariefred har vi följande synpunkter.

1. Infarten till fastigheten fungerar inte vid leveranser då exempelvis en lastbil är tvungen att backa in på infarten. Det är i förslaget inte möjligt pga. att det inte enligt lag är tillåtet att backa i en cirkulationsplats. Se bilaga som visar vårt förslag för infart. Denna bilaga visar möjligheten att bibehålla befintlig infart som också möjliggör att backa in på tomten utan att nyttja cirkulationsplatsen.



Källa: Bilaga inskickad av Sakägare 1.

Kommentar:

Fastigheten har användningen bostadsfastighet i den nu gällande detaljplanen. Med det som grund gör Samhällsbyggnadskontoret bedömningen att det inte finns någon skyldighet eller behov från kommunens sida att säkerställa att det går att ta emot leveranser till och från fastigheten då det är en bostadsfastighet med användningen bostadsändamål i den gällande detaljplanen för fastigheten. Av den anledningen är det inte heller Strängnäs



kommuns skyldighet eller ansvar att fastighetens utformning ska möjliggöra för frekventa större leveranser.

Det allmänna intresset att få till en fungerande trafiklösning för en högt belastad vägkorsning bedöms väga tyngre än intresset att möjliggöra för att sakägaren ska kunna backa ut och in med lastbil från sin fastighet.

Inlämnad bilaga från sakägare visar en lösning som inte är teknisk möjlig. En svängande/backande lastbil kommer att komma ut i vägbanan ändå och därmed påverka trafiksäkerheten och trafikplatsen negativt.

2. Bullernivåerna på vår fastighet är i dagsläget över gränsvärdena för åtgärder och förslaget syfte är att öka trafikmängden som också ökar bullret. Vi kräver att bussgatan vid Solvändan öppnas för trafik för att sprida trafiken och minska belastningen förbi vår fastighet.

Kommentar:

Detaljplanens genomförande bedöms inte bidra till ökade bullernivåer eller en ökad trafikallsträng.

Utsätts fastigheten idag för oacceptabla bullernivåer ska väghållaren kontaktas, vilket i det här fallet är Trafikverket.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för en ny trafiklösning på platsen och därmed öka trafiksäkerheten, öka framkomligheten och anpassa nuvarande trafikplats till framtida trafikflöden. Ett öppnande av Solvändan ingår inte i planområdet och kan därför inte behandlas i denna detaljplan.

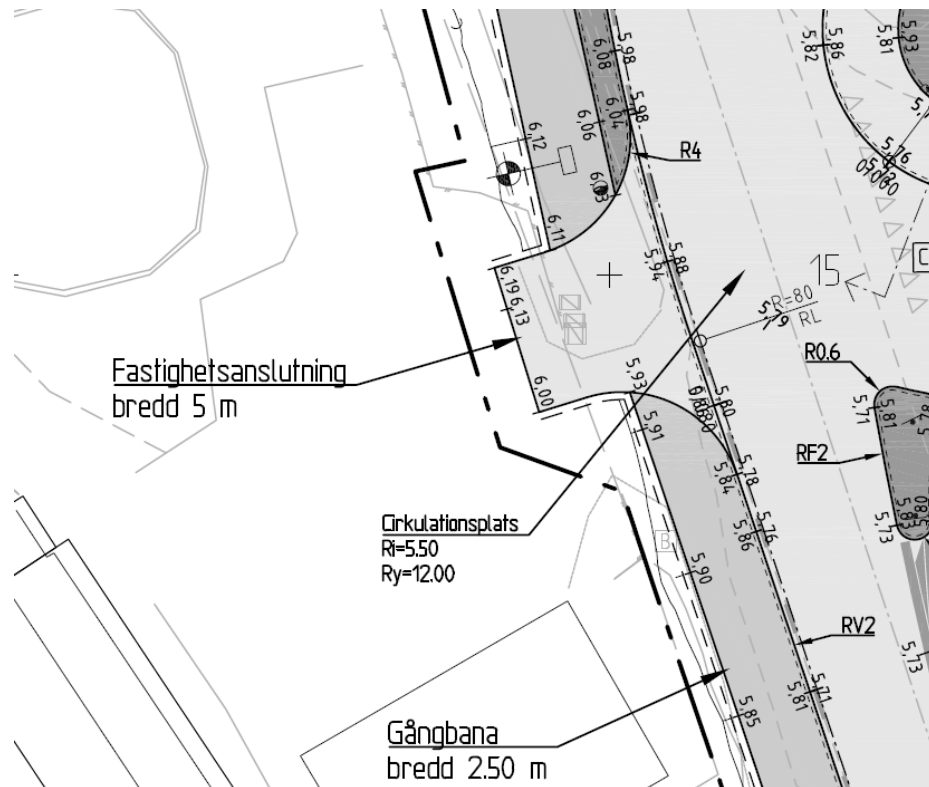
3. Gång och cykelvägen mellan vägbanan och vår fastighet kräver en planerad, tydlig nivåskillnad för att fungera som tomtgräns utmed Stallarholmsvägen. Enligt planförslaget saknas det. Vi kräver att förslaget ska innefatta en prefabricerad stödmur utmed Stallarholmsvägen. Tillsammans med denna stödmur som då utgör tomtgräns kräver vi ett godkännande om att få uppföra ett plank för bullerreducering.

