

**HANDLING TILLHÖRANDE FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN  
FÖR HEDLANDET, STRÄNGNÄS KOMMUN****SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Plan- och byggnämnden beslutade 2009-08-12, PBN §139, att sända ut Fördjupning av Översiktsplanen för Hedlandet för samråd enligt PBL kap 4 § 3. Samrådsperioden var från 2009-09-18 till 2009-11-18

Planförslaget har funnits tillgängligt på biblioteket i Mariefred, på medborgarkontoren i Mariefred och Strängnäs kommunhus, samt på kommunens hemsida. Annons med information om samrådet infördes i Strängnäs tidning 2009-09-11 och Nya Måsen 2009-09-18. Handlingarna eller information om var handlingarna kan laddas ner sändes ut till berörda statliga och kommunala myndigheter samt föreningar som anses ha intresse av planförslaget. Länsstyrelsen har informerat om att man på grund av hög arbetsbelastning inkommer med sitt yttrande senast 2009-11-25.

Inkomna synpunkter numreras enligt sammanställningen i tabellen nedan. Därefter redovisas synpunkterna i sin helhet tillsammans med Plan- och byggnämndens kommentarer i högerspalten.

För att göra texten i de redovisade synpunkterna lättläst har typsnitten samordnats och all **fet text** utom vid respektive synpunkts numrering har ersatts med normal text. Ibland har kursiverat texttillägg gjorts inom *[klammer]* för att tydliggöra och undvika missförstånd.

Vid samrådstidens slut hade 53 antal skrivelser inkommit (kompletteringar från samma avsändare har räknats samman), varav 42 med synpunkter:

| <b>Inkomna synpunkter</b> |                         |                                     |                                |   |                 |
|---------------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|---|-----------------|
|                           | <b>Datum</b>            | <b>FÖP Hedlandet</b>                |                                |   | <b>Synpunkt</b> |
|                           |                         | <b>Huvudhand-<br/>ling<br/>(HH)</b> | <b>Grön-<br/>plan<br/>(GP)</b> | <b>Miljö-<br/>konse-<br/>kvens-<br/>beskriv-<br/>ning<br/>(MKB)</b> |                 |
| <b>Myndigheter:</b>       |                         |                                     |                                |   |                 |
| 1. Länsstyrelsen          | 2009-11-25<br>(uppskov) | x                                   | x                              | x   |                 |
| 2. Fortifikationsverket   | 2009-09-22              |                                     |                                |   | Inga            |



|  |  |        |   |   |  |
|--|--|--------|---|---|--|
|  |  |        |   |   | synpunkter                             |
| 3. Skogsstyrelsen  | 2009-09-29                             |        |   |   | Inga synpunkter                        |
| 4. Polismyndigheten i Södermanlands län, Närpolisen i Strängnäs              | 2009-09-29                             |        |   |   | HH: inga synpunkter<br>GP, MKB: blankt |
| 5. Banverket (nu Trafikverket)   | 2009-11-11                             | x      |   |   |  |
| 6. Vägverket (nu Trafikverket)   | 2009-11-12                             | x      |   |   |  |
| <b>Kommunala nämnder, råd och kontor:</b>                                    |  |        |   |   |  |
| 7. Ungdomsrådet  | 2009-09-30                             |        |   |   | Inga synpunkter                        |
| 8. Teknik- och fritidsnämnden  | 2009-11-02                             | x      |   |   |  |
| 9. Mariefredsnämnden (nu ersatt av Områdesstyrelse för Mariefred)            | 2009-11-16                             | x      |   |   |  |
| 10. Räddningstjänsten  | 2009-11-17                             | x      |   |   | GP, MKB:<br>Inga synpunkter            |
| 11. Miljö- och räddningsnämnden (nu ersatt av Nämnden för hållbart samhälle) | 2009-11-18                             | x      | x | x |  |
| 12. Socialnämnden  | 2009-11-25                             | x      |   |   |  |
| 13. Barn- och utbildningsnämnden, Utbildnings- och kulturkontoret            | 2009-12-08 (uppskov)                   | x      |   |   | MKB, GP:<br>Inga synpunkter            |
| 14. Kulturnämnden, Utbildnings- och kulturkontoret                           | 2009-12-08 (uppskov)                   |        |   |   | Inga synpunkter                        |
| <b>Sammanlutningar, företag och organisationer:</b>                          |  |        |   |   |  |
| 15. Östra Södermanlands Järnväg (ÖSLJ, H.Wicklund) (osignerat och signerat)  | 2009-09-22<br>2009-11-17<br>2009-11-18 | x<br>x | x | x |  |
| 16. Sörmlands museum   | 2009-09-24                             |        |   |   | Inga synpunkter                        |
| 17. Svenska Kraftnät,  | 2009-09-25                             |        |   |   | Inga synpunkter                        |
| 18. Sevab Vatten   | 2009-10-09                             |        |   |   | Inga synpunkter                        |
| 19. Sevab Strängnäs Energi   | 2009-10-16                             | x      |   |   |  |
| 20. Regionförbundet  | 2009-10-23                             |        |   |   | Inga                                   |



| Sörmland  |  |        |   |   | synpunkter                                   |
|---|--|--------|---|---|--|
| 21. Ångfartyget Mariefreds vänner   | 2009-10-30                             | x      |   |   |  |
| 22. Sevab Nät   | 2009-11-10                             | x      |   |   |  |
| 23. Hedlanda vägsamfällighet<br>(osignerat och signerat)                                | 2009-11-16<br>2009-11-18               | x      |   |   |  |
| 24. Friluftsrämjandet Mariefreds<br>lokalavdelning                                      | 2009-11-17                             | x      |   |   |  |
| 25. Teliasonera Skanova Access  | 2009-11-17                             | x      |   |   | Inget att<br>erinra,<br>men tillägg<br>finns |
| 26. Strängnäs<br>Naturskyddsförening  | 2009-11-17                             |        |   |   | Inga<br>synpunkter                           |
| 27. Vattenfall Eldistribution   | 2009-11-18                             |        |   |   | Inga<br>synpunkter                           |
| 28. Föreningen Sjöbygget  | 2009-11-18                             | x      |   |   |  |
| <b>Angränsande kommuner:</b>  |  |        |   |   |  |
| 29. Gnesta kommun   | 2009-09-30                             |        |   |   | Inga<br>synpunkter                           |
| <b>Enskilda:</b>  |  |        |   |   |  |
| 30. Johan Karlsson  | 2009-08-28<br>2009-11-18               | x<br>x |   |   |  |
| 31. Anita och Bo Petersson  | 2009-11-12                             | x      |   |   |  |
| 32. Torsten Alm, Matilda Alm,<br>Jesper Alm, Jesper Alm                                 | 2009-11-16                             | x      |   |   |  |
| 33. Berit Ståhl   | 2009-11-16                             | x      |   |   |  |
| 34. Jan och Jennie Westerberg<br>(osignerat + signerat)                                 | 2009-11-16<br>2009-11-17               | x      |   |   |  |
| 35. Monica o Peter Alhanko<br>(osignerat + signerat)                                    | 2009-11-16<br>2009-11-17               | x      |   |   |  |
| 36. Bengt Wicksén,<br>Britt Wijkander, Gete Kindal,                                     | 2009-11-16                             | x      |   |   |  |
| 37. Evert Wijkander m.fl.<br>(bilaga med tidigare synpunk-<br>ter från 56 boende, 2007) | 2009-11-16                             | x      |   |   |  |
| 38. Jan Volny   | 2009-11-16<br>2009-11-20<br>(identisk) | x      |   |   |  |
| 39. Anders Nilsson  | 2009-11-17                             | x      |   |   | GP, MKB:<br>inga<br>synpunkter               |
| 40. Marilyn Atkins  | 2009-11-17                             | x      | x | x |  |



|  |                          |   |  |  |  |
|--|--------------------------|---|--|--|--|
| 41. Erik Östman, Anders Östman, Barbro Alm, Thomas östman, Astrid Arvidsson och Anna-Greta Arvidsson | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 42. Kerstin Audry, Bernard Audry, Reaud Audry  | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 43. Elisabeth Arwidsson, Ola Arwidsson, Rasbo, Ströja  | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 44. Barbro Alm   | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 45. Elisabeth Arwidsson  | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 46. Rose Marie Schön, Steiner Bjelland   | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 47. Johan Torstensson  | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 48. Lillemor Thelaus, Ulf Thelaus  | 2009-11-17               | x |  |  |  |
| 49. Göran Lindgren, Ulla Lindgren (osignerat + signerat)   | 2009-11-17<br>2009-11-18 | x |  |  |  |
| 50. Birgitta Arwidsson, Helen Lindström  | 2009-11-18               | x |  |  |  |
| 51. Lisa Skoglund Kangasniemi Kaj Kangasniemi, Peter Skoglund  | 2009-11-18               | x |  |  |  |
| 52. Anna Engström, Nicklas Engström  | 2009-11-18               | x |  |  |  |
| 53. Niklas Frisk   | 2009-11-18               | x |  |  |  |



## SYNPUNKTER

### Myndigheter:

#### 1.Länsstyrelsen

##### Sammanfattning

Länsstyrelsen välkomnar det inledda översiktsplanarbetet för Hedlandet. Planområdet är, främst p.g.a. läget nära Läggesta station och Mälarstranden, en värdefull resurs för den fortsatta utvecklingen i och kring kommundelen Mariefred-Läggesta-Åkers styckebruk. Även om det innebär avsteg från huvudprincipen att bygga på befintliga strukturer i tätorterna är det i ett storregionalt perspektiv angeläget att den resursen kan tas till vara i arbetet med att åstadkomma en hållbar bebyggelseutveckling i kommundelen som helhet. Syftena är att komma till rätta med trafiksystem och befintlig bebyggelsestruktur, med näringsläckage till Mälarens vatten och spridningen av föroreningar. Länsstyrelsen ställer sig bakom föreslagna principer för den överordnade strukturen, t.ex. styrning av ny bebyggelse till några geografiskt avgränsade "noder" och till skogsområdenas randzoner, nedanför höjdkurvan + 55 m över Mälarens vattenyta, säkrande av allmänhetens tillgång till stränder i samband med att strandskyddet upphävs. Länsstyrelsen ställer sig också bakom Vägverkets slutsats att den nya överordnade strukturen förutsätter den i förslaget skisserade "Mälarmårdsvägen" söder om Hedlandavägen. Som framgår av planförslaget innebär det att prövningar av tillstånd till ny bebyggelse mm måste föregås av detaljplanläggning för hela det berörda området söder om Hedlandavägen.

Intresset att tillgodose bebyggelseutvecklingens arealbehov ska vägas mot exploateringskonsekvenser för de motstående intressen som är möjliga att identifiera och kartlägga på den nu aktuella översiktliga planeringsnivån. Länsstyrelsen lämnade yttrande angående ett förslag till avgränsning av en kommande miljöbedömning, d.v.s. vilka miljöaspekter som kan behöva beaktas i miljöbedömningen. Innehållet i den därefter utarbetade MKB:n har dock begränsats i huvudsak till beskrivningar av konsekvenserna för "speciellt berörda miljö kvalitetsmål". Det innebär att förslagets konsekvenser för t.ex. områdets kultur- och

## KOMMENTARER

### Förslag med anledning av de synpunkter som framförts

Noteras

Noteras

Noteras

Noteras



naturmiljövärden är i viss mån svåröver-skådliga. Konsekvenserna av t.ex. bebyggelse i strandskyddsområdet och det antydda förslaget att på sikt tillåta ytterligare bebyggelse mellan moderna (ex Södra skogsbrinken) behöver närmare beskrivas och övervägas för att översiktsplanen ska kunna ligga till grund för beslut om detaljplaner och bygglov.

### Kulturvärden

I planförslaget berättas en bra områdeshistorik. Jordbrukets fortlevnad bidrar till att göra Hedlandets kulturhistoria förståelig. Ny bebyggelse bör inte tillåtas på åkermark, något som kan förtydligas i avsnittet "Principer för överordnad struktur". Att bebyggelse inte ska ske på befintlig hag-, ängs- och åkermark framgår av förslaget, vilket också kan markeras på markanvändningskartorna. I avsnittet "Allmänna intressen" behövs en hänvisning till kulturminneslagen som reglerar användning av mark där fornlämningar finns eller kan finnas. På kartan "Översikt skyddsvärda kulturmiljöer" bör R (= run-R) skrivas utan parentes, eftersom (R) anger att platsen rymmer en förhistorisk boplatz utan synlig markering ovanjord. De redovisade kulturmiljöerna av regionalt intresse bör justeras till överensstämmelse med hur de presenteras i "Sörmlandsbygden 1988:1".

Det aktuella planområdet omfattar höglänt bergs- och skogsmark. Nivåerna som berörs ligger mellan ca 40 och 80 m.ö.h. Marken består huvudsakligen av berg och morän med inslag av sand, grus och organiska jordarter. Endast ett fåtal *fornlämningar* är kända inom och intill planområdet. Dessa består av en samling gravar i väster, sannolikt från den äldre järnåldern, ett offerkast och i söder några stenyxor. Den kända fornlämningsbilden gör det sannolikt att tidigare okända fornlämningar kan finnas inom området. I första hand förväntas boplatser från stenåldern i dalgångarna med lättare jordarter, men även lämningar från brons- och järnålder såsom fornborgar, gravar mm. Länsstyrelsen kommer att begära att det företas arkeologiska utredningar inför flertalet nya detaljplaner.

Området omfattar inte någon riksintressant kulturmiljö men *riksintresset* Gripsholm-Mariefred har sin utblick över Hedlandet.

Beaktas. En beskrivning av konsekvenserna för kulturmiljön införs i utställningsversionen av planförslaget samtidigt som planförslaget kring det centrala Hedlandet ändras i vissa delar.

Beaktas. Riktlinjerna med att behålla öppna marker obebyggda förtydligas.

Beaktas. Hänvisning införs.

Beaktas. Parentes tas bort.

Beaktas. Värdebeskrivningen och kartornas områdesmarkering för de regionala kulturmiljöintressena ändras.

Noteras.



Området har haft historisk betydelse för såväl Gripsholms slott som inneånarna i staden Mariefred, se vidare nedan.

Den breda strandzonen utmed nästan hela Hedlandet är utpekad som *regionalt* intresse (Sörmlandsbygden 1988:1). Värdena omfattar strandzonen som präglas av långvarig betesdrift med lövträd och strandängar. Det betespräglade landskapet har traditioner från 1500-talet då Gripsholms slott hade fåboddrift på Hedlandet. Vid slutet av 1500-talet skänkte Hertig Karl skogen mellan Läggesta och Taxinge till borgarna i Mariefred som där hade sina djur på bete. På 1780-talet skiftades skogsmarken upp i ett 60-tal nordöstsydvästligt orienterade skogsskiften. Under 1700- och 1800-talen började det uppföras torp och bostadshus på stadsborgarnas mark, t.ex. Hedlanda gård, torpen Dammkärr och Nybygget. Flera av områdets äldre byggnader finns bevarade idag och har intressanta historier. Hedlandet innehöll ännu vid 1800-talets mitt mycket få odlingsmarker.

Noteras.

Riksintresset Gripsholm-Mariefred  
Planen avser att tillåta bebyggelse på Hedlandets kuststräcka och sluttning, och bevara den obrutna skogssiluetten på krönet längs med förkastningsbranten. Länsstyrelsen får understryka betydelsen av att siluetten av Mälarmårdens skogsklädda brant förblir obruten, en förutsättning för möjligheterna att uppleva och förstå det kulturhistoriska riksintresset Gripsholm-Mariefred. Utan en bestämd styrning med hjälp av bl.a. över-  
siktsplanen kan det befaras att en på sikt omfattande nybebyggelse i området riskerar att få oönskade följder genom t.ex. utglesning av krönsiluetten och skogen i strand- och brantområdena. Den nya bebyggelsen bör inte tillåtas ta över och dominera vyn över Hedlandet. Det bör även fortsättningsvis vara möjligt att förstå den ekonomiska betydelse som skogsområdet har haft för riksklenoderna Gripsholm och Mariefred. Mot den bakgrunden bör därför övervägas att reducera föreslagen exploatering i centrala Hedlandet. Förslaget att på sikt tillåta nya kvarter utmed Södra skogsbrinken behöver också övervägas sedan konsekvenserna för miljön har beskrivits närmare.

Noteras.

Beaktas. Viss ändring görs vad gäller planerad mängd nya bostäder och placering av ny bebyggelse .

Eftersom det saknas närmare beskrivningar av konsekvenserna för kulturmiljön i och i anslutning till riksintresset kan Länsstyrelsen inte



utan vidare ställa sig bakom förslagen till ny strandnära bebyggelse, kajer/båtplatser, badplatser m.m. I det fortsatta arbetet bör vidare observeras att frågan om att tillåta nya kajer/båtplatser på Hedlandet på olika sätt är sammanlänkad med den med hänsyn till riksintresset svåra frågan om möjligheterna att anlägga ytterligare båtplatser i centrala Mariefred.

### Naturvärden

Hedlandets strandzon ingår i riksintresset "Mälaren med öar och strandområden". Det är olyckligt att planeringsarbetet inte har kunnat samordnas med det aviserade arbetet med en kommuntäckande vattenplan. Den kartläggning av vatten- och strandområden och deras betydelse för strandskyddets syften som vattenplanen sägs komma att innehålla blir ett värdefullt underlag för bedömningen av hur olika exploateringsalternativ inverkar på växt och djurlivet och strändernas tillgänglighet. Eftersom underlaget saknas i planhandlingarna med tillhörande MKB och Grönplan, kan Länsstyrelsen inte utan vidare ställa sig bakom föreslagna intrång i strandskyddsområden. Länsstyrelsen delar planförslaget redovisning av naturvärden i det sammanhängande skogsområdet i planområdets södra del.

Det noteras att avgränsningen för stora opåverkade områden skiljer sig åt mellan plandokumentet och Grönplanen.

En av Skogsstyrelsen utpekad nyckelbiotop är belägen på toppen av Syltaberg och bör framgå av redovisningen.

Delar av skogsområdet är betydelsefullt som livsmiljö för tjäder vars förekomst indikerar särskilda naturvärden.

Brynzoner är ofta artrika miljöer med både det öppna områdets, skogens och särskilt anpassade artgrupper.

Vidare är skogsområdet i sin helhet upptaget i "Mälarens öar och strandskogar med omgivning", en beslutad värdeakt enligt Länsstyrelsens Strategi för formellt skydd av skog i Södermanlands län.

I Länsstyrelsens handläggning deltog Naturvårdsenheten och antikvarie Agneta Scharp.

Beaktas . En beskrivning av konsekvenserna för kulturmiljön införs och en bearbetning av planförslaget görs till utställningsversionen.

Beaktas delvis. Beskrivningar av hur planerad bebyggelse tar hänsyn till befintliga naturvärden som registrerats på en översiktlig nivå införs i utställningsversionen av planhandlingen. Mer ingående naturinventeringar och kartläggningar av vatten- och strandområden ska göras i detaljplaneskedet, vilket betonas i planhandlingen.

Beaktas. Korrigeras till utställningsversionen av planhandlingen.

Beaktas. Nyckelbiotopen förs in på berörd karta i Grönplan (Karta 2) och huvudhandling (Översikt skyddsvärda naturmiljöer).

Noteras.

Beaktas. Kompletterande text om värdet av brynzoner införs i grönplanen.

Beaktas. Grönplanen kompletterats med ett avsnitt om nämnda värdeakt.





Per Öhrlin

### **2. Fortifikationsverket**

Inga synpunkter.

### **3. Skogsstyrelsen**

Inga synpunkter.

### **4. Närpolisen i Strängnäs**

Inga synpunkter.

### **5. Banverket (nuvarande Trafikverket)**

Banverket har tagit del av fördjupningen av Översiktplanen för Hedlandet och har följande synpunkter.

Banverket anser att planeringen av gång- och cykelvägar samt gångstigar är bra med en tydlig koppling till Läggesta station. Det är också bra att större delen av den planerade bebyggelsen lokaliseras till områden som redan idag har bussförbindelse till stationen. Vid utbyggnaden av bostadsområdena kan det vara bra att redan inledningsvis satsa på en förtätad busstrafik för att på så sätt göra kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ till bilen.

Noteras

Eftersom befolkningen på sikt kommer att öka i planområdet kan det vara bra att ha säkerheten vid museijärnvägen i åtanke. Järnvägen ligger mellan bebyggelsen och vattnet och även om trafiken idag är mycket begränsad så ökar risken för att personer väljer att korsa spåret på andra ställen än vid järnvägs korsningen när det rör sig mer folk i området.

Beaktas. Utförligare text om säkerheten införs i utställningshandlingen.

För att uppnå en god boendemiljö vid nybyggnation av bostäder bör hänsyn tas till gällande riktvärden för buller (55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad och 70 dBA maxilljudnivå vid uteplats). Detta är extra viktigt vid en eventuell ökning av trafiken på museijärnvägen.

Noteras.

För Banverket

Björn Hasselgren, Regional direktör Stockholm  
Camilla Holmberg, Samhällsplanerare

### **6. Vägverket (nuvarande Trafikverket)**

Det redovisade planområdet begränsas av Gripsholmsviken i norr och väg E20 i söder. I väster börjar området vid Läggesta och sträcker sig fram till gränsen mot Nykvarns kommun. Området genomkorsas av de allmänna vägarna 986 och 987.

Väg 986, Hedlandavägen, går i väst-östlig riktning i planområdets norra del utefter Gripsholmsvikens



södra strand. Vägen är smal, har mycket låg plan- och profilstandard och trafiken uppgår till ca 300 fordon/dygn.

Väg 987, Ralsborgsvägen, går i syd-nordlig riktning, i områdets centrala del, har normal standard och ett trafikflöde på ca 400 fordon/dygn.

I söder går vägarna 990 och E 20.

Planförslaget redovisar en utbyggnadsmöjlighet på 350 till 550 lägenheter och beräkningsmässigt alstrar detta en trafik på mellan 2000 till 3500 fordon/dygn.

Hedlandavägen, som har mycket låg standard, har ingen möjlighet att ta hand om ens en ytterst liten del av den förmodade trafiken.

Ralsborgsvägen kan ta hand om en stor del av den nya trafiken, om vägen delvis förbättras.

Slutsatsen av detta är att om området ska planläggas för ny bebyggelse kan endast "Princip I" – Ny sammanbunden parallell väg oberoende av Hedlandavägen – bli aktuell.

Principerna 2 och 3 är helt oacceptabla

Kostnaderna för utbyggnaden av vägsystemet är exploateringskostnader och ska bekostas av exploateringen.

Bengt Larsson, Vägverket

Noteras.

## **Kommunala nämnder, råd oh kontor:**

### **7. Ungdomsrådet**

Inga synpunkter.

### **8. Teknik- och fritidsnämnden**

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar meddela plan- och byggnämnden att

1. befintlig väg (väg 986), med vissa förbättringsåtgärder, bör till största delen användas som huvudväg inom området, för att få den mest kostnadseffektiva trafiklösningen.

2. eventuella kostnader för drift och underhåll föranlett av utökade gatu- och parkytor kommer att beräknas vid samråd av respektive detaljplan.

Noteras.

Noteras.

### **9. Mariefredsnämnden**

Beslut

Mariefredsnämnden beslutar att

1. godkänna förvaltningens förslag till yttrande som sitt.
2. det i centrala Hedlandet byggs max 140

Noteras.



nya bostäder.

### **10. Räddningstjänsten**

Brandförsörjningen ska beaktas vid verksamhetsområde och samlad bebyggelse. framkomlighet för räddningstjänstens fordon ska beaktas. Obs. Utanför normal (10 min) insatstid. Camilla Dahlén, Räddningschef

Noteras.

### **11. Miljö- och räddningsnämnden**

Beslut

Miljö- och räddningsnämnden beslutar att i yttrande till plan- och byggnämnden framföra att 1. det är viktigt att beakta och belysa de tunga transporter, och eventuella störningar från dessa, som förekommer i samband med en eventuell närvärmeanläggning.

Noteras. Placering av eventuella närvärmeanläggningar t.ex. med hänsyn till transporter utreds närmare i detaljplaneskedet.

2. vatten- och avloppsfrågan är av största vikt för att minimera belastningen av näringsämnen till Mälaren. Miljö- och räddningsnämnden förespråkar att hela planområdet klassas som verksamhetsområde för VA.

Synpunkten förmedlas till Sevab.

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

Beaktas. Text om detta införs i planbeskrivningen för centrala Hedlandet och Lotorp och i Grönplanen.

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

Utredning enligt MIFO 2-modellen har genomförts inom detaljplanen vid f.d. Sanpoint-fabriken i Lotorp och vid f.d. Metallfabriken i centrala Hedlandet har en huvudstudie av föroreningssituationen genomförts under 2010. Framtida beslut om sanering och resultatet av denna får avgöra hur det efterföljande detaljplanearbetet kommer att arbeta vidare med föroreningsfrågan.

5. miljö- och räddningsnämnden förespråkar alternativ ett (1) av de tre föreslagna alternativa vägdragningar som anges i den fördjupade översiktsplanen för Hedlandet. Detta för att det sannolikt är lättare att anordna en bra dagvattenlösning samt att det alternativet troligen genererar minst störningar för boende i befintlig bebyggelse i området.

Noteras.

6. samtliga skyddsvärda objekt som omskrivits under rubriken *Natur/ekologi/skyddsvärda objekt* ska bevaras så långt som möjligt utan påverkan.

Hänsyn har tagits till dessa värden i strukturen för planförslaget. De naturobjekt eller områden som inte skyddas av 7 kap Miljöbalken, t.ex. "nyckelbiotoper", "jätteträd" och "särskilt skydds-



7. i detaljplaneskedet måste hänsyn tas till riskområden för radon.

8. man i ett tidigt skede utreder och bereder möjlighet för utökad kollektivtrafik inom planområdet.

9. även om utredningen har gett till resultat att trafikering av järnvägen med denna typ av ånglok inte är hälsofarlig så finns dock en inbyggd konflikt. En del av dem som är närboende till järnvägen betraktar denna som en olägenhet. Detta måste beaktas och följas upp i detaljplaneskedet

10. ansluta det industriella verksamhetsområdet till Svealandsbanan, om utredningen ger vid handen att så är möjligt.

11. tillgodose miljöer för rekreation i närområdet samt stärka tillgänglighet till stranden, där så är möjligt genom anläggande av gångväg.

## **12.Socialnämnden**

Beslut

Socialnämnden beslutar att

l. anta synpunkterna enligt nedan som sina egna:

Vid genomgång av planen har bl.a. följande positiva aspekter noterats:

- I planen beskrivs att det ska vara en blandning av upplåtelseformer beträffande bostäder i området.
- Det ska finnas väl tillgodosedda miljöer för rekreation i närområdet. Där ett stort sammanhängande strövområde ska bevaras.
- Tillgängligheten till strandområdena ska säkras och utvecklas.

Det är också viktigt att vid utveckling av området se till att det finns goda kommunikationer, en väl utbyggd närservice och att tillgänglighetsaspekterna beaktas då området bitvis är kuperat.

värda träd” lyfts fram särskilt. I ett fåtal områden där dessa kan beröras av planförslaget finns riktlinjer om att de så långt som möjligt ska bevaras.

Det ingår som rutin i allt detaljplanearbete att beakta radonförekomsten.

Planen föreslår den struktur som bäst underlättar utbyggnad av kollektivtrafiken. Se även kommentar till socialnämnden.

Noteras.

I pågående detaljplanering ser inblandade aktörer inte att det är ekonomiskt genomförbart idag. I framtiden kan förutsättningarna för kalkylerna se annorlunda ut. Detaljplaneförslaget hindrar inte att detta kan genomföras.

Beaktas. Hedlandet ses i planförslaget som ett tätortsnära landsbygdsområde där den planerade utvecklingen ska sträva efter att stärka de för landsbygds miljön typiska och positiva egenskaperna och samtidigt bereda vägen för att kunna åtgärda problem i miljön.

Även om utbyggnaden bara blir måttlig medför ett ökat antal invånare större möjligheter att på sikt förbättra kollektivtrafiken.

Som beskrivs i planbeskrivningen (kap. 8 och 9) har de två bebyggelsenoderna kring centrala Hedlandet och Lotorp/ Eriksberg i och med



föreslagen bostadsutveckling förutsättningar för viss småskalig serviceverksamhet att etablera sig; hårvård, konsultverksamhet, massage, café, cykel-/skidskoverkstad, m.m. Handel med livsmedel bedöms dock ha bättre förutsättningar i det planerade nya samhället kring Läggesta station, som ligger tillräckligt nära (ca 3,5 km från centrala Hedlandet) för att tillgodose Hedlandets behov. I detaljplaneprogrammet för Läggesta - Södra Årby avsätts mark för centrumverksamhet med bl.a. skola, vårdcentral och livsmedelsaffär. Behovet av barnomsorg ska däremot kunna tillgodoses inom Hedlandet, vilket förtydligas i planbeskrivningen till utställningen.

Torg och offentliga platser lokaliseras i planförslaget (se kap.15) till områden med mindre sluttande terräng så att tillgänglighetskraven på högsta lutning enligt BBR lättare kan tillgodoses.

### **13. Barn- och utbildningsnämnden**

#### **Utbildnings- och kulturkontoret**

Plan- och byggnämnden beslutade 2009-08-12 § 139 att skicka ut förslaget till

Fördjupning av Översiktsplanen för Hedlandet, Mariefred, i Strängnäs kommun på samråd.

Planområdet är beläget i Mariefreds kommundel söder om Gripsholmsviken.

En befolkningsökning på 800-1300 personer, om planerna genomförs, bedöms innebära en ökning med 80-120 barn i förskoleåldern vilket motsvarar ett behov av 6-8 avdelningar bara på Hedlandet. Viktigt att detta beaktas i kommande detaljplaner då den planerade förskolan i Södra Årby, väster om väg 223 d.v.s. utanför planområdet, inte kommer att vara tillräcklig.

Bra kommunikationer är viktigt både till Läggesta station och in till Mariefred. Bra kollektivtrafik gör att fler väljer bussen istället för bilen.

Samordning av kollektivtrafiken med Nykvarns kommun, främst för boende vid kommungränsen, bör utvecklas. Läggesta station kommer därmed att utvecklas ytterligare som resecentrum.

Bra kommunikationer är också tillgängligheten till förskolor och skolor bl.a. i form av bra gång- och cykelvägar.

Lillemor Bylund, Bildningschef  
Gunnar Karlsson, Planerare

Beaktas. Ett tydliggörande av behovet införs i planbeskrivningen och anvisning om att kommunen bör förbereda för eventuella markinköp. Se kommentar till 13.Socialnämnden.

Noteras.



### **14. Kulturnämnden, Utbildnings- och kulturkontoret**

Inga synpunkter.

## **Sammanslutningar, företag och organisationer:**

### **15. Östra Södermanlands Järnväg**

*2009-09-10*

Jag har just hämtat era pdf:er från er hemsida om FÖP Hedlandet. men i dessa saknas i huvuddelen åtskilliga bilder, från s. 45 de flesta.

Jag hoppas ni kan rätta till detta samt om möjligt meddela mig per e-post när nya utgåvor ligger ute för nerladdning.

Hälsningar

Hans Wicklund, Östra Södermanlands Järnväg

Beaktas. Resterande illustrationer införs i planhandlingens utställningsversion.

*2009-11-17*

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ) får härmed som fastighetsägare inom planområdet (Hedlandet l: 1) samt som järnvägsinfrastrukturinnehavare och järnvägsföretag med trafik inom planområdet lämna synpunkter enligt följande på samrådshandlingen för FÖP Hedlandet daterad 2009-08-03.

Allmänt

Vi ser det som positivt att det görs en fördjupning av översiktsplanen för detta område som vår museijärnväg passerar igenom, då det ger klarare förutsättningar för utnyttjande och exploatering av området.

Vi noterar även med tillfredsställelse att vårt innehav av järnvägsfastigheten samt vår framtida museijärnvägstrafik finns med som förutsättningar och utgångspunkter för FÖP.

Sammanfattning

Våra främsta synpunkter är sammanfattade:

- För all planering av verksamheter invid järnvägen som innebär att allmänheten kommer i kontakt med järnvägen inklusive befintliga eller nya korsningar över järnvägen gäller att hänsyn skall tas till säkerheten. Gällande lagstiftning, regler och anvisningar från myndigheter samt våra anvisningar betr. tillträde och säkerhet måste beaktas.

