



Granskningsutlåtande

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



Daniel Quick
Planarkitekt

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

Planhandlingarna har varit utställda på Mariefreds bibliotek och på Kontaktcenter i Strängnäs kommunhus samt på Strängnäs kommuns hemsida. Annons med information om granskningen infördes i Strängnäs tidning 2022-03-28. Detaljplanehandlingarna alternativt endast underrättelse sändes ut enligt sändlista (till länsstyrelsen, kommuner som berörs av förslaget, kända sakägare, känd organisation enl PBL 5 kap 25 § och andra som har ett väsentligt intresse av förslaget).



Synpunkter som ej kan anses tillgodosedda är:

Statens Fastighetsverk – Kräver att alternativa tillfartsvägar utreds

Sakägare 1 – Lokalisering av tillfartsväg

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

Sakägare 5 – Kräver Trafikutredning

Sakägare 6 – Kräver Trafikutredning

Sakägare 7 – Kräver Trafikutredning

Sakägare 8 – Kräver Trafikutredning

Ståthållarämbetet – Har samma synpunkter som Statens Fastighetsverk

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



STRÄNGNÄS KOMMUN

LAGA KRAFTHANDLING

MSN/2019:2789

Granskningsutlåtande

Samhällsbyggnadskontoret

2023-03-17

Laga kraftdatum

2024-02-13

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



STRÄNGNÄS KOMMUN

LAGA KRAFTHANDLING

MSN/2019:2789

Granskningsutlåtande

Samhällsbyggnadskontoret

2023-03-17

Laga kraftdatum

2024-02-13

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



STATLIGA MYNDIGHETER OCH KOMMUNER

Länsstyrelsen

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

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

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

Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

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

Kommentar:

Noteras.

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



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

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar har följande noterats:

INGEN ERINRAN

Lantmäteriet har ingen erinran mot detaljplanen.

Kommentar:

Noteras.

Statens Geotekniska institut

Yttrande över granskningshandling

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

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

SGI:s synpunkter

SGI har ur geoteknisk säkerhetssynvinkel inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

Trafikverket

Granskning gällande detaljplan för Gripsholm 4:121, Strängnäs kommun

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



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

I övrigt har Trafikverket inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

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

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

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad dokumentation och avstår yttrande.

Kommentar:

Noteras.

Luftfartsverket

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



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

Kommentar:

Noteras.

Statens Fastighetsverk

Inledning

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

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

SFV:s uppdrag och fastigheter

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

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

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

Sammanfattning



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

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

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

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

Planförslaget

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

Övrigt

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

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



Kommentar:

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

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

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

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

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

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

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

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



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

Samlad bedömning

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

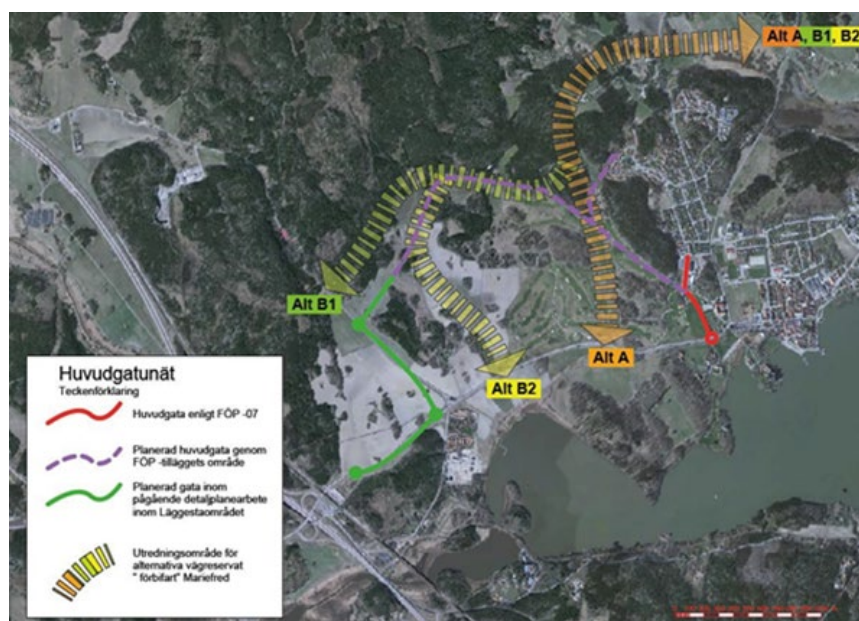
Strängnäs kommun anser att alternativa tillfartsvägar inte behöver utredas då frågan har tidigare prövats i framtagande av Fördjupning av Översiktsplanen Mariefred-Läggesta (2007) och Tillägg till fördjupning av översiktsplanen Mariefred-Läggesta (2013).