Kommentar:

Höjdsättning av gång-och cykelbanan regleras inte i plankartan för att ge en flexibilitet till höjdsättning i genomförandeskedet, en



skiss och ett första förslag till höjdsättning finns under avsnittet *Beskrivning av planförslaget med rubriken Planförslag i planbeskrivningen. Nedan redovisas en inzoomad bild av en skiss på föreslagen höjdsättning.*



Källa: Höjdsättningsskiss av VAP på uppdrag Trafikverket.

Frågan om en prefabricerad stödmur och uppförande av ett plank för bullerreducering på er fastighet är inte en fråga som hanteras i planprocessen då det inte ingår i planområdet. Den frågan får utredas i en bygglovsprocess.

4. Plan för dagvattenavrinning saknas på västra sidan om Stallarholmsvägen i höjd med vår infart där det idag samlas mycket vatten som bryter ner vägbanan. Finns det olikheter eller frågor angående våra synpunkter som avstånd och nivåer kontakta oss för dialog.

Kommentar:

Efter samrådet har ett PM för dagvattenhantering tagits fram, fullständig redovisning av dagvattenhantering går att läsa i avsnittet *Beskrivning av planförslaget* under rubriken *Teknisk försörjning* med underrubriken *Dagvattenhantering* i planbeskrivningen.



Avvattning av körbanan sker via stödremsa, dikesslänt och vidare till dike, alternativt längs kantsten till dagvattenbrunn med sandfång, där vattnet släpps ut i dikesslänt och leds vidare till dike. Nya dagvattenserviser anläggs för fastigheterna väster om Stallarholmsvägen och leds vidare via ett ledningssystem till den östra sidan. Ytvatten leds längs västra sidan via ett dike och tas upp av en dagvattenbrunn i diket norr om fastighetsanslutningen till Marieborg 2, för att sedan ledas till den östra sidan. Söder om anslutningen rinner vattnet vidare i diket söderut längs västra sidan. Väg dagvattnet kommer att fångas upp av en ny kantsten längs västra sidan och ledas via dagvattenbrunn till den östra sidan.

Statens fastighetsverk

Samrådsyttrande över förslag till detaljplan för Mariefred 2:7, del av, m.fl. ”Cirkulationsplats Kärnbogatan”, Mariefred, Strängnäs kommun.

Inledning

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till samråd om förslag av rubricerad detaljplan. Planens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att kunna upprätta en cirkulationsplats i korsningen Stallarholmsvägen/Kärnbogatan i Mariefreds tätort, Strängnäs kommun. SFV yttrar sig som sakägare med grannfastighet till planområdet. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på kommunens webbplats.

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 direkt anslutning till planområde förvaltar SFV fastigheterna Mariefred 2:7 och Gripsholm 4:1 med det statliga byggnadsminnet Gripsholms slott.

Sammanfattning

I korsningen vid Stallarholmsvägen/Kärnbogatan ser SFV inte behov av en cirkulation. Ytans asfalt kommer att utökas markant, och inverka negativt i miljön och Munkhagsgärdet som är en del av statliga byggnadsminnet. SFV



föredrar en signalreglerad korsning i stället för en cirkulationsplats, vilket inte tar lika mycket mark i anspråk. Gångbanan söder om korsningen bör förläggas dikt an längs med väg 223 och inte som en separat gångväg längre från vägen. Det är för alla typer av trafiklösningar viktigt att vägtekniska delar utformas med omsorg och i relation till den kulturhistoriska miljön. Gestaltningen bör vara enkel och anpassad till kulturmiljöernas värden. Det är kulturmiljön som ska tala för sig, inte själva cirkulationerna eller vägarnas belysningen och eventuella utrustning såsom skyltar.

De övriga in-och utfarer som idag finns till SFV:s fastigheter i Mariefred förutsätter SFV fortsatt ska kunna användas som idag och bibehålla samma funktioner för åtkomst av fastigheternas olika delar.

Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret på Strängnäs kommun bedömer att en signalreglerad korsning varken är tekniskt genomförbar eller lämplig i korsningen Stallarholmsvägen/Kärnbogatan.

Bedömningen bygger på följande argument:

- 1. En signalreglerad korsning skulle innebära att "vägtekniska delar" såsom belysningsstolpar men även stolpar med signalreglering behöver uppföras i korsningen. Det kommer att behövas ca 8 signalreglerade stolpar i korsningen, en sådan lösning skulle innebära ett större ingrepp i det statliga byggnadsminnet och kulturmiljön än en cirkulationsplats. Sammantaget gällande inverkan på kulturmiljön gör Samhällsbyggnadskontoret bedömningen att den föreslagna cirkulationsplatsen har en mindre inverkan på kulturmiljön.*
- 2. En signalreglerad korsning är inte tekniskt möjlig med hänvisning till att en signal behöver uppföras vid en privat bostadsfastighet och en sådan lösning skulle inte bidra till att underlätta de trafikmängder som förekommer på platsen vare sig nu eller i framtiden. Cirkulationsplatsen vid aktuell korsning (Stallarholmsvägen/Kärnbogatan) är ett led i totalt tre nya trafiklösningar längs med Stallarholmsvägen. En signalreglerad korsning skulle innebära att korsningen vid Kärnbogatan skulle stoppa upp trafiken och därmed leda till att de andra trafiklösningarna inte bidrar till att underlätta trafiksituationen.*



Samhällsbyggnadskontoret besvarar frågan om den södra gång och cykelvägen och förtydligar att den inte ingår i det aktuella planområdet. Gällande frågan om gång-och cykelbanans placering bedömer samhällsbyggnadskontoret att den föreslagna placeringen är en bättre lösning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Enligt kommunens trafikplan är separerade G/C-vägar säkrare för gångtrafikanter än kombinerad väg/G/C. En annan lokalisering av gång-och cykelbanan skulle även den bidra till en större inskränkning på Munkhagsgården i form av stödmurar.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kommer att påverka in- och utfarter för SFV:s fastigheter.