- För en gång- och cykelväg utmed järnvägen gäller att vi endast har ingått nyttjanderättsavtal om en sådan på den sträcka där GC-vägen nu är färdigställd, mellan en punkt öster om Läggesta och Hedlandet. Vi avser inte medverka till

Se kommentar till synpunkt 5. Banverket (Trafikverket).

Noteras. Förtydligande av kommunens avsikter införs i handlingen.



liknande GC-vägar utmed ytterligare delar av vår järnväg. Förslagen på liknande GC-väg mellan Hedlandet och Taxinge yrkar vi därmed på skall utgå ur FÖP.

- Förslagen placering av stationshus i Hedlandet är inte genomförbar då bangården av topografiska skäl nu byggs inom det tidigare stationsområdet i Hedlandet.

- På samtliga ställen där bostäder planeras på fastigheterna invid järnvägen bör en grönzon reserveras närmast järnvägen.

Våra synpunkter i detalj

Våra fullständiga synpunkter på

samrådshandlingen finns i följande bilagor:

Bilaga 1- avseende huvudtexten, förutsättningar, planbeskrivning samt riksintressen mm

Bilaga 2 - avseende grönplanen

Bilaga 3 - avseende miljökonsekvensbeskrivningen

Med vänlig hälsning

Per Englund, ordförande

Beaktas. Av även andra skäl föreslås ett nytt läge för stationsbyggnad .

Noteras.

*[Bilaga 1, synpunkter på FÖPs huvudhandling]*

Förutsättningar

4 Tillkommande planeringsförutsättningar

ÖSLJ förvärv och ägande av järnvägsfastigheterna genom området är här korrekt redovisat.

Vi noterar här även med tillfredställelse att vårt ägande och vår museijämvägstrafik är noterade som redan klara förutsättningar / utgångspunkter.

Däremot nämns banvallens utnyttjande för ledningsdragnings och gång- och cykelväg på ett missvisande sätt. Enligt det nyttjanderätt-savtal som upprättats mellan kommunen och oss skall detta samutnyttjande endast ske på sträckan från en punkt ca 600 m öster om Läggesta nedre station till vägen till badplatsen i Hedlandet för GC-väg samt från f.d. Sanpoint till Hedlandet 1: 17 västra del för ledningar. Våra förpliktelser enligt de med kommunen ingångna avtalen är därmed redan till fullo uppfyllda.

- Vi ser det som mycket väsentligt att dessa verkliga avtalsförhållanden blir tydligt klarlagda i texten om förutsättningarna.

5 Analys av nuläget

Här är beskrivningen under rubriken

"Museijämvägen" i princip korrekt. Dock kommer arbetet med att anpassa sträckan till Taxinge-Näsby till våra smalspåriga museitåg ske som ett sammanhållet arbete för hela sträckan, ett arbete som f.n. pågår. Trafik till Hedlandet är alltså inte ett första skede utan ett eventuellt ettårigt



provisoriskt etappmål.

Beskrivningen av miljökonsekvensanalysen av ånglokstrafik och dess slutsats är helt korrekt. Under "Besöksnäring, sport, friluftsliv och kulturhistoria" nämns ÖSLJ framtida roll i området, denna anser vi kommer att vara mycket väsentlig både för rundturer med s/s Mareifred, annan framtida båttrafik ev. även till Hedlandet samt för kommunikationen mot Taxinge-Näsby i allmänhet. Det bör noteras att våra tåg utan problem kan medföra både barnvagnar och cyklar.

Dessutom har vi vissa planer på att öppna en hållplats även mitt för vägen till Härnön så att även Härnöängens naturreservat kan betjänas.

Noteras.

Planbeskrivningen  
8 Centrala Hedlandet

Kring Karlsborg (KB)

2009-11-16 Bilaga 1, s 2(4)

För ÖSLJ är det viktigt att FÖP har en samsyn med de praktiska förutsättningarna avseende läget för vår station i Hedlandet. Då Hedlandet är den enda naturliga bystrukturen utmed sträckan Läggesta - Taxinge-Näsby och dessutom ligger ungefär mitt på denna sträcka faller det sig naturligt att anlägga en station med mötesspår här. Det är både praktiskt och kulturhistoriskt riktigt för oss som museijärnväg, när vi vill visa järnvägens betydelse historiskt i samhället så är det i eller i anslutning till byar och tätorter som stationerna fanns.

Rent praktiskt skall sedan ett spårområde på en station vara plant eller nästintill plant. I detta fall är den enda tillräckligt långa delsträcka som är plan inom Hedlandet är det tidigare stationsområdet, dvs ungefär mellan vägkorsningen med vägen till badplatsen och vägkorsningen Åsgårdsvägen. Under senhösten - vintern 2009 kommer vi här anlägga ett

Noteras.

genomgående spår och ett mötesspår. Mötesspåret kommer att ligga norr om det genomgående spåret. Förutom under en möjlig begränsad provtrafik det första året då tågen kommer att vända i Hedlandet, kommer mötesspåret användas ytterst blygsamt, tågmöten kommer troligen ske i Hedlandet endast 1 - 2 dagar per år.

• Det är nämnt att partierna närmast spårområdet skall lämnas obebyggda, främst förefaller man då avse området vid Karlsborg. Vi anser det dock väsentligt att detta även skall gälla hela sträckan norr om spårområdet från Fäbodhagen fram till Åsgård.

Främst vid stationen med dess mötesspår nära järnvägsfastighetens norra gräns behövs en

Noteras. Att markområden i kartmaterialet är skafferade för planerad bostadsbebyggelse intill spårfastigheten innebär inte att de faktiska husen kommer att planeras så nära inpå. I detaljplaneskedet får mer noggranna studier av behov och förutsättningar avgöra hur nära





grönyta eller allmänning som naturligt separerar järnvägen från bostadsbebyggelsen.

- Vägkorsningen för vägen till badplatsen riskerar att få betydligt ökad trafik enligt denna FÖP, dels till nya bostäder och dels till bad- och båtplatser. Denna vägkorsning ligger i dag i delvis dålig sikt p.g.a. den omfattande växligheten kring bäckravinen norr om järnvägen. En ökad trafik kan därför komma att kräva utökade åtgärder för vägskydd.

Sydvästra Fäbodhagen

- Här vill vi att en zon närmast järnvägen lämnas fri från bebyggelse.

Området Hedlandets Station (HS)

- Även här nämns ett rörelsestråk via nuvarande väg till badplatsen, som påpekats ovan kan en ökad trafik här kräva skyddsåtgärder vid denna vägkorsning.

Som nämnts ovan kommer vår station av praktiska topografiska skäl att anläggas öster om vägen till badplatsen, dvs invid fastigheterna Hedlandet 1 :25 och 1 :26. Ett läge för ett stationshus som föreslaget, i fonden på Ralsborgsvägen, blir därmed olämpligt då det skulle komma att sakna direkt kontakt med själva stationen. Dessutom skulle en trafikerad väg komma att hamna mellan stationshus och bangård. Vi ser två andra möjliga placeringar, både mitt för mötesspåret, antingen norr om spårområdet mittemot Hedlandet 1 :25 - 1 :26 på den grönyta vi förslår utmed spår- området eller på Hedlandet 1 :26. ÖSIJ Samrådssvar FÖP Hedlandet 2009-11-16 Bilaga 1, s 3(4)

- Vi yrkar alltså här på en ändrad formulering om ett framtida stationshus läge.

Vi ser dock här samordningsmöjligheter för ett framtida stationshus, att det kan byggas gemensamt med och samutnyttjas med en bostads-samfällighet som gemensamhetslokal el.dyl.

Ett läge direkt norr om spårområdet (mittemot Hedlandet 1 :25) skulle då hamna gynnsamt för samverkan med framtida bebyggelse norr därom. Problemet med markföreningar inom detta

bebyggelsen hamnar. Denna fördjupning har på en översiktlig nivå kommit till slutsatsen att upplevelsen av miljön på båda sidor om spåren närmast handelshuset klart kan förbättras med ny tillkommande bebyggelse i form av bostäder och småskalig verksamhet. Ett stationshus som integreras i den tillkommande och befintliga samlade bebyggelsen ses som en styrka för centrala Hedlandets centrering funktion.

Noteras.

Noteras. I detaljplaneskedet får mer noggranna studier av behov och förutsättningar avgöra hur nära bebyggelsen hamnar. Se tidigare kommentar.

Noteras.

Beaktas. Planförslaget kring Hedlandets station kommer att bearbetas till utställningen.

Noteras.



område måste bli utredd innan vi kan gå in i fler åtaganden om ev. ytterligare markförvärv eller arrenden för en stationsbyggnad.

### 9 Eriksberg / Lotorp

Lotorp (LO) - Lotorps brygga (LB)

För detta område har vi redan lämnat ett yttrande till samrådshandlingen för programmet för detaljplan. En sammanfattning och komplettering av detta:

Vi ser det allmänt som tveksamt att planlägga för en tätare exploatering. Vi ser det som väsentligt för handel och turism att Mariefred får förbli områdets regionala tätort. Planarbetet bör sträva efter att övriga bebyggelseområden mer får bykaraktär, inte som nya tätorter. En mer intensiv exploatering här ställer även krav på servicefunktioner som förskola och skola, vilket även är nämnt i kap. 14. I annat fall måste hänsyn tas till kommunikation till närliggande servicefunktioner.

- Om en utökad gång- och cykeltrafik på GC-vägen utmed järnvägen mot Läggesta och Marielund kommer att kräva vinterväghållning, är bron vid Skallaholmen en begränsande faktor (gångbanan tål ej högre belastning eller maskiner). En parallell separat GC-bro bör då övervägas.

- Som nämnt i samrådshandlingen till programmet till detaljplan ser vi det som väsentligt att en grönzon utan bostadshus planläggs närmast järnvägen.

- Nya plankorsningar över järnvägen för tillgänglighet till båtplatser/marina måste prövas beträffande säkerheten på normalt sätt för plankorsningar. En ny plankorsning inom LB-området ser vi som rimligt att kunna anordna. Skall biltrafik få ske måste säkerheten planeras för detta.

- Samma hänsyn till säkerheten och ev. utökad vägskydd och justerad vägdragnings, måste tas om någon av nuvarande plankorsningar skall komma att utnyttjas mer än nu. T.ex. plankorsningen till fastigheten Lotorp 1:22 (Solvik) som har mycket dåliga siktförhållanden.

### Östra Eriksberg (Ö E)

- Om en ny badplats skall anläggas på föreslagen plats (udden på Lotorp 1:23) måste kommunikationen dit över järnvägen ordnas på ett väl reglerat sätt med en plankorsning.

Noteras.

Noteras.

Frågan om avstånd till spår har utretts i den nu antagna detaljplanen Lotorp 1:6, 1:7, Sanpoint .

Beaktas. Beträffande övergångar, plankorsningar och allmän säkerheten kring spåren se kommentar till synpunkt 5. Banverket (Trafikverket). Typ och omfattning av säkerhetsanordningar som behövs kommer att utredas i framtida detaljplaner och kommande byggsleden.

Strandområdet är planerat och utpekade som en av flera möjliga platser vid vattnet som boende och besökande kan ta del av längs Hedlandets Mälarstrand, med gång- och cykelvägen längs med banvallen som sammanbindande kommunikationsstråk. Strandområdet är inte i första hand tänkt för en anlagd badplats, utan för rekreation i allmänhet. Dock med möjlighet för "spontandopp" och där småbåtsbryggor bör



undvikas. Om kommunen i framtiden vill ordna en anlagd badplats med badbryggor på Hedlandet, är strandområdet vid Karlsborg ett bättre läge. Ovanstående förtydligas i planhandlingen till kommande utställning. Beträffande säkra övergångar, se kommentar till Trafikverket.

### 11 Hedlanda gård

Här noterar vi med tillfredsställelse att FÖP avser ta hänsyn till den öppna kulturmiljön som även vi anser väsentlig att bibehålla.

### 15 Allmänna platser och anläggningar

Generellt förutsätter FÖP här god tillgänglighet till arrangemang vid vattnet.

- Passager över järnvägen till bad och båtplatser skall ske på anlagda plankorsningar. Vi motsätter oss inte att fler anläggs men varje ny sådan måste prövas på normalt sätt efter förhållandena på platsen.
- Fler plankorsningar, speciellt om de får mindre god sikt, kan leda till fler platser där tågen måste avge ljudsignal, vilket kan vara störande för kringboende.

### 16 Vägsystem och trafik Gång- och cykeltrafik

Den nämnda GC-vägen utmed spåret mellan Marielund och Hedlandet är nu anlagd enligt det nyttjanderättsavtal som ingåtts mellan ÖSJ och kommunen.

Här nämns däremot att "planen är" att den skall fortsätta till Taxinge-Näsby. Någon sådan plan finns dock inte upprättad med oss. Som vi nämnt ovan under förutsättningar finns avtal med oss för GC-väg endast på den nu anlagda sträckan - inte mer.

Den nu anlagda GC-vägen är en kompromiss betingad av att Hedlandavägen är olämplig och direkt trafikfarlig för cyklister och gående. GC-vägen är inte optimal varken för järnvägen eller cyklisterna. För järnvägen innebär det att framtida underhållsarbeten avsevärt försvåras samt en potentiell säkerhetsrisk även med det åtskiljande staketet, dessutom är det estetiskt mindre lyckat för vårt kulturhistoriska mål att visa en järnväg som den såg ut förr. För cyklister blir en sådan väg obekvämt smal vilket även är en säkerhetsrisk vid möten cykelcykel eller cykelbarnvagn. För sträckan Hedlandet - Taxinge föreligger inte något problem med trafiksäkerhet och det finns glest trafikerade vägar som är lämpliga cykelvägar.

Detta har vi även framfört vid flera sammanträffanden med kommunen, t.ex. finns detta protokollfört från ett samordningsmöte den 12 november 2007 om arbetena på sträckan till

Noteras.

Beaktas delvis. Avsikten förtydligas i planhandlingen. Gång- och cykelvägen planeras inte på själva banvallen och kan därmed få bättre mått och funktion. En anpasslig hållning kommer att vara nödvändig för den konkreta lokaliseringen av den fortsatta gång- och cykelvägen, som kan växla mellan norr och söder om smalspårerna beroende på situationen. Det är viktigt att planeringen för genomförandet föregås av tidiga samråd och återkommande kommunikation med samtliga berörda markägare och andra boende i området.

Jämfört med övriga GC-banor, är genomförandet för denna sträckning inte prioriterad tidsmässigt. Men att förlänga gång- och cykelvägen företrädesvis längs sjösidan om



Hedlandet. För vår del kvarstår uppfattningen:

- Vi avser inte samverka till avtal om GC-vägar på ytterligare sträckor av våra banvallar än den nu redan byggda.  
För FÖP innebär detta:
- Vi kräver att såväl text som kartuppgifter om denna utsträckta GC-väg tas bort ur FÖP.

### *[Bilaga 2, synpunkter på GP]*

Till samrådshandlingen för grönplan har vi endast följande kommentarer:

#### 7.2 Infrastruktur för friluftslivet och bostadsnära rekreation

Precis som redan nämnt i texten ser ÖSLJ att vi kan bidra till friluftslivet genom resor med våra tåg till och inom området.

Om dock ÖSLJ i någon mer väsentlig omfattning skall kunna bidra till en mer regelbunden kollektivtrafik krävs dock att vår museitrafik på ideell bas kompletteras med trafik med andra fordon med avlönad personal. Både för fordonsanskaffning och de tillkommande personal och underhållskostnaderna krävs då stöd från eller samverkan med kommunen eller länets trafikhuvudman.

Beträffande cykelväg utmed vårt spår har vi samma erinranden här liksom för motsvarande texter i FÖP huvuddel:

- Den enda sträckan där GC-väg utmed vårt spår kan komma i fråga är den där GC-vägen har anlagts, från en punkt öster om Läggesta till Hedlandet.

#### 7.3 Dagvattenhantering

Då vår banvall genom området, främst genom Lotorp, även innebär en avrinningsbarriär för dagvatten, är det viktigt att mängden dagvatten ner mot banvallen inte ökar, d.v.s. att befintliga diken och trummor under banvallen fortsatt förblir tillräckliga.

Om avverkning och hårdgörning av ytor kommer att ske ovanför banvallen måste hänsyn tas till den därav följande ökande dagvattenavrinningen

spåren mot Taxinge är en naturlig följd på längre sikt: dels av denna plans målsättning att stärka landsbygdsutvecklingen (där värdet av goda natur- och kulturupplevelser spelar roll) för Hedlandet och dels av att Strängnäs har en strategi för hela kommunen att skapa promenad- och cykelstråk längs stränderna. Det viktiga i denna långsiktiga ambition är inte att gång- och cykelvägen nödvändigtvis dras alldeles intill smalspåret (på den mark som Strängnäs kommun överlät till ÖSLJ) utan att den dras nära vattnet och för att tillgängliggöra attraktiva platser vid stränderna. T.ex kommer en gång- och cykelväg längs Mälaren göra det lättare att nå naturreservatet på Stora Härnön.

Noteras.

Beaktas delvis. Viss bearbetning av text- och kartmaterialet görs för att förtydliga avsikten.

Noteras.

Beaktas delvis. Se tidigare kommentar. Texten i Grönplanen ändras för att förtydliga avsikten.



mot banvallen i planarbetet, Åtgärder för lokal fördröjning bör då föreskrivas.

Diken tvärs lutningen nämns och att ett sådant finns utmed Hedlandavägen. Det bör noteras att det även finns ett sådant utmed järnvägens banvall. Detta dike är bitvis av obetydlig storlek, men tillräckligt för nuvarande vattenflöden.

- Hänsyn måste tas till nuvarande kapacitet på diken längs och trummor under banvallen.
- Om exploatering eller ändrad markanvändning leder till att järnvägens diken eller trummor måste ändras, utökas eller kompletteras, måste exploitören stå för kostnaderna för detta.

### *[Bilaga 3, synpunkter på MKB]*

#### Allmänt - bakgrund

Vi vill här påminna om att överlåtelsen till ÖSLJ av järnvägsfastigheterna genom området var villkorat mot bl.a. att vi kunde presentera en miljökonsekvensanalys som påvisade att vår planerade trafik med ånglok inte är hälsofarlig. Vi lät en oberoende part (IVL) utarbeta en sådan analys som också påvisade att de framtida utsläppen från ångloken kommer att ligga vida under alla gränsvärden och därmed inte vara hälsofarliga. Denna analys godkändes av kommunen och överlåtelsen av fastigheterna genomfördes sedan mot bakgrund av bl.a. denna. Vi har endast följande kommentarer och erinranden mot texten i samrådshandlingen:

#### Åtgärder s. 22

Det bör även här liksom till huvudtexten och grönplanen noteras att cykelvägen utmed järnvägen endast är aktuell för den nu redan byggda sträckan från strax öster om Läggesta till Hedlandet. Vi har utvecklat detta utförligare i kommentarerna till huvudtexten.

Formuleringen om vår trafik är lite missvisande. Förhållandet är att ÖSLJ äger järnvägsfastigheten och det är ÖSLJ som nu anpassar järnvägen till vårt smalspår för att trafikera den med våra museitåg, helt enligt de villkor som föregick övertagandet av järnvägsfastigheterna.

Grundmålet med ÖSLJ verksamhet är att bevara, renovera och köra trafik med fordon från Sveriges tidigare järnvägar med 600 mm spårvidd. I detta ingår då att loken är ånglok från dessa järnvägar eller av likartad typ. Detta är än känd förut-sättning som legat till grund för kommunens överlåtande av järnvägsfastigheterna genom Hedlandet till ÖSLJ.

Helt korrekt noteras att trafikering med våra ånglok inte är hälsofarlig, vilket alltså fastlagts genom IVL:s miljökonsekvensanalys. Vi kan inte se vari den påstådda konflikten ligger i detta. Vi har svårt att se att järnvägen skulle kunna vara

Beaktas.

Vikten av dagvattenhanteringen för den fortsatta planeringen om planförslaget antas, betonas ytterligare i planhandlingen till utställningen.

Noteras.

Noteras.

Se tidigare kommentar till synpunkter från ÖSLJ angående gång- och cykelbana mot Taxinge.



en olägenhet. De boende som så önskat har fått tillgång till privata gångstråk över järnvägen, därmed är barriäreffekten eliminerad. Banvallen ligger på inget ställe så högt att den skymmer utsikten. Övriga olägenheter som buller och påverkan på mark och vatten är även berörda i IVL:s analys och betrattade som försumbara.

### **16. Sörmlands museum**

Inga synpunkter.  
Magnus Josephsson, Sörmlands museum

### **17. Svenska Kraftnät**

Svenska Kraftnät har inget att erinra avseende rubricerade fördjupning av översiktsplanen.  
Med vänlig hälsning  
Chatarina Lejdström

### **18. Sevab Vatten**

Inga synpunkter.  
Hans Tjulin, Sevab Vatten

### **19. Sevab Strängnäs Energi**

Kommentar avseende förslag till fördjupning av översiktsplanen för Hedlandet, Mariefred, i Strängnäs kommun  
Med anledning av den av Er utsända samråds-handlingen med Dnr PBN/2007:291-212 daterad 2009-09-04 lämnar vi följande kommentar avseende avsnitt 17 Uppvärmning och teknisk försörjning i Planbeskrivning daterad 2009-08-03.

Området ligger utanför det planlagda fjärrvärmeområdet men som Ni mycket riktigt påpekar i Planbeskrivningen kan delar av området ändå bli aktuellt för fjärrvärmeanslutning och andra delar kan vara lämpliga för närvärmelösningar.

Viktigt att påpeka i sammanhanget är att de så kallade närvärmeområdena på sikt kan anslutas till fjärrvärmenätet, detta gör närvärme till en mycket intressant lösning och närvärme kan då ses som en övergångslösning i väntan på fjärrvärme vilket i förhållande till andra uppvärmningsformer förbättrar möjligheterna att på sikt bygga ut fjärrvärmen i områden med lägre exploateringsnivå.

SEVAB ställer sig mycket positiva till denna typ av lösningar och kan även agera som värmeleverantör i närvärmeområden.

Noteras.

Noteras.



Det är extra viktigt att fjärrvärmens och närvärmens fördelar lyfts fram i planarbetet, framför allt i samband med nyexploatering. Detta inte minst med hänvisning till den stora energi- och miljöinsats som SEVAB och Strängnäs Kommun genomfört i samband med uppförandet av det nya kraftvärmeverket.

Noteras.

Vi menar att det endast i undantagsfall som alternativa uppvärmningsformer kan tillåtas, förnyelsebara energiresurser skall i enlighet med kommunens energiplan prioriteras, vilket innebär att beroendet av el och olja för uppvärmning skall minskas.

Noteras.

Därför är det viktigt att även tillstånd för alternativa uppvärmningssystem baserade på värmepumpar hanteras restriktivt inom planlagt fjärrvärmeområde men att man även utanför planlagt fjärrvärmeområden beaktar till exempel närvärme som lösning eftersom detta jämfört med värmepumpar ökar möjligheterna för en framtida fjärrvärme-anslutning av området, detta med hänvisning till primärenergiebegreppet som tar hänsyn till hur olika energiformer produceras. I Naturvårdsverkets rapport Klimatindex för kommuner 2007 som nyligen presenterades, placerar sig Strängnäs Kommun på en 5:e plats bland landets kommuner för sitt arbete med klimatfrågorna och reduktion av växthusgaser. Mer än hälften de uppmärksammade punkterna för ett framgångsrikt miljöarbete i kommunen härrör till etableringen och utbyggnaden av fjärrvärme i Strängnäs.

Utbyggnaden av fjärrvärme och uppförandet av kraftvärmeverket är några av de största insatserna för ett framgångsrikt miljöarbete i Strängnäs Kommun. Det är därför av största vikt att kommunen i sitt planarbete styr mot att uppvärmning skall ske med fjärrvärme.

Joel Lybert, Planeringschef Värme, Sevab  
Strängnäs Energi AB

### **20. Regionförbundet Sörmland**

Regionförbundet Sörmland har mottagit fördjupning av Översiktsplanen för Hedlandet, Mariefred och Strängnäs kommun som för närvarande är under samråd.

Regionförbundet Sörmland väljer dock att inte lämna synpunkter på samrådsförslaget i detalj.

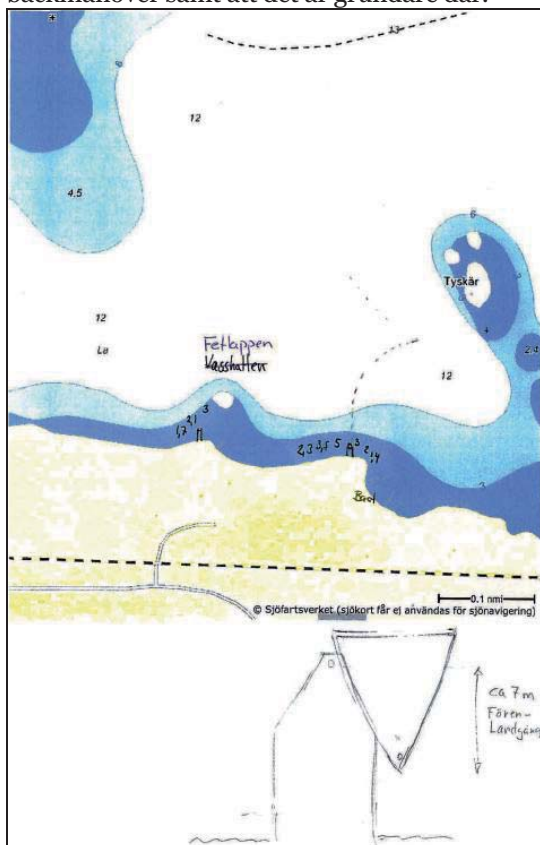
Regionförbundet Sörmland, Förbundskontoret  
Göran Norberg, Förbundsdirektör  
Lowe Kisiel, Strateg



### **21. Ångfartyget Mariefreds Vänner**

Förslag på brygga för "turbåt". Med föreslaget läge vid befintliga bryggor och bad kan man enkelt bygga en brygga som även kan räkna till s/s Mariefred. Konstruktionen kan vara en betongbrygga med snedfront. Läget vid Fetlappen ger problem vid backmanöver samt att det är grundare där.

Beaktas. Läge för eventuell "turbåts"-brygga ändras i planförslagets utställningshandling.



### **22. Sevab Nät**

De områden för bostäder som presenteras i planen ser vi inte som några större svårigheter att försörja med EL. På några enstaka områden bli det flytt/markförläggning av luftledningar Bo Pettersson, Sevab Nät AB

Noteras.

### **23. Hedlanda vägsamfällighet**

2009-11-16

Enligt den detaljerade översiktsplanen för Hedlandet anser Strängnäs kommun att det är lämpligt att anlägga en småbåtsbrygga i viken vid Sjöbygget-Torsholmen. På Sjöbygget finns redan en båtbygga med möjlighet till båtplats för alla fastighetsägare på Sjöbygget. Vid samrådmötet den 29 oktober framkom att den planerade småbåtsbryggan även kunde tillgodose båtplats för fastighetsägare utanför Sjöbygget. Hedlanda Gårdsväg och Sjöbyggetvägarna är





enskilda vägar och finansieras till största delen av medlemsavgifter. Om kommunen väljer att förordna en småbåtsbrygga i viken är vi oroliga för att detta kommer att innebära en alltför stor belastning och genomfart på dessa vägar, av bilar och båttrailer vilket bidrar till ökat slitage. Erfarenheter från båtbyggor är att det leder till biltrafik och inte bara i samband med sjösättning och upptagning av fritidsbåtar. Svårigheten uppstår också i och med att vägsamfälligheten inte kan ta ut avgift från de fastighetsägare som inte är delägare i vägen men som eventuellt ändå använder den.

Vi anser att förslaget om småbåtsbrygga i viken vid Sjöbygget-Torsholmen skulle få stora negativa konsekvenser för såväl Hedlanda Gårdsväg som för Sjöbyggetvägarna och att dessa vägar skulle förlora mycket av sin karaktär.

2009-11-16

F ör styrelsen Hedlanda vägsamfällighet  
Ingrid Johansson

Noteras.

Noteras. Se kommentar till synpunkt 28.

2009-11-17

Samma som tidigare inkommen synpunkt, fast signerad

### **24. Friluftsförbundet Mariefreds lokalavdelning**

Ambitionen i Friluftsförbundet i Mariefred är att bl a bidra till att skapa gynnsamma förutsättningar för de boende i Mariefred att fritt röra sig i naturen. Då är

- översiktsplanen Hedlandet ett steg i rätt riktning med förslag till gång- och cykelvägar.

- Det är angeläget att ett samarbete med Nykvarns kommun snart kommer till stånd så att idén om en fortsättning av GC-vägen från Hedlandet till Taxinge kan förverkligas. Det är inte minst viktigt även från turistisk synpunkt. Ett problem är därför att Strängnäs kommun tycks ha förlorat den möjligheten genom att inte försäkrat sig om servitut på bl.a. GC-väg mellan Hedlandet och Taxinge.

Friluftsförbundet Mariefreds Lokalavdelning

Bo Kronqvist

Ordförande

/James Tersmeden

Vice Ordförande

Noteras.

### **25. Teliasonera Skanova Access**

Samrådsyttrande

TeliaSonera Skanova Access har inget att erinra mot den fördjupade översiktsplanen.

I samband med att detaljplanearbete påbörjas önskar Skanova att bistå med ledningskartor för



att infoga på kartunderlaget. Kontakta kabelanvisningen på kabelanvisning@skanova.se eller 020-531 000. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika sådana olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Nina Vesterli, lantmätare

Noteras.

### **26. Strängnäs Naturskyddsförening**

Inga synpunkter.  
Strängnäs Naturskyddsförening, Olle Svedman

### **27. Vattenfall Eldistribution**

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av samrådshandlingarna till rubricerat förslag till fördjupad översiktsplan och lämnar följande yttrande.  
Vattenfall har inte några anläggningar som berörs och har därför inte något att erinra mot översiktsplanen.  
Med vänliga hälsningar,  
Vattenfall Eldistribution AB, Nätjuridik, Region Mellan, Daniel Markgren

### **28. Föreningen Sjöbygget**

Synpunkter på samrådshandlingarna:  
Fördjupning av Översiktsplanen Hedlandet, Grönplan del B2 samt Miljökonsekvensbeskrivning  
Med utgångspunkt från samrådshandlingarna vill föreningen framföra följande synpunkter.  
Det är snart 50 år sedan Sjöbygget blev Hedlandets första och enda sammanhängande fritidsbebyggelse med 20 enskilda fastigheter och den samägda fastigheten Södra Skogen 1: 12. Samtliga fastigheter är anslutna till kommunens VA-nät och flera av fastigheterna har också standard för åretruntboende. Genom kommunens hittillsvarande planbestämmelser har det möjliggjorts att området i stor utsträckning bibehållit sin karaktär. Detta återspeglar också en tidsepok och byggnadstradition av fritidshus som mer och mer uppmärksammas inom forskning och vid översiktsplanering runt om i landet. Sjöbygget återspeglar och bidrar därmed som ett värdefullt inslag i Hedlandets nutida byggnadshistoria och genom varsamma exploatering har fritidshusområdets karaktär kunnat vidmakthållas.  
Vi delar översiktsplanens allmänna riktlinjer för gestaltning av bebyggelse och landskapet för att bibehålla Hedlandets karaktär. Där det nu skett utbyggnad och där detta inte beaktas är det

Noteras.

Noteras.



värdefullt att åtgärder vidtas för att säkerställa de värden som eftersträvas med dessa riktlinjer och detta gäller framförallt i området kring Hedlandavägen och Gripsholmsviken. I förslaget till utbyggnad används två benämningar: måttlig utbyggnad och maximalt utbyggnad. Då spannet mellan dessa två kategorierna, lägsta respektive högsta utbyggnadsvolym, innebär för merparten av utbyggnadsområdena en stor volym bör det finnas ytterligare ett lägsta alternativ, begränsad utbyggnad.

