



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. Annonser 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 - ingripande grunder 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 avvattningssdike 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 avvattningssdike 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.

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 gestaltungsprogrammets principer och materialval. I samrådsförslaget finns bestämmelse om att gestaltungsprogrammets 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".

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.

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

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.

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 **R₁** finns med i plankartan.

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 huvudmannskap 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 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.

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.

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.

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

Konnektionslinje saknas som symbol i teckenförklaringen.

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.

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.

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.

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

Noteras.

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.

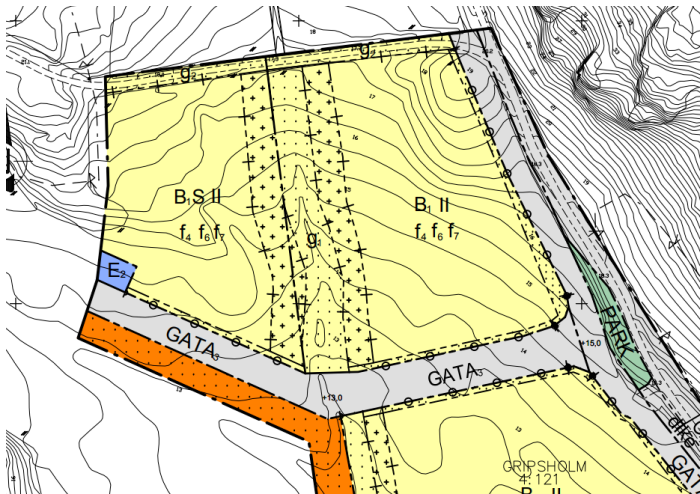
Noteras. Planhandlingarna har reviderats. En generell bestämmelse finns inte längre. I plankartan finns nu bestämmelserna **d1800** och **d3500** som är inlagda med syftet att förhindra skapande av mindre fastigheter.

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

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

Noteras.

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 lerslännt med genomsnittligt 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 lerslänntema 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

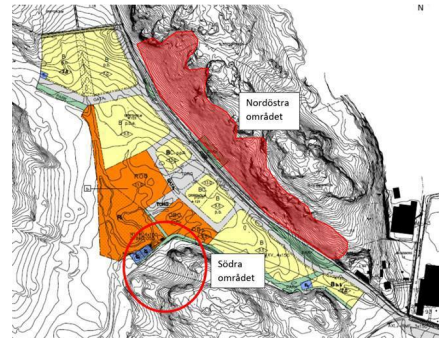
SGI har lämnat yttrande avseende säkerhetsfrågor såsom ras, erosion och skred på tidigare utförda utredningar och konstaterar att det kvarstår säkerhetsfrågor som behöver besvaras i fortsatt planarbetet. Synpunkterna gäller områden utanför aktuellt planområde som vid händelse av ett eventuellt skred/ras 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 väkanslutning 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 företräder 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 "förbifarter" 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 fordon-rörelser / dygn. Vid en senare
mätning låg snittet något 1000 fordonrörelser 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 trafikflödesplan 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 högstadiet.

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 gången planen 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 Miljödomstolens 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 klagande 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 upp-fattningar, 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 väganlutningen. 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 vägvagnitt 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 detaljplaneförfattarnas 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 allmänna och enskilda intressen samt om planen har utformats med skäligen 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 "förbifarter" 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 vänstersväng. 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 ansenlig 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 signalkräfter, 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 prövas 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.

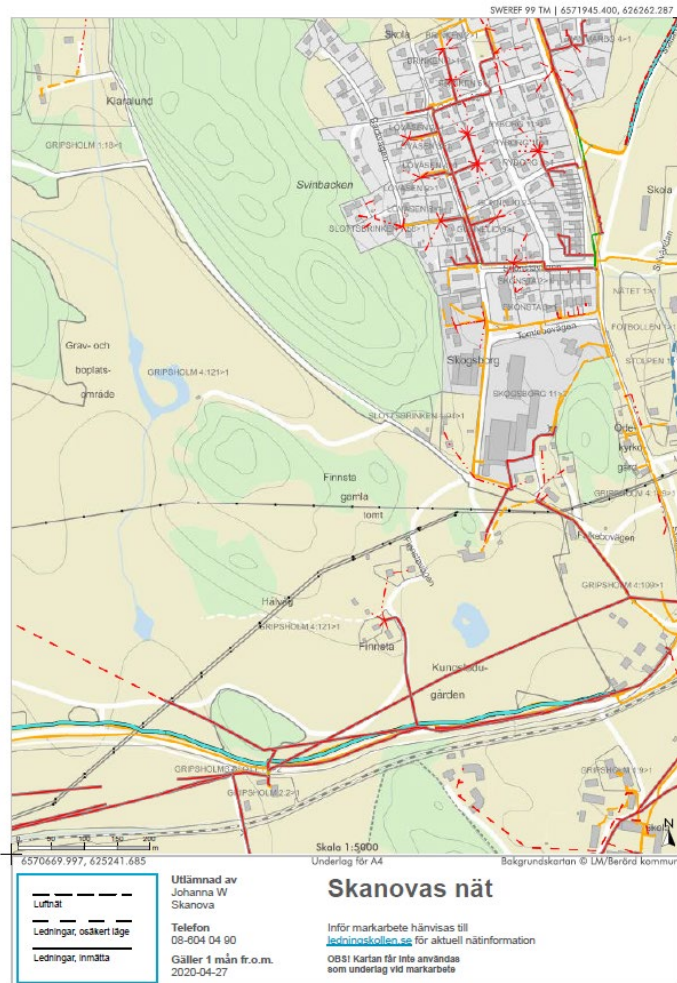
Denna ståndpunkt skall noteras i handlingarna.
Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