Planförslaget

Planförslaget innebär att användningsbestämmelsen **"T-trafikområde"** **utvidgas** och **tar en del av parkmark** i anspråk, samtidigt som gång-och cykelbanan norrifrån får en ny dragning inom planområdet. Planens genomförande innebär även att utfartsförbudet upphävs för fastigheterna Marieborg 1 och Marieborg 2 och att bestämmelsen "mur" på parkmarken längs Stallarholmsvägen upphävs, detta för att bestämmelsen om den genomförs kan innebära en trafikfara med problem med fri sikt.

SFV står fast vid tidigare utlåtande som skickats till Trafikverket att korsningen bör signalregleras. En cirkulation på platsen riskerar att försämra de historiska värdena inom byggnadsminnet och riksintresset för kulturmiljövården. SFV har samma som den beskrivning av konsekvenser som ingår i det tidigare detaljplanearbetet för "Hammarängen". Där är bedömningen att: "I tidigare förslag har en rondell i korsningen Stallarholmsvägen/Kärnbogatan diskuterats. En rondell i detta läge skulle medföra ingrepp i både det statliga byggnadsminnet och riksintresset. I det nu aktuella planförslaget liknar korsningen dagens korsning men med vissa farddämpande inslag. Detta alternativ bedöms som acceptabelt ur kulturhistorisk synpunkt."

Själva detaljplaneutformningen för cirkulationen ligger utanför SFV:s fastighet. Däremot finns en kommunalbyggd gång-och cykelväg längs Stallarholmsvägen och dess anslutning kommer inte att kunna ligga kvar med föreslagen utformning som cirkulationsplats. Ombyggnad av gång-och cykelvägen är inte omnämnd i planhandlingarnas genomförandebeskrivning. Denna del ligger inom det statliga byggnadsminnet och för gällande nyttjanderätt mellan SFV och kommunen har ansökan om tillstånd för ändring bifallits av Riksantikvarieämbetet. En förändring av nordöstra hörnet av Munkhagsgården riskerar att ytterligare försämra förståelsen för den kulturhistoriska marken som redan idag har naggats längs kanten vid ett flertal platser.



Kommentar:

Angående synpunkten om signalreglering, se kommentaren i stycket ovan.

Frågan om bedömningen i detaljplan för "Mariefred 2:1 m.fl, Hammarängen i Mariefred" som vann laga kraft 2011. Den bedömningen baserades på rådande omständigheter vilka nu har förändrats till följd av en ökad inflyttning vilket i sin tur har lett till en ökad trafik. Därför bedömer Samhällsbyggnadskontoret att förändringen vid korsningen Stallarholmsvägen/Kärnbogatan är en rimlig trafiklösning som bidrar till att förbättra trafiksituationen för Mariefred.

Detaljplaneförslaget innebär att vägområdet utökas norrut och användningen T - Trafik ersätter delar av användningen PARK i gällande detaljplan för "Mariefred 2:1 m.fl, Hammarängen i Mariefred". Detta för att möjliggöra en cirkulationsplats inom planområdet. Planområdet ligger inom Statens Fastighetsverks fastighet Mariefred 2:7 och kommunens fastighet Mariefred 2:1. Planområdet omfattas av Riksintresset för kulturmiljövården Gripsholm-Mariefred (D21) och en liten del i söder är inom byggnadsminnet för Gripsholms slott. Användningen T – Trafik utvidgas inte söderut och därmed ianspråkats inte ny mark inom fastigheten Mariefred 2:7 genom den här detaljplanen. Samhällsbyggnadskontoret gör bedömningen att detaljplanen innebär ett mindre ingrepp i det statliga byggnadsminnet och riksintresset för kulturmiljövården. Länsstyrelsen, som har överprövningsrätt för riksintressen, gör i sitt samrådsyttrande bedömningen att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas. Riksantikvarieämbetet har informerat att de avstår från att yttra sig.

Enligt Trafikverkets förslag på utformning av cirkulationsplatsen behöver den befintliga gång- och cykelvägen anpassas till den nya trafiklösningen. Den södra sträckan av gång- och cykelvägen som behöver förändras inom Munkhagsgården ligger inom den befintliga detaljplanen "Mariefred 2:1 m.fl, Hammarängen i Mariefred" med användningsbestämmelsen T – trafik och är alltså utanför detaljplaneförslaget. Därmed sker ingen förändring planmässigt för den sträckan av gång- och cykelvägen. Ombyggnad av den delen av gång- och cykelvägen medför att servitutsavtalet för gång- och cykelvägen behöver omförhandlas.