När det gäller planernas beskrivning av kulturmiljöer och naturvård vill vi framhålla att området Torsholmen till sin karaktär bör ses som en helhet tillsammans med Gåsholmen och Stora Härnön. Vilket både Natur-vårdsverket och Länsstyrelsen i Sörmland gör i sina skrifter och områdesbeskrivningar.

En brist i nuvarande underlagsmaterialet är att det saknas totalt en inventering och rörelsemönster för det djur och fågelliv som finns i området. T ex utgör gården i anslutning till Sjö-bygget och Hedlanda Gård en viktig rastplats för gäss men också tran par i anslutning till vår och höstförflyttningarna. Dessa områden har också under lång tid varit vistelse och jaktmark för bl a brun kärrhök och i nära anslutning till vårt område finns också häckande fiskgjusar. Ett annat exempel är att det rikt förekommer olika grodarter. I det fortsatta planeringsarbetet är det därför av vikt att en inventering görs av vilken betydelse en eventuell utbyggnad av Hedlandet kommer att få för djur- och fågellivet i området.

Ur plansynpunkt är det två förslag som direkt berör vår samfällighet. Det är dels ett förslag till möjlig plats för småbåtsbryggor och dels ett område på Torsholmen som föreslås lämplig för badplats. När det gäller förslaget till småbåtsbryggor så har föreningen redan sin båtplats på det anvisade området. En plats som ligger på den samfällt ägda marken vid strandremsan och i Mälaren. Vid anläggning av den nuvarande småbåtsbryggan har områdets karaktär beaktats och en utökning skulle påverka

Bedömningen av mängden bostäder som hamnar under benämningen ”måttlig” är en uppskattning av den undre exploateringsgränsen för vad kommunen anser vara bärkraftigt för de relativt stora investeringar i infrastrukturen som behöver göras i området.

Beaktas. Som konsekvens av att holmarnas karaktärer har likheter med Stora Härnön har Länsstyrelsen sedan december 2009 utpekat även Torsholmen och Gåsholmen som naturreservat. Motsvarande ändringar görs i planhandlingen inför utställning.

I fördjupning av översiktsplan görs vanligtvis inga inventeringar om inte det inledande arbetet med avgränsningen för miljöbedömningen visar att planområdet ingår i, eller omfattar delar av, ett särskilt värdefullt naturområde. Strategin i FÖPen att peka ut områden för bostäder koncentrerat till noderna gör att sammanhängande större naturområden blir ostörda, vilket gynnar djurlivet. Sedan avgränsningen för miljöbedömningen gjordes har Torsholmen fått status av naturreservat, men det innebär inga plan- förändringar eftersom markområdet i planen från början var avsett att förbli obebyggt och användas för rekreation, som idag.

Noteras. Denna typ av inventeringar kommer att göras om det beslutas att sätta igång detaljplanering för ett område och om det framkommer i samråd med länsstyrelsen att behov finns. Där det redan i översiktsplanen kan konstateras ett behov av framtida inventeringar, nämns detta i planhandlingen.



strandlinjens utformning. Detta skulle också medföra en betydligt utökad trafik på strandstigen och tillfart via den väg som ingår i Hedlandets vägsamfällighet. Erfarenheterna från båtbyggare är att det leder till biltrafik och inte bara i samband med sjösättning och upptagning av fritidsbåtar. Sådan biltrafik förekommer inte idag. Ytterligare en båtanläggning i vårt område skulle också få allvarliga konsekvenser för den befintliga badplatsen. Därtill saknas det ytor för vinterförvaring av båtar i närområdet. Sammantaget skulle de två förslagen få mycket negativa konsekvenser för Sjöbygget och de positiva naturvärden som området har enligt planen skulle då utmed strandlinjen allvarligt påverkas.

Inom och direkt anslutning till vårt samfälliga område finns också enligt Grönplanen merparten av jätteträden på Hedlandet och ca 1/4-del av de skyddsvärda träden och som beskrivs som ekologiskt betydelsefulla. När det gäller den föreslagna badplatsen skulle enligt förslaget en gångstig från Solhöjden (Södra Skogen 1:43-4) passera den samfälliga marken ut till Torsholmen. Med hänsyn till Torsholmens dokumenterade naturvärde är en sådan placering mindre lämplig och bör utgå ur planförslaget. Detta område kan närmare beskrivas som våtmark och påverkas av årstider, vattennivån i Mälaren och avrinning från kringliggande område. Detta innebär att den tilltänkta gångstigen måste läggas på en vägbank vilket vi anser kommer att påverka områdets strandlinje negativt. Planer på en sådan gångstig bör därför också utgå ur förslaget. Alternativ placering av badplats kunde istället vara i direkt anslutning till banvallen och Gripsholmsviken.  
Sjöbygget 16 november 2009.  
För styrelsen  
Per Tillgren, Ordförande

Vid den detaljplaneändring som krävs för att utöka området för båtbyggare, kommer i så fall utredas frågor som natur- och kulturmiljö, vägstandard, drift och underhåll, trafikreglering, huvudmannaskap, avgifter. Det kan också bli aktuellt med en prövning i miljödomstol, där naturmiljöaspekterna i vattenområdet har särskild tyngd i bedömningen.

Båtplatser och badplatser bör hållas separata. Lämpliga lägen för platser där allmänna badbyggare skulle kunna iordningställas, om stort behov uppkommer, har pekats ut i mark- och vattenanvändningskartorna. I första hand ska markeringarna tolkas som strandområden för rekreation där inga båtbyggare bör finnas. Båtuppläggningsplatserna är få i Strängnäs kommun. Många boende på Hedlandet med rymliga tomter kan förväntas vinterförvara eventuella båtar på egen mark. Det pågår i kommunen en översyn över lämpliga nya platser för båtuppläggning, dit båtägare i framtiden ska kunna transportera sin båt. Inom Hedlandet finns i strandnära lägen inte någon lämplig mark för framtida båtuppläggning.

Noteras och beaktas delvis. Stigen markeras längre upp på land i kartmaterialet. Badplatsen är vald utifrån möjligheten att utgöra en attraktiv plats för själva badtillfället; i det här fallet vackra stenhällar och solbelysning från sydväst. Kartornas turkos linjemarkering i strandkanten betyder främst rekreation vid strandzonen utan störning av småbåtsverksamhet, d.v.s. i dessa lägen bör småbåtsbyggare inte tillåtas. Detta tydliggörs i utställningsversionen av plan-



handlingen. Se även kommentar till synpunkt 15. Torsholmen har nyligen utpekats till naturreservat. Om behov av en badplats med anlagd brygga uppkommer i framtiden, måste tillstånd för detta sökas hos länsstyrelsen. Tillstånd behövs i så fall också för de bryggkonstruktioner som är nödvändiga för att kunna promenera ut till badplatsen.

### **Angränsande kommuner:**

#### **29. Gnesta kommun**

Gnesta kommun har tagit del av samråd av förslag till Fördjupning av Översiktsplan för Hedlandet, Mariefred i Strängnäs kommun  
Beslut

Tf kommunchef beslutar på delegation av kommunstyrelsen att Gnesta kommun inte har något att erinra över förslaget från Strängnäs kommun.

Christina Thunholm, Tf kommunchef

### **Enskilda:**

#### **30. Johan Karlsson**

2008-08-28

Underlag till FÖP Hedlandet.

För att FÖP Hedlandet skall kunna bli så bra som möjligt så vill jag att dom områden som beskrivs nedan tas med i planen. Jag har i ett antal år planerat att stycka av ett antal tomter i södra delen av Lotorp 1:19. Områdena A och B (områdena är markerade på bifogad karta).

Område A:

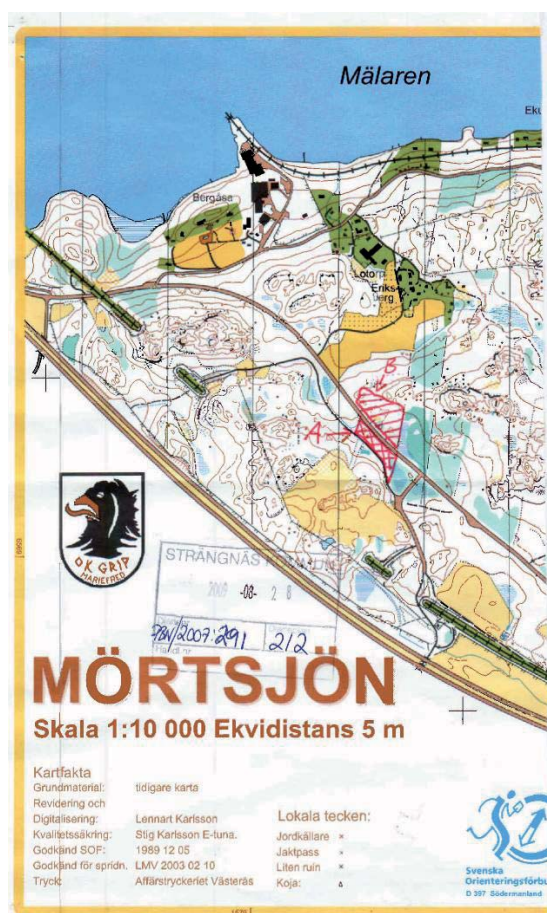
Här vill jag j första hand bygga (alternativt stycka av mark för byggande av) bostäder, men jag kan även tänka mig att byggnation av kontor.

Område B:

Här vill jag bygga (alternativt stycka av mark för byggande av) bostäder. Jag har inte helt bestämt mig för var områdets norra gräns skall gå, den kan variera lite utifrån bifogad karta.

Johan Karlsson, Eriksbergs gård (Lotorp 1: 19)

Se kommentarer till senare inkomna synpunkter från J.Karlsson.



2009-11-18

Asikter om FÖP Hedlandet.

Min bedömning är att det inte behövs en väg som går parallellt med Hedlandavägen. Det vore mycket bättre att begränsa trafiken på Hedlandavägen och att försiktigt bredda dagens väg där det är möjligt, utan att förstöra vägens karaktär. En stor del av trafiken på Hedlandavägen är genomfartstrafik, både till boende i centrala/östra Hedlandet och besökare till varuhuset Hedlandet. Om man istället stänger vägen för genomfartstrafik, förslagsvis vid (Karta A, Rött sträck), så kommer trafiken att minska till en nivå som dagens väg klarar.

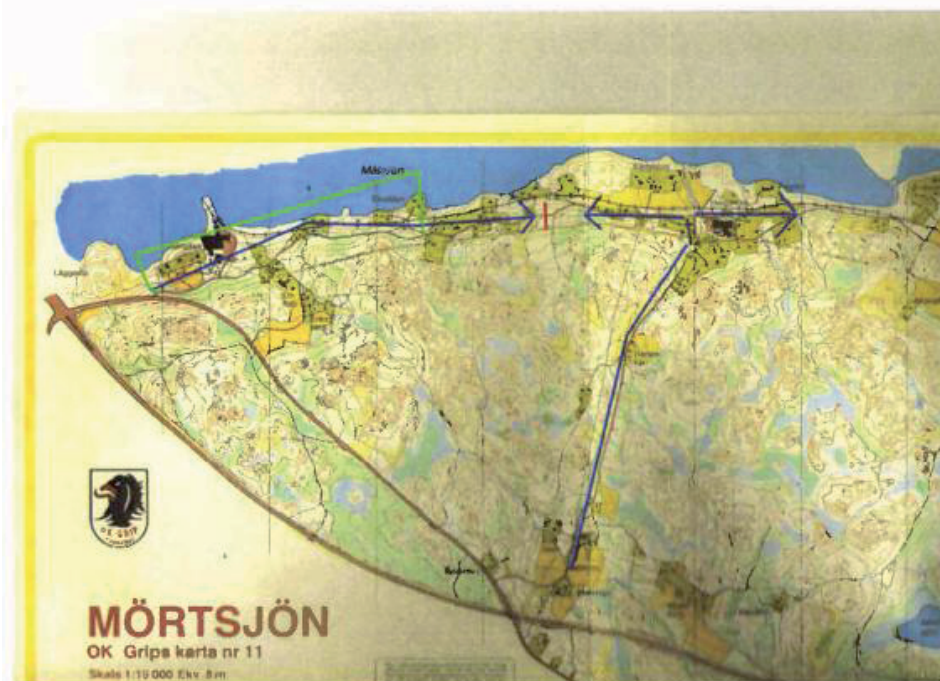
Hedlandavägen skulle också kunna breddas, på ett försiktigt sätt, på dom ställen där det behövs och där det kan ske utan att försämra vägens kulturvärden. Framst på den delen av Hedlandavägen som är grönmärkt på Karta A.

Beaktas till viss del. Planen föreslår en försiktig breddning av Hedlandavägen där det är möjligt utan största ingrepp i kulturvärdena. Även fartbegränsande hinder framförs som en av flera åtgärder som kan behövas. Att helt stänga av Hedlandavägen skulle innebära skrymmande vändplaner som inte låter sig göras på ett säkert sätt utan stora ingrepp, utfyllnader och schaktningar. Risken är också stor att den uppskattade karaktären som ett långsträckt landskapselement längs Mälaren går förlorad när den inte kan upplevas i sin helhet. Vägförbättringar och farthinder bedöms dock inte räcka för beräknad trafik i ett fullt utbyggt



scenario. Det är därför viktigt att ha en långsiktig plan för sammanlänkning av de vägar som till att börja med måste tillskapas för ny bebyggelse i de båda noderna. Behov kommer att finnas att trafiken fördelas i Eriksberg/Lotorps-ändan av vägen när bostäderna vid Sanpoint har uppförts och trafiken ökar där.

### Karta A



**Rött** = stopp för genomfart från båda hållen, buss undantagen.

**Grönt** = Del av Hedlandavägen där man försiktigt kan brädda vägen där det behövs utan att förstöra vägens karaktär.

**Blått** = Trafik flöden.

En ny väg parallellt med Hedlandavägen skulle också ge upphov till nya problem till exempel så skulle den kraftigt påverka kulturmiljön runt Eriksberg. Den väg som idag går förbi Eriksberg är en ca 2,5 m bred grusväg med grässträng i mitten. Vid sidan av vägen finns det gamla kulturträd, gamla diken och syrenhäckar. I direkt anslutning till vägen ligger också ett traktorgarage



och en potatiskällare med portar direkt ut på vägen. Om vägen parallellt med Hedlandavägen byggs så behövs det sprängas vid passagen av Lotorpsberget direkt norr om masten, detta innebär att det blir stora påverkningar på landskapet och att det försvårar för passage från Hedlandavägen upp till utsiktsplatsen på toppen av Lotorpsberget.

För att Hedlandavägen skall räcka till så bör man vara mycket restriktiv med att bygga nya hus utmed vägen mellan Lotorpsberget (öster om den grönmarkerade delen på karta A) och den föreslagna vändplatsen (Karta A, Rött sträck). Detta därför att det är svårt att brädda vägen där utan att riskera vägens speciella karaktär. Jag anser att det vore bäst att ansluta dom fastigheterna som planeras vid "Eriksberg Östra" direkt mot en försiktigt bräddad Hedlandavägen, därför att bevara den känsliga miljön runt Eriksbergs gård.

Jag vill bygga hus på min mark se (Karta B).  
Område 1: Här vill jag stycka av tomter för villor eller radhus liknande dom som finns vid Ulvhäll i Strängnäs (i slutningen ner mot Mälaren).  
Område 2: Här vill jag stycka av tomter för villor alternativt flerfamiljs hus.  
Område 3: Här vill jag stycka av tomter för villor alternativt hästgårdar liknande dom som föreslås runt Hedlanda gård.  
Område 4: Här vill jag stycka av tomter för villor alternativt hästgårdar enligt ovan eller flerfamiljs bostads hus.  
Område 5: Här vill jag stycka av tomter för villor alternativt tomter för kontorsfastigheter.

Noteras och beaktas till viss del. Avsikten med den nya vägen är inte att vara en bekväm genväg/genomfartsväg, utan att den ger tillfart till planerade bostäder söder om Hedlandavägen. Den bör noga projekteras, utformas följsamt mot terrängen för att minimera sprängningar, anpassas till befintlig bebyggelsemiljö och dimensioneras för den lokala boendetraffiken så att måtten kan hållas nere. Kring Eriksbergs gård måste särskild hänsyn tas till värdena i kulturmiljön, vilket förtydligas i planens utställningsversion.

Noteras.

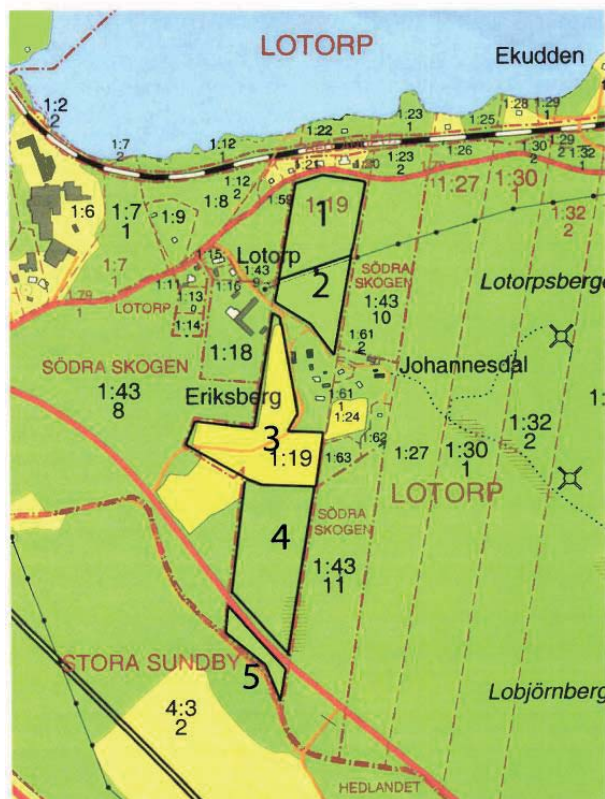
Se kommentar ovan.

Beaktas till viss del. Av i "Karta B" föreslagna områden 1, 2, 3 och 4 gör Plan- och byggnämnden den bedömningen att de första två är lämpliga för bostadsutbyggnad. I planförslaget pekas de därför ut med gulskrafferade fält för framtida detaljplaneläggning, om det visar sig finnas intresserade exploitörer. Markerna i område 3 och 4 vill nämnden inte planera för bostäder eftersom behovet av god boendemiljö då skulle stå i konflikt med behovet av säkerhetsavstånd på 500 meter från det planerade industriområdets centrala del (söder om v.990





Karta B



mot Södertälje).

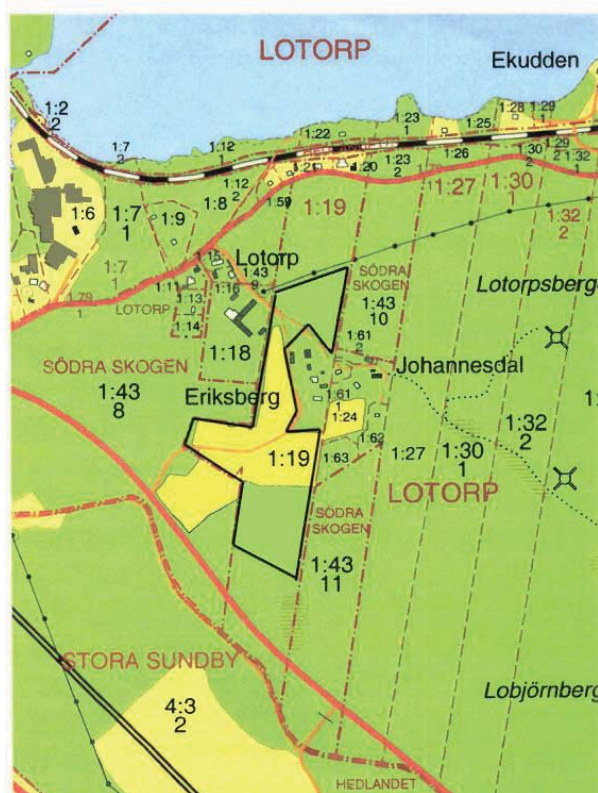
Uppförandet av *enstaka bostäder* kan prövas genom bygglov och förhandsbesked som brukligt är på landsbygden utanför de i översiktsplanen utpekade områdena.

Frågor i prövningen (förutom närheten till industrierna) bör då bl.a. vara möjligheten att enkelt ordna lämplig tillfartsväg och ansluta till infrastruktur, traditionsenlig placering och anpassning till kulturlandskapet, placering i förhållande till siluetten från Mälaren samt storlek, skala, proportioner, färg och materialval på föreslagen bebyggelse.

Lantligt boende på stor tomt med möjlighet för landsbygdsanknuten verksamhet, t ex hästhållning, kan från översiktsplanesynpunkt *prövas* inom område 4 om bostäderna placeras i kanten av odlingmarken på långt avstånd från industrierna. Område 3 utgörs idag av betesmark alternativt odling. Översiktsplanens riktlinjer för Hedlandet är att i inte bygga igen öppna fält. Området behövs också för att hålla avstånd mellan eventuella stall (inom område 4) och planerade bostäder i västra Eriksberg och skulle kunna användas som betesmarker och hästhagar om odling inte är aktuellt.



Karta C



Noteras.

Fram tills det byggs hus på min mark så kommer jag att fortsätta bedriva ett aktivt jordbruk på Eriksberg. Då jordbruksmarken är begränsad kommer jag att satsa på djurhållning på åkermarken och närliggande skogsmark. Jag planerar att ha olika djurarter som hästar, nöt, får och frigående svin. (se Karta C).

Jag vet inte vad ni menar att tomterna skall vara "stora" men jag tycker inte att tomterna behöver vara så stora.

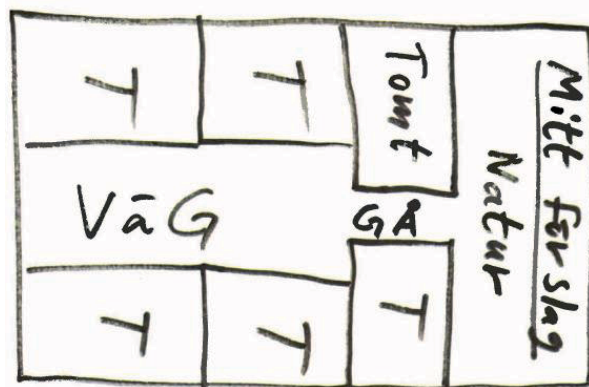
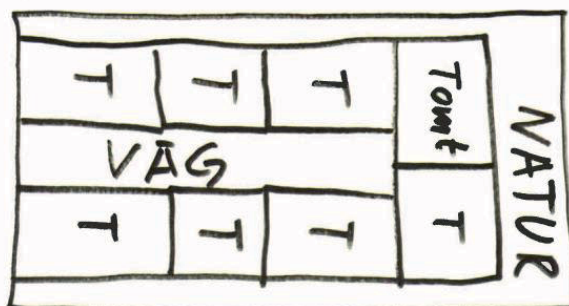
Jag anser inte att det finns behov av de tunna skogskorridorer mellan områdena runt "Östra Eriksberg". Jag tror att området kommer att se "uppstyckat" ut. Om man tittar på äldre byar så finns det inga långa, smala skogskorridorer som går rakt igenom hela byn. Enligt min åsikt så skulle man få ett mer sammanhängande område och få en tydligare "bykaraktär" om man inte hade dessa korridorer. Det finns redan nu vägar i området som gör skogen och sjön tillgängliga för friluftsliv (tänker då framförallt på vägen Lotorp - Johannesdal och vägen Lotorp - Bryggorna). Om man trots detta ytterligare vill öka tillgängligheten (framförallt för dom som bor i området) så bör man istället anlägga gångvägar i förlängningen på områdets interna vägar mellan

Det finns många eftertraktade egenskaper i en miljö där husen kryper nära varandra på små tomter såsom man ibland ser längs huvudgatorna i gamla byar. Av kulturmiljö- och bostadspolitiska skäl vill kommunen inte bygga bort landskapskaraktären hos den skogsklädda förkastningsbranten i relation till staden och slottet på andra sidan viken. Längs Mälarmårdens norrsluttning är därför inte den täta byn en lämplig förebild (med undandag av



två tomter i södra och ev. norra delen av området.  
Se skiss D.

Skiss D



Eftersom verksamhetsområdet söder om väg 990 ingår i området för FÖP Hedlandet och genom att verksamhetsområdet påverkar sin omgivning i så stor utsträckning, så bör man vänta med att gå vidare med planerna för verksamhetsområdet tills översiktsplanen för Hedlandet är klar och man kan få en sammanhängande bild över hela Hedlandet.

Jag tycker att man i kommunens förslag utnyttjar verksamhetsområdets läge nära Läggesta station (snabba kommunikationer mot Stockholm och Eskilstuna) dåligt om man tillåter bullrande industrier på området. Detta betyder att det blir färre arbetsplatser än vad det skulle ha blivit med en mindre störande industri som t.ex. kontor eller lättare industrier som inte stör omgivningen.

Mitt förslag är att man bebygger verksamhetsområdet söder om väg 990 med kontor och lättare industrier som inte stör omgivningen. Det skulle innebära att man får förhållandevis många arbetsplatser inom området. Man får också många arbetsplatser nära Läggesta station och E20. Genom att placera kontorsbyggnaderna på

redan exploaterade delar kring f.d. industrier där tomterna är betydligt mindre), eftersom det skulle innebära att tall, gran och större lövträd togs ner i för stor omfattning. Varje avstyckad bostadsfastighet behöver därför vara tillräckligt stor för att både kunna erbjuda solbelysta trädgårdsytor och delar med "naturmark" och kvarvarande skogsträd. Att Hedlandet fortsätter att ha en skogig karaktär betraktat från Mariefredssidan, är en förutsättning för att kommunen ska kunna tänka sig en utbyggnad söder om Gripsholmsviken.

Noteras. Denna typ av struktur med gång- och cykelstigar mellan tomtmarker som garanterar *tillgänglighetsfunktionen* och som leder från körväg till naturmark kan komma att användas i detaljplaneskedet. Detaljplanen bör då reglera utformningen så att passagen mellan tomterna av gemene man uppfattas som allmänt tillgänglig mark. Men för syftet att *behålla skogskaraktären* på Hedlandet i stort, behövs bredare stråk av naturmark som komplement såsom är föreslaget i planen.



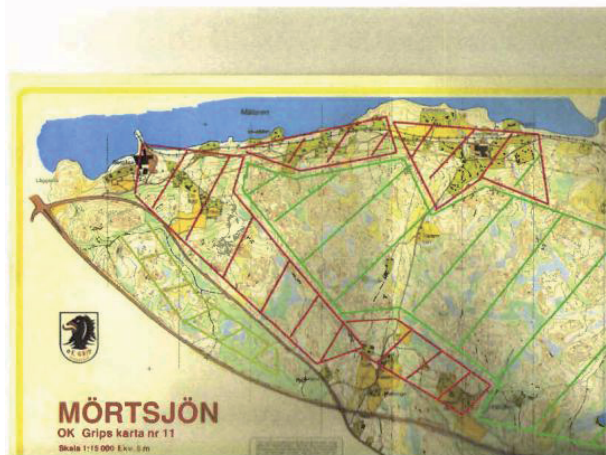
ett smart sätt så kan man också dämpa bullret från E20 och järnvägen.

Genom att bara tillåta icke störande verksamhet söder om väg 990 så kan man bebygga området mellan väg 990 och "skolbarnsvägen" och området väster om Lotorpsberget med bostäder. Dessa bostäder skulle i vissa fall få gångavstånd till Läggesta, alla skulle få cykelavstånd till Läggesta. Alla bostäder skulle också få gångavstånd till verksamhetsområdet söder om väg 990. Alla bostäder skulle också få gångavstånd till ett stort orört naturområde mellan "Skolbarnsvägen" och Hedlandavägen. Det skulle vara mycket enkelt att lösa trafikfrågan till och från bostäderna ut till väg 990. Ovanstående bostadsområden tror jag skulle bli mycket attraktiva genom att dom kombinerar lantligt boende med närhet till naturområden, verksamhetsområden och Mälaren med mycket goda möjligheter till pendling. Området mellan väg 990 och "skolbarnsvägen" är inte särskilt attraktivt för friluftsliv idag då det idag till stora delar består av sly eller täta bestånd av mindre träd. Det är framför allt höjdpartierna med sin speciella natur och utsikt över Mälaren och Mariefred som är attraktiv och speciell för friluftslivet. Se Karta E för att förstå hur jag föreslår att områdena bör ligga. Rött område är bostäder. Grönt område är orörd natur. Gult område är för verksamheter som kontor och ev. lättare industri som inte stör omgivningen. Jag är mycket skeptisk till att det går att göra en järnvägsanslutning till verksamhetsområdet söder om väg 990. Idag går järnvägen under verksamhetsområdet och eftersom järnvägar inte klarar branta lutningar så tvivlar jag på att detta går att ordna på ett praktiskt sätt. Detta bör undersökas.

Kommunen tog ställning i frågan för industrier på markområdet mellan väg 990 och Svealandsbanan redan i översiktsplanen för Strängnäs, 2002. Sedan dess har motiven för detta stärkts genom ökad medvetenhet om fördelar med järnvägsgodstrafik. Detaljplaneringen för området har inneburit vissa inskränkningar för bullrande verksamhet och detaljplanen antogs 2009-10-07 i Plan- och byggnämnden. Förvaltningen har noga studerat alternativet till bebyggelseutveckling och informationsmöten har hållits i nämnden. Det självklara valet av bostadsläge har under 1800- och 1900-talet varit ett nära läge till Mälaren och där det fanns odlingsbar mark. Strukturen med bebyggelse längs norra strandområdet går inte att bortse ifrån. Kommunen bedömer det inte lämpligt att planera bostadsutbyggnad både på norrsluttningen mot Mälaren och längs väg 990 på "skogsplatåns" sluttning mot söder, inte minst av ekonomiska- infrastrukturella skäl. Det skulle bli en mer utspridd anläggande över större delen av platån och bebyggelsen skulle inte följa en traditionell bebyggelsestruktur lika självklart som då man ansluter till befintliga noder. Andra negativa konsekvenser är förlusten av det stora sammanhängande naturområdet och påtaglig risk att skogssiluetten tar skada. Bortsett från industriområdet, skulle buller från trafiken på väg 990 göra att bebyggelsen måste placeras uppe på platån snarare än längs sluttningen nära vägen.



Karta E



Rött = Bostäder.

Grönt = Orörd natur.

Gult = Kontor och annan verksamhet som ej stör omgivningarna.

Jag tycker att förslaget att röja strandområdena är bra. Nu finns det stora sträckor av cykelvägen på gamla banvallen, där man knappt kan se Mälaren fast den ligger så nära.

Jag tror att ovanstående förslag skulle ge fler bostäder (högre skatte intäkter), fler arbetstillfällen och det skulle på ett bättre sätt lösa trafikproblemen jämfört med förslagen framlagda i FÖPen. Det skulle också bevara den känsliga naturen runt Mälaren och ge stora orörda områden för ett aktivt friluftsliv.

Johan Karlsson, Lotorp 1:19

Noteras. Dock menar kommunen inte att renhugga från lövträd i strandzonen, vilket tyvärr har skett helt i motsättnings till strandskyddets intressen, vid Södra Skogen 1:44. Avsikten är att glesa ut/ rensa från sly så att ädellövträd och andra för biotopen viktiga träd får bättre livsvillkor.

### **31. Anita och Bo Peterson, Mysingsbo**

Vi bor i området Ralsborg, utmed den grusväg som finns mellan Ralsborgsvägen och Marieberg. Fastigheten har varit i vår familjs ägo sedan 1964. Området är en naturskön plats med ett rikt djur- och växtliv. En vänlig livsmiljö uppbyggd från tidigt 1900 tal av människor för människor.

Vi är djupt oroade över kommunens exploaterings-planer som äventyrar vår möjlighet att fortsatt-ningsvis förvalta, bevara och vårda vår gemen-samma landsbygd.

Vi är djupt oroade över att vårt område kan komma bli ett nytt Marielund-, Jagbackenprojekt. Ett skräckexempel på hur begreppet *god bebyggd miljö* har missbrukats. Avsikten med begreppet *god bebyggd miljö* avser förmågan att erbjuda en attraktiv livsmiljö för människor



Vi är djupt oroade över att krafter, som inte följer kommunens riktlinjer, kan komma att härja fritt efter principen störst avkastning på insatt kapital. Förslaget om att i Ralsborgsornrådet komplettera befintlig bebyggelse med längor av flerbostadshus i två våningar måste anses som ett skämt.