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

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

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

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



Figur 21, Karta från Tillägg till FÖP Mariefred-Läggesta

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

Framkomlighetsproblematik

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

Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och bibehållen framkomlighet längs väg 223



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

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

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

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

Angöring/infart till planområde, trafiksäkerhet och tillgänglighet

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

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



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

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

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

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

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



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

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

KOMMUNALA NÄMNDER

Trafik- och servicekontoret

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

Kommentar:

Noteras.

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

Sakägare 1

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

Med förhoppning om att förnuftet måtte segra

Kommentar:

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

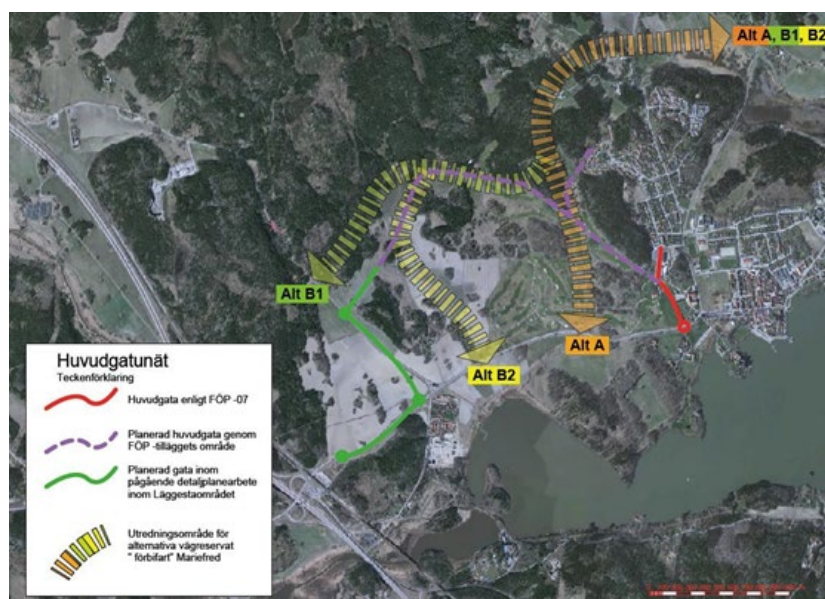
- *Den administrativa planbestämmelsen som saknade stöd i PBL som fanns med i den förra detaljplanen är bortplockad från denna process.*
- *Skogsborgsvägen ingår inte i liggande planförslag.*
- *Detaljplanen förutsätter att trafiklösning mot väg 223 blir den huvudsakliga anslutningen till planområdet.*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



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

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

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



Karta från Tillägg till FÖP Mariefred-Läggesta

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

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

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

Sakägare 2

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



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

Kommentar:

Noteras. Synpunkten vidarebefordras till exploatör och SEVAB.

Falkbo Samfällighetsförening

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

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

Kommentar:

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

Sakägare 3

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

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



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

Kommentar:

Gällande alternativ anslutning, se svar till Sakägare 5.

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

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

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

Sakägare 4



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

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

Kommentar:

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

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

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

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

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



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

Påverkan på det statliga byggnadsminnet

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

Samlad bedömning

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

Sakägare 5

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



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

Kommentar:

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

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

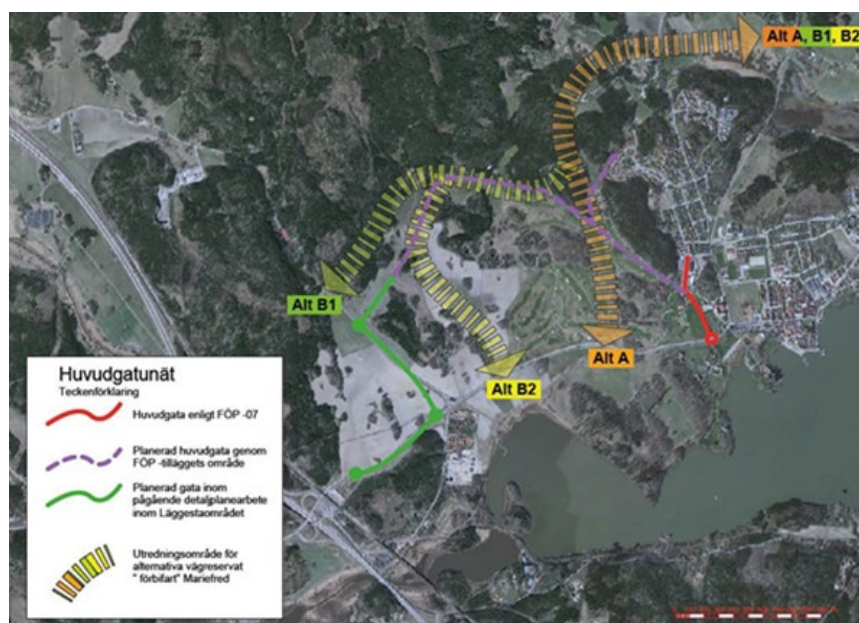
För att möjliggöra bebyggelse norr om nuvarande golfbanan enligt kommunens strategiska utbyggnadsplaner (FÖP Mariefred-Läggesta samt tillägget Gripsholms hagar) krävs en ny angöring mot väg 223 för att inte befintlig bebyggelse eller trafiksystem skall belastas på olämpligt sätt.

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

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



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



Figur 21, Karta från Tillägg till FÖP Mariefred-Läggesta

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

Framkomlighetsproblematik

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



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

Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och bibehållen framkomlighet längs väg 223

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

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

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

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

Angöring/infart till planområde, trafiksäkerhet och tillgänglighet

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

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



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

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

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

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



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

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

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

Sakägare 6

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

Kommentar:

Se svar till "Sakägare 5"

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



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

Kommentar:

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

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

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

Sakägare 7

Trafik och ny tillfart

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



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

Kommentar:

Se svar till "Sakägare 5"

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

Kommentar:

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

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



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

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

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

Sakägare 8

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

Kommentar:

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

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



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

Kommentar:

Se svar till "Sakägare 5"

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg

Yttrande till granskningshandling för detaljplan Gripsholms backar

MSM/2019:2789

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

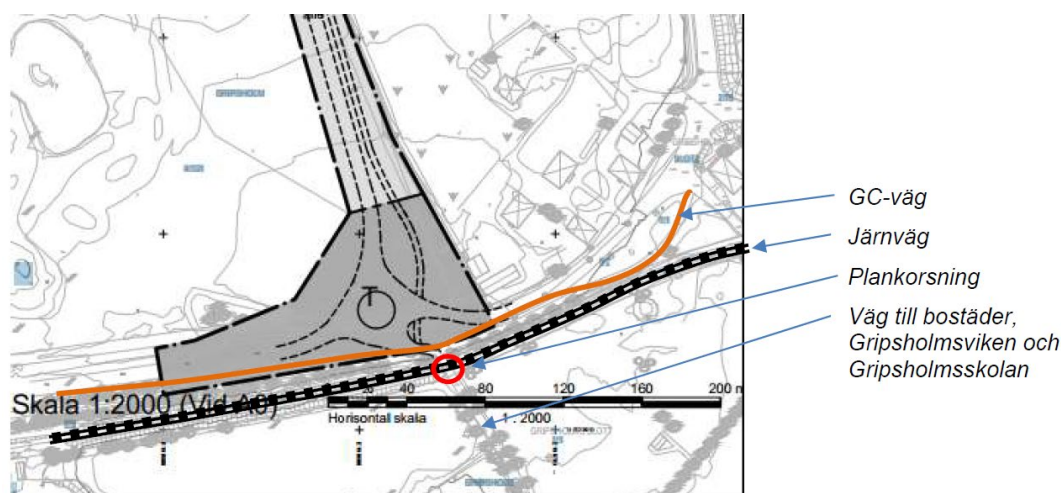
Anslutningen till väg 223 behöver anpassas till plankorsningen

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



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

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



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

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



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

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

Kommentar:

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



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

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



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

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

Tillfällig anslutning vid byggtiden kommer att ges en trafiksäker lösning.