Information om detta har lagts till i genomförandebeskrivningen för kännedom även om det inte är en del av det här planarbetet.

Samhällsbyggnadskontoret gör bedömningen att den föreslagna omdragningen av gång- och cykelvägen, som ligger utanför detaljplaneområdet, innebär ett mindre ingrepp i det statliga byggnadsminnet och riksintresset för kulturmiljövården.

ÖVRIGA MYNDIGHETER, FÖRETAG, SAMMANSLUTNINGAR OCH ENSKILDA

Sörmlands Museum

Sörmlands museum delar planbeskrivningens bedömning att planen inte medför någon betydande påverkan på riksintresset Gripsholm-Mariefreds (D21) kulturhistoriska värden och bärande karaktärsdrag.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Mavab AB

Vi vill säkerställa att genomfartsbredden utefter Stallarholmsvägen inte försämras eftersom vi har en hel del bredlasttransporter för att inte förhindra bolagets verksamhet beträffande transporter till och från Mavab.

Kommentar:

Planförslaget innebär att utrymme skapas för att göra om nuvarande trevägskorsning till en cirkulationsplats.

Vinner detaljplanen laga kraft kommer projektet genomföras av Trafikverket. Deras förslag på utformning av den nya cirkulationsplatsen kommer att innebära att framkomligheten för större ekipage försämras.

Däremot kommer det vara tekniskt möjligt att ansluta till den nya planerade infartsvägen som möjliggörs i Detaljplan för "Gripsholm 4:121, del av m.fl., Gripsholms backar, Mariefred" för att ta sig till er fastighet.



Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. 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. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Kommentar:

Informationen läggs in under avsnittet Beskrivning av detaljplaneförslaget med underrubriken Teknisk försörjning i planbeskrivningen.

Vattenfall AB

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 24 kV luftledningar, turkos linje i karta nedan, 12 kV markkablar, röd streckad linje. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt. Det planeras för ytterligare 3 st 12 kV kablar intill den befintliga längs med Kärnbogatan

Ny parallell väg

Ny väg bör inte placeras så att vägområdet hamnar över befintlig markkabel. Vägområdets bör placeras minst 1 meter horisontellt avstånd från markkabelns närmaste fas. För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång- och cykelväg se aktuell EBR[1]publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37 [5]. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Ny parallell gång- och cykelväg

Ny parallell gång- och cykelväg bör placeras så att vägområdet inte hamnar över



befintlig markkabel. Gång- och cykelvägens vägområde bör placeras på ett minsta avstånd om 1 meter. För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång- och cykelväg se aktuell EBR[1]publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37 [5]. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid markkabel enligt följande: Schaktning/ grävning vid förändring av markens nyttjande får inte ske inom 1 meter från markkabeln, arbetet får inte medföra en risk för skada på Vattenfall Eldistributions markkabel. Allt arbete skall utföras enligt EBR-anvisningar i aktuell EBR-publikation avseende förläggning av markkabel. Vid arbete närmare än 2 meter till markkablarna ska entreprenör inneha intyg avseende ESA-utbildning, ESA instruerad person. Innan schaktning eller grävarbete påbörjas skall Vattenfall kontaktas avseende kabelanvisning. Detta skall ske minst fem arbetsdagar innan arbetena påbörjas. Då markkablarna frilagts skall föreskriftsenlig täckning och markering av mark-kablarna göras vid återfyllning. Detta för att undvika framtida kabelskador på grund av exempelvis sättning i marken. Om Vattenfall Eldistributions nätstation, markkabel eller luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall Eldistribution för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Ny parallell väg invid luftledning

Friledningar längs allmän väg skall såvitt möjligt vara belägna så att deras horisontella avstånd från närmaste väggkant är åtminstone lika stort som stolparnas höjd över marken. Är avståndet till väggrenskant mindre ska åtgärd vidtas som förebygger dels stolpfall mot vägen, dels att brusten ledare kommer in på körbanan och vägrenen. Ledning genom rondell ska undvikas. Åtgärd som avses i första stycket kan bl.a. bestå i att en friledning utförs:

- Som brottsäker enligt gällande standard.

- I förstärkt utförande enligt gällande standard.

- I klass B enligt gällande standard med stålaluminiumledare med minst 62 mm² area eller ledare av legerat aluminium med minst 99 mm² area samt med sidostagade stolpar där friledningar inte är trädsäker. Är inte luftledningen byggd i detta utförande får exploatören bekosta denna ombyggnad.

Ny parallell gång och cykelväg invid luftledning



För parallell gång- och cykelväg bör väggkant placeras minst 2 meter horisontellt avstånd från luftledningens närmaste anläggningsdel (fas, stolpe eller stag).

Schaktning / grävning Luftledning

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom. Schaktning/Grävning i ledningsrätts- /servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande.

- Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid luftledning enligt följande:

- Schaktning bör inte ske inom ett avstånd av 4 meter från stolpar, stag och fundament i mark. Vid icke elektriskt arbete i närheten av en ledning gäller ESA instruerad person -icke elektriskt arbete, Vid elektriskt arbete gäller ESA Fackkunnig varvid entreprenör ska inneha intyg avseende angiven ESA-Utbildning.

Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.
- Beställning/förfrågan ledningsflytt görs på Vattenfall Eldistributions hemsida.
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras.
- När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår.
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet.