Vi är djupt oroade över att Ralsborgsornrådets specifika karaktär kan komma att förändras. Befintlig bebyggelsen, med totalt elva fastigheter, har till största del karaktären av trähus i falurödfärg. Fem av fastigheterna är gårdar lämpliga för djurhållning. Området har ett klart intryck av landsbygd i stor kontrast till stad och tätort.

Vi är djupt oroade över att kommunen bryter starkt mot egna riktlinjer genom en utbyggnad av Ralsborg. Enligt kommunens eget regelverk ska tillväxt i första hand ske i och i anslutning till befintlig tätort. Att denna princip är tänkt att frångås måste anses som mycket anmärkningsvärt.

Slutligen anser vi att om, trots allt, kommunens exploateringsplaner fortlöper är området väster om Ralsborgsvägen det mest lämpliga. Av det enkla skälet att nybyggnation redan är i full gång. Det sammanstämmer dessutom med de planer som kommunen redovisade vid ett tidigare möte på Hedlandet.

Mysingsbo den 12 november 2009  
Anita och Bo Peterson

### **32. Torsten, Mathilda, Jesper, Jesper Alm**

Synpunkter på fördjupad Översiktsplan för Hedlandet.

Det är ett väl bearbetat förslag med många vackra ord och tankar om att bevara det öppna landskapet och skogslandskapet. Men med erfarenhet från exploateringen av Hedlandet 1 :45 och dess samråd är det svårt att tro att kommunens intentioner kommer att följas och det är en uppenbar risk att samråd blir ett till intet förpliktande spel som kostar tid och pengar. Men här kommer några tankar från oss på Ivarsgården.

DET ÄR VIKTIGT ATT KOMMUNEN HAR KRAFT OCH ORK ATT KONTROLLERA ATT DET BLIR SOM PLANEN EFTER SAMRÅDET VISAR.

I SIN NUVARANDE FORM ÄR PLANEN MOTSÄGELSEFULL OCH BLIR DÄRMED SVÅRTOLKAD OCH TILL RINGA STÖD I DET KOMMANDE ARBETET MED DETALJPLANER. PLANEN TALAR OM VÄRNANDET AV ÖPPEN MARK OCH AV SKOGSSILUETTEN

Riktlinjerna för tillkommande bebyggelse i Ralsborg är *inte* att ha tätorten med små tätt bebyggda tomter som förebild, vilket ska tydliggöras i handlingen till utställningen . I Marielund, som jämförs med, är tomterna mellan 350 och 600 kvm, medan riktlinjerna för Ralsborg är att tomterna ska vara betydligt större.

Beaktas. Motiven för att föreslå utbyggnad på Hedlandet utvecklas tydligare i planhandlingens utställningsversion i kapitel 7. Utbyggnadsstrategier.

Noteras.

Beaktas. Förtydligande görs i utställningsversionen av planhandling.



SAMTIDIGT SOM DEN INNEHÅLLER KRAFTIG EXPLOATERING AV DEN LILLA ÖPPNA MARK SOM FINNS OCH PLACERAR ETT BOSTADS-OMRÅDE PÅ DET HÖGST BELÄGNA OMRÅDET MED BERG I DAGEN! PLANEN SÄGER SIG VÄRNA OM MÄLAREN, MEN RESPEKTERAR INTE ENS GÄLLANDE STRANDSKYDD!

Låt bli att bygga bostäder på öppen mark! Här kommer er egen text

" .. huvudsakligen lokaliseras ny bebyggelse på moränmarker i skogsområdets randzoner så att det öppna landskapet i form av åker och äng eller betesmark tillåts kontrastera mot skogslandskapet."

- Låt Karlsborg dominera landskapsbilden vid centrala Hedlandet och lägg det ej med en ridå av småhus.
- Spar den sista delen av strandzonen som ej är förstörd av bryggor och dy. (väster Karlsborg). Här skall det Ej bli en strandpromenad eller BADPLATS. Redan 6 okt 2007 tillskrevs kommunen, Louise Naversten, att grangräticka, Boletopsis leucomelaena, en signalart hittats där.

- Var rädd om moräntallskogen och anlägg inga vägar över den. Det är viktigt att avverkningsplanerna för hela området ses över och framför allt samordnas. Annars är risken överhängande att det inte blir någon skog värd namnet att bevara.

- Det är inte omöjligt att bredda Hedlandavägen från Lotorp till centrala Hedlandet. Finns det någon utredning???
- Nackdelen med nyexploatering med egna vägar från bl.a. Ralsborgsvägen är att invånarna blir isolerade och kontakten med övriga Hedlandabor minimal.
- Ange i detaljplanen inte bara hushöjd utan även förbud att höja marknivån.

Se kommentar till synpunkt 38.

Planering innebär alltid avväganden mellan olika allmänna intressen. Att tillåta en kontrollerad bebyggelseutveckling så att social service och samhällsförbättringar i miljö och infrastruktur kan genomföras är ett allmänt intresse som vägs mot intresset att bevara en kulturmiljö så oförändrad som möjligt. Sett över hela FÖP-området innebär förslaget att öppna marker till allra största delen förblir obebyggda.

Beaktas delvis. Planförslaget bearbetas till utställningsversionen av handlingen.

Att det är utpekad som rekreationsområde i mark- och vattenanvändningskarta innebär att området inte planeras för bebyggelse och "sparas" därmed. En grusad stig som anläggs så att den på ett naturligt sätt anpassas till terräng och befintliga träd behöver inte inverka negativt på naturmiljön.

Om detaljplaneläggning blir aktuellt, ska växtinventering göras och uppgifter om signalarter/rödlistade arter kommer att beaktas tillsammans med övriga frågor som berör området, vilket beskrivs i planhandlingens text för centrala Hedlandet kring Karlsborg.

Noteras.

Beaktas. Skogsstyrelsen bör kontaktas av kommunen i samband med detaljplaneläggning vilket nämns i utställningsversionen av planhandlingen under kapitel 20. Genomförande.

Kommunen bedömer det som möjligt att bredda Hedlandavägen i vissa lägen utifrån ett utredningsunderlag som tagits fram av Atkins.

Noteras.

Noteras.



- Se till att strandzonen vid "San Point" blir tillgänglig för allmänheten och skydda de gamla alarna.

- Bäckravinen vid Hedlanda gård bör biotopskyddas.

- Tänk på fiskgjusen som häckar på Lappen igen!
- Vi undrar var reningsverket som skall ta hand om avloppet från det stora antalet nya hushåll skall placeras och om det inte kommer att behövas stora infiltrationsområden för att inte belasta Mälaren.

- Det är viktigt att de som väljer att bo på Hedlandet är medvetna om vad "naturtomt" innebär och att det faktiskt går att spara träd på sin mark.

- Ivarsgården har sen 1919 servitut på brunn och rör på marken mellan väg och järnväg norr om Ivarsgården

Vi ser positivt på att bebyggelsen planeras och hålls inom begränsade områden. Vi ser av trafikmiljöskäl speciellt positivt på att utbyggnaden påbörjas nära Läggesta och med utfart till gamla Stockholmsvägen. Vi ser positivt på att stranden nedanför Karin Måndotters stuga och Karlsborg öppnas för allmänt tillträde. I dagsläget upplevs de befintliga badställena och bryggorna helt privata.

Och TACK för cykelväg och gångväg till Läggesta För Ivarsgårdens alla generationer.

Torsten Alm Mathilda Alm  
Jesper Alm Jesper Alm

### **33. Berit Ståhl**

Ang. Fördjupning av Översiktsplan och Miljökonsekvensbeskrivning av Hedlandet, söder Mariefred

Jag undrar varför jag som gränsande markägare, Mellringe Gård 1:38, inte har blivit informerad om denna översiktsplan och inte heller blivit kallad till något möte. Av en händelse fick jag översiktsplanen av en granne och har nu satt mej

Detaljplanen i området har vunnit laga kraft. Ett grönt park- och naturbälte kring spår- och strandområdet är utsparat i plankartan. Bäckravinen är utpekad som naturvärdesobjekt enligt länsstyrelsens naturvårdsprogram. I FÖP föreslås att marken kring bäckravinen användas som naturmark.

Noteras och beaktas.

Beaktas delvis. Tekniska anläggningar för befintligt verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp finns idag på fastigheten Hedlandet 1:52 och troligtvis kommer detta bli platsen för tillkommande teknikbyggnader för centrala Hedlandet om inte detaljplaneringen visar på bättre lägen. Själva reningen sker på Mariefredssidan. Se planhandlingen kapitel17. Uppvärmning och teknisk försörjning.

Dagvatten ska först och främst hanteras lokalt. Om beräkningar i detaljplaneskedet visar att kompletterande åtgärder behövs finns olika tillvägagångssätt som beskrivs i Grönplanen. Förtydligande skiss om eventuella lägen för dagvattenhantering införs i planhandlingen. Noteras.

Noteras.

Noteras.

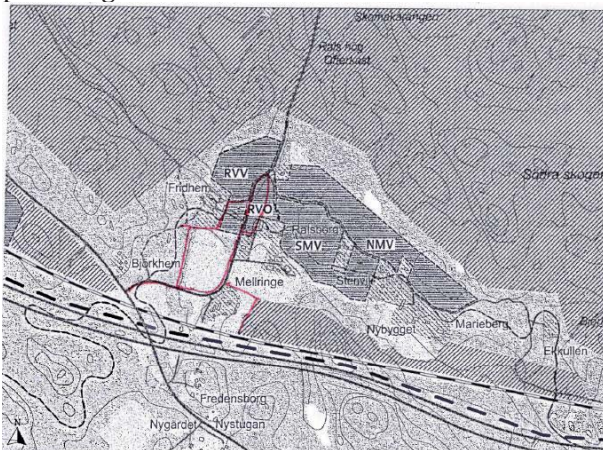
Kommunen följer Plan- och bygglagen 4 kap 7 § som säger att en kungörelse om planförslaget, var det finns att ta del av under minst två månader och på vilket sätt och till vem synpunkter ska





in i vad en nybyggnation runt oss boende här kommer att innebära.

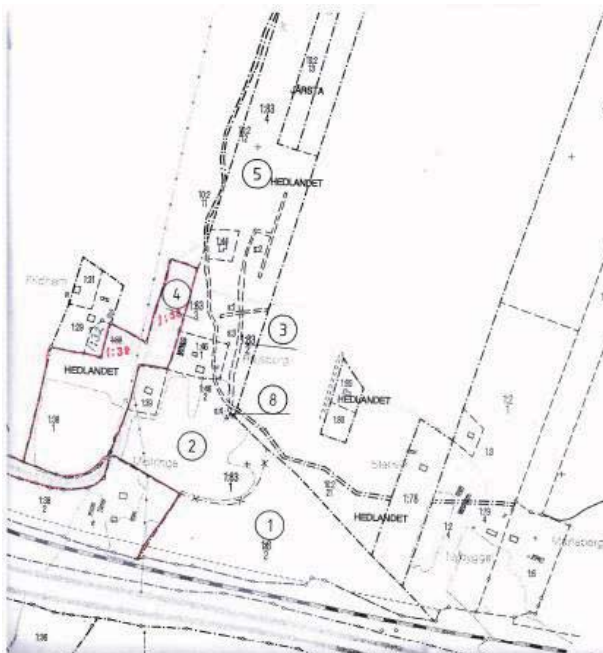
Först vill jag påpeka att kartan på sid 44 (bifogas) inte stämmer med verkligheten. Min mark (1:38) sträcker sig ända upp till vägen mot Fridhem på RVV och upp till vägkurvan på RVÖ. Jag har inte för avsikt att sälja någon mark, så var vänlig och ta bort de markeringar ni gjort på era kartor så att detta missförstånd inte följer med i era planeringar.



Mark- och vattenanvändning Ralsborg

lämnas ska anslås på kommunens anslagstavla och införas i ortstidning.

Kartan visar översiktsplanens förslag på hur de fysiska mark- och vattenområdena ska användas i ett långsiktigt perspektiv. Den är inte avsedd att visa var de enskilda fastighetsgränserna går.



Eftersom det blir mer trafik, även med tunga fordon, vill jag att ni tänker på att det är hästhållning i området, vilket betyder att barn och vuxna på häst måste korsa vägarna för att komma ut i skogen. Hur är detta tänkt att lösas? Farthinder eller gupp i vägbanan? Hastighetsbegränsning? Ett ökat antal bilar

Beaktas. Att ett utökat antal invånare innebär mer trafik och ökad risk för incidenter beskrivs



innebär även fara för älg, rådjur och vildsvin som vi har i de viktiga skogsområden här runt Hedlandet. Det finns tre vägar till "Centrum Hedlandet", varför byggs inte vägen till Hedlanda Gård ut och görs bredare fram till gamla Södertäljevägen? För boende runt "Centrum Hedlandet" är den vägen närmare ut mot Stockholm.

Det är inte alla som åker tåg till jobbet, många pendlar med bil. Om alla delar på trafiken blir påverkan på miljö, djur o natur och boende längs vägarna mindre.

Viktigt är också att den nya bebyggelsen passar in i omgivningarna, den traditionella sörmländska stilen med röda hus och vita knutar.

Den utritade cykel o gångvägen som är tänkt att gå längs vägen ner mot Hedlandet ligger delvis också på min mark.

Med vänlig hälsning

Berit Ståhl, Mellringe Gård, 647 92 Mariefred

### **34. Jan och Jennie Westerberg**

Vi motsätter oss planerna om FÖP Hedlandet "FÖP" och hänvisar till den tidigare ÖP från 2002.

I ÖP från 2002 talas det om eventuella enstaka kompletteringar av enfamiljshus, då områdena runt Hedlanda Gård och Karlsborg har stora historiska som såväl natur och landskapsmässiga värden. Även problematiken att lösa det ökade trafikflödet på redan nu vägar med begränsad kapacitet samt området otillräckliga tekniska system omtalas.

Ändringar i den nya planeringen är därför för oss både orealistiska och i högsta grad ogenomtänkta. Planerna är att bebygga områdena i direkt anslutning till de gamla gårdsmiljöerna (Karlsborg) skulle inte endast leda till att förstöra gamla vackra byggnader och dess omnejd utan också leda till att ta bort de enda bevarade öppna åkrarna kvarvarande på Hedlandet. Detta som tidigare hade beskrivits som värdefullt att bevara. Området kring Karlsborg och även Karin Månsdotters stuga är kulturhistoriskt område med stort värde och med anknytning till Gripsholms slott.

Byggnaderna är flera hundra år gamla och miljön (likväl dom öppna åkermarkerna) likaså, och bör så förbli.

Koncentrationen av utbyggnad borde ligga vid Ralsborg och Bergåsa och inte vid dessa

bättre i utställningsversionen av planhandlingen.

Noteras.

Noteras.

Beaktas delvis. Se kommentar till synpunkt 32 om Karlsborg. Planförslaget bearbetas till utställningsversionen av handlingen. Av Hedlandets öppna marker, ca 64 ha, föreslås bebyggelse på ca 2 ha, vilket motsvarar ca 3% av de öppna markerna.

Planens riktlinjer är att befintliga lador i kommunal ägo ska bevaras.

Noteras.



betydelsefulla byggnader.

Förslaget att använda den lilla smala grusväg som leder från Hedlandavägen via allén ner till Karlsborg som en väg för mer trafik vid planerad bebyggelse är orealistiskt. Den vägen har en bils bredd och måste då dubbleras. Trafikflödet på denna väg kommer att öka enormt med det planerade antal bostäder på åkrarna, tunga byggtransporter som det kommer att medfölja, sophämtning, vinterunderhåll etc. Vägen kommer som påföljd förvandlas till lerstig dvs. obrukbar. Den måste alltså beläggas med asfalt för att klara de nya belastningarna. Då strider detta mot vad som förespråkas i FÖP där man skriver; "Aterhållsamhet med element som är utmärkande för stadsmiljö eller förorter t.ex. asfalterade vägar."

Att dessutom bygga en större/bredare väg framför Karlsborg nedanför allén, förstör helhetsbilden av de gamla gårdarna och dess vackra och unika allé. Hedlandavägen kommer även den få ett oundvikligt ökat trafikflöde vid en så stor planerad bebyggelse kring Karlsborg och centrala Hedlandet. Att bygga parallella vägar söder om Hedlandavägen är inget som skulle minska detta flöde ty detta är den kortaste vägen till Mariefred, Läggesta och E20. Att enkelrikta eller på något annat sätt hindra trafik på denna väg och leda den upp mot Ralsborg är inte heller rätt ur miljösynpunkt. Denna väg är mycket längre och utsläppen från fordonen ökar i synnerhet som vägen har kraftig stigning.

Lågprisvaruhuset i central Hedlandet borde flyttas närmare E20 och förslagsvis Bergåsa eller Läggesta området, detta skulle lösa mycket av problematiken med vägar och belastande trafik till lågprisvaruhuset med omnejd.

Centrala Hedlandet skulle kunna istället bebyggas med småskalig verksamhet, mindre bostäder och ett mindre torg.

Småbåtshamnen och badplatsen Loviken (väster om Åsgård) borde rustas upp och borde vara det naturliga valet för placering av eventuell ångbåtsbrygga. Platsen är omtyckt av människor i trakten och fungerar (och har så gjort i många år) som en samlingsplats för midsommarfirande, picknick och fiske men skulle kunna bli ännu mer attraktivt. Det finns redan idag en bilväg och parkerings-möjligheter som borde utnyttjas, istället för en kostsam passage via Karlsborg.

11 november, 2009

Jan Westerberg, Jennie Westerberg  
Ägare till fastigheten Hedlandet 1: 19

Beaktas. Avsikten att allén planeras förbli som den är och användas för gång- och cykeltrafik förtydligas i planhandlingen.

Noteras.

Noteras.

Noteras.



### **35. Monica och Peter Alhanko**

Vi äger fastigheten Hedlandet 1:20 och vill yttra oss om FÖP Hedlandet ("FÖP").

Allmänna synpunkter

Kommunfullmäktige har i en översiktplan 2002 konstaterat att man ska vara restriktiv med att förtäta Hedlandet. Översiktsplanen talar om enstaka kompletteringar av enfamiljshus medan andra områden skall förbli obebyggda. I FÖP påpekas att man noga ska tänka sig för att bygga på Hedlandet. På flera ställen i FÖP har man beskrivit de värden som riskerar att gå förlorade vid en förtätning av området.

Förslaget i FÖP innebär att kommunen nu verkar ha ändrat uppfattning om möjligheterna att bygga på Hedlandet. Varför kommunen ändrat uppfattning i denna övergripande fråga är inte tillräckligt väl beskrivet i FÖP. Den svepande formuleringen att man ska se möjligheter och inte bara svårigheter att bebygga området motsägs av alla problem med en sådan utbyggnad som beskrivs i FÖP.

Vi anser att kommunen bör stå fast vid uppfattningen att Hedlandet skall vara en tätortsnära landsbygd. Oavsett om kommunen vill hålla fast vid sin tidigare uppfattning eller ändra den, så måste man i den fortsatta beredningen av FÖP, och innan beslut fattas om att anta FÖP, göra en allsidig bedömning och en ekonomisk konsekvensanalys av de skillnader som finns mellan att bygga i Hedlandets utkanter, såsom områdena vid Ralsborg och Bergåsa, och Hedlandets centrala delar. En sådan analys saknas helt och hållet idag.

Det centrala området kring Hedlandet ligger långt från nuvarande större vägar och har en topografi som egentligen inte lämpar sig för en större bebyggelse. Om kommunen anser det befogat att förtäta området så måste man investera i kommunalteknik och infrastruktur. Om kommunen begränsar sitt förslag till att bara omvandla det gamla industriområdet i Bergåsa så blir kommunens investeringar begränsade. När man nu föreslagit att förtäta även det centrala Hedlandet så krävs helt andra och betydligt mer omfattande investeringar. Den föreslagna utbyggnaden av ny infrastruktur med nya vägar både för bilar, cyklar och gående blir omfattande och därmed dyra och kommer ändå inte att kunna fungera riktigt bra med tanke på områdets topografi. Det smala området vid centrala Hedlandet mellan Mälarmården och Mälaren är helt enkelt inte lämpat för att förtätas utan betydande investeringar. En utbyggnad av

Beaktas. Motivet för att i denna fördjupning av översiktsplan pröva en bostadsutbyggnad på Hedlandet redogörs för i planbeskrivningen under kapitel 7 Utbyggnadsstrategier. Texten kompletteras och förtydligas till utställningen av förslaget.

Bedömningen som har gjorts av kommunförvaltningen och tjänstemän/expertis från Sevab är att det mest ekonomiska är att fortsätta utbyggnaden av vatten och avlopp från befintliga VA-verksamhetsområden, dels i centrala Hedlandet och dels i Marielundsviken. (Se planhandlingens kapitel 17 Uppvärmning och teknisk försörjning). Denna strategi stärks av att infrastruktur i form av vägar och museijärnväg samlar sig i samma sträckning.

Noteras.



Hedlandets centrala delar kommer också att ha helt andra konsekvenser för Hedlandets natur och kulturhistoria jämfört med en bebyggelse av Bergåsa.

Noteras.

FÖP skrevs under en tid då kommunen hade ett annat mål om befolkningstillväxten. Efter det att FÖP presenterats har kommunen fattat beslut om att revidera detta mål till ett lägre mål. Redan av detta skäl borde kommunen prioritera bort att försöka sig på en komplicerad, känslig och dyrbar utbyggnad av centrala Hedlandet. Särskilt om området runt Karlsborg

### Allmänt

Hedlandet har idag två mycket gamla gårdsmiljöer, Hedlanda gård och Karlsborgs gård. Bägge har anor fler hundra år tillbaka i tiden. Enligt FÖP avser man att bevara Hedlandet som landsbygd men förtäta området runt Karlsborg. Bebyggelsen runt Karlsborg föreslås minst tiodubbla den nuvarande bosättningen. Vi anser att det finns minst lika starka skäl att bevara Karlsborgsområdet som en landsbygdsmiljö som det finns att bevara miljön kring Hedlanda gård. Vi kan inte hålla med om att kulturmiljön är känsligare vid Hedlanda gård än vid Karlsborg. Båda områdena har kvar åkrar och öppna ytor som är viktiga förutsättningar för att kunna behålla gårdsmiljöerna. På bägge områdena finns välbevarade byggnader som renoverats på ett försiktigt sätt för att bevara miljön och flera av byggnaderna på bägge områdena har stort historiskt intresse. Det är förvånande att man inte bedömt att den direkta närheten till Gripsholms slott, som är en av de mest känsliga kulturmiljöerna inte bara i Sörmland utan i hela Sverige, ska förhindra en utbyggnad av Karlsborgsområdet. Detta är en bedömning som vi ifrågasätter starkt.

Det är främst det starkare allmänna intresset av att utveckla centrala Hedlandet som avgör inriktningen att föreslå utökad bebyggelse. Inte att Karlsborgs gård har mindre kulturhistoriskt värde än Hedlanda gård. Någonstans måste mark ordnas för mötesplatser och utökad service i en bygd som växer, även om den inte räknas som tätort. Det centrala Hedlandet harbedöms bäst motsvara de krav som ställs på en sådan funktion.

Noteras.

### Båtbryggan

I det nuvarande förslaget har en större brygganläggning tänkt för ångbåtstrafik placerats mitt framför tre bostadshus. Till detta är det tänkt att det ska dras en väg genom en mycket smal passage mellan de nuvarande husen så att man ska kunna ta sig fram med bil till denna brygga. Vidare avser man att bygga flera hus i en sträng tvärs igenom den nuvarande bebyggelsen och göras parkeringsplatser på ställen som skall kunna användas av besökare till bryggan. Det har även diskuteras möjligheten att bedriva kafeverksamhet vid bryggfästet.

Det går inte att bygga en större brygganläggning, bilväg, parkeringsplatser och måhända ett kafe



utan

en kraftigt negativ påverkan på miljön kring Karlsborg. Karlsborgs var tills för drygt 50 år sedan en sammanhållen gård, men trots att området styckats av så har den behållit sin enhetliga karaktär.

Området har alltid varit privat och aldrig använts som ett kommunikationsstråk. Platsen har heller inte varit någon anhalt för den båttrafik som funnits, och finns, på denna del av Mälaren.

Den tänkta brygganläggningen är placerad på en plats som är långgrund och därför överhuvudtaget inte lämpad som angöringsplats. Det är inte bara dyrt att muddra i området för att kunna använda det för angöring, utan det kommer även att förstöra ett fiskevatten som året runt används av fritidsfiskare i området. På skäret utanför Karlsborg finns både fiskljuse och storlom.

Slutligen ligger

udden på en plats på Hedlandssidan som geografiskt ligger närmast och fullt synligt från Gripsholms slott. Bryggan kommer genom sin tänkta storlek, sin riktning direkt mot slottet och den verksamhet som den för med sig att påverka inte bara miljön runt Karlsborg utan också miljön i slottets omedelbara närhet. Alla dessa nackdelar skulle kunna undvikas om bryggan istället placerades i närheten av byalagets hamn strax väster om Åsgård (se nedan).

Bebyggelse på de öppna fälten

Området runt Karlsborg har ett kulturhistoriskt intresse av regional och, enligt länsantikvariern, av rikshistorisk betydelse. Området är en bevarad och väl omhändertagen gårdsmiljö med nära historisk och geografisk koppling till Gripsholms slott. Det bedrivs idag ett begränsat jordbruk på åkrarna och även i övrigt har Karlsborg karaktären av en landsbygdsgård med välbevarade byggnader och öppna fält. Även om användningen av området förändrats så är de stora dragen i området mellan Karin Månsdotters stuga och den gamla ladan i öster, lilla Karlsborg och Karlsborg i väster och Ivarsgården i söder, av samma karaktär som för 200 år sedan. Den samlade bebyggelsen har därför ett stort kulturhistoriskt värde som är unik på Hedlandet.

Till skillnad mot området kring Hedlanda gård är det fri sikt från Gripsholms slott till strandområdet norr om Karlsborg. Detta innebär att varje förändring av området och den intilliggande stranden påverkar slottets absoluta närmiljö.

Kommunen har vid flera tillfällen gjort bedömningen att det är viktigt att behålla det öppna landskapet runt Karlsborg. Trots detta föreslås i FÖP att det ska byggas i proportion till nuvarande

Beaktas. Föreslaget läge för utökad antal båtplatser i hamnanläggning för småbåtar med möjlig landstigning från turbåtar, ändras i det bearbetade planförslaget.



bebyggelse ett mycket stort antal nya hus på åkrarna. Att bygga på åkrarna mellan banvallen och gårdsbyggnaderna innebär ett stort och oåterkalleligt ingrepp på den unika gårdsmiljön. Det skulle också stå i strid med nu gällande beslut i kommunens översiktsplan att det är viktigt att ta hänsyn till landskapsbilden och att låta landsbygdens kulturmiljöer vara förebilder på Hedlandet. Denna syn anser vi har särskild relevans för området runt Karlsborg där man bör vara extra restriktiv att genomföra ny bebyggelse. Vid diskussioner med kommunens företrädare har det framkommit att man vill omvandla området runt Karlsborg till en skärgårdsmiljö. Området har aldrig varit en skärgårdsmiljö och det är svårt att förstå varför man i planen vill ändra den gamla gårdsmiljön till en skärgårdsmiljö. En bebyggelse på åkrarna skulle ta bort det enda öppna landskapet som finns längs Hedlandavägen mellan Läggesta och Hedlanda gård.

Den lilla allén som leder till gårdsbyggnaderna på Karlsborg har mycket begränsad sikt vid utfarten till Hedlandavägen och är för smal för att användas för mötande trafik. Det finns idag, förutom den lilla allén, inte någon annan utfart till Hedlandavägen i direkt anslutning till den tänkta nybebyggelsen och det är inte heller möjligt att bygga en ny utfart utan att behöva dra en ny väg och bredda befintliga små grusvägar i en cirkel runt hela Karlsborgsområdet. Detta kommer att medföra både en betydande ökningen av trafiken och också att trafiken måste ledas längs med alla nuvarande tomter.

En bebyggelse på åkrarna mellan Karlsborg och Hedlandavägen kommer att ligga mycket nära järnvägen där ÖSU kommer att bedriva trafik med stenkolseldade ånglok med de miljö- och hälsofaror och brandrisker detta innebär. En bebyggelse på åkrarna ligger antingen inom eller i mycket nära anslutning till det skyddsområde som måste finnas för trafiken med ångloken på den intilliggande banvallen. En ordentlig utredning måste göras om vilka hälsorisker som finns med att bygga nya hus i så nära anslutning till tågtrafik med stenkolseldade lok.

Ingenstans i planförslaget nämns något om skärgårdsmiljö som förebild.

Beaktas till viss del. Delar av föreslagen bebyggelse tas bort i utställningsversionen av planhandlingen.

Beaktas genom att avsikten, att allén enbart nyttjas av gående och cyklisterna, tydliggörs i den till utställningen bearbetade planhandlingen.

Beaktas till viss del. Det har konstateras genom Svenska miljöinstitutets miljökonsekvensanalys för sträckan Läggesta - Taxinge att den totala miljöpåverkan är mycket liten – ”försumbar” eftersom trafiken är begränsad till få tåg om dagen och mindre än 100 dagar/år. Det bedöms att ”Inga nuvarande och nu planerade kommande miljökrav förväntas överskridas.” En mer konkretiserad planutredning angående avstånd mellan bebyggelse och spår görs i samband med detaljplanering. Trafiksäkerheten vid gång- och cykelpassager och plankorsningar, avstånd med hänsyn till risk för urspårning,



vattenförsörjning vid risk för brand, möjlighet att skärma av med vegetation eller andra byggnader än bostäder ska studeras. Riktlinjer om detta införs i planhandlingen.

Vid en helhetsbedömning av alla tänkta förändringar så är det ofrånkomligt att den nuvarande karaktären på området och öppenheten kommer att försvinna.

Åkrarna mellan banvallen och husen vid Karlsborgsområdet ligger lägre än den förgiftade marken under lågprisvaruhuset. Det är viktigt att ha i åtanke att sprängningar och grävningar i terräng som är lägre än den terräng på vilket varuhuset står medför risk för sprickbildningar och förändringar i grundvattenflödena. Det är därför nödvändigt att ha stora säkerhetszoner för nya bostadshus runt den mark man idag med säkerhet vet är förorenad. Även frågan om föroreningar och kostnaden för sanering måste analyseras noga innan eventuellt beslut fattas om användningen av området i FÖP.

Omfattande utredning om möjligheten att sanera området och en första uppskattning av kostnaden för detta, har tagits fram och redogörs för i planhandlingens utställningsversion. Kommunen har beslutat att söka statliga medel för saneringen.

### Trafiksituationen

Alla man pratar med verkar vara överens om att Hedlandavägen inte tål mer trafik. Det går inte att mötas på vägen utan att behöva sakta in och köra mot kanten. Om man ska passera måste oftast en av bilarna stanna för att släppa fram den andra bilen. Ett möte med en buss eller lastbil går inte att genomföra utan att någon måste köra ut på sidan av vägen.

Det är inte en bra lösning för de boende att begränsa och försvåra trafiken på Hedlandavägen genom att upprätta trafik hinder. Kommunen bör istället försöka begränsa trafiken från andra än de boende och genom små förbättringar på de ställen som går öka framkomligheten och säkerheten för den begränsade trafik som de boende har där idag. Gång- och cykelvägen på banvallen tål heller inte någon ytterligare belastning. Den är tyvärr mycket smalare än normala cykelvägar och beläggningsen eroderar längs kanterna redan bara några månader efter det att den anlagts. Den används idag inte bara av cyklister och gående utan också av mopedister som söker sig dit eftersom Hedlandavägen är farlig.

Eftersom det fattats beslut om att banvallen ska delas mellan järnvägen och gång- och cykelvägen så har kommunen försuttit sin möjlighet att bygga en säker gång- och cykelväg mellan Karlsborgsområdet och Läggesta. Någon ökning av trafiken på denna väg går det därför heller inte att planera för.

Noteras.