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

Dagvattenhantering

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



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

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

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

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

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg



Kommentar:

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

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

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

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

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



föreslagna dagvattenåtgärder kommer inte situationen vid vägtrumman förvärras.

ÖVRIGA MYNDIGHETER, FÖRETAG, SAMMANSLUTNINGAR OCH ENSKILDA

Skanova AB

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

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

Denna ståndpunkt skall noteras i handlingarna.

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

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

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar:

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



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

Kommentar:

Noteras.

Vattenfall Eldistribution AB

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

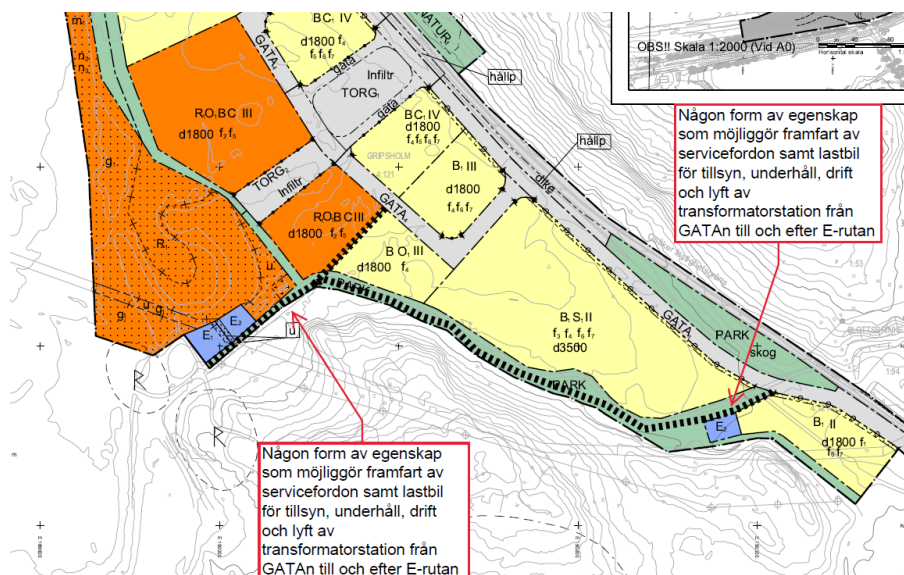
Kommentar:

Noteras.

SEVAB Nät AB

SEVAB Nät har synpunkter vilka redovisas i bifogad PDF.

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



Kommentar:

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



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

Prickmark – Marken får ej förses med byggnad

z - Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig körtrafik

u – Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har beretts tillfälle att yttra sig i rubricerat ärende.

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

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

Vi har inget att erinra i ärendet.

Kommentar:

Noteras.

Ståthållarämbetet

Granskningsyttrande över Förslag till detaljplan för Gripsholm

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

Ärendet

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



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

Bakgrund

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

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

Kommentar:

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

Se svar till Statens fastighetsverk.

Privatperson 1

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

1. Trafikverkets vägplan finns inte utarbetad ännu (vilket var skälet till att Mark o Miljödomstolen upphävde förslaget förra gången).

Detta medför att vi inte vet när vägplanen kommer, var avfarten/cirkulationsplatsen från väg 223 kommer att byggas, hur den kommer att påverka trafiksäkerheten för Gripsholmsskolans elever (som nu är undermålig), eller i vilken utsträckning den kommer att påverka upplevelsevärdet



av kulturminnet Gripsholm med omgivande kulturhistorisk bebyggelse visuellt och med ev. ytterligare trafikökning på vägg 223 (som redan nu kan jämföras med Essingeleden både i buller och täthet.)

Kommentar:

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

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

Trafiklösningen följer kraven som finns i VGU och är enligt kommunen och Trafikverket en trafiksäker lösning som kan med övriga åtgärder utmed väg 223 förbättra dagens trafiksituation samt kunna hantera framtida trafik till planområdet och kommande bebyggelseutveckling enligt FÖP. Inom trafiklösningen finns det utrymme för att skapa en mittrefug på väg 223 så att oskyddade trafikanter kan korsa ett körfält i taget, vilket är positivt från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare bidrar en mittrefug till lägre hastigheter för fordonstrafiken då vägsektionen smalnas av.