Kommentar:

Vattenfalls ledningar ligger 11 meter utanför planområdet och bedöms därför inte påverkas av detaljplanens genomförande.

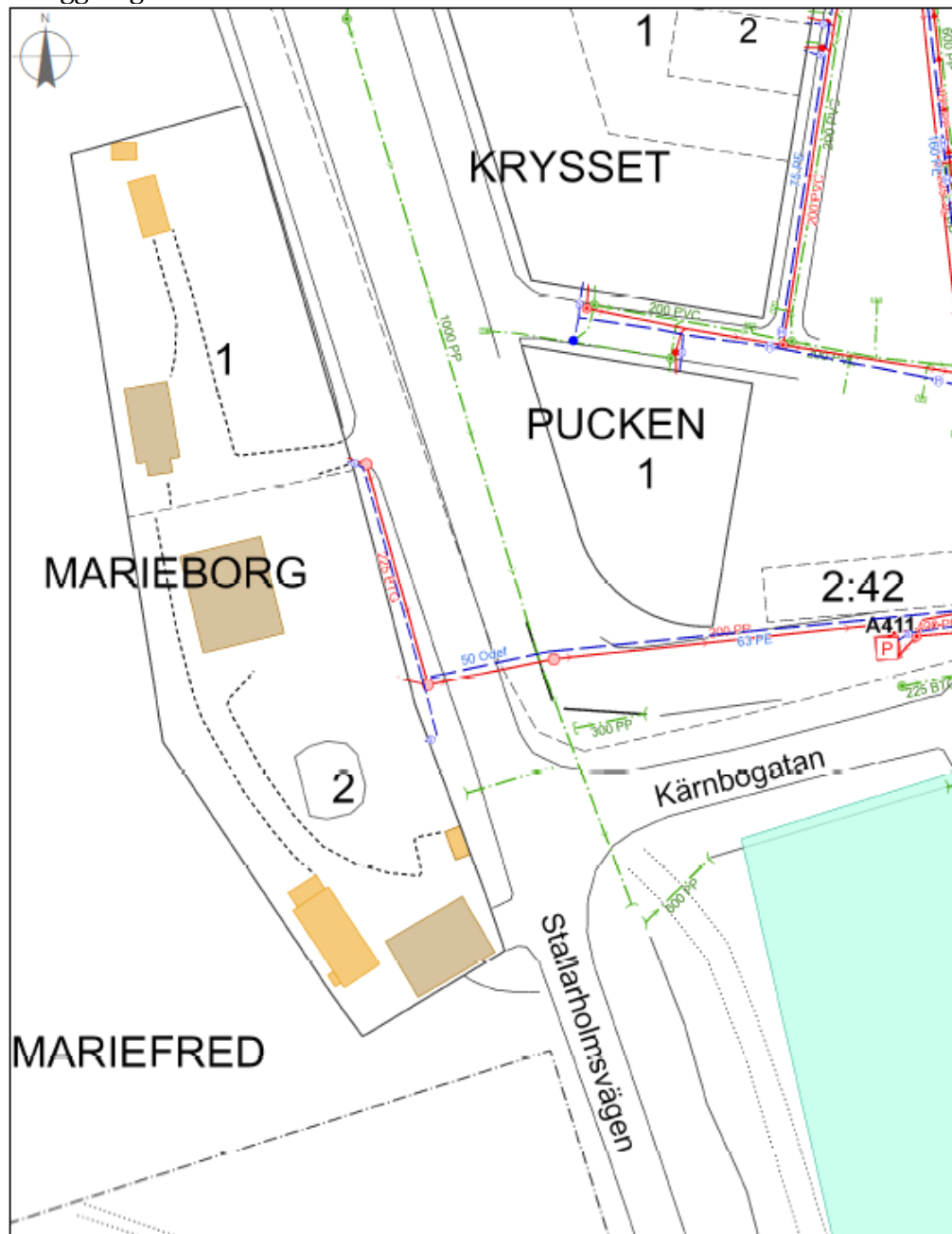
Sevab VA

Vatten- och spillvatten

Detaljplaneområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för VA och således finns ett antal vatten-, spillvatten och dagvattenledningar som Trafikverket och Strängnäs kommun behöver ta hänsyn till i samband med



anläggningsskedet.



Källa: Befintliga VA- och dagvattenledningar inom planområdet.

Befintliga huvudledningar (V, S) till fastigheterna Marieborg 1 och Marieborg 2 passerar planområdet norr om framtida rondell i öst-västlig riktning. VA-servisererna till de två fastigheterna ligger sedan i Trafikverkets vägdike på västra sidan av körbanan i längsgående riktning tillsammans med befintliga el- och optoledningar. I samband med projektet vill SEVAB att dessa VA-ledningar



förnyas och att nya förbindelsepunkter upprättas samt att en parallell dagvattenledning anläggs för att omhänderta dagvatten från Marieborg 1 och Marieborg 2. Förslagsvis flyttas VA-ledningarna ut i körbanan. Den tekniska utformningen av det nya VA- och dagvattenledningsnätet ska säkerställas i pågående detaljprojektering. Som ledningsägare för VA är SEVAB redan delaktig i pågående arbete och bevaka frågan.