Vad bör kommunen göra istället?

Lågprisvaruhuset sticker ut i området på ett negativt sätt genom sin storlek och stil. Marken under varuhuset är starkt förorenad. Även området mellan varuhuset och Åsgård ger ett splittrat intryck. Varuhusets placering djupt inne i centrala Hedlandet leder en omfattande biltrafik till området från andra än de boende, varav många trafikanter är långväga från närliggande kommuner. Området ligger nästintill Karlsborgsområdet och kontrasterna är slående. Istället för att riskera att "bygga bort"

Karlsborgsområdets nuvarande karaktär och värden så borde kommunen satsa på att göra ett lyft för området mellan lågprisvaruhuset och Åsgård. På sikt borde kommunen försöka erbjuda lågprisvaruhuset nya lokaler som ligger närmare E20 och den gamla Södertäljevägen och de utbyggnader av bostadsområden som kommunen gjort, t. ex . Marianneiund och Jagbacken.

En idé vore att undersöka om någon av de gamla fabriksbyggnaderna i Bergåsa skulle kunna erbjuda bra lokaler för denna verksamhet till en rimlig kostnad. Om detta skulle kunna genomföras skulle lågprisvaruhuset få ett bättre läge än idag och trafiken i centrala Hedlandet skulle minska betydligt eftersom vägarna skulle komma att användas huvudsakligen av de boende i området och inte av besökarna till lågprisvaruhuset.

Om det är motiverat av kostnadsskäl efter genomförd sanering skulle man därefter kunna fundera på vilket sätt det gamla fabriksområdet på centrala Hedlandet skulle kunna användas till. På den stora tomten där varuhuset nu står skulle det kunna byggas ett torg och några mindre byggnader för boende och småskalig verksamhet. Området skulle därmed kunna bli den sociala träffpunkt som det inte är idag.

Genom att bredda Ralsborgsvägen skulle biltrafiken och cykeltrafiken kunna ledas till området på ett kostnadseffektivt och säkert sätt .

Om man kunde ersätta de nuvarande och för området förfulande byggnaderna med mindre som kunde inhysa både småskalig verksamhet och ett begränsat boende så skulle man kunna skapa en liten bykärna och samtidigt behålla det kringliggande områdets karaktär av landsbygd. Att som nu föreslaget planera för att behålla varuhuset och därutöver tillåta en omfattande bebyggelse i det känsliga närområdet kring Karlsborg kommer istället att förstöra områdets karaktär av landsbygd .

Det är viktigt för de boendes välbefinnande att

Noteras.

Se i delen Planbeskrivning kapitel 15 Allmänna platser och anläggningar.

Kommunen har påbörjat en utredning om vilka åtgärder som kan göras på Hedlandavägen och Ralsborgsvägen för att förbättra säkerhet och vägstandard. Anlitade konsulter har utgått från planförslagets riktlinjer om anpassning till Hedlandets kulturmiljö och landskapskaraktär.

Noteras.



kommunen tar ett ansvar för att den fysiska miljön inte förfulas. I detta ansvar ingår också att försöka göra något åt de miljöer som idag misspnyder området.

Ett annat projekt som borde vara prioriterat för kommunen, oavsett vad man tycker om varuhusets placering, är att rusta upp den småbåtshamn och den badstrand som idag finns strax norr om det nuvarande lågprisvaruhuset och väster om Åsgård. Idag och flera år dessförinnan har området förvaltats av ett byalag. Byalagets verksamhet baseras på ideella insatser av de boende i området, men knappheten på pengar och frivilligarbete har begränsat möjligheten att utnyttja områdets potential. Trots att området borde rustas upp har småbåtshamnen och stranden blivit en naturlig samlingsplats för de boende på Hedlandet där man bland annat haft gemensamt midsommarfirande.

Om kommunen vill ha en möjlighet att bygga en brygga med bilväg ända fram så finns det redan idag en nybyggd grusad bilväg vid lågprisvaruhuset som leder till stranden. Det finns gott om plats att komplettera denna väg med parkeringsplatser i anslutning till bryggorna. En sådan förändring skulle lyfta området utan att nämnvärt påverka de boende i området. Det är också kostnadseffektivt att använda den befintliga vägen för att nå befintliga och eventuellt nya bryggor och att bygga bryggor på ett område som redan används för båtverksamhet. Hamnen blir mer levande och man behöver inte tänka på att muddra. Detta skulle vara ett riktigt lyft för området mellan lågprisvaruhuset och Åsgård, och därmed för hela centrala Hedlandet, till en i sammanhanget begränsad kostnad.

16 november 2009

Monica och Peter Alhanko

Beaktas delvis. I utställningsversionen av planförslaget läggs tonvikten på att den befintliga båtshamnen vidareutvecklas. Planen vidhåller vikten av att, på sikt när invånarantalet och småbåtshamnen blir större, andra lägen för badplats bör finnas som inte är i närheten av båtverksamheter. Områden för strandrekreation där inga småbåtsbryggor bör tillkomma pekas därför ut. Dessa kan om behov finns iordningställas med bryggor och annan kringutrustning.

Beaktas. Se ovan.

### **36. B.Wicksén, B.Wijkander, G.Kindal**

Det utsända förslaget innebär att området norr om gamla stockholmsvägen och mellan Lotorp och Ralsborg beläggs med ett omfattande byggnadsförbud beroende på förväntat buller från det planerade industriområdet söder om nämnda väg. Skälet påstås vara att om företag med bullrande verksamhet flyttar ut hit så krävs en sådan skyddszon och för att minska påverkan på Lotorp och Ralsborg så bör, enligt förslaget, sådan industri lokaliseras i mitten på området.



Vi tycker att området mellan gamla stockholmsvägen och skolstigen lämpar sig utomordentligt väl för en exploatering för boendeändamål och som berörda markägare motsätter vi oss bestämt detta byggförbud. Två av oss har redan under början av 2007 skickat in en skiss till tänkbar bebyggelse dels mot gamla stockholmsvägen inom det aktuella området, dels mot Gripsholmsviken, ett förslag som tydligen lämnats helt utan beaktande. I behandlingen av detaljplanen för Stora Sundby 4:3 har det inte klargjorts för oss att planen skulle innebära ett byggförbud på våra områden av den omfattning som nu presenteras och därmed anser vi att remiss-rundan måste göras om och att planen inte kan fastställas på nuvarande beslutsunderlag. Detta inte minst mot bakgrund av att två av oss, som nämnts ovan, tidigt lämnat in ett förslag till exploatering av vår mark. Detta förslag bifogas.

Vi förslår att det planerade företagsområdet reserveras för icke omgivningsstörande Verksamheter vilket vi också tror är vad som efterfrågas i första hand. Därtill är området direkt olämpligt för tyngre industri då järnvägsanslutning med industrispår i praktiken inte blir möjlig beroende på alltför stora nivåskillnader. Påståendet att det tidigare funnits järnvägsspår på området kan inte vara riktigt.

Kommunen bör söka andra lokaliseringar för industriella verksamheter som är av tyngre och omgivningsstörande karaktär och ett tillgängligt alternativ kan vara Gorsinge området i Strängnäs eller i anslutning till befintlig industri i Ärja/Lida området och det finns säkerligen många andra tänkbara alternativ. I Ärja/Lida området kan med fördel också järnvägsanslutning troligen arrangeras. Det allra bästa alternativet är förmodligen något område längs det redan befintliga och lågt utnyttjade industrispåret till Åkers Styckebruk.

Det aktuella området mellan lotorp och Ralsborg norr om gamla stockholmsvägen är mycket lämpligt för boende med närhet till läggesta med järnvägsstationen och E 20, gångavstånd till Mälaren, möjlighet till en separat Ge väg och närhet till en fin och orörd natur. Media kan med lätthet dras fram från läggesta eller från kommande anslutningar i Ralsborg och Stora Sundby 4:3 m fl. Därtill behövs området för att minska trycket på bebyggelse i övriga planerade områden främst Centrala Hedlandet. Därmed så får vi en etablering av lättare

Se kommentar till synpunkt 30.

Noteras. Endast en mindre del av företagsområdet är planerad för tyngre industriverksamhet.

Det är riktigt att det fanns ett stickspår upp i området från Svealandsbanan under anläggningstiden, enligt uppgift från kommunens handläggande tjänsteman i projektet med järnvägsutbyggnaden.

Noteras.



industri, hantverk och handel söder om gamla stockholmsvägen och ett naturnära boende norr om vägen. En etablering av det slag som vi förordar leder också till lägsta tänkbara kostnader för infrastruktur och media.

Slutligen förutsätter vi att detaljplanerna för Stora Sundby 4:3 m fl. inte fastställs innan den fördjupade översiktsplanen är fastställd.

Med vänlig hälsning

Bengt Wicksén, Lotorp 1:29, 30, 31, 32

Britt Wijkander, Lotorp 1:35, 36

Gete Kindal, Lotorp 1:37, 38

Se kommentar till synpunkt 30.

Noteras.

### Förfrågan om planläggning för två nya tomtområden på Hedlandet.

**Lotorpshöjden och Lobjörnberget - nya tomtområden för enbostadshus på fastigheterna Lotorp 1:30 1:32 och 1:35 Hedlandet, Mariefred.**

Hedlandet ligger attraktivt nära järnvägsstationen och motorvägsanslutningen i Läggesta. Bebyggelsen är småskalig med trähus från olika tider och som förefaller utökas i jämn takt.

Två områden för nybyggnad av enbostadshus har tagits fram. Båda är högt belägna och tar tillvara på slutningarnas möjlighet till utblickar och soljus. Avståndet till tågstationen i Läggesta är knappt 3 km. Från Lotorpshöjden blir sträckan något kortare längs banvallen om man på den i en framtid kan tänka sig gång- och cykelvägsförbindelse.

**Lotorpshöjden** ligger med direkt anslutning till Hedlandavägen och föreslås rymma 20 - 30 bostadstomer. Marken ligger på en relativt brant sluttning med utsikt över Mariefred och Mälaren och är beväxt med gles barrskog blandad med björk och rönn.

**Lobjörnberget** ligger i ett skogsområde i direkt anslutning till gamla E4:an/Stockholmsvägen och med bra väganlutning till tågstation i Läggesta. Här beräknas 40 - 50 tomter rymmas i slutningarna runt det vackra berget Lobjörnberget. De föreslagna tomterna kommer att få ljusa lägen i vacker skogsnatur. Genom skogen går en gammal "skolstig", vars streckning kan utnyttjas och förbinda området med en eventuellt kommande gc-väg på banvallen mot Läggesta.

**Trafiken** till Lotorpshöjden kan gå via Hedlandavägen och till Lobjörnberget via gamla E4:an/Stockholmsvägen. Tillgängligheten till tågstationen i Läggesta är god längs båda vägarna

**Avloppsfrågan.** Bebyggelsestrycket ökar kontinuerligt på Hedlandet och behovet av ett utbyggt kommunalt VA-nät blir allt tydligare. Båda områdena beräknas kunna komma ifråga för kommunala VA-lösningar.

Tidigare inlämnat förslag att i framtiden omvandla Ekudden, Lotorp 1:31, till konferensanläggning är fortfarande aktuellt

Markägare till fastigheterna Lotorp 1:30 och 1:32 är Bengt Wicksén, Ekudden  
645 47 Mariefred.  
Tel 070- 6656275

Markägare till fastigheten Lotorp 1:35 är <sup>Britt</sup>Evert Wijkander, Lotorp Lövstalund,  
64792 Mariefred  
Tel 0159-13375, 070-5913043

Strängnäs den  
För markägarna

Anna Nilsson  
Arkitekt

Bilagd förfrågan om detaljplaneläggning, daterad behandlas som eget ärende och finns att ta del av på Samhällsbyggnadskontoret.



# STRÄNGNÄS KOMMUN

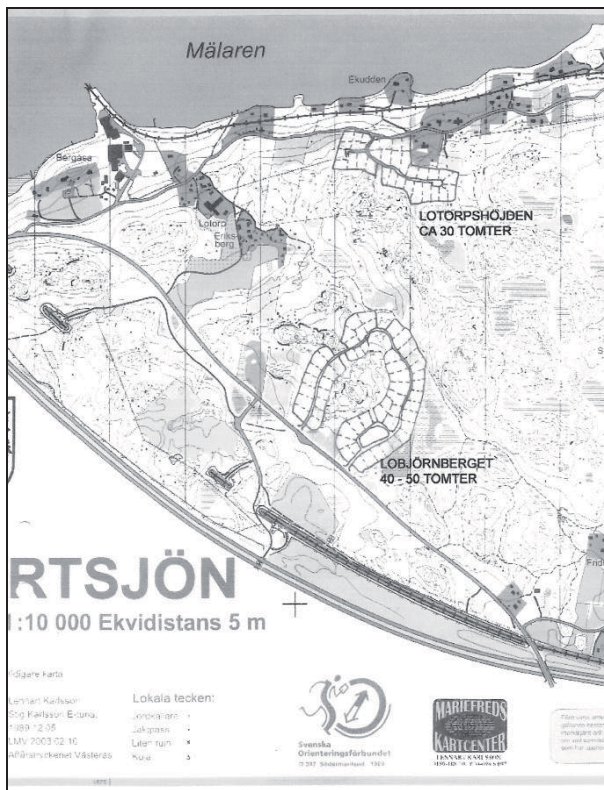
Samhällsbyggnadskontoret  
Plan- och byggenheten

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

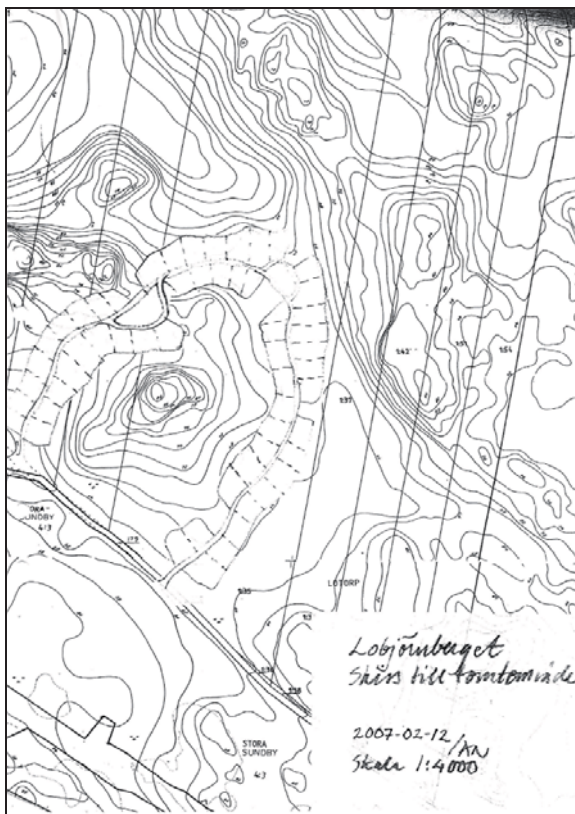
Dnr PBN/2007:291 -214

2011-10-26

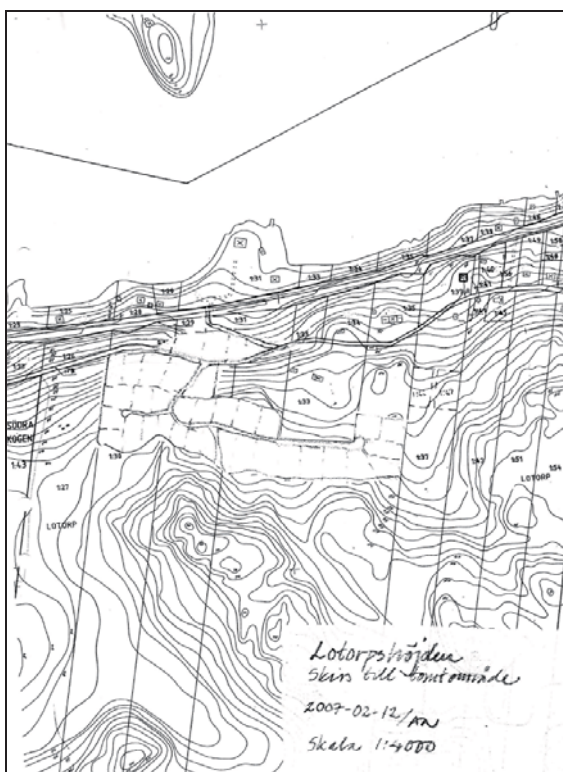
53/110



Bilagd kartbild till förfrågan om detaljplanläggning, finns att ta del av i läsbart skick och i sin helhet på Samhällsbyggnadskontoret.



Bilagd kartbild till förfrågan om detaljplanläggning, finns att ta del av i läsbart skick och i sin helhet på Samhällsbyggnadskontoret



Bilagd kartbild till förfrågan om detaljplaneläggning, finns att ta del av i läsbart skick och sin helhet på Samhällsbyggnadskontoret.

### **37. Evert Wijkander m.fl. boende**

Det är bra att en översiktplan äntligen upprättats över området eftersom behovet även plan för framtida exploatering är mycket stort. De boende har genom sin fastighetsägarförening LHF under 2007 gjort ett ambitiöst yttrande inför planarbetets start och vi kan konstatera att nu liggande förslag endast i mycket begränsad omfattning tagit hänsyn till vårt yttrande vilket vi finner ytterst märkligt. Yttrandet bifogas bil. 1.

1. Allmänna kommentarer och tillrättalägganden. Rapporten poängterar betydelsen av långtgående miljöhänsyn vilket vi på alla sätt håller med om och stöttar. Mot den bakgrunden är det för oss helt obegripligt att Kommunen tillåter en kommande trafik med gammaldags koleldade ångtåg som bevisligen medför hälsovådliga utsläpp och risk för brand. Inte i något annat sammanhang skulle någon ens komma på tanken att tillåta denna typ av bränslen utan en adekvat rening. Rapporten förutsätter också att gång- och cykelvägar ska tillskapas för att främja friluftsliv och säkrare trafikmiljöer. Enbart tack vare de boendes enträgna ansträngningar har en smal GC väg etablerats på sträckan Läggesta - Centrala Hedlandet. På övrig sträcka har Kommunen tills vidare försuttit chansen att etablera en GC väg mot Taxinge varmed önskemålen i FÖPen blir svåra att

Se kommentar till synpunkt 35.



förverkliga och troligen kostsamma. I avsnittet rörande Museijärnvägen står att Kommunen ställt krav på en oberoende miljökonsekvensutredning. Detta är fel då kraven enbart kommer från de boende, krav som Kommunen senare accepterat men aldrig levt upp till. Det står därtill i texten att den holländska utredningen baseras på ånglok i drift. Det bör poängteras att ångtågen stod stilla och inte var i rörelse under mätningarna. Slutligen konstateras att ingen hälsorisk föreligger från ÖSLJ's koleldade ånglok. Detta betraktar de boende som en direkt felaktig och förhastad slutsats som saknar saklig grund. De boende underkänner på mycket goda grunder miljö utredningen och har aldrig accepterat denna. Vi som bor i området kommer aldrig att acceptera en trafik med hälsovådlig och brandfarlig koleldning och kräver att dessa planer stoppas.

Noteras.

## 2. Överordnad struktur

Förslaget innebär en fortsatt utbyggnad av tre befintliga koncentrationer av bebyggelse i Lotorp/Eriksberg, Ralsborg och centrala Hedlandet. Såsom framgår av vårt bilagda yttrande från 2007 så anser vi att en nybyggnation av bostäder under en första etapp lämpar sig väl längs med Gamla Södertäljevägen, Bergåsa industriområde och området nära Läggesta station medan en andra etapp lämpligen kan ske längs vägen Ralsborg - Lågprisvaruhuset.

Se kommentar till synpunkt 30.

Vi tycker att exploateringen i Centrala Hedlandet ska omprövas av hänsyn till områdets känsliga och historiskt betydelsefulla karaktär. Därtill är det viktigt att värna om utsikten från Slottet och Mariefred längs hela strandlinjen.

Noteras.

Exploateringen föreslås innebära att antalet lägenheter ökar med minst 350 och högst 530 lägenheter. Vi anser att en så stor etableringsgrad förutsätter ytterligare områden, utöver de föreslagna, för bostadsbyggnation.

Noteras.

Exploateringen av södra skogsbrinken, eller Mälarmården som Ni också kallar området, föreslår vi skall ske försiktigt och med hänsyn till natur, omgivningar och konsekvenser för Mariefred. Någon ny väg tror vi inte är realistiskt och nuvarande och kommande problem med Hedlandavägen kan lösas genom att all genomfartstrafik leds andra vägar. Om så sker tål nuvarande väg en försiktig och selektiv fortsatt exploatering av området.

Noteras.

Vi tycker att området mellan Lotorp/Eriksberg och Se kommentar till synpunkt 30.



Ralsborg längs och norr om gamla Stockholmsvägen lämpar sig väl för exploatering av bostadsbebyggelse och vi förslår att ett eller kanske flera områden planeras i området med infart från gamla E 20 som har god kapacitet för en ökad trafik. Sådana nya områden samt Ralsborg kan då utnyttja den gamla skolstigen som gång- och cykelväg väg för att ansluta till övriga GC vägar i området. Denna GC väg blir då helt skild från biltrafiken och är lätt och billig att iordningställa då marken till stor del redan är förberedd.

När detaljplanen för det planerade verksamhetsområdet söder om gamla stockholmsvägen presenterades talades inte om något omfattande byggförbud inom angränsande markområden. Detta är inte acceptabelt och innebär betydande och orimliga inskränkningar i möjligheterna att utnyttja den befintliga marken. Vi förslår att verksamhetsområdet endast får utnyttjas av icke omgivningsstörande verksamheter och att en mindre skogsbarrlär ev. sparas närmast norr om vägen för att minska trafikljudet. Det vore idag helt felaktigt att fatta beslut om byggförbud norr om stockholmsvägen innan vi ens känner till om verksamhetsområdet kommer att utnyttjas och för vilken typ av företagsamhet.

Vi förslår att tyngre och omgivningsstörande verksamheter får en lokalisering som inte kommer in konflikt med lämpliga bostadsområden och som dessutom får tillgång till järnvägsanslutning för att därmed minska behovet av biltrafik. Det finns redan en utomordentlig industrispårsanslutning till Åkers Styckebruk som borde kunna utnyttjas betydligt mera.

### 3. Centrala Hedlandet

Den föreslagna exploateringen runt Karlsborgsområdet är okänslig för existerande miljö och kulturvärden inte minst utsikten från Slottet och Mariefred. I stället för att etablera en ny hamn och ångbåtsbrygga förslår vi att den befintliga småbåtshamnen rustas upp och byggs ut.

I samband med att industriområdet anläggs måste det också tillgängliggöras för andra trafikanter än bilar, vilket betyder att en gång- och cykelväg för snabb ”målpunktsförflyttning” mellan Ralsborg och Läggesta bör prioriteras för denna sida(sydsidan) om väg 990 . En sådan cykelväg placeras bäst längs med den inre lokalgatan för att undvika den mer intensiva trafiken längs väg 990 och är tänkt att även ansluta till rekreationsområden söder om Svealandsbanan och E20, förutom att den leder vidare till Läggesta. Planen föreslår därför att skolstigen rustas upp främst i syftet att vara en rekreativ tillgång i skogsmiljö, snarare än en snabb och bekväm cykelväg.

Noteras.

Beaktas. Förslaget bearbetas och läget för möjlig turbåtsbrygga flyttas.





#### 4. Södra skogsbrinken

Området är attraktivt och lockande för en fortsatt exploatering med fin utsikt över Gripsholmsviken och Mariefred med omgivningar. Hedlandavägen beskrivs som en väg med begränsad kapacitet och stora problem vilket också är riktigt. Vi föreslår att dessa problem löses genom att genomfartstrafiken begränsas och helst elimineras.

Noteras.

Om så sker kan den befintliga vägen väl hantera en fortsatt begränsad exploatering utan att byggas ut. Någon ny väg några hundra meter upp i berget tror vi inte är realistiskt eller nödvändigt. Infarter till nya områden anpassas till topografin så att lutningarna inte blir för stora. Kommunen (Sevab) har dragit fram media försörjning i den gamla banvallen som en förberedelse för en exploatering.

Noteras.

#### 5. Vägsystem och trafik

##### 1. Biltrafik.

Huvuddelen av all trafik till och från området bör ledas längs gamla E 20 och in via Ralsborg och spridas via Centrala Hedlandet mot öster och ev. väster. Vägen Ralsborg - Centrala Hedlandet kan relativt enkelt breddas och anpassas till kommande behov. Vägen Lotorp/Eriksberg - Centrala Hedlandet reserveras enbart för boende i området och genomfartstrafiken leds den andra vägen. Det finns många olika tekniska lösningar för att förhindra genomfartstrafik.

Se kommentar till 30.

Någon ny Mälarmårdsled behövs inte och är inte heller möjlig att med rimliga insatser förverkliga. På detta sätt skapas en bra vägstruktur för bilar med mycket begränsade investeringar.

Noteras.

##### 2. Gång- och Cykeltrafik

GC-väg, om än för smal, är redan etablerad längs banvallen mellan Läggesta och Centrala Hedlandet. En ny GC väg föreslår vi skall etableras mellan

lotorp/Eriksberg och Ralsborg längs den gamla skolstigen och en ny GC väg anläggs längs bilvägen mellan Ralsborg och Centrala Hedlandet. På sikt bör också en GC väg anläggas längs den gamla banvallen mellan Centrala Hedlandet och Taxinge vilket på kort sikt försvårats genom Kommunens uppgörelse med ÖSLJ.

Se tidigare kommentar angående skolstigen.  
Beaktas vad gäller sträckan längs Ralsborgsvägen – centrala Hedlandet.

När denna plan förverkligats får området GC vägar till/från alla omgivande bostadsområden inom Mariefred, Åker och Taxinge/Nykvarn.

Vi finner det angeläget och viktigt att GC vägen senare kan förlängas till Taxinge och att åtgärder nu vidtages för att möjliggöra detta senare. Därtill är det mycket viktigt att alla åtgärder vidtages för att maximera GC vägens bredd längs hela sträckan för att minimera risken för olyckor.

Beaktas. En tydligare beskrivning av den långsiktiga planen med GC-väg mot Taxinge införs.



### 6. Grönområden

Inom området kommer även med en exploatering av området mellan gamla E 20 och skolstigen tillräckligt med mark att förbli orörd och därmed bibehålla och ev. nyskapa önskvärda friluftsområden. Ett iordningställande av skolstigen kommer att väsentligt underlätta och förbättra tillgängligheten till skogsområdet.

Mariefred den 15 november 2209

För de boende

Kerstin & Magnus Stuart, Monica & Peter Alhanko, Britt & Evert Wijkander, Bengt Wicksén, Gete Kindal Enl. fullmakt

Noteras.

I övrigt hänvisas till boendeförteckningen som bifogades yttrandet från 2007.

Bilaga. De boendes inlaga från 2007, Olle Rådmann

|   |  |
|---|--|
| <p>Till<br/>Strängnäs kommun<br/>Samhällsbyggnadskontoret<br/>645 80 Strängnäs</p>  |  |
| <p><b>Utvecklingsmöjligheter för Hedlandet - förslag till FÖP: en</b></p>   |  |
| <p><b>1. Inledning</b><br/>Vi som bor på Hedlandet är mycket glada över att Strängnäs kommun bjudit in oss boende<sup>1</sup> att delta med synpunkter till arbetet med den fördjupade översiktsplanen.</p>   |  |
| <p>Vi boende i området har samlat oss och gemensamt diskuterat våra framtida visioner och förslag för området. Det har varit mycket positiva och framtidsblickande diskussioner. Genom en inbjudan från Lotorp Hedlandets Fastighetsägarförening, som delades ut i områdets alla brevlådor, kallades till ett större möte där vi diskuterade vår gemensamma syn. Mötet ägde rum den 9 augusti kl 18.00 i företaget Inneniljös lokaler vid Läggprisvaruhuset. Trots den fina sommarkvällen kom drygt 50 personer till mötet. Över 90 procent av de deltagande på mötet står bakom synpunkterna, utöver det har fler spontant tagit kontakt och anslutit sig till skrivelsen. Se bifogad namnlista. Nedan presenterar vi resultatet av våra diskussioner.</p> |  |
| <p>Vi ser stora utvecklingsmöjligheter för området och utvecklingen av Hedlandet kommer att stötta visionen för Strängnäs kommun, antagen 6 mars 2006:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Vi kan erbjuda ett attraktivt boende i en levande kulturbygd med rika naturupplevelser.</li><li>- Området ligger bra till med utomordentliga möjligheter till goda kommunikationer, med närhet till Svealandsbanan.</li><li>- Hedlandet ger möjlighet till ett blomstrande småföretagande, både inom handel och tjänstesektor.</li></ul>   |  |
| <p>Infrastrukturlösningarna (bl a vägar, el, vatten och avlopp) är strategiska för att kunna exploatera Hedlandet.</p>  |  |
| <p>Vi boende bidrar gärna aktivt med vår gemensamma kunskap och känsla för området, även i det fortsatta planarbetet. Kontakt kan ske genom Lotorp-Hedlandets fastighetsägarförening.</p>   |  |
| <p>Hedlandet den 16 augusti 2007,</p>   |  |
| <p>/Vi boende, se bifogad namnlista<br/>Kontaktperson: Olle Rådmann 0159-12576, e-post o.r.4.6@telia.com<br/>Lotorp-Hedlandets fastighetsägarförening</p>   |  |
| <p><sup>1</sup> Som boende i området räknar vi både permanent- och sommarboende.</p>  |  |

Bilagda synpunkter med namnlista över synpunktslämnare, inkom vid mötet som hölls i tidigt skede (maj 2007) inför själva planeringsarbetet. Det fanns vid tillfället inte något förslag att ta ställning till. Många av synpunkterna har tagits tillvara och inarbetats i den förslagshandling som ställdes ut till samrådet.

Här behandlas endast synpunkter på själva samrådsförslaget.

Synpunkterna från maj-mötet finns att ta del av i läsbart skick och i sin helhet på Samhällsbyggnadskontoret.



### Att bo på Hedlandet

Det som särskiljer att bo på Hedlandet från andra områden i kommunen och regionen är flera. Vi är en glesbygd nära staden som ger en hög livskvalitet tack vare tystnaden, mörkret, stjärnorna och vattnet. Området ligger nära Läggesta station vilket ger oss goda pendlingsmöjligheter till arbeten på andra orter. Flera av oss har goda förutsättningar att driva eget företag hemifrån. Ofta har vi relativt stora tomter utan direkt grannsyn. Tvärtom vad man kan tro, så har vi på Hedlandet en mycket stor grannsamvaro - med grannar som bryr sig om varandra inom hela Hedlandet. Gemensamt för alla är att vi uppskattar närheten till naturen. Det innefattar allt ifrån stora strövmråden i skog och mark, till goda fiskemöjligheter.

#### 2.1 Kulturvården

Hertig Karl ägde marken och lät stycka av och donera långsmala fastigheter till Mariefredsborgarna 1592. Det gav en möjlighet till självhushåll med jakt, fiske, djurhållning, odling, och tillgången till egen skog gav möjlighet till virke och ved. Mariefreds skola låg i Lotorp och barnen kördes ut till skolan från Mariefred för att vara nära naturen. Det fanns en ångbåtsbrygga där lite större fartyg lätt kunde angöra för att lasta och lossa gods eller människor. Nils Johans kastrullfabrik är idag Lågprisvaruhuset. Det finns en kulturskyddad källa vid Kristinelunds bushällplats, vid nedfarten till Karlsborg. Från vilken Katarina Jagelonica sägs ha hämtat vatten till Johan III. Vi är stolta över vår långa kulturhistoria och vackra bebyggelse som sträcker sig många hundra år bakåt i tiden. Något vi hoppas kan fortsätta även in i framtiden.

När vi följer utvecklingen i regionen så ser vi allt tydligare att Läggesta är den självklara knutpunkten för vår kommundel, tack vare Svealandsbanan. Det är allmänt känt att många dagspendlar till arbeten i Stockholm, Strängnäs och Eskilstuna. Närheten till Stockholm gör att det redan idag finns en inflyttning till området och intresset är stort. I dagsläget har Hedlandet stora brister i kommunikationerna, främst för gående och cyklister.