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan Trafikverket och Strängnäs kommun. Avtalet reglerar ansvarsfördelning avseende



projektering, utförande, kostnadsfördelning och administrationen kring genomförandet av åtgärderna inom det statliga väghållningsområdet, det vill säga planområdets anslutning till väg 223, samt ytterligare åtgärder inom Mariefred. I exploateringsavtalet regleras exploatörens skyldighet att ersätta kommunen för de kostnader som genomförandeavtalet medför för kommunen för planområdets anslutning till väg 223.

2. Enligt förslaget förordas en flexibel planläggning:

Citat nedan med mina kursiveringar

”Flexibel planläggning

Syftet med den flexibla planläggningen är att inte styra bebyggelseplaneringen i för hög grad än vad som krävs för att den allmänna strukturen i området skall fungera ur funktionell och rationell synvinkel. Givetvis måste platsens förutsättningar beaktas vilket innebär att vissa utformningskrav måste ställas på den framtida bebyggelsen för att inte betydande påverkan skall ske på riksintresset för kulturmiljön. Byggnadsplaceringar är dock inte fastlagda mer än principiellt i ett gestaltungsprogram vilket skall efterlevas men som ändå ger exploatören/byggherren en möjlighet att uppföra bebyggelse som svarar över tid mot rådande marknad och aktuella behov. Den flexibla planläggningen innebär dock att kommunen inte kan visa de bebyggelseförslag som kommer att genomföras utan enbart illustrationer på tänkbar bebyggelse”

Kommunen avser alltså att godkänna något som man inte har sett och inte kan visa för medborgarna.

Vilka garantier har vi då för att vi får ett demokratiskt inflytande på bebyggelsens gestaltning, omfattning och placering?

Jag delar även den farhåga som Sörmlands museum lyfte vid förra samrådet; att risken för ytterligare exploatering av denna värdefulla kulturhistoriska miljö ökar när man en gång börjat bebygga den.

Kommentar:

Som beskrivet i svaret i Samrådsredogörelsen är syftet med den flexibla planläggningen att inte styra bebyggelseplaneringen i för hög grad än vad som krävs för att den allmänna strukturen i



området skall fungera ur funktionell/rationell synvinkel. Det finns även lagkrav på att inte styra detaljplaner mer detaljerat än vad som behövs med hänsyn till planens syfte, 4 kap 32 § Plan- och Bygglagen. En detaljplan kan bland annat reglera; byggnaders användning, utnyttjandegrad, höjd på byggnaden, takvinkel, placering, utformning, tak- och fasadmateriäl, kulör. Av dessa möjligheter styr denna detaljplan bland annat byggnaders användning, våningsantal, utformning, fasadmateriäl och kulörer.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att i detaljplanen för Gripsholms backar har det satts tillräckliga ramar i form av planbestämmelser för vad som får bebyggas inom planområdet, utifrån platsen, lämplighet, kulturmiljö och syftet med detaljplanen. I både planbeskrivning och tillhörande Gestaltungsprogram redovisas illustrationer hur området skulle kunna bebyggas utifrån gällande bestämmelser i plankartan. Vilket bedöms vara tillräckligt underlag för kommunen att godkänna detaljplanen och för medborgare samt tillsynsmyndigheter att kunna bedöma.

Angående inflytande på planprocessen och bebyggelsens gestaltning, omfattning och placering. Detaljplanen har följt de processteg som krävs enligt Plan- och bygglagen. Allmänheten, remissinstanser, sakägare, privatpersoner med flera har fått möjligheten att ta del av handlingarna och yttra sig under samråds- och granskningskedet.

Samhällsbyggnadskontoret hänvisar till sitt svar till Sörmlands museum i Samrådsredogörelsen, att hela utvecklingsstrategin bygger på att utveckla Mariefred varsamt och undvika de känsligare kulturhistoriska områdena: "Detaljplanen följer och utgår från utvecklingsstrategin i gällande Fördjupning av Översiktsplanen Mariefred – Läggesta (2007) och Tillägg till fördjupning av översiktsplanen för Mariefred–Läggesta (2013). I och med detaljplanen kommer en utveckling att möjliggöras norr och västerut enligt FÖP som baserar på att undvika större delen av det öppna och obebyggda området som beskrivs i Riksintresset."