I nord-sydlig riktning finns en huvudledning för dagvatten (D1000PP). Denna ledning får inte flyttas men kommer behöva förlängas. Utöver detta finns tre befintliga vägtrummor som ägs av SEVAB som projektet behöver ta hänsyn till. Eventuella förändringar av befintlig systemfunktion för dagvatten är något som SEVAB bevakar i pågående detaljprojektering.

Eftersom det finns behov av förnyelse, flytt/förändring av befintliga VA-ledningar så ser SEVAB ett behov av en ekonomisk uppgörelse som reglerar kostnader för VA mellan SEVAB, Trafikverket och Strängnäs kommun. Ett krav från SEVAB är därför att ett avtal tas fram och som undertecknas av berörda parter innan entreprenadarbetet påbörjas. Strängnäs kommun som initierar arbetet med detaljplanen ska vara drivande och sammankallande i arbetet med att ta fram avtalet. SEVAB ställer också krav på att detaljplanen vunnit laga kraft innan entreprenaden får påbörjas.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Under planprocessen har ett avtal tagits fram mellan Trafikverket, Strängnäs kommun och SEVAB som behandlar de ekonomiska bördorna för ledningsflytt och investeringar som genomförs i samband med ledningsflytt.

Dagvatten

Det behöver tas fram ett enklare PM för dagvatten för att se vilka åtgärder som behövs för att rena och fördröja vägdagvattnet inom planområdet. Nya detaljplaner ska inte försämra kvalitén på dagvattnet utan helst förbättra. För att klara Vattendirektivets krav så måste vi minska utsläpp till våra recipienter.

Vägdikena som idag ligger i parkmark kommer att försvinna och det behövs nya ytor för att hantera dagvattnet från cirkulationsplatsen.

Det behövs en bild på hur dagvattnet rinner idag, det är svårt att följa beskrivningen i sista stycket på s 15.

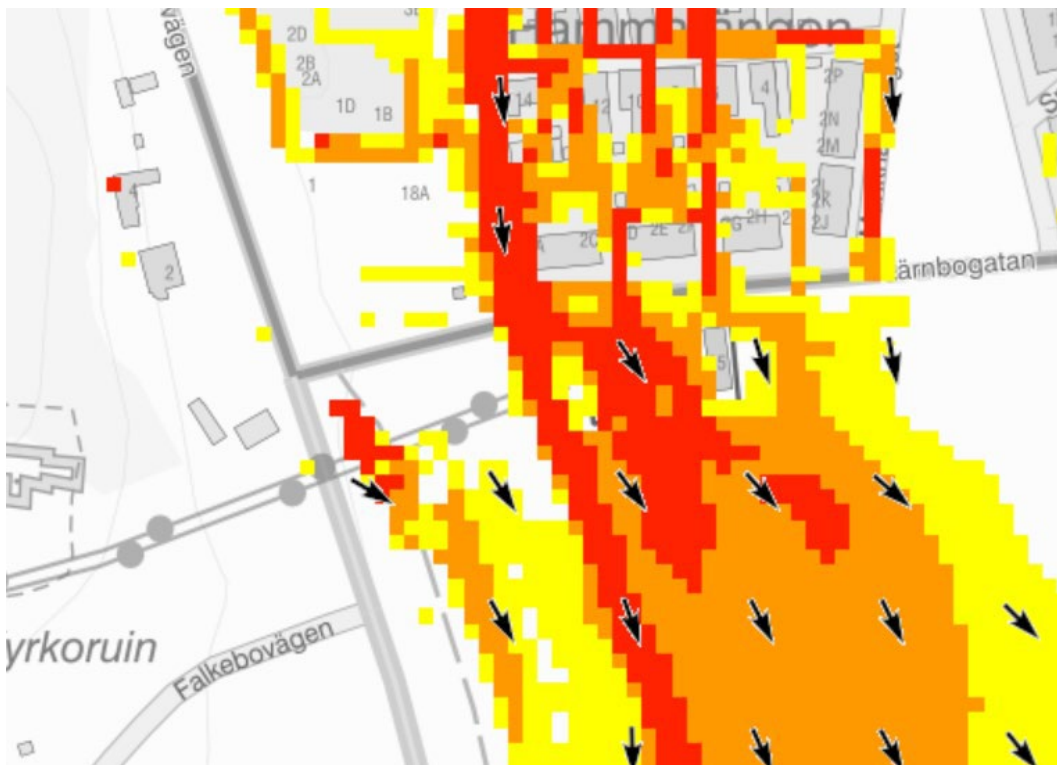


Kommentar:

Efter samrådet har ett PM Dagvatten tagits fram för att redovisa omhändertagandet av dagvatten på platsen, slutsatserna från PM:et går att läsa under avsnittet teknisk försörjning i Planbeskrivningen.

Skyfall

Det går ett kraftigt skyfallsstråk i planområdets östra kant som inte får hindras, se figur 2.



Källa: Skyfall- och lågpunktskartering visualiserar översvämningsytor och regnets flödesvägar vid kraftigt skyfall.

Kommentar:

Detaljplanen påverkar inte denna skyfallsväg. Höjden på Kärnbogatan behålls och vatten kommer fortsatt kunna ledas på ytan vidare till Munkhagsgården som fungerar som översvämningsyta. Se PM Dagvatten under avsnittet teknisk försörjning i Planbeskrivningen.