Vi ser att Hedlandet är ett utvecklingsområde för kommunen och vill att vi tar tillvara dess kulturhistoria vidare in i 2000-talet.

#### 2.2 Naturvården

Det finns rikliga naturvärden i området idag. Det är gott om djur- och naturliv. Vi har t ex gråhäger som fiskar och bygger bo längs stränderna, några andra djur som ofta ses är t ex mink, bäver, vildsvin och rådjur. Fågellivet uppvisar en stor artrikedom vanliga och mer ovanliga arter som grönböling, tre varianter av hackspett, gråhäger, lom, kungsfiskare, kattuggla, fiskgäse, havsörn och strandpipare. Det är även gott om fladdermöss, groddjur och ormar i området. Något som vi önskar att man tar hänsyn till vid en utveckling.

### 2. Vägar och kollektivtrafik

Vi beskriver nedan hur vi ser på en uppdelning av vägnätet mellan vägar och gång- och cykelväg (GC). För cykel och gångtrafik skapas särskilda vägar i anslutning till de tre vägarna i området. Befintliga vägar har idag hastighetsbegränsningen 70 km/h, vilket är alldeles för högt med avseende på vägarnas beskaffenhet. Företagen vid lågprisvaruhuset har stor trafikbelastning med tung trafik. Ingen kan framföra en barnvagn, ha cyklande barn eller promenera utan att vara i fara. Separering av biltrafik och "mjuka trafikant" ökar trafiksäkerheten och stödjer Vägverkets nollvision. Vi boende i området vill ta oss fram på andra sätt än med bil och minska vårt bilberoende och miljöbelastning. Områdena som vi

Sid 2

föreslår nedan för GC-vägarna ligger redan idag med en väldigt bra topografi, dvs. de är i plan terräng och lätta att anlägga.

Vi vet idag att det finns ett mycket stort intresse hos både markägare och bostadsföretag att nyetablera i området. Det är något som gör att vi vägar föreslå infrastruktursatsning från kommunens sida. Det finns stora möjligheter att öka skattebasen och tjäna igen satsningen.

#### 3.1 Gamla Södertäljevägen

Gamla Södertäljevägen har stor bärighet och bra standard. Vi ser vägen som områdets huvudsakliga genomfartsled. Vägen bör användas för de flesta former av transporter till och från området. För att hålla hög trafiksäkerhet och slippa nuvarande problem med gång- och cykeltrafik i vägrenen anläggs en separat och parallell GC-väg till närliggande bostadsområden. GC-vägen ligger i bostadsområdets inre/bakre delar och följer i huvudsak Skolstigen. Vägen leds om där Skolstigen idag går över tomplats. Lokalvägar från bostadsområde "Ettapp 1" ansluter till Gamla Södertäljevägen.

#### 3.2 Vägen mellan Ralsborg och Lågprisvaruhuset

Vägen breddas och utformas så att framkomligheten för varutransporter och personbilar ökar. Trafikanter till och från Lågprisvaruhuset rekommenderas i framtiden välja denna väg. För att hålla hög trafiksäkerhet och slippa nuvarande problem med gång- och cykeltrafik på vägen, anläggs en parallell GC-väg. Lokalvägar från bostadsområde "Ettapp 2" ansluter till Ralsborgsvägen.

#### 3.3 Hedlandavägen (väg 986)

Vägen har dålig standard idag, den är smal och har dålig sikt då den är kurvig och har många utfartsvägar. Idag är det den enda vägen genom området för gående och cyklister.

Befintliga Hedlandavägen rustas upp och breddas så att bilar kan mötas och anslutningsvägar till kompletterande bebyggelse kan skapas. Alternativt sker en utbyggnad av mötesplatser. Belastningen på vägen minskas genom att leda om transporter till Lågprisvaruhuset via Ralsborgsvägen. Genomfart kan eventuellt förbjudas för varutransporter. Några av oss tycker att all genomfartstrafik kan förbjudas. Vägens hastighetsbegränsning sänks från 70 till max 50km/timmen, på sträckan mellan Bergåsa och Lågprisvaruhuset, för att öka trafiksäkerheten.

För att hålla hög trafiksäkerhet och slippa nuvarande problem med gång- och cykeltrafik på vägen, anläggs en parallell GC-väg längs befintlig banvall.

#### 3.4 Utbyggnad av gång- och cykelvägar (GC)

För cykel och gångtrafik skapas särskilda GC-vägar i anslutning till de tre vägarna i området. En GC-väg går parallellt med Hedlandavägen, på befintlig banvall, i symbios med smalspåriga järnvägen. Hela banvallen görs om till en kombinerad GC-väg/smalspårig järnväg från Läggesta till Taxinge, där sedan GC-vägen kan anslutas till Nykvarns GC-vägnät.

Längs Gamla Södertäljevägen anläggs en GC-väg på den gamla skolstigen mellan Lotorp och Fridhem. Denna GC-väg ansluts i väster till GC-vägen på gamla banvallen mot Läggesta och i öster mot en ny GC-väg mellan Ralsborg och Lågprisvaruhuset.

Utmed vägen Fridhem till Lågprisvaruhuset anläggs en GC-väg. Denna GC-väg ansluts i söder till den längs Gamla Södertäljevägen och i norr till den längs Hedlandavägen på banvallen mot Läggesta. Triangeln är sluten.

Sid 3



GC-vägarna knyter naturligt ihop området med Läggesta station och Jagbacken, där förskola och skola kommer att finnas. Man kommer lätt vidare mot Mariefred och Åker via befintliga GC-vägar. På så sätt säkerställs vardagskommunikationen. Samtidigt skapar GC-vägarna möjlighet till närliggande rekreation för till exempel cykling, promenad, skidåkning, svamplockning och fågelskådning. Dessa cykelvägar är också en del av Nackrosleden och Mälardalsleden vilket ökar attraktiviteten för dessa leder och därmed ökar vår turism.

### 3.5 Anläggning av smalspårige museijärnväg längs GC-väg

Idag finns normalspår på banvallen med dieseldriven rälsbuss som enda trafik. Här finns en stor potential för att tillgodose både de boendes önskemål, såväl som ÖSLJs önskan om smalspårige museijärnväg.

GC-väg och ev. smalspårige järnväg löper integrerat längs banvallen. **Smalspårige järnväg på banvallen anläggs med nedsänkt räls/stadsräls (som man bygger med för spårvarnar i stadstrafik).** Då kan GC-vägen användas för lättare transporter till de fastigheter som idag inte har vägranlutning till sina fastigheter, under perioden september – maj, när tättrafiken ligger nere, eller efter överenskommelse med ÖSLJ. Om det är nödvändigt med någon form av avgränsning mellan järnväg och GC-trafik när tågen kör bör denna utformas så att den kan avlägsnas när tågen ej kör. Därmed kan hela bredden utnyttjas och bli underhåll av infrastruktur som anläggs i GC-banan underlättas. Den optimala lösningen är dock om samnyttjandet kan ske i största samförstånd/hänsyn från alla parter, så att en fysisk barriär inte behöver sättas upp.

Begränsning i trafikslag är en förutsättning. **Endast dieseldrivna eller eldrivna fordon tillåts.** Detta för att inte ge en ökad brandrisk. Dessutom minskas den lokala miljöbelastningen och nersmutsningen avsevärt. Vi vet att ÖSLJ redan idag har en imponerande dieseldriven smalspårige loksamling som de kan visa upp på denna sträckning.

Lokstall och utställningshall för dieseldrivna tåg bör uppföras i Läggesta. Detta för att förenkla drift och underhåll, samtidigt som ÖSLJ ges möjlighet att bevara och visa upp ytterligare en viktig del av den svenska järnvägshistorien. (Detta förslag ligger utanför denna FÖP)

Vi boende i området är mycket otrygga i när vi tänker på koleldning ånglok. Brandrisken och utsläpp skulle öka mycket i området. **Koleldning är något som alla boende starkt motsätter sig. Det är ett krav som vi inte ger avkall på.** Däremot är vi positivt inställda till ÖSLJs verksamhet i stort och vi ser möjligheter att leva i samklang med järnvägen om vi kan få till ovanstående lösning.

Vi ser framtida möjligheter för ÖSLJ att erbjuda ett dieseldrivet morgontåg som tar oss boende till Läggesta station.

**Banvallen skall även fortsatt ägas av Strängnäs kommun,** för att säkra tillgången och utvecklingen av infrastruktur i området. Då det är en av kommunens huvuduppgifter att tillgodose invånarna med god infrastruktur.

### 3.6 Bussförbindelse Strängnäs - Södertälje

En kompletterande bussförbindelse över länsgränsen mellan Strängnäs – Läggesta – Nykvarn - Södertälje tror vi skulle öka livskvaliteten för samtliga boende i kommunen. Även Nykvarns kommun borde ha intresse av en sådan trafiklinje.

Sid 4

## 3. Bostadsbebyggelse

Hedlandet har ett mycket eftertraktat läge med närhet till Svealandsbanan, Mälaren och Mariefred. Området kan mycket väl stötta kommunen i strävan att öka invånarantalet med 650 personer per år. Med en hållbar utveckling ser vi att området på sikt kan erbjuda minst 500-600 nya bostäder. Företrädesvis byggs fristående villor, men kanske också bostadsrätter med trädgårdsstaden som förebild. Bebyggelsen placeras i anslutning till befintliga vägar i området.

### 4.1 Utveckling av befintlig bebyggelse

**Området längs Mälarens strand lämpar sig för en försiktig och selektiv expansion av boende. Viktigt är att behålla dagens natur- och kulturvärden samt att expansionen sker i stil med befintlig bebyggelses struktur och karaktär.** Vi vet idag att många besöker området tack vare välvärdad och intressant bebyggelse av högt kulturhistoriskt värde. Kompletteringsbebyggelse kan ske både norr och söder om Hedlandavägen.

### 4.2 Nybyggnation - etapp 1

I en första etapp anläggs ett nytt bostadsområde norr om Gamla Södertäljevägen, fram till Skolstigen (som omvandlas till GC-väg). Vi ser att det möjliggör omkring 300 bostäder. Även när det gäller nybyggnation vill vi att områdena ges en intressant och omväxlande gestaltning i den anda som råder på Hedlandet.

Bergåsa industriområde detaljplanläggs för bostadsbebyggelse, möjlighet finns för flerbostadshus i dagens industrilokaler upplåtna med hyresrätt. Här kan eventuell kommunal badplats och båtplatser förläggas.

Ur ett invånarperspektiv är det viktigt att den första bebyggelsen hamnar så nära Läggesta station som möjligt. Detta för att det ska uppfattas som nära till kommunikationer och vara lätt att ta sig till fots eller per cykel. Därför föreslår vi "Etapp 1" närmast Läggesta. En kostsam utbyggnad av lokal busslinje kan då också vänta flera år. Därför har vi inte föreslagit någon mer omfattande nybyggnation i planområdets östra delar.

### 4.3 Nybyggnation - etapp 2

I etapp 2 anläggs bostadsområden längs vägen Ralsborg - Lågprisvaruhuset. Vi ser att det möjliggör omkring 200 bostäder.

En eventuell kommunal badplats förläggas norr om Lågprisvaruhuset, för att tillgängliggöra Mälaren för boende i området.

### 4.4 Skol-, barn-, äldreomsorg

Med tanke på planerna för Läggesta/Jagbacken och goda GC-vägar, kan detta vara tillräckligt för att täcka in även Hedlandets behov. Eventuellt kan en förskola bli aktuell, då man kan misstänka att många nyinflyttade är barnfamiljer.

## 4. Friluftsliv och rekreation

Det är viktigt att skapa förutsättningar för ett rörligt friluftsliv på Hedlandet. Nybyggnation medför troligtvis att många barnfamiljer flyttar till området. Vi upplever redan idag att det finns ett mycket stort intresse att ströva i området från de boende i närliggande områdena Mariefred/Jagbacken. Vi möter ofta invånare därifrån som drar på barnvagn på spårområdet, då de känner sig otrygga på vägen.

Sid 5



Längs GC-vägarna kan man promenera, åka skidor eller cykla. Skogsområdet söder om Hedlandavägen och innanför GC-vägarna lämpar sig mycket väl för det fria och rörliga naturlivet. Lätt när man där utsiktsberget, kan ta en skogspromenad, plocka svamp, orientera eller bygga en koja. Barn utvecklas och tycker om att leka i natur.

För att tillgängliggöra Mälarens stränder för de boende i området och allmänheten, anvisas områden för mindre båtplatser och bad, en vid Bergåsa och en norr om Lågprisvaruhuset. Mälaren erbjuder goda möjligheter för fritidsfiske och skridskoåkning.

### 5. Näringsliv

Vi ser stora möjligheter att bygga ut näringslivet på Hedlandet, främst med fokus på handel och tjänsteproduktion. Lågprisvaruhuset drar i sig själv många besökare. En utbyggnad av lågprishandel eller stillanköpsvaror i anslutning till lågprisvaruhuset skulle öka dragningskraften och antalet arbetstillfällen ytterligare. Här menar vi att en komplettering av befintlig bebyggelse är möjlig.

En ökad möjlighet att bygga separata tillbyggnader på befintliga fastigheter skulle öka antalet tjänsteföretag i området väsentligt. Allt ifrån IT-konsulter till konströrer skulle då välja att etablera sig i området. Det ökar skattebasen i kommunen.

För övriga nyetableringar lämpar sig det stora området mellan Gamla Södertäljevägen och Svealandbanan mycket väl som ett renodlat företagsområde med fokus på småföretagande. Mark bör reserveras för ändamålet.

### 6. Övrig infrastruktur

Infrastrukturlösningar som vägar, el, vatten och avlopp är strategiska och en förutsättning för att kunna exploatera Hedlandet. Anläggningen av de tre GC-vägarna möjliggör en kostnadseffektiv förläggning av övrig infrastruktur längs dessa.

- GC-vägarna går i direkt anslutning till nuvarande och föreslagna bebyggelse
- GC-vägarna går i flack och redan lätt framkomlig terräng.
- Strängnäs kommun äger redan marken längs järnvägen, vilket borde underlätta anläggandet.
- GC-vägarna underlättar framtida underhåll och utveckling av infrastrukturen.

Både Strängnäs kommun och Sevab är redan I-dagsläget beredda och angelägna att komma igång med förläggning av infrastrukturförsörjning i banvallen (längs ny GC-väg) till befintlig bebyggelse.

#### 7.1 Vatten och avlopp

Utbyggnad av kommunalt vatten- och avloppsnät är en mycket viktig miljöfråga som måste prioriteras för att minska hushållens utsläpp i Mälaren. Allt fler fritidsboenden permanentas i området, vilket också det ökar behovet av kommunalt vatten och avlopp.

En annan vinst är att vattenkvaliteten ökar i redan anslutna områden, när man bygger ihop "ändarna" i Läggesta och Hedlandet till en ring. Detta tack vare att cirkulationen ökar och det blir mindre vatten stillastående i ledningarna.

Sid 6

#### 7.4 Luftförsörjning

Dagens befintliga luftledningar grävs ned längs GC-vägar. Detta skulle på ett påtagligt sätt minska antalet elavbrott i området.

#### 7.3 Tyck & ljudband

Telia är förmodligen intresserade av att gräva ned sina luftledningar i området. Kabelburet bredband byggs ut i området både för boende och företag. Sevab har visat intresse för detta. Kopplingspunkter för stadsnätet finns redan idag vid Bergåsa och Lågprisvaruhuset att utgå ifrån.

#### 7.4 Avfallshantering

Hedlandet har närhet till både den nyanlagda avfallsstationen och förpackningsinsamlingen i Läggesta. Närheten har inneburit ett lyft för området.

#### 7.5 Fjärrvärme

Nybyggnation lämpar sig väl för fjärrvärmeinstallation. Befintlig, gles bebyggelse bör uppmuntras att omvandla sina uppvärmningssystem till förnyelsebara energikällor i enlighet med de nationella miljökvalitetsmålen.

### 7. Hälsa och säkerhet

De risker vi främst ser är krockar- och påkörningsolyckor längs Hedlandavägen. Väg 986 Hedlandavägen, är smal och krokig väg med många backkrön och direkta utfarter från fastigheterna. Det är svårt att mötas på vägen. Ett möte kräver att båda bilarna saktar in kraftigt och delvis kör ner i dikesrenen. Vägen är dessutom enda lagliga stället att promenera eller cykla i området, vilket under rådande omständigheter känns direkt olämpligt ur säkerhetssynpunkt, även på sommaren när det är ljus.

Det kan också vara svårt för räddningstjänsten att nå fram till befintlig bebyggelse vid eventuell brand, på grund av svårtillgänglig terräng. Det är mycket skog, få tillfartsvägar och stora branter i området. Detta kan åtgärdas genom att vidta föreslagna åtgärder i dokumentet ovan.

Ingen större urspåringsrisk föreligger i den låga hastighet tågen kör idag.

Översvämningsrisker finns karterade längs Mälarens strand.

Ras och skredrisker bör undersökas.

//

Sid 7



# STRÄNGNÄS KOMMUN

Samhällsbyggnadskontoret  
Plan- och byggenheten

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

Dnr PBN/2007:291 -214

2011-10-26

62/110

Vi, 56 boende på Hedlandet, som står bakom denna skrivelse:

|                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| Roland Eriksson       | Stället Bergåsa         |
| Stefan Jonsén         | Stället Bergåsa         |
| Monica Alhanko        | Karlsborg               |
| Peter Alhanko         | Karlsborg               |
| Staffan Wickerfält    | Lilla Åsgård            |
| Suzanne Wickerfält    | Lilla Åsgård            |
| Ingrid Rådman         | Lillgården Ekudden      |
| Olle Rådman           | Lillgården Ekudden      |
| Rose-Marie Schön      | Allero                  |
| Stemar Bjelad         | Allero                  |
| Magnus Stuart         | Utsikten                |
| Kerstin Stuart        | Utsikten                |
| Britt Wijkander       | Lövstalund              |
| Evert Wijkander       | Lövstalund              |
| Anders Nilsson        | Hedlanda gård           |
| Birgitta Törblad      | Hedlandet               |
| Ingeborg Wahlinder    | Hedlandet 58            |
| Åke Wahlinder         | Hedlandet 58            |
| Gunilla Tersmeden     | Stenkulla               |
| James Tersmeden       | Stenkulla               |
| Ulrika Schilling      | Mon 5                   |
| Fredrik Schilling     | Mon 5                   |
| Staffan Hörberg       | Mon 7                   |
| Karolina Jackson-Ward | Ekudden                 |
| Phil Jackson-Ward     | Ekudden                 |
| Lisa Skoglund         | Lotorp 1:60, 1:61, 1:62 |
| Jan Westerberg        | Hedlandet 1:19          |
| Erik Westerberg       | Hedlandet 1:19          |
| Inger Westerberg      | Hedlandet 1:19          |
| Merja Harkönen        | Lotorp 1:45             |
| Alim Awoni            | Lotorp 1:45             |
| Bo Petersson          | Ralsborg 4/Mysingsbo    |
| Anita Petersson       | Ralsborg 4/Mysingsbo    |
| Irene Nordin          | Grönkulla               |
| Maria Olsson          | Rönnekulla              |
| Christer Fredriksson  | Balders hage            |
| Kent Westman          | Björksjö                |
| Magnus Strid          | Solvik                  |
| Jessica Strid         | Solvik                  |
| Levi Orre             | Björkhem                |
| Helena Orre           | Björkhem                |
| Pelle Hägglund        | Lohagen                 |
| Britta Hägglund       | Lohagen                 |
| Magnus Kylhed         | Fagervil                |
| Peter Tulemo          | Lotorp 1:58 Bergåsa     |
| Margareta Hjelm-Jäger | Lotorp 5                |
| Nils Wennborg         | Lotorp 5                |
| Antero Nurminen       | Tallås                  |
| Anders Lilja          | Sommarro                |

Sid 8

|                    |            |
|--------------------|------------|
| Sirpa Ohtamaa      | Lotorp 4   |
| Aska Siipola       | Lotorp 4   |
| Christer Jansson   | Elnaborg 2 |
| Katarina Nygren    | Elnaborg 2 |
| Bengt Wicksén      | Ekudden    |
| Gunn-Marie Wicksén | Ekudden    |
| Christina Berg     | Lotorp     |

Sid 9



### **38. Jan Volny**

Jag har några synpunkter på översiktsplanen. Främst när det gäller Hedlandet, framför allt kring Karlsborg (KB).

1. Översiktsplanen hänvisar på flera ställen till den viktiga strandlinjen med tanke på utsikten från Gripsholms slott. Ändå planeras ny bebyggelse nära vattnet. Intill Karin

Månsdottersstugan så nära som ca 20 m från strandkanten. Jag tycker gällande strandskydd (nu 100 m från stranden) ska gälla. Det finns inga rimliga skäl till att få dispens från detta. Tvärt om, här finns extra starka skäl till att skydda strandområdet.

Om strandskyddet respekteras kommer den gamla bebyggelsen längs vattnet bevaras och utsikten från Gripsholm behåller sin historiska karaktär. Behåll istället hela det vackra strandområdet sammanhållet för rekreation, fiske osv. Att anlägga en båtplats här är också störande för vyn från Gripsholm.

Att föreslå upphävande av *mindre delar* av nuvarande strandskyddat område i kommande detaljplanering, hör ihop med avsikten att utveckla och sköta om det som är kvalitéer samt att ge möjlighet att åtgärda svagheter och brister som också finns i omgivningen runt Hedlandets hållplats. En del av den negativa upplevelsen är att järnvägen idag fungerar som en rumslig barriär: på norrsidan en förvildad men otillgänglig naturskönhet som långsamt förkvävs av igenväxning, på sydsidan splittrad bebyggelse som inte samverkar varken med strandsidan eller med varandra och som saknar fokus i form av bra gestaltat samlande offentligt rum. (t.ex. ett torg). För att åstadkomma något bra krävs att man bearbetar hela det centrala Hedlandet. Aktiviteterna i strandområdet behöver få kontakt med aktiviteterna kring planerad stationsbyggnad. Tillskott av ny bebyggelse på båda sidor om spåren kan, om den utformas enligt riktlinjerna, både förbättra den fysiska miljön och förstärka den sociala samhörigheten samtidigt som fler människor får möjlighet att flytta hit.

Motiv för upphävande av strandskyddet för att kunna utveckla landsbygden införs i planhandlingens utställningsversion.

Att rensa ur skogen för att få fram och rädda de gamla träden öster om Karin Månsdottersstugan fram till den befintliga båthamnen är bra.

Ursprungligen är detta betesmark som växt igen. Att rensa sly här skulle skapa ett väldigt vackert landskap som också är historiskt riktigt.

2. Att bygga en båthamn mellan land och

Fetlappen

är ogenomtänkt. Här är grunt. En huvudkabel går här med en stor skylt som förbjuder ankring.

Fetlappen är en av vikens populäraste fiskeställen som kommer att störas. På Fetlappen häckar fiskjuse som kan bli störd. En båtplats med allt vad det innebär av bryggor, bråte på stranden, vägar, parkering skulle förstöra ett annars vackert

Noteras.



strövområde för allmänheten längs hela vattnet. Vyn från Gripsholm skulle påverkas negativt. Att bygga ut den befintliga båthamnen är det klart bästa alternativet. Där finns gott om plats. Hamnen ligger också i en skyddad vik och stör inte vyn från Gripsholm. Hit finns redan väg och badplats. Att klämma in ett par hundra båtar till här borde inte vara något problem. Att ha alla båtar på ett ställe måste vara mest praktiskt för alla med tanke på gemensamma forvaringsbodar, vaktschema etc. Om en till båthamn ska anläggas är det rimligt att

för lägga den längre bort. Att ha två båthamnar så nära varandra förstår jag inte poängen med. Det vackra grönstråket vid bäcken som det tala så varmt om i översiktsplanen skulle förvandlas till trans-portväg till båtplats dessutom, eftersom det är enda sättet att nå platsen.

3. Att planera för båttrafik låter mysigt i och för sig, men helt orealistiskt. Vem ska åka där? Hedlandet har inte ens underlag till en buss, vilket borde komma först. För övrigt åker folk bil och egen båt. För turister finns järnväg från Mariefred. Båtförbindelsen borde vara mellan Mariefred och Taxinge tycker jag. Hur många båtförbindelser finns det i Mälaren som bär sig? Nej, lämna den vackra stranden, med den fina utsikten mot Gripsholm, orörd för rekreation. Planera vägar, bebyggelse, arbetsplatser och kommunikationer högre upp från stranden i Hedlandet. Alltså bygg vidare på befintlig struktur.

4. Runt Karin Månsdotterstugan finns fornlämningar. Där bör det inte byggas. Lämna området som park. Gräv ut området och sätt upp skyltar med info om fynden. Jag tror folk kan gilla sådant. Ta ånglok från Mariefred och titta på fornlämningarna i Hedlandet, fynda en jacka på lågprisvaruhuset och fortsätt med ångtåg till kakslottet i Taxinge.

5. Ladan som ligger på vägen ner mot båtplatsen bör bevaras och renoveras. Den är väldigt vacker i konstruktionen och lär vara från 1700-talet. Den skulle kunna fungera som förvaring för båtutrustning tex när båtplatsen byggts ut. Om inget görs snarast kommer det vara för sent. Det är redan hål i taket. Med ganska små åtgärder skulle ladan kunna räddas provisoriskt inför definitivt beslut.

6. Att bygga ut centrum kring lågprisvaruhuset är bra. Här finns plats både för att bygga fler lokaler och plats för fler verksamheter i befintliga lokaler. Platsen skulle kännas väldigt

Beaktas. Samrådsförslaget bearbetas till utställningen.

Kommunen är medveten om att turbåttrafik troligtvis inte realiserar inom den närmsta framtiden, och att ökad vardaglig kollektivtrafik är det som först prioriteras.

Fornlämningsområdet planeras inte för bebyggelse.

Noteras.

Noteras.





naturlig för ett levande centrum.  
Mvh från Jan Volny ägare av fastigheten Karin  
Månsdotterstugan (Hedlandet 1 :81)

### **39. Anders Nilsson**

Efter, att ha tagit del av kommunens förslag finner jag detta i huvudsak ambitiöst och utmärkt. Som störste fastighetsägare i området, har jag en del kompletterande synpunkter.

8. Centrala Hedlandet (sid 34 - 39)

12. Södra Skogsbrinken (SSB) (sid 48 - 49)

Svårigheten, men det lagda förslaget, är att det ter sig omöjligt, att ekonomiskt kunna genomföra den skissade vägutbyggnaden till områden benämnda VIG och SSB. Därmed är förslaget inte ekonomiskt bärkraftigt.

Den känsliga frågan, om hus, som kan störa den Riksintressanta utsikten från Gripsholms slott, Mälaren och Mariefred är lösbar.

Dels finns lägre liggande partier söder om VIG och SSB och sedan kan skogsridåer upprätthållas, för att lösa den frågan.

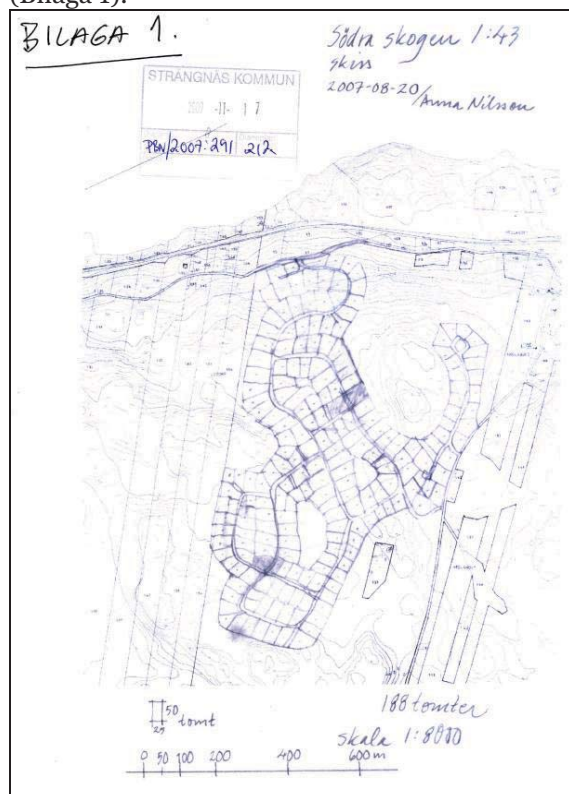
Jag passar på, att påminna om vår planskiss för utbyggnad inom detta område, som presenterades för kommunen för två år sedan (Bilaga 1).

Noteras.

Förslaget i bilaga 1 är i sin helhet inte möjligt att genomföra om ambitionen att värna höjdryggens skogssiluett med hänsyn till riksintresset Gripsholm ska vara allvarligt menad. Stora delar av de små (ca 1200 m<sup>2</sup>) och tätt liggande hustomterna är placerade på höjderna +60, +65, +70, +75, +80 m över vattennivån, långt över den höjd på +55m som har angetts som gräns i kommunens samrådsförslag.

Det tillkommande vägmönstrets form tillsammans med dess omfattning (188 tomter) ger upplevelsen av en bebyggelse för sig själv, som inte samspelar med Hedlandets befintliga landsbygdsmonster.

En liknande byggelse (bilaga 1) skulle också inkräkta avsevärt på det stora opåverkade skogsområdet som är ett allmänt intresse för friluftslivet (riksintresset Mälaren med öar och strandområden) .



Ett alternativ är följande:

Som infart till området används nuvarande infart

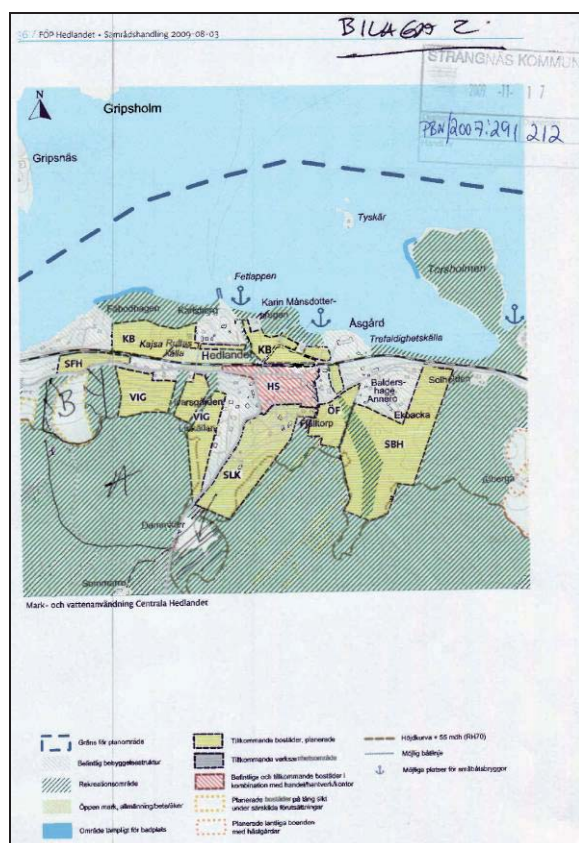


till fastigheten Sommarro.

Området för villabebyggelse utvidgas söder om SSB och den mest ostligt belägna delen av SSB utvidgas genom, att skogsridåerna inte gör så breda, som i förslaget. (Bilaga 2 och 3 där utvidgade ytor markerats med A och B) Därmed kan utbyggnaden påbörjas vid infarten till Sommarro och därmed kunna bli ekonomiskt försvarbar.