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 omprovningen 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.

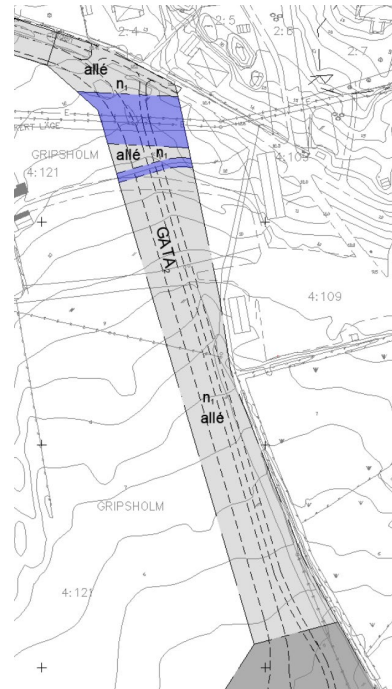
Däremot möjliggör detaljplanen en allé utmed gatan vilket är en markåtgärd som inte får utföras för nära luftledningarna och markkablar. Bestämmelsen **allé** och **n₁** har utgått i de områden som påverkas av detta. Skyddsavståndet mellan allé-bestämmelserna och luftledningar/markkablar är densamma 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 markkabellens 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 präglad 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 granskningskedet, och att erfoderliga 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.

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.

Mariefreds Hembygdsförening

MSN/2019:2789

Ang. Gripsholms Backar. Gripsholm 4:121. Samråd

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.

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.

Noteras.

Vi, i egenskap av arbetsgrupp för planfrågor inom Mariefreds Hembygdsförening godkänner ovannämnda plan, med väganlutning 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 tydligen 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

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

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 Häradssekonomiska 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.

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.*

Detaljplanen har tagit hänsyn till den omgivande kulturmiljön och styr därför bl.a. kulörer och materialval i vissa delar av detaljplanen.

Ett tillhörande gestaltningsprogram har tagits fram till detaljplanen. Programmet beskriver önskade strukturer och arkitektoniska principer.

I plankartan upplyses det att:
”Gestaltningprogrammets riktlinjer skall följas. Gator skall i huvudsak utformas enligt bestämmelsernas typsektioner. Platser, parker och torg skall utformas enligt gestaltningsprogrammets principer.”

Den planerade huvudgatan är 6,5 - 7,0 meter bred och det kan inbjuda till höga hastigheter om man inte projekteringsskedet planerar för hastighetsdämpande åtgärder. Vidare planerar man för separat gång -och cykelvägar. (Med förbindelse till Läggesta)?

Jag kan inte se att man planerat för återvinningsplatser i området, något som annars hamnar där det blir lite plats över.

Önskar att man planerar för att de gemensamma ytorna som ska skötas av kommunen, bostadsbolag eller föreningar inte kräver ständigt skötsel med gräsklippning eller annan röjning.

Jag kan inte utläsa någon uttalad miljöåtgärning vad avser byggnadernas utformning och materialval eller smarta energilösningar som ex. solpaneler för minskad elförbrukning.

Teknik- och servicekontoret som har sett över projekteringen av den förslagna huvudgatan anser att den valda vägbredden är väl tilltagen för den trafik som planeras att gå där.

Hastighetsdämpande åtgärder och dylikt beskrivs inte i planprocessen.

Återvinningsplatser ingår under planbestämmelsen **B** – bostäder. Sådant kommer detaljprojekteras i samband med bygglovsskedet.

I detaljplanen ställs inte något krav på miljöåtgärningar. Krav på materialval ställs i vissa delar av detaljplanen pga. 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.

Samrådsredogörelse

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

LAGA KRAFTHANDLING

2022-03-25

DNR:MSN/2019:2789

Rev. 2023-03-17 GDPR

Laga kraftdatum: 2024-02-13

53(53)

Marie Jonsson
Samhällsbyggnadschef

Daniel Quick
Planarkitekt