ESEM Elnät

SEVAB nät har kablar i området. Dessa är redan kommunicerade med konsulter (VAP) i ärendet.

Övrigt inga synpunkter.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Region Sörmland

Region Sörmland har mottagit rubricerad handling för yttrande. I planbeskrivningen föreslår vi ett tillägg till avsnittet "Kollektivtrafik" på sidan 10: Korsningen trafikeras av busslinjerna 303, 305 och 306 samt flera skollinjer. Rondellen behöver därför dimensioneras för 15 meter långa boggibussar.

Kommentar:

Trafikverkets föreslagna utformning av cirkulationsplatsen kommer vara dimensionerad för fordonstyp Bb, det vill säga boggibuss.

Mariefreds hembygdsförening

Samrådsförslaget som presenteras i sin helhet anser vi vara ett väl utarbetat förslag i sin helhet, som rimligen kommer att upplevas av våra medborgare och besökare som "ett klart lyft i att ta tag i problemen och säkerheten på gällande vägavsnitt" och med ständigt ökande trafikmängd. Samtidigt klara expansionen av antalet fotgängare, cyklister till/från IP, golfbana strövområden samt kyrkoruin!

En genomförandetid under 2024, Q3, Q4 vore önskvärt för att minimera extra trafikstörningar. Sommarstugeägarna är som flest Q2/Q3 liksom övriga besökare är flest på dessa trafikområden genom olika evenemang i Mariefred.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Genomförandetiden för när byggnationen av cirkulationsplatsen kan starta kommer att kunna fastslås först när detaljplanen vinner laga kraft. Önskemålet skickas vidare som information till de som ska projektleda projektet.

iMariefred.nu

Vi är glada att denna korsning kommer att förbättras, men den svåraste korsningen i Mariefred är den som leder till staden / macken, dvs Stallarholmsvägen / Storgatan. När en rondell i denna korsning tas upp i



planering bör även trafiken från Gripsholmsparkeringen styras att bli enkelriktad mot rondellen.

Kommentar:

Synpunkten noteras. En cirkulationsplats i korsningen Stallarholmsvägen/Storgatan hanteras inte inom aktuellt planområde.

Det finns planer på att upprätta en cirkulationsplats i korsningen Stallarholmsvägen/Storgatan. En cirkulationsplats i korsningen Stallarholmsvägen/Storgatan bedöms inrymmas i gällande detaljplan och behöver därför inte genomgå planprocessen.

Frågan om olika körriktningar hanteras inte i planprocessen. Området ligger utanför planområdet och innefattas inte av den här planprocessen.

Synpunkten vidarebefordras till Trafikverket.

Privatperson 1

Jag anser att förslaget är bra men nästa 4-vägs korsning Storgatan Stallarholmsvägen borde vara en självklar cirkulationsplats. Många barn till och från skolan passerar där och är ännu mer trafikerad och därför borde denna vara prio 1. Många åker även rakt över vägen till Smedjan eller golfbanan. Risken om ni gör endast en rondell är att Nygatan kommer bli mycket mer trafikerad och problemet hamnar även där. Parkeringsplatser på den stora ängen skulle kunna byggas samtidigt vilka är välbehövliga.

Kommentar:

Fler cirkulationsplatser i Mariefred

Det finns planer på att upprätta en cirkulationsplats i korsningen Stallarholmsvägen/Storgatan. En cirkulationsplats i korsningen Stallarholmsvägen/Storgatan bedöms inrymmas i gällande detaljplan och behöver därför inte genomgå planprocessen.

Det finns även en planerad trafiklösning i detaljplanen för "Gripsholm 4:121, del av m.fl., "Gripsholms backar", Mariefred", som ska ansluta planområdet till Stallarholmsvägen. Det kommer vara tekniskt möjligt att koppla på Skogsborgsvägen till den nya anslutningsvägen.



Parkering på Munkhagsgården

Strängnäs kommun äger inte Munkhagsgården vilket är en del av det statliga byggnadsminnet för Gripsholms slott, en parkering skulle påverka de värden för kulturmiljön som Munkhagsgården besitter. Området som föreslås för parkering ligger utanför planområdet och kommer inte att hanteras i den här planprocessen.

Privatperson 2

Viktigt att samtidigt även göra rondell vid korsningen Storgatan/Stallarholmsvägen. Denna är nu en farlig fyrvägs-korsning som har fler anslutningsvägar till skolor/golfbana/smedjan/bensinmacken/centrum och blir än mer belastad i framtiden när KRUUS-byggnationen startar vid golfbanan.

Kommentar:

Se svar till "Privatperson 1" under rubrik "Fler cirkulationsplatser i Mariefred". Synpunkten vidarebefordras till Trafikverket.

Samtidigt borde man naturligtvis göra en stor parkering mellan Storgatan och Kärnbogatan. Denna nya parkering ska självklart utföras med planering av bl a trädgårdsarkitekter för att samtidigt se ut som en stor vacker park med träd/växter och belysning som ger ett tilltalande intryck som första anblick när turister besöker Mariefred som idag ofta får åka runt i hela Mariefred för att hitta en lämplig p-plats. Har hört att många turister vid större evenemang ger upp och återvänder till hemorten.