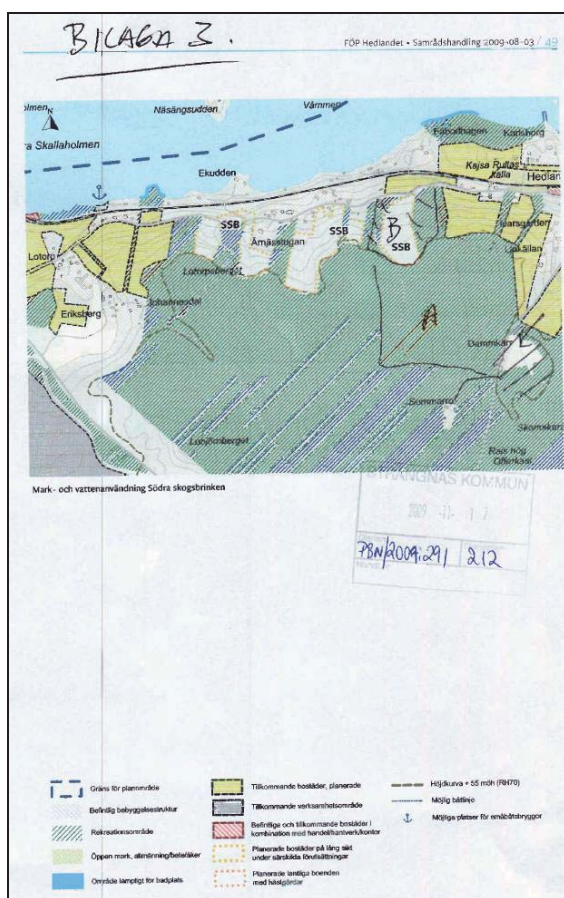
En trafikmässig fördel med dessa två alternativ är, att den naturliga bilvägen till och från området därmed blir söderut längs Ralsborgsvägen räknat från bebyggelsen. Detta ser jag som min viktigaste invändning mot planförslaget.

Noteras.



Område SLK Bör förlängas över Dammkärr söderut åtminstone inom höjdkurvan 55 m ö h.

En viktig riktlinje för Hedlandets landskaps- och kulturmiljökaraktär är att de få kvarvarande öppna markerna inte bebyggs. Förtydligande om riktlinjer för de öppna markerna på Hedlandet införs i utställningshandlingen.



9. Eriksberg/Lotorp/Luffarberget  
Under bokstäverna ÖE finns en skogsridå inritad (Bilaga 4) Den bör ligga precis i gränsen mellan fastigheterna Södra Skogen 1 :43 och Lotorp 1:19. Kartan över Luffarberget (sid. 42) överensstämmer inte med den detaljplanekarta, som upprättats. Fastigheten Strängnäs Södra Skogen 1 :43 ingår i detta förslag till detaljplan, men delar därav har fallit bort (Bilaga 5 och 6 ).

10. Ralsborg  
Områdena MNV och RVV kan med fördel utvidgas i nordlig riktning (Bilaga 7).

Noteras. I denna översiktliga plan har de exakta gränsdragningarna för fastigheterna avsiktligt fått en underordnad betydelse för olika överväganden . När/om den juridiskt bindande detaljplaneringen tar vid kommer dessa frågor att studeras närmare och regleras på ett så rättvist sätt som möjligt.

Möjligheten att i viss mån utvidga område för bostadsbebyggelse utreds i samband med detaljplaneringen, utifrån översiktsplanens (FÖP) riktlinjer för platsen.



### 11. Hedlanda gård

Vi föredrar inom områden, som markerats för begränsad bebyggelse av bostäder (NH och SH) som alternativ till hästgårdar, om det är möjligt. Därtill vill vi gärna återknyta till kommunens tidiga utkast till FOP, som föreslog villabebyggelse öster om gårdscentrum (Bilaga 8) Med vänlig hälsning,  
Anders Nilsson

PS

I kapitlet "Riksintressen och andra allmänna intressen" sid. 75 har en historisk felaktighet insmugit sig om torpet Sämskarboda. Det är alldeles riktigt, att Hertig Karls donation omtalar torpet Sämskarboda i donationsbrevet år 1590. Det nuvarande torpet har emellertid inget gemensamt med det historiska torpet. Det ligger inte heller på samma plats. Mariefreds siste borgmästare har grundligt utrett och dokumenterat den frågan.

O  
S

Anledningen till att vanlig bostadsutveckling inte bedöms lämplig i den kulturhistoriskt väl bevarade miljön kring Hedlanda gård beskrivs i kapitel 11.Hedlanda gård .

Möjligheten att i viss mån utvidga område för bostadsbebyggelse utreds i samband med detaljplaneringen, utifrån översiktsplanens (FÖP) riktlinjer för platsen.

Beaktas. Eventuella möjligheter att feltolka åtgärdas i utställningshandlingen.



# STRÄNGNÄS KOMMUN

Samhällsbyggnadskontoret  
Plan- och byggenheten

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

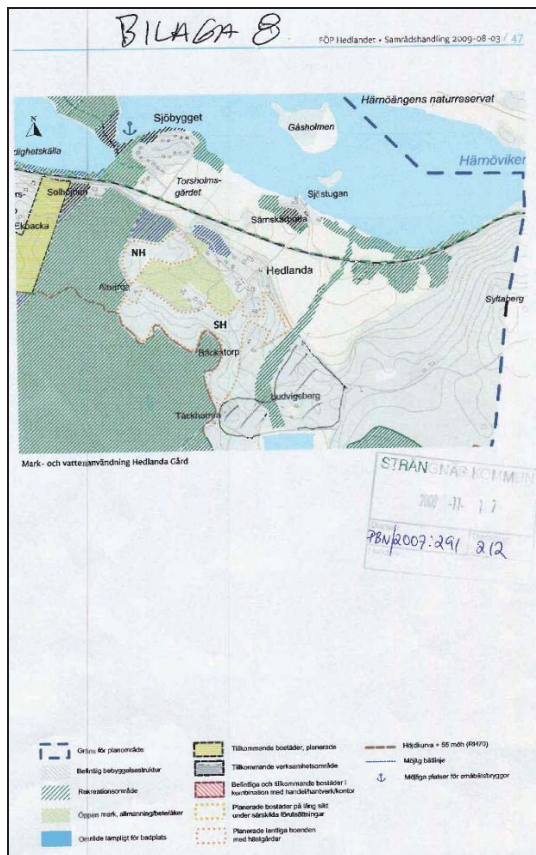
Dnr PBN/2007:291 -214

2011-10-26

69/110







### 40. Marilyn Atkins

Översiktsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen bör revideras då de inte är konsekventa. På flera ställen har inte miljö påverkan beskrivits tillräckligt omfattande. Miljökonsekvensbeskrivningen har inget datum på dokumentet. Man får intrycket att MBK [ev. menas MKB] är äldre än FöP.

Beaktas. Beskrivning av konsekvenser för kulturmiljön kommer att tillföras planhandlingen, vars samtliga delar kommer att vara daterade till utställningen.

Förbättrad information och kommunikation (samråd) till/med berörda fastighetsägare bör ske: Berörda befintliga fastighetsägare har inte fått reda på de ändringar och de utökade planerna på ett korrekt sätt.

Ref Plan och Bygglag 4 kap 7§ "Om förslaget avser en ändring av översiktsplanen, skall det framgå av kungörelsen."

Ändring av Hedlandet området som ett attraktivt lantligt område till ett tätbebyggt barnfamiljsområde anser jag går emot kommunens egna riktlinjer för tillväxt.

Därför anser jag att planen och beskrivningen i sin helhet ska ses över igen och tidsplanen för samråd utökas eller man återgår till omfattningen från 2007:s plan.

Aviseringen inför utställning kommer att ske enligt Plan och bygglagen 4 kap 7 §. Inför utställningen kommer det att framgå om förslaget avviker från översiktsplanen.



Exempel/detaljer följer:

- Ralsborg: Planen att bl.a inkludera Ralsborg i FöP (exkluderat i 2007) har inte förmedlats till all berörda mark och fastighetsägare. Detta inser jag är en förändring i planen. Enligt Plan och Bygglag 4 kap. 7 § "Om förslaget avser en ändring av översiktsplanen, skall det framgå av kungörelsen." Därför: ska återminstade tidsplanen för kommentar utökas och att berörda får informationen på ett korrekt sätt.
- Utökning av FöP: (Som det var i 2007) har inte förmedlats på ett offentligt sätt. Därför ska planen och utökningar av planen offentliggöras på ett tydligt sätt.
- Trafikökning på Ralsborgsvägen: Planen innebär en trafikökning av personbilar på hela 250% på Ralsborgsvägen. Planerad tillväxt, då alla andra vägar är exkluderade i trafik-ökningen.

I maj år 2007 vid det öppna mötet med boende och andra intresserade fanns ännu inget förslag att ta ställning till, varken som samrådshandling eller antagen handling. Om förslaget är att betrakta som en ändring i förhållande till gällande översiktsplan kommer det att framgå i annonsering inför utställningen, i enlighet med Plan- och bygglagen.

Se ovan.

Nedanstående exempelberäkningar visar hur komplex frågan om trafikmängder är och att många variabler ingår:  
Planerade bostäder enligt samråds-förslagets *maximalt utbyggda scenario* för Hedlanda gård (20 bostäder) och centrala Hedlandets östra och norra delar (85 bostäder) innebärande 46 + 196 invånare. Med Trafikverkets uppskattning av dagens trafikvanor på 2,54 rörelser/inv genereras trafiken  $2,54 \times 242 = 605$  fordonsrörelser. Anta att hälften av trafiken från tillkommande 20 bostäder vid Hedlanda gård åker söderut istället för via centrala Hedlandet, då kan vi dra bort 58 fordonsrörelser ( $605 - 58 = 547$ ).  
Av denna trafikmängd kan vi anta att 50 % (=274) väljer Ralsborgsvägen och 50% väljer Hedlandavägen (om ingen reglering eller avstängning av Hedlandavägen införs). Till denna mängd på Ralsborgs-vägen ska läggas trafik från 150 bostäder (=345 invånare) på Södra Skogsbrinken (Maximalt scenario) som vi antar fördelar sig 50 % (=438 rörelser) i riktning mot Eriksberg/Lotorp och 50% (=438 rörelser) i riktning mot Ralsborgsvägen. Sammanlagt blir det en trafikökning på Ralsborgsvägen med  $274 + 438 = 712$  antal fordonsrörelser (som ett medelvärde utslaget per år och dygn). Jämfört med Trafikverkets (år 2009) uppmätta 330 är det en ökning på 215%.

Beaktas. Konsultföretaget Atkins delanalys av *nuvarande* trafiksituation med sina svaga punkter är avslutad. Innan FÖP Hedlandet antas, ska en uppskattning av framtida trafikflöden och hur de fördelas i området göras. Detta blir ett stödjande underlag för kommande detaljplanering avseende trafiksäkerheten.

Trafik analysen och säkerhets konsekvenser har inte slutförts (FöP s54).  
Trafikmätningar som är gjorda måste anses helt otillräckliga då de är gamla. Därför skall tidsplanen utökas och säkerställa att





berörda får informationen och att underlagen uppdateras.

- Verksamhetsområde: Den potentiella ökning av tung trafik längst den gamla Stockholms-vägen är inte utrett. Därför bör Översikts-planen belysa detta i en utredning och plan för att undvika negativa miljö aspekter.
- Ralsborg: Föp är icke konsekvent: På sid18 står det att tomter idag är i storleken 1500m<sup>2</sup>-3500m<sup>2</sup>. Planen för max antal bostäder på Ralsborg (sid45 Föp) innebär en max tomt av 1400m<sup>2</sup>. Därför så måste denna punkt ses över och tydliggöras. Det finns inget i den befintliga bebyggelsen som stödjer Sörmländska parhus, hyreshus och andra arkitektoniska avarter.
- Ralsborg: För att behålla attraktivitet (ref, grönplan del B2 sid27) i området Mellringe och Ralsborg bör tomter på min 3500m<sup>2</sup> kunna möjligen byggas på. Detta understryckas av Föp s45 område NMV/SMV var det står "tomterna bör vara stora för att ansluta sig till befintlig tomtstruktur och för att kunna erbjuda plats för trädgårdsodling.." Därför: avsnitt 10, sid45 i Föp måttligt och max utbyggt börde ses över
- Ralsborg: För att befintliga gårdar i närheten av Ralsborg kunna fortsätta med odling djurhållning (kanske när producerad mat) måste det kunna finnas utrymme för att kunna göra det. Därför: Bör utbyggnationens mängd i Föp sid45 på Ralsborg anses orimlig och bör ses över.
- Ralsborg: Det finns ingenting i MBK [ev. menas MKB] eller Föp av hur man ska hantera djurallergi i Ralsborgsområdet. I dag finns det djurhållning i eller bredvid områden RW,SMV och NMV ref Föp s44. Därför bör utbyggnationsmängd och MBK i Ralsborgs området ses över.
- Ralsborg och Ralsborgsvägen: Det saknas i miljöbeskrivningen [MKB?] och Föp säkerhets risk (till vuxna, barn och häst) en plan så att befintliga gårdar i Ralsborgsområdet kunna fortsätta ha häst/djurhållning och bidrag till Föp som ett attraktivt område. Därför så borde

Efter kommunens mätningar har Trafikverket 2009 gjort stickprovsmätningar där väg 286 får något lägre dygnsmedelvärde på antalet fordonsrörelser, 220 (jfr. med 230), medan väg 987 får högre värde, 330 (jfr. med 280).

Noteras. Dock beaktas frågan genom att bulleraspekten tas på allvar i samband med lokalisering av bostadsbebyggelse och detta belyses i planhandlingen.

Uppgiften ska kontrolleras inför utställning av planförslaget. Avsikten med förslaget är riktlinjen att tomterna i Ralsborg ska vara större än 1400 m<sup>2</sup>.

Noteras.

Noteras.

Beaktas. Kompletterande beskrivningar införs i denna fråga i huvudhandlingen.

Noteras.



konsekvensanalysen när det gäller mänslikors/häst säkerhet beskrivas med tanken på ökning av antal bilar på Ralsborgsvägen och konsekvens av användning av grusvägen från Ralsborg öster via Nybygget och vidare till Hedlanda gård.

- CG Ralsborg till Läggesta: Det saknas i miljöbeskrivningen och FöP säkerhets risk (till vuxna, barn och häst) en plan/utredning så att befintliga gårdar i Ralsborgsområdet skall kunna fortsätta ha häst/djurhållning och bidrag till FöP som ett attraktivt område. Därför så borde konsekvensanalysen när det gäller mänslikors/häst säkerhet beskrivas med tanken på blandning av gående, cyklister, hästar och barn på Ralsborgsvägen.
- Ralsborg, Ralsborgsvägen och gamla Stockholm vägen: I planen och beskrivningen saknas helt och hållit hänsyn till vilt. Rådjur, hare, vildsvin och älg är nuvarande i området. Antal viltolyckor i Sörmland ökar standigt. Dessutom i planen ta man bort/drastiskt reducera möjligheten att jaga. Vad innebär då uttrycket på sid70 i FöP "goda förutsättningar för ett rikt friluftsliv"? Därför så måste Miljökonsekvensanalysen finns i planen när det gäller vilt och risker med Ralsborgsvägen och gamla Stockholmsvägen, uppdateras.
- Uppvärmning vid Ralsborg: FöP och miljöbeskrivningen är icke konsekvent när det gäller uppvärmningsanalysens utredning och förslag. Det står i MBK s18 att "solenergi är inte gångbart pga norrsluttningen" Vid Ralsborg är det sydanslutning. FöP s60 står det "här solenergi kunna var ett bra kompliment". MBK [ev. menas MKB] måste har genomförts före befintlig FöP:n. Därför: En utökade utredning och miljökonsekvens av planen när det gäller Ralsborg borde genomföras.
- Ralsborg: Som skogsägare är vi oroliga för utökad nedskräpning av den kvarstående skogen mellan den gamla Stockholms vägen och Hedlandet centralt med tanken att antal bostäder kommer kan ökas från 200 med 600 till 800 i Hedlandetområdet. Ingen hänsyn ingår i planerna. Därför: Borde man utreda bättre konsekvens på skogen och substansiera detta i sitt sammanhang "goda förutsättningar för ett rikt friluftsliv"

Noteras.

Planens avsikt att hålla ihop ett stort sammanhängande orört naturområde och att den planerade tillkommande bebyggelsen koncentreras till "modernerna" är bl.a. av hänsyn till djurlivet.

Beaktas delvis. Förtydligande införs i MKB. MKB beskriver den samlade bilden av vad som idag anses vara rationellt möjliga och långsiktigt hållbara uppvärmningsmetoder för *hela* området och som en konsekvens av planens förslag till bebyggelseutveckling. I planbeskrivningen redogörs, område för område, översiktsplanens förslag på markanvändning och förutsättningar för fortsatt planering. För Ralsborg särskilt, nämns sydslutningens lämplighet för solenergiuppvärmning.

Nedskräpning av naturen är inte tillåtet, men hanteras normalt civilrättsligt, inte genom Plan- och bygglagen.



- Ralsborgsvägen: I planen kan man räkna ökade trafiken på Ralsborgsvägen med effekt från utbygg nation mellan Läggesta och Hedlandet centralt. Däremot finns det ingen beskrivning av hur trafiken från Sjöbygget och Hedlanda gård påverkar Ralsborgsvägen. Inte heller någonting om vägen från gamla stockholmsvägen mot Hedlanda gård och Sjöbygget. Därför så bör kommunen expropria Hedlanda gårdsväg för ökad vägstandard.
- Södra Skogen: utbyggnation av Södra Skogen mot Hedlandet. Skulle det inte ingå i översiktsplanen så att man har en heltäckande strategi? Södra Skogen är en del av Hedlandet. Därför: foreslå att man göra en utredning av detta och inkludera i FöP. det borde vara lämpligt att bygga ett flertal "södra skogen" områden med bygate karaktör efter hedlanda gårdsväg.
- Ralsborg: De befintliga få fastigheter runt Ralsborg är byggde i traditionell Sörmlands-stil, som också utgör det attraktiva i området (ref, grönplan del B2 s27) . I FöP står det ingenting om utseende av nya planerade bostäder utan längor av flerbostadshus i två våningar. Därför: det ska framgå mer tydlig i planen (FöP) hur tänkbara bostäder vid Ralsborg kunna ser ut för att behålla "attraktiviteten.(Jag inser inte att längor av flerbostadshus göra det)
- Förskola: FöP para 14. [kapitel 14 ] "Södra delen av centrala Hedlandet (i området som på kartan benämns SLK) har bra förutsättningar för en förskola". Det framgår inte i FöP att marken är i privat ägo och inte heller har alla markägaren/berörda kunna det ta del av detta forslag som vi ser är en förändring i översiktsplanen från 2007. Därför: Förskolan skulle inte finnas i det här området.
- Förskolor: FöP para 14. [kapitel 14 ] "trafikmatning kan ske från Ralsborgsvägen". Åter igen detta ska innebär trafikökning vid Ralsborg var de attraktiva gården befinna sig med hästhållning. Därför: ska en

Genomförda trafikmätningar visar att ca 30 fordon per dygn passerar mätpunkten strax innan Hedlanda gårdsväg möter Ralsborgsvägen och Hedlandavägen vid centrala Hedlandet. Man kan anta att trafiken fördelar sig lika mellan Hedlandavägen och Ralsborgsvägen, vilket innebär att 4-5% av nuvarande trafik härrör från Sjöbygget och Hedlanda gård. Om det blir detaljplaneläggning vid Hedlanda gård kan krav komma att ställas på ökad vägstandard på Hedlanda gårdsväg, t.ex. österut mot gamla Stockholmsvägen.

Södra skogen är historiskt sett benämningen på hela markområdet för denna fördjupning av översiktsplanen. Den östra delen av Södra skogen är minst lämpad för bostadsutbyggnad utifrån ett hållbarhetsperspektiv, men däremot betydelsefull som obebyggda, sammanhållna markområden för djurliv och friluftsliv. Bl.a. därför är strategin för Hedlandet att låta de östra delarna av Södra Skogen vara en del av ett stort återstående skogsområde. *Det*, tillsammans med riktlinjen att bygga vidare på befintliga bebyggelsestrukturer (de fyra noderna) är den övergripande strategin.

De allmänna riktlinjer för gestaltning i huvudhandlingens kapitel 18 Riktlinjer för gestaltning gäller även för Ralsborg. Det här är en översiktlig planhandling – i kommande detaljplanering kommer bebyggelsens utseende att studeras närmare med översiktsplanens riktlinjer om att anpassa ny bebyggelse till.

Beaktas. Text som beskriver omständigheterna införs i kapitel 14.

Se tidigare kommentar angående trafikökning på Ralsborgsvägen.



säkerhetsrisk framgå i planerna.

- Torg, offentliga platser: "Två zoner - Lotorpområdet och centrala Hedlandet föreslås för utvecklandet av attraktiva mötes-plats eller torg" I samband med resten av planen tolkar jag att detta innebär ännu mer ökade trafik av både personbilar och tungtrafik (tjänste leverantör) via Ralsborgs-vägen. Därför: Förslaget bör ses över med påverkan till gårdar söder om Ralsborg och fastigheter längst Ralsborgsvägen.
- Antal bostäder i FöP: Det totala antalet bostäder i planen är överdimensionerade jämfört med befolkningsökningen i kommunen. Nuläget FöP s17 5 kap "200 fastboende". Jag lägger till 50% för frididsboende = totalt 300 bostäder i Hedlandets område. Om man använder en generös befolkningsökning av 20% per 5år detta skulle innebära att totalt 622 bostäder behövs fram till 2030 i Hedlandets område. Enligt FöP med måttligt utbyggnation i Central Hedlandet (140) + Eriksberg osv (160) + SSB (70) + befintliga 300 bostäder är man redan uppe i 670 bostäder år 2020! Därför finns det inget behov att bygga i den stora utsträckning som framgår i planen med Ralsborg.
- Marknadsbehov av bostäder i Hedlandet: Det finns inga bevis i planen att alla bostäder som beskrivas i FöP är eftertraktade. MEN det finns mycket bevis på andra ställen t.ex. Marielundsviken, Södra Skogen, Tomtsättra och Merlännan att många lantliga tomter går inte att sälja. Dvs ha en lång sälj period. Därför inser jag att utbyggnationsplan vid Ralsborg är orimlig och kommer att bara förstöra den befintliga lantligt/friluftsliv i området.

MBK [ev. menas MKB] Exempel/detaljer följer:

- Verksamhetsområde: Den potentiella ökningen av tung trafik längs den gamla Stockholmsvägen är inte utrett. Därför bör Översiktsplanen belysa detta i en utredning och plan för att undvika negativa miljö aspekter.

Se tidigare kommentar angående trafikökning på Ralsborgsvägen.

Noteras. Se övrigt kommentar nedan.

Bedömningen av marknadens behov görs av marknadens aktörer (fastighetsägare och byggbolag), det är inte en uppgift för kommunens fysiska planering enligt Plan- och bygglagen. Om marknaden inte anser det lönsamt att exploatera markområden som kommunen bedömer kan bebyggas under vissa utredda förutsättningar, kommer dessa områden att förbli obebyggda.

Se kommentar vid samma synpunkt ovan.



- Ralsborg: Det finns ingenting i MBK eller FöP av hur man ska hantera djurallergi i Ralsborgsområdet. I dag finns det djurhållning i eller bredvid områden RVV, SMV och NMV ref FöP s44. Därför bör utbyggnationsmängd och MBK i Ralsborgsområdet ses över. Se kommentar vid samma synpunkt ovan.
- Ralsborg och Ralsborgsvägen: Det saknas i miljöbeskrivningen och FöP säkerhets risk (till vuxna, barn och häst) en plan så att befintliga gårdar i Ralsborgsområdet kunna fortsatta ha häst/djurhållning och bidrag till FöP som ett attraktivt område. Därför så borde konsekvensanalysen när det gäller människors/häst säkerhet beskrivas med tanken på ökning av antal bilar på Ralsborgsvägen OCH konsekvens av användning av grusvägen från Ralsborg öster via Nybygget och vidare till Hedlanda gård Se kommentar vid samma synpunkt ovan.
- CG Ralsborg till Läggesta: Det saknas i miljöbeskrivningen och FöP säkerhets risk (till vuxna, barn och häst) en plan/utredning så att befintliga gårdar i Ralsborgsområdet skall kunna fortsatta ha häst/djurhållning och bidrag till FöP som ett attraktivt område. Därför så borde konsekvensanalysen när det gäller människors/häst säkerhet beskrivas med tanken på blandning av gående, cyklister, hästar och barn på Ralsborgsvägen Se kommentar vid samma synpunkt ovan.
- Ralsborg, Ralsborgsvägen och gamla Stockholm vägen: I planen och beskrivningen saknas helt och hållit hänsyn till vilt. Rådjur, hare, vildsvin och älg är nuvarande i området. Antal viltolyckor i Sörmland ökar standigt. Dessutom i planen ta man bort/drastiskt reducera möjligheten att jaga. Vad innebär då uttrycket på sid70 i FöP "goda förutsättningar för ett rikt friluftsliv"? Därför så måste Miljökonsekvensanalysen finns i planen när det gäller vilt och risker med Ralsborgsvägen och gamla Stockholmsvägen, uppdateras. Se kommentar vid samma synpunkt ovan.
- Uppvärmning vid Ralsborg. FöP och miljöbeskrivningen är icke konsekvent när det gäller uppvärmningsanalysens utredning och förslag. Det står i MBK [ev. menas MKB] s18 att "solenergi är inte gångbart pga norr-sluttningen" Vid Ralsborg är det sydanslutning. FöP s60 står det "här sol-energi kunna var ett bra



kompliment"

MBK [ev. menas MKB] måste ha genomförts före befintlig FöP:n. Därför: En utökade utredning och miljökonsekvens av planen när det gäller Ralsborg borde genomföras

Se kommentar vid samma synpunkt ovan.

- Ralsborg: Som skogsägare är vi oroliga för utökad nedskräppning av den kvarstående skogen mellan den gamla Stockholms vägen och Hedlandet centralt med tanken att antal bostäder kommer kan ökas från 200 till 600 till 800 i Hedlandetområdet. Ingen hänsyn ingår i planerna. Därför: Borde man utreda bättre konsekvens på skogen och substansiera detta i sitt sammanhang goda förutsättningar för ett rikt friluftsliv"
- Förskolor: FöP para 14. [kapitel 14] "trafikmatning kan ske från Ralsborgsvägen". Åter igen detta ska innebära trafikökning vid Ralsborg var de attraktiva garden befinna sig med hästhallning. Därför: ska en säkerhetsrisk framgå i planerna.
- Torg, offentliga platser: "Två zoner - Lotorpområdet och centrala Hedlandet föreslås för utvecklandet av attraktiva mötesplats eller torg" I samband med resten av planen tolkar jag att detta innebär ännu mer ökade trafik av både personbilar och tungtrafik (tjänste leverantör) via Ralsborgsvagen. Därför: Förslaget bör ses över med påverkan till gardar söder om Ralsborg och fastigheter långt Ralsborgsvagen

Se kommentar vid samma synpunkt ovan.

Se kommentar vid samma synpunkt ovan.

Se kommentar vid samma synpunkt ovan.

Marilyn Atkins, Ralsgårde

### **41. E, A. o T.Östman, B.Alm, A.Arvidsson, A-G Arwidsson**

Det är ett väl bearbetat förslag med många vackra ord och tankar om att bevara det öppna landskapet och skogslandskapet. Men med erfarenhet från exploateringen av Hedlandet 1 :45 och dess samråd är det svårt att tro att kommunens intentioner kommer att följas och det är en uppenbar risk att samråd blir ett till intet förpliktande spel som kostar tid och pengar. Men här kommer några tankar från oss på Ivarsgården.

DET ÄR VIKTIGT ATT KOMMUNEN HAR KRAFT OCH ORK ATT KONTROLLERA ATT DET BLIR SOM PLANEN EFTER SAMRADET VISAR. I SIN NUVARANDE FORM ÄR PLANEN MOTSÄGELSEFULL OCH BLIR DÄRMED SVÅRTOLKAD OCH TILL RINGA STÖD I DET

Se kommentarer till synpunkt 32.



KOMMANDE ARBETET MED DETALJPLANER.  
PLANEN TALAR OM VÄRNANDET AV ÖPPEN  
MARK OCH AV SKOGSSILUETTEN SAMTIDIGT  
SOM DEN INNEHALLER KRAFTIG  
EXPLOATERING AV DEN LILLA ÖPPNA MARK  
SOM FINNS OCH PLACERAR ETT  
BOSTADSOMRADE PÅ DET HÖGST  
BELÄGNA OMRÅDET MEDBERG I DAGEN!  
PLANEN SÄGER SIG VÄRNA OM MÄLEREN,  
MEN RESPEKTERAR INTE ENS GÄLLANDE  
STRANDSKYDD!

Låt bli att bygga bostäder på öppen mark! Här  
kommer er egen text

" .. huvudsakligen lokaliseras ny bebyggelse på  
moränmarker i skogsområdets randzoner så att det  
öppna landskapet i form av åker och äng eller  
betesmark tillåts kontrastera mot skogslandskapet."

- 1 • Låt Karlsborg dominera landskapsbilden vid  
centrala Hedlandet och lägg det ej med en ridå av  
småhus.
- 2 • Spar den sista delen av strandzonen som ej är  
förstörd av bryggor och dy.  
(väster Karlsborg). Här skall det Ej bli en  
strandpromenad eller BADPLATS.  
Redan 6 okt 2007 tillskrevs kommunen, Louise  
Naversten, att grangräticka, Boletopsis  
leucomelaena, en signalart hittats där.
- 3 • Var rädd om moräntallskogen och anlägg inga  
vägar över den. Det är viktigt att  
avverkningsplanerna för hela området ses över och  
framför allt samordnas.  
Annars är risken överhängande att det inte blir  
någon skog värd namnet att bevara.
- 4 • Det är inte omöjligt att bredda Hedlandavägen  
från Lotorp till centrala Hedlandet. Finns det någon  
utredning???
- 5 • Nackdelen med nyexploatering med egna vägar  
från bl.a. Ralsborgsvägen är att invånarna blir  
isolerade och kontakten med övriga Hedlandabor  
minimal.
- 6 • Ange i detaljplanen inte bara hushöjd utan  
även förbud att höja marknivån.
- 7 • Se till att strandzonen vid "San Point" blir  
tillgänglig för allmänheten och skydda de gamla  
alarna.
- 8 • Bäckravinen vid Hedlanda gård bör  
biotopskyddas.
- 9 • Tänk på fiskgjusen som häckar på Lappen igen!
- 10 • Vi undrar var reningsverket som skall ta hand  
om avloppet från det stora antalet nya hushåll skall  
placeras och om det inte kommer att behövas stora



infiltrationsområden för att inte belasta Mälaren.

11 • Det är viktigt att de som väljer att bo på Hedlandet är medvetna om vad "naturtomt" innebär och att det faktiskt går att spara träd på sin mark .

• Ivarsgården har sen 1919 servitut på brunn och rör på marken mellan väg och järnväg norr om Ivarsgården

Vi ser positivt på att bebyggelsen planeras och hålls inom begränsade områden.

Vi ser av trafikmiljöskäl speciellt positivt på att utbyggnaden påbörjas nära Läggesta och med utfart till gamla Stockholmsvägen.

Vi ser positivt på att stranden nedanför Karin Måndotters stuga och Karlsborg öppnas för allmänt tillträde

I dagsläget upplevs de befintliga badställena och bryggorna helt privata.

Och TACK för cykelväg och gångväg till Läggesta

För Ivarsgårdens alla generationer.

Erik östman, Anders Östman, Barbro Alm, Thomas Östman, Astrid Arwidsson, Anna-Greta Arwidsson reserverar mig mot punkt 5.

#### **42. R, K. o D. Audry**

[ Synpunkterna är identiska med synpunkter under nr 32. ]

Se kommentarer till synpunkt 32.

För Ivarsgårdens alla generationer.

Kerstin Audry, Bernard Audry, Reaud Audry

#### **43. Elisabeth Arwidsson, Ola Arwidsson m.fl.**

Nedanstående är ett antal synpunkter på FÖP Hedlandet, som delägare till Ivarsgården enats om att gemensamt framföra till Strängnäs kommun. Jag har även skrivit och sänt in en fylligare redovisning av synpunkter. Om det är något formellt problem med två svar från samma person är jag tacksam för meddelande innan tiden är ute.

[ Synpunkterna är identiska med synpunkter under nr 32. ]

Se kommentarer till synpunkt 32.

Elisabeth Arwidsson

Tredje generationen Arwidsson på Ivarsgården och fjärde på Hedlandet.

Ola Arwidsson, Rasbo, Ströja. Fjärde resp. femte generationen.

#### **44. Barbro Alm, Ivarsgården**

Jag vill ge följande synpunkter.

1 Inga dispenser från strandskyddet bör tillåtas.

2 Med tanke på att vattennivån i Mälaren i

Noteras.





framtiden kommer att höjas bör ingen bebyggelse tillåtas nära låglänta stränder.