Hej.

Finns det någon möjlighet att anmäla sig så att man får epost när nya detaljplaner kommer ut för granskning i området kring Mariefred?

Nu ligger detaljplanen för Gripsholms backar ute för granskning men den hänvisar framtida väganslutning till framtida planer och det är planer som jag gärna vill lämna synpunkter på. Därför skulle jag inte vilja missa när de kommer för granskning och därför vore det väldigt rimligt att ni har en epost tjänst för detta.

(Kortfattat så gäller det anslutning av vägen till Slottsbrinken på Figur 21 i Planbeskrivningen för Gripsholms backar, som beskrivs som "Planerad huvudgata genom FÖP-tilläggets områden" med lila färg. Denna väg kommer, om den ansluts norr om Mellantäppsvägens område, max kunna vara enfilig sett till hur smalt det är mellan fastigheterna på den grusväg som nu går där. Jag ser en stor risk med att planera in en anslutning för trafik där kapaciteten kommer vara obefintlig och där ökad trafik kommer påverka området oerhört. Det kan bara vara en skrivbordsprodukt av någon som aldrig besökt platsen i verkligheten om man i detaljplanen tror att detta är en rimlig dragning av en ny huvudgata.)

Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret skickar detaljplaneärenden på remiss till sakägare och berörda myndigheter. Till övriga medborgare sker informationen via kungörelse i den lokala tidningen (Strängnäs tidning) och på kommunens webbplats.

Samhällsbyggnadskontoret sprider även informationen via Facebook och på detaljplanens hemsida.

Samhällsbyggnadskontoret kan tyvärr inte skapa sändlistor för alla kommuninvånare med risk för att listorna blir inaktuella och svåra att hålla uppdaterade.

Den lila sträckningen som beskrivs i Gripsholms Hagar, tillägg till FÖP Mariefred–Läggesta, (Antagen av KF 2013-04-24) är ett förslag hur en eventuell huvudgata skulle kunna fortsätta norr och koppla an till bostadsområdet Slottsbrinken. I detaljplanen för Gripsholms backar styrs inte hur den lila sträckningen (som beskrivs i tillägg till FÖP) kommer utformas eller exakt placeras. Detaljplan för Gripsholms backar styr endast var den eventuella sträckningen kan komma att ansluta till Gripsholms backar. Exakt



placering och utformning av en fortsättning av huvudgata (lila sträckning) norrut måste hanteras i framtida detaljplaner. Det kan då i framtiden visa sig att den lila sträckningen inte är möjlig eller bör utformas och placeras på ett annat sätt än vad som är föreslaget i tillägg till FÖP.

Privatperson 3

Om Mariefred ska byggas ut hoppas jag att det även finns planer på att förlänga tåg, bygga ny skola, utöka vårdcentralen osv eftersom t.ex tågen redan är överfulla.

Kommentar:

Strängnäs kommun kan inte ändra förlängning av tåg eller tättare/ fler avgångar av tåg. Kommunen för dock dialog med Mälardalstrafik och Region Sörmland. Planenheten för synpunkten vidare till dessa.

Skolor och service kommer att tillkomma i takt med att Mariefred byggs ut enligt utvecklingsstrategierna för Översiktsplanen och Fördjupning av Översiktsplanen.

I detaljplanen för del av Marielund 2:1 och del av Stora Sundby 4:3 m.fl., Södra Årby, Strängnäs kommun, möjliggörs skolverksamheter och utveckling av centrumverksamheter. Den detaljplanen omfattar området som nu kallas för "Läggesta Park".

Privatperson 4

Bygg fler hyresrätter! ! ! Alla vill inte bo på ärnäsvägen eller flora.

Kommentar:

I en detaljplan är det inte möjligt att reglera bostädernas upplåtelseform, till exempel hyresrätt eller bostadsrätt. Det är upp till fastighetsägaren/exploatören vilken upplåtelseform bostäderna kommer att få.



STRÄNGNÄS KOMMUN

LAGA KRAFTHANDLING

MSN/2019:2789

Granskningsutlåtande

Samhällsbyggnadskontoret

2023-03-17

Laga kraftdatum

2024-02-13

Samhällsbyggnadskontoret

Gustaf Björklund
Planchef

Daniel Quick
Planarkitekt