Ett tips beträffande parkeringsplatsen är att göra den anläggningen i två våningar där den övre prioriterar "trädgårdskänslan" och den undre parkeringsbehovet. Ett sådant val skulle göra att utsikten från Stallarholmsvägen och platån vid fd Kungsladugården skulle bli otroligt vacker. Även de hus som är mellan Nygatan och den nya anläggningen skulle säkerligen uppskatta att få utsikt mot en stor yta med "trädgårdskänsla". Denna "arkitektutmaning" skulle säkert få oerhört stor uppskattning från Mariefreds centrumhandel.

Kommentar:

Se svar till "Privatperson 1" under rubrik "Parkering på Munkhagsgården".

Privatperson 3

Hej! Toppen att ni tittar på detta då det råder mer eller mindre kaos i området vissa tider på dygnet. Dock väldigt märkligt att det här prioriteras före övergångsställe med belysning för alla barn och ungdomar som åker till och från



Trekanten (Marielund). Åk dit en mörk morgon så får ni se -det är inte säkert någonstans och vet att många föräldrar varit i kontakt med er utan att något händer. Jag åkte buss med barnvagn häromdagen och blev helt chockad hur man tvingas springa över 70-vägen utan övergångsställe i mörker. Vad krävs för att ni ska förbättra situationen?

Kommentar:

Området ingår inte i aktuellt planområde. Synpunkten vidarebefordras till Trafikverket.

Privatperson 4

Enligt förslaget till detaljplan gör den södergående trafiken i körbanan på Stallarholmsvägen nästan ingen sidoförskjutning när den passerar genom cirkulationsplatsen. Hela cirkulationsplatsen bör förflyttas i östlig riktning så att sidoförskjutningen enligt ovan blir större. Syftet är att tvinga den södergående trafiken till retardation. En lägre hastighet skulle genom denna åtgärd skulle öka trafiksäkerheten i allmänhet men för oskyddade trafikanter i synnerhet. Utformningen bör genomföras så att fordonen inte kan passera cirkulationsplatsen med en hastighet överstigande 30km/h.

Kommentar:

Strängnäs kommun äger inte marken som skulle behöva tas i anspråk för att åtgärden skulle vara genomförbar och skulle därför hamna på privat mark.

Privatperson 5

Jag anser att man bör prioritera korsningen vid nedfarter till gripsholmsskolan och cirkel K, där många barn riskerar sitt liv varje morgon.

Kommentar:

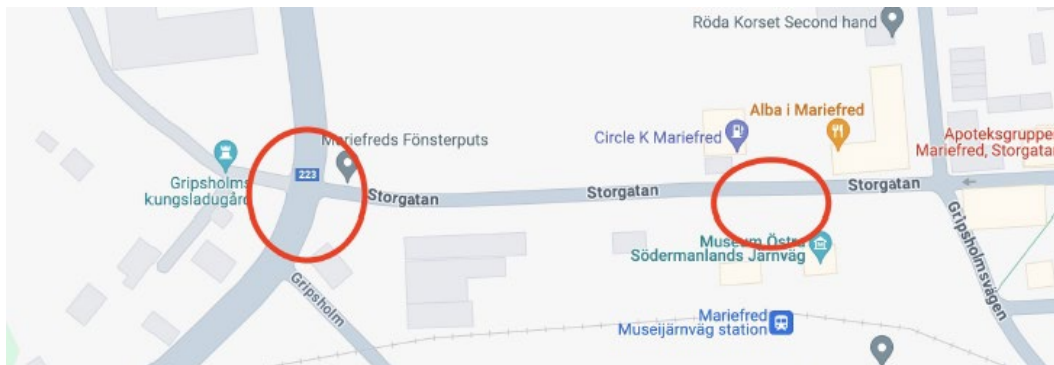
De platser som nämns ligger utanför planområdet. Se svar till "Privatperson 1" under rubriken "Fler cirkulationsplatser i Mariefred". Synpunkten vidarebefordras till Trafikverket.

Privatperson 6

Planbeskrivningen förklarar inte tydligt nog om man även planerar tydligt uppmärkta och säkra övergångsställen för gång/cykeltrafik i samband med utformandet av cirkulationsplatsen. I övrigt är planen bra. En cirkulationsplats med tydliga övergångar behövs även inom de markerade områdena på den bifogade bilden i detta meddelande. Det vore att föredra om det fanns fler trafikljus i Mariefred eftersom att många barn i skolådern tar sig via gångvägarna till Mariefreds skola. Det är trafikfarligt för barnen, speciellt under de mörka



vintermånaderna, att det inte finns tydligt upplysta och uppmärkta övergångar. Detta bör vara av högsta prioritet för att barnen ska ha en säker väg till skolan.



Källa: Bild från privatperson 6

Kommentar:

Utpekade område i medföljande bilaga är inte en del av planområdet som hanteras i planprocessen, vilket är anledningen till att det inte finns några detaljerade ritningar på cirkulationsplatsen.

Det utpekade området hanteras i ett annat ärende där en detaljplaneändring inte är nödvändig för att inrymma tänkt trafiklösning. Synpunkten vidarebefordras till Strängnäs kommuns Trafik- och servicekontor och Trafikverket.

Samhällsbyggnadskontoret

Lena Calmegård
Planchef

Victoria Jacobsson
Planarkitekt