3 OM det öppna landskapet ska bevaras, vilket är bra, kan man inte bebygga största delen av det.

4 Planens intension är att största hänsyn ska tas till utsikten från Gripsholms slott. Vilket betyder att endast begränsad uthuggning kan göras. Vällovligt, men detta måste följas upp vid byggnationen.

5 Små hus ska byggas utefter den allé, som sparas; och även detta måste regleras ordentligt i detaljplan. Jag förutsätter att kommunen följer upp byggnationen och inte lämnar bygget åt exploatören.

6 Val av exploatör är viktigt, så att inte kommunens plan förvanskas.

Vänliga hälsningar  
Barbro Alm, Ekerö, Ivarsgården.

### **45. Elisabeth Arwidsson, Ivarsgården**

Ju mer jag studerar FÖP Hedlandet desto tydligare ser jag likheten med det, som påstås vara uttryck för min fars ideal: "en öde ö med ett bra stadshotell"! Planen är så motsägelsefull och fylld av skönmålningar och önsketänkande att den svårigen kommer att kunna rädda omistliga värden från att förödas av giriga exploatörer.

En obehaglig aspekt av FÖP Hedlandet är skrivningar-na kring att den görs så noggrann att man i framtiden inte behöver detaljplaner, om jag uppfattat rätt. Detta öppnar skrämmande perspektiv. En FÖP är så vitt jag förstår en viljeyttring från kommunen och behöver inte följas, även om större avsteg ska motiveras. I en detaljplan är däremot det som skrivs i Planbestäm-melserna bjudande! Det kan ges dispens, men omsorgsfullt utformade planbestämmelser är kommunens redskap för att skapa en långsiktigt hållbar och njutbar nybyggnation. Därför måste all framtida byggnation i närheten det särpräglade och känsliga område vid Gripsholmsviken föregås av noggranna detaljplaner och det vore värdefullt om detta framhölls i FÖP.

Beaktas. Planförslaget håller sig till Strängnäs kommuns beslutade riktlinjer för bebyggelse med hänsyn till översvämningsrisken som är redovisat i huvudhandlingens kapitel 27 Risk- och sårbarhetsfaktorer. Planen föreslår ingen ny bostadsbebyggelse under mark- nivån för högsta beräknade vattenstånd, + 2,66 m över vattenytan. Detta ska poängteras i handlingens utställningsversion.

Av Hedlandets öppna marker, ca 64 ha, föreslås bebyggelse på ca 2 ha, vilket motsvarar ca 3% av de öppna markerna.

Se kommentar till synpunkt 32.

Noteras.

Noteras.

Noteras.

För alla områden som i översiktsplanen och denna fördjupning av översiktsplanen bedöms vara mark som kan byggas, kommer att krävas detaljplaner innan bygglov eller förhandsbesked kan ges. Dessa detaljplaner måste utreda närmare hur och i vilken omfattning bebyggelse kan ske och med vilka regleringar.

Beaktas. Förtydligande text införs i planbeskrivningens inledande kapitel 7.



Gör absolut inga undantag från det lagstadgade strandskyddet! Obehaglig är också den glidning, som sker mellan Översiktsplan och utbyggnadsplan. Jag blev först mycket fundersam över varför det argumenteras så ivrigt för att FÖP behöver göras och antas. Det är väl ingenting negativt i att göra en plan; men så upptäcker jag att vad som sägs är att om inte den kraftfulla utbyggnaden accepteras kommer hus slumpvis att placeras var som helst även i strid med gällande lagstiftning.

Detta kan inte vara annat än kvalificerat nonsens. Det är förvånande att kommunen i FÖP Hedlandet uttrycker sin totala vanmakt när det gäller att styra bebyggelseutvecklingen. Vad som de facto sägs är att om inte planen med den massiva exploateringen antas kommer vilka hus som helst slumpvis byggas på de mest olämpliga platser. Ytterst märkligt att gällande regler för hus, strandskydd, miljöanpassning, hänsyn till landskapsbild, trafikhänsyn osv, osv helt skulle sättas ur spel. Sanningen är ju att kommunen har all laglig rätt att bestämma var, hur och på vilket sätt även enstaka eller ett fåtal hus får placeras. Detta alldeles oavsett om man fastställt en utbyggnadsplan eller inte.

Orsaken till Strängnäs kommuns oro över sin bristande förmåga kan finnas i att just på Hedlandet tilläts en slumpvis bebyggelse även utformning som länsstyrelsen karakteriserar som: citat "den värsta i länet någonsin" slut citat. Det var dock inte bristen på lagliga möjligheter att säga nej, som var orsaken till katastrofen utan att man trots våra kraftiga protester antog en förljugen planbeskrivning och en dålig detaljplan. Vid bygglovs-hanteringens gjordes också påtagliga missar. Den gången viftades våra seriösa frågor och allvarliga farhågor undan med en attityd av "blivande grannar klagat alltid".

Den som besvärar sig med att studera planen för Hedlandet 1 :45 -Klas Perssons exploatering- och de invändningar, som framfördes av oss på Ivarsgården och kommunens svar kommer att finna att vi - tyvärr - fått rätt i skrämmande hög grad. Min vädjan till kommunen är att ni lyssnar och tar på allvar det vi framför, nu när hela Hedlandets framtid skall avgöras.

En grupp boende- delvis helt nyinflyttade- längs vägen mellan Lotorp och Karlsborg har enats om en framtidsvision, som jag tycker kan sammanfattas med "bygg inte ut längs med den här sträckan, för här bor vi, men gör i övrigt Hedlandet likt en villaförort med rejält med hus, så vi får kommunal service. Anlagda motionsslingor med belysning är viktiga!" Jag vill på intet sätt hindra dem att framföra sina åsikter, bara påpeka att dessa långt

Synpunkten tyder på en missuppfattning. Förtydligande text om sambandet mellan översiktsplan och detaljplan införs i MKB.

Plan- och bygglagen har i många fall ett tolkningsutrymme och för att kommunens förvaltning ska kunna göra bra tolkningar av lagen krävs ibland, speciellt i komplexa situationer, tillförlitligt faktaunderlag vilket kräver omfattande utredningar som bäst hanteras i flera steg: översiktsplan – detaljplan - bygglov/förhandsbesked. Det är orimligt att enskilda byggare och mindre företag ska bekosta sådana större utredningar, därför behövs översikts-planeringen som ju bekostas av allmänna medel.

Noteras.



ifrån delas av alla.

Det är med hänsyn till landskapsbilden och upplevelsen av odlingsbygd med kontakt bakåt med en lång odlingshistoria helt otänkbart med någon som helst bebyggelse mellan Mälarstranden och den nya smalspåriga järnvägen/ gång och cykelbanan från Åsgård förbi Karlsborg och Vikna upp mot Alfort. DVS på Karlsborgs åkrar och betesmark. Det är obegripligt hur Strängnäs kommun i en och samma FÖP fastlägger att öppen mark skall sparas och planerar för en kraftig utbyggnad på denna mark.

Noteras.

Se kommentar till synpunkterna 32, 44 och 38.

Jag tycker vördnaden för nedre vägen till Hedlandet är något omotiverad med tanke på att den i alla fall i närheten av Ivarsgården är breddad och har helt ny sträckning sen mitten på 1900-talet. Vad gäller att bevara landsbygdskaraktär måste nog odlade, obebyggda åkrar och betesmarker slå värnandet av en redan utträtad väg med många hästlängder. Oron för trafiken måste självklart tas på allvar, men lösningen kan vara att begränsa hastigheten till 30 km i timmen och/eller enkelrikta. Om man genom att tillåta något ökad trafik på vägen kan flytta de planerade husen från åkrarna och upp i kalhyggerna längs vägen är så mycket vunnet att en kraftig begränsning av hastigheten bör accepteras. Som på något ställe framhålls är ju nedre delen av sluttningen ovan vägen ett eftersökt tomtläge med chans till utsikt över vattnet. Vad gäller kollektivtrafik bör det vara fullt tillräckligt om bussar trafikerar Hedlandet och Lotorp och inte kör hela nedre vägen. Den nya smalspåriga järnvägen kan bli ett perfekt komplement om kommunen träffar avtal med ÖSLJ.

Noteras.

Noteras.

Jag finner det olämpligt att den badplats Hedlandets byalag har skapat omvandlas till båthamn och att den tidigare betade "Logviken" förstörs ytterligare av biltrafik och parkering. Där finns nu de mest fantastiska dungar av fågelbär.

Noteras.

Jag tycker det är ojust att gammal bebyggelse tvångsansluts till kommunalt vatten och avlopp för att hjälpfinansiera den kraftiga nybyggnationen.

Befintlig bebyggelse tvångsansluts inte till kommunalt vatten och avlopp. Däremot kommer troligtvis inga nya anläggningar för enskilda avloppssystem, som befinner sig inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp, att få tillstånd. Tillstånd hanteras av kommunens miljösektion och Nämnden för hållbart samhälle.

Jag protesterar mot all påverkan på det orörda naturområdet mellan Karlsborg och Alforts. Röj inte där och anlägg inga stigar och självklart - BYGG INTE!

Noteras.



Jag protesterar mot att en ny väg delar skogsområdet mellan Ralsborgsvägen och vägen från Hedlandet till Lotorp.

Noteras.

Jag finner det ha stora negativa konsekvenser att ny bebyggelse placeras i "enkla" vid återvändsgator eftersom detta förhindrar ett naturligt "staketumgänge" med övriga grannar. Se befintlig exploatering ovanför Ivarsgården. Hus placerade i mjuk böj eller dubbelböj utmed en enkelriktad matarväg och med en inbjudande, för alla tillgänglig allmänning - lekplats t.ex. - i mitten, i kontakt med bakomliggande skogsområde erbjuder ett promenadstråk med möjlighet till informellt umgänge och kan upplevas positivt.

Noteras. Planen har riktlinjer om att undvika "säck"-gator, med det menas "enkla vid återvändsgator".

Jag känner stark oro och olust inför FÖP- Hedlandets falska utmålning av att det skall bli hus på "naturtomter" och att bebyggelsen skall "bäddas in" av träd. Är det verkligen kommunens avsikt att för all framtid ta på sig ansvaret för att tomter inte får ha hårdgjorda ytor, inga klippta gräsmattor, inga häckar, inga köksväxter, inga rabatter, inga frukt- eller bär-träd, inga bärbuskar osv? Allt detta måste ju förhindras om ni vill uppnå planens syfte "huvudsakligen fristående hus på naturtomt" FÖP Hedlandet sid.34.

En sedan flera år lagakraftvunnen detaljplan sydost om Hedlandets lågprisvaruhus har en planbestämmelse som reglerar att "hälften av tomtmarken ska vara naturmark". På resten av marken kan gräsmatta, köksträdgård och fruktträd m.m. anläggas. Det är byggherrens ansvar att tillse att lagen följs. Med den nya plan- och bygglagen har kommunens kontroll och tillsynsuppdrag förstärkts.

Naturligtvis kommer det att bli villatomter med mycket av vad där till hör - inte minst belysning. Varför inte erkänna att de nya husen kommer att bli ett främmande inslag och ändå skriva in restriktioner, som hindrar de värsta övertrampen. Naturtomter med små "byhus", som smälter in blir det ingalunda, men kommunen kan i planen ange att man vid all detaljplanläggning och bygglovshantering måste vara ytterst uppmärksam och inte tillåta stora hårdgjorda ytor, terraseringar, kraftiga belysningar, som syns över sjön, pooler eller andra element förknippade med ordinär förortsbebyggelse.

Beaktas. Uttryckligare text införs i planhandlingen om att vissa bestämmelser för detaljplaner bör finnas.

Det kan inte heller vara rimligt att bebygga bergshöjden norr om Hedlandet 1:45 om man skall uppfylla planens uttalade vilja att skydda skogssiluetten. Alldeles vid kanten av höjden -mot väster- finns betydelsebärare i landskapet i form av en husgrund, krusbärsbuske och spår av odlad mark. Min far och farfar använde denna som "tennisäng" och under min uppväxt var det en öppen yta, men den planterades igen i samband med att omgivande mark kalhöggs och planterades.

Noteras.



Vad gäller sparande av träd att "bädda in husen" med vänligen jämför exploateringen av Hedlandet 1 :45 där hela detaljplanen börjar med "Karaktären av skogsmark skall bevaras", men där nu inga större träd finns kvar på någon tomt och det trots att det faktiskt angavs i planbestämmelserna att de skulle sparas. Här gäller det verkligen att i framtiden vara tydlig när planbestämmelserna formuleras.

Noteras.

Vad gör jordbruksmarken kring Hedlanda gård mer "genuin" än den vid Karlsborg? Planen bör absolut inte utesluta möjligheten till jordbruk och djurhållning vid Hedlandet. Möjligheten till framtida försörjning inom denna sektor måste säkras.

Noteras. Se kommentar vid synpunkt 35.

En grundförutsättning för planeringen är att avverkningsplanerna för hela området ses över och framförallt samordnas. Annars är risken överhängande att inte blir någon skog värd namnet sparad.

Beaktas. Kommunen bör samråda med fastighetsägare och Skogsstyrelsen om överenskommelser för tidsmässig samordning av avverkning/föryngring längs Mälarmårdshöjden på Hedlandet. Förutsättningen för att kommunen ska kunna godkänna detaljplaneläggning av området är att stora delar av trädbeståndet fortfarande finns kvar i remsor mellan tomtmarkerna, t.ex. som skogsbruk eller som allmänt tillgänglig gemensamhetsanläggning i form av "naturparkområde" för de boende. Detaljplanen bör ha vunnit laga kraft innan fastighetsägaren avverkar och innan Skogsstyrelsen ställer krav på föryngring av berört skogsbestånd. Träden mellan och inom tomtmarkerna har stor betydelse : för riksintresset Gripsholm- Mariefred (vyn av skogssiluetten), för att behålla den attraktiva typiska hedlandet-karaktären på boendemiljön, för artrikedomen i växt- och djurlivet (spridningskorridorer) och för att klara dagvattenhanteringen.

Hur och när avverkningen sker har stor inverkan på risken att skador uppkommer som resultat av kraftiga skyfall. Text om detta införs i huvudhandlingens kapitel 20. Genomförande.

Noteras.

Det är positivt om bebyggelsen planeras och hålls inom begränsade områden och att all odlad mark och stora skogsområden bevaras obebyggda.

Av trafikmiljöskäl speciellt positivt på att utbyggnaden påbörjas nära Läggesta och med utfart till gamla Stockholmsvägen.

Noteras.

De är positivt på att stranden nedanför Karin Månsdotters stuga och Karlsborg öppnas upp för allmänt tillträde. I dagsläget upplevs de befintliga badställena och bryggorna helt privata!

Noteras.

Följande förtjänar också att påpekas och bör tas bort ur FÖP.

sid. 31 Det angelägna i att förbättra ... Mälarens vattenkvalite kan aldrig innebära ett argument för



utbyggnad! Ett hus med fungerande egen infiltration kommer alltid att belasta mindre än 10 hus med avloppsrening.

sid. 33 Siluetten av den skogsklädda branten är i dag inte obruten p g a att kommunen inte tog hänsyn till invändningar mot exploateringen Hedlandet 1 :45.

sid.33 Tillgängligheten till stranden kan inte öka genom att man upphäver strandskyddet till förmån för bostadsbebyggelse.

sid.37 (VIG) och (SLK) "skogsmarken kompletteras med bostäder"! Hur kan man påstå att en exploatering dvs införandet av främmande inslag gör något komplett dvs tillför något som saknas. Skulle all övrig skogsmark vara inkomplett?Kolla upp!

(SLK) Första meningen obegriplig.

(Ö F) Hur skall "byggherren" kunna "utöka aspskogsbeståndet åt annat håll"? Uppvuxna aspar med intakt insektsfauna är ju inget man köper i fackhandeln!

sid. 38 (HS) " ... bidra till en tydligare gatubild." Varför detta? Var det inte lantligt boende planen skulle medverka till?

Textmassan är ju omfattande och jag har inte kunnat detaljstudera allt. Det finns säkert åtskilligt övrigt att invända mot. Särskilt Miljökonsekvensbeskrivningen har satt i system att påpeka alla hänsyn som skall tas och sedan bortse ifrån dem.

På sid. 79 påstås att "i synnerhet Hedlandet har vunnit på de förbättrade väg-och järnvägsförbindelserna." Hur kan ni påstå något så absurt? Tidigare hade Hedlandet direkt järnvägsförbindelse med Stockholm och Mariefred och nu finns ingen kollektivtrafik alls -utom enstaka turer under skoldagar. Även om tågen går snabbt mellan Stockholm och Läggesta tar det sin tid att gå de 4.5 km som återstår till Hedlandet. Det är bara området mellan Läggesta och Lotorp som tillsammans med Läggesta, Mariefred och Åker, har fördel av de nya snabbare förbindelserna.

Formuleringen att "planområdet binder samman Mälardalen och Stockholm" kan tyckas slagkraftig, men är vid närmare påseende bara ytterligt tomma ord. Stockholm ligger faktiskt vid Mälaren och att planområdet gränsar till Stockholms läns yttersta utpost i sydväst innebär mest ett problem vad gäller kollektivtrafiken och

Beaktas. Felaktigt uttryck korrigeras i texten.

Kommunen har i några detaljplaner börjat arbeta efter en *balanseringsmetod* som beskrivs i Grönplan del A, (den kommunomfattande grönplanen) en slags kompensationsprincip vid ingrepp i ekologiskt känsliga miljöer som praktiserats länge i Tyskland. Det är i detta fall nyckelbiotopens värden, de ekologiska och rekreativa funktionerna som ska balanseras. Det behöver alltså inte vara just de befintliga asparna som måste ersättas.

"Gata" används här i bemärkelsen bygata. Se även kommentar till synpunkt 30.



kan omöjligt användas som skäl till utbyggnad av Hedlandet.

Det är tungt och svårt att se hur lite känsla för värnandet av de omistliga värdena FÖP ger uttryck för och förutse hur dessa värden kommer att spolieras av den kraftfulla utbyggnadsplan FÖP har blivit.

Uppsala 17 november en gråmulen dag.  
Elisabeth Arwidsson

### **46. R.M.Schön/S.Bjelland**

Området norr om grusvägen mellan Ralsborgsvägen och Marieberg (NMV) är ej lämplig för bostäder p.g.a. att marken är mycket sankt. Dessutom är det en viloplats för vilda djur: älg, rådjur, hjort, hare och räv även under jaktperioderna då det inte jagas på detta område. Området är mycket fågelrikt av små och stora rovfåglar.

Noteras.

Grusvägen mellan Ralsborgsvägen och Hedlanda gårdsväg är en mycket uppskattad promenad-, rid och cykelväg för folk från Taxinge- Quartinge och Hedlandet. Med tanke på miljön vore det synd att förstöra denna möjlighet till frilutsliv.

Noteras.

Ska det byggas bostäder tycker vi att området (RVV) mellan Hedlandet (1:44) och Damkärr är ett utmärkt alternativ. Där kan det byggas 1 och 2 våningshus på både sidor om Ralsborgsvägen. Vi på Allero Hedlandet (1:44) hälsar nya grannar välkomna.

Noteras.

Med vänliga hälsningar  
Rose Marie Schön, Steiner Bjelland

### **47. Johan Torstensson**

*[Synpunkter på huvuddokumentet]*

Södra Hedlandet

har inte givits tillräcklig omsorg i FÖP.

Det framgår nu helt klart att detta inte är ett rådfrågande dokument utan ett styrande sådant för kommunens framtida satsningar i Hedlandet.

Efter diskussion med tjänstemän på Kommunen och Länsstyrelsen så klingar syftet falskt genom dess framställan av FÖP (Fördjupning av ÖvesiktsPlan för Hedlandet).

När tjänstemannen ger sken av att denna plan inte bringar laga kraft när de själva beskriver dess vikt i sin egen inledning:

"En kommande planläggning utan att beakta frågorna som normalt belyses i programarbetet skulle äventyra den helhetssyn som eftersträvas inom detta känsliga område och lämna många för området viktiga exploateringsfrågor olösta. Avsikten är därför att denna FÖP så långt möjligt ska kunna



ersätta kommande programarbeten och vara till stöd för avvägningar vid genomförandet och upprättandet av ram-/exploateringsavtal vid kommande detaljplaner."

Innehållet och omfattningen av FÖP har ändrats i så stora drag att det är tjänstefel att inte informera om den ökade omfattningen av densamma.

I Maj 2007 presenterades innehållet och omfattningen av FÖP till att inte omfatta Mellringe och Ralsborg.,

(Södra Hedlandet) eftersom detta område inte skulle detaljplaneras.

Naturligtvis så ställs det större krav på offentliga instansers moraliska skyldighet att informera om förändringar som påverkar så många i så stor omfattning. Detta har inte gjorts, så därför så borde FÖP hedlandet inte omfatta Södra Hedlandet eller att handläggningen av ärendet utökas med en tillräckligt lång förlängning för att tjänstemännen skall kunna göra en korrekt bedömning av hur den framtida inriktningen skall vara.

[?] Översiktsplanens innebörd och konsekvenser ska kunna utläsas klart. Planen ska först och främst avspegla kommunens intentioner men det är också viktigt att ha ett brett och långt perspektiv för att kunna svara mot utifrån kommande önskemål och krav. Det är viktigt att introducera ett långsiktigt arbetssätt som säkrar att förnyelsearbetet blir en kontinuerlig process istället för tillfälliga insatser.

[...]

Fördjupningen ska ge kommunen underlag för beslut om utbyggnad av bostäder, företagsverksamheter och investeringar samt handlingsberedskap inför framtida förändringar. Den är också grunden för prövning av detaljplane- och bygglovärenden samt förhandsbesked.[?]  
Vi hänför därför ytterligare en gång att de positiva faktorer som eftersträvas inte stöds av den nuvarande utformningen af FÖP Hedlandet.

Nu till sakfrågorna:

"Med utgångspunkt i *god bebyggd miljö*, som är en av de sexton nationella miljömålen, har attraktiv livsmiljö formulerats som ett konkurrensmedel mellan kommunerna och som ett begrepp för både individer och företag vid val av kommun."

Med detta påstående i åtanke, så får man insikten att detta borde vara en ledstjärna i de beslut som ges av tjänstemän på alla nivåer i våran kommun.

Länstyrelsen har ytterligare påtalat vikten av "Attraktionsplanering" i sitt "Bo i Sörmland" projekt samt med efterföljaren "Det är möjligt" sätta fokus på möjlighetsplanering.

Efter samtal med Länstyrelsen så finns det ingen dokumentation från "Bo i Sörmland" projektet som

Vid det öppna mötet maj 2007 fanns inget innehåll att presentera eftersom arbetet knappt hade hunnit påbörjas. Det som presenterades var frågeställningar och utgångspunkter och förutsättningar inför arbetet med FÖP Hedlandet.

Se även kommentar till synpunkt 40.

Kommunen följer Plan- och bygglagen 4 kap 7 § som säger att en kungörelse om planförslaget, var det finns att ta del av under minst två månader och på vilket sätt och till vem synpunkter ska lämnas ska anslås på kommunens anslagstavla och införas i ortstidning.

Noteras.

Beaktas. Hänvisning till hemsida där projektet





är tillgänglig för oss medborgare. Det vore trevligt att dokumentation antingen görs tillgänglig eller att det inte refereras till dokumentation som inte kan läsas.

I denna FÖP så lyser ord som "Attraktionsplanering" med sin frånvaro för delområdet Södra Hedlandet. I enlighet med PBL så skall det FÖP tydligt framgå: "kommunens syn på hur den bebyggda miljön skall utvecklas och bevaras".

Hur skall kommunen bevara den miljö som finns i Södra Hedlandet?

"Den enda tolkning som kan göras är att tiden har varit för kort även för tjänstemännen att presentera en ide om utveckling där PBL beaktas för Södra Hedlandet då all tid och energi har lagts ner på övriga områden i dokumentet.

I FÖP har det tydligt beskrivits:

[?]Struktur och ägoförhållanden har alltså bidragit till den mosaikartat Byggnadskultur småskaliga, men skenbart slumpartade karaktären av att bit läggs till bit. Varje tillägg, hus, gård har till viss del individuella uttryck, men följer ändå ett mönster gemensamt för alla.

Exempel på sådana småbruk och torp som finns kvar är Dammkärr, Nybygget, Ludvigsberg, Johannesdal och Sjöstugan. Vissa av torpen har på ett förtjänstfullt sätt fått behålla sitt ursprungliga byggnadsskick med tidstrogna detaljer. Vad som utgör en "sammanhållen helhet" låter sig inte helt kort beskrivas, men inte desto mindre är det en ansenlig del i det attraktionvärde som Hedlandet har för både de nuvarande invånarna och för dem som vill flytta hit. Det är av vikt att vid detaljplaneläggning uppmärksamma och slå vakt om dessa värden.[?]

Det är därför förvånande att se att man vill återskapa ett "Åkerstyckebruk i miniatyr" i Södra Hedlandet.

[?]Det relativt lite exploaterade Hedlandet - med sin idylliska, lite avsides liggande prägel - som ändå ligger så bra till för arbetspendling, gör att området är mycket efterfrågat av potentiella köpare. Det är i första hand enskilda hus på egen tomt som är av intresse. [...]

På Hedlandet finns till skillnad från i Mariefred varken trädgårdsstad eller rutnätsplan att relatera till. Hedlandet har en egen "landsbygdsgrammatik" med egenskaper och kännetecken i både bebyggelse och landskap (se under kap. 5 Analys av nuläget och kap. 6 Historik), värda att respektera och vidareutveckla. [?]

beskrivs införs i handlingen.

De allmänna gestaltungsriktlinjerna för bebyggelsen och landskapet i kapitel 18 gäller för bebyggelsen på hela Hedlandet, norra delen och södra, om inget annat anges. Synpunkten beaktas genom att preciseringar i beskrivningen införs.



Jag vill därför påföra detaljkrav för bebyggelse utanför Norra Hedlandet att det maximalt skall få plats med 3 tomter /Ha, detta skulle motsvara en tomtstorlek på 3500 m<sup>2</sup>. Med remsor av naturmark mellan dessa så skulle en stor del av miljön som gör södra Hedlandet unikt kunna bibehållas.

Jag påtalar också vikten av att det finns medborgare i denna kommundel med mark som direkt inkluderas i dessa områden för utbyggnad eller är grannar till rutorna inte har informerats om detta av kommunen och därför endast till en ringa del kunnat analysera materialet för att kunna lämna synpunkter. Det borde därför ges ytterligare tid för samråd, så att alla synpunkter kan samlas in, innan denna FÖP ges laga kraft.

Trafik situationen:

Enligt vår uppfattning så har trafik analysen ett flertal brister.

Enligt planen så främjas ett ökat byggande efter hela Norra Hedlandet men att komma tillrätta med trafik-situationen sammanfattas enligt följande: "Vissa ställningsstaganden har varit särskilt viktiga i framtagandet av planen och de sammanfattas nedan:

- Trafikflödena ska omfördelas på fler vägar och regleras så att Hedlandavägen avlastas och trafik-säkerheten ökar. Nya vägar ska ha strategiska dragningar i detta syfte.
- Kommunens markinnehav ska användas, med god framförhållning för framtida behov och åtkomst, bl.a. för allmänna anläggningar och teknisk försörjning."

Genom att införa farthinder, så tror man att transport-situationen löser sig själv. Trafik kommer alltid att omfördelas efter minsta motståndets lag och den kortaste vägen är alltid den kortaste vägen. Norra hedlandet är lokaliserad efter mälaren och det finns 3 tillfartsvägar.

- Hedlanda gårdsväg
- Ralsborgsvägen
- Hedlandavägen

Att tillåta en så stor tillväxt som det talas om kommer att ge en stor tillströmning av trafik och då borde man utveckla de 3 tillfartsvägarna till fullo, istället för att "bara" tillåta trafik på Ralsborgsvägen, genom att tillföra trafikhinder och andra medel på övriga vägar.

1) Bredda och asfaltera/belägg Hedlanda gårdsväg med asfalt eller oljegrus. Det finns ett antal kulturträd efter denna väg, de är dock lokaliserade på ena sidan vägen och skulle utan problem tillåta att vägen förbättras åt andra hållet.

2) Hedlandavägen är krokig och kommer att kräva extraordinära åtgärder för att svälja den trafik

Noteras.

Det finns tillfälle för ytterligare granskning och synpunktslämning när det bearbetade planförslaget sänds ut för utställning under minst två månader.

Noteras.



som ändå kommer att skapas efter densamma. Med kanaliserade, gallerförsedda diken, av samma sort som offentlig dagvatten avrinning på torg "fast större" skulle tillåta en utökad trafikmängd utan en ökad miljöpåverkan.

3) Ralsborgsvägen behöver breddas något för att kunna tillåta den förväntade trafikökningen. Om inte en tre-vägslösning genomförs, så kommer majoriteten av den nya trafiken att passera Södra Hedlandet med ökad miljöpåverkan för de boende.

Trafikökningen på gamla E20 tas inte upp i FÖP. Trafiken kommer naturligtvis att överföras till gamla E20 då det inte finns någon annan anslutningsväg.

Det är inte troligt att trafiken kommer att ta vägen över Läggesta för trafiken till Södertälje och Stockholm. Frågan om en motorvägs av/påfart i Hedlandet eller Taxinge borde vara en av kommunens viktiga frågor. Vid Taxinge skulle det behövas en av/påfart i varje riktning, vid Hedlandet skulle det räcka med av och påfart mot Stockholm då trafik mot strängnäs kan fortsätta gamla E20 4 km utan större miljöpåverkan.

#### Trafikmätning

[?] Hedlandavägen, som följer strandlinjen mot Gripsholmsviken med början i sin västra anslutning till väg 990 vid Bergåsa, är underdimensionerad för det trafikflöde som finns idag. Dagens trafikflöde har i trafikmätning från december 2007 uppmätts till ca 230 fordonsrörelser per dygn (siffrorna har korrigerats för årsvariationer enligt Vägverkets riktlinjer). Hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Vägen är på sina trängsta ställen knappt fyra meter och det saknas väggren.

Boende i området undviker att gå eller cykla längs vägen på grund av risken att bli påkörd av bilar eller andra motorfordon samtidigt som renodlade gång- och cykelvägsalternativ saknas. Vid tillkomsten av fler bostäder kommer trafikmängden att öka och därmed ökar också behovet att åtgärda problemen.

Hedlandavägen ägs av Strängnäs kommun.

Väghållningen sköts av Vägverket.

Ralsborgsvägen, väg 987, har större bredd på ca 6 meter, är asfalterad och har bättre kapacitet att klara nuvarande trafikmängd uppmätt till ca 280 fordonsrörelser per dygn. Ralsborgsvägen ägs av Strängnäs kommun fram t.o.m. avtagsvägen till Nybygget i södra delen av Hedlandet. Vägverket är väghållare.

Hedlanda Gårdsväg som utgår från Ralsborgsvägen, passerar norr om handelshuset och för vidare österut. Något före Sjöbygget upphör vägen att vara kommunägd. Vägverket är väghållare för den kommunägda delen. Underhållet av enskilt ägda

Noteras.

Noteras.

Strängnäs kommun har inte för avsikt att driva frågan om ytterligare en av/påfart till E20, förutom den tredje vid Finninge som för närvarande utreds av Trafikverket.



vägar sköts av vägföreningar.

Hedlanda gårdsväg är en grusväg och den är lika smal som Hedlandavägen. Sträckan upplevs inte som lika problematisk som Hedlandavägen eftersom den inte är lika trafikerad. Trafikflödet är uppmätt till drygt 30 fordonsrörelser per dygn. ["] Det klargörs tydligt att trafikflödet har mätts 2007, borde inte en ny trafikmätning göras för att visa att trafiken redan har ökat.

Efter kommunens mätningar har Trafikverket 2009 gjort stickprovsmätningar där väg 286 får något lägre årsdygnsmedelvärde på antalet fordonsrörelser, 220 (jfr. med 230), medan väg 987 får högre värde, 330 (jfr. med 280).

Vindkraft

Sid 61

["]Den översiktliga karteringen över vindenergiinnehållet på land visar på otillräckliga vindförhållandena för effektiv vindkraftsutvinning på Hedlandet. Eftersom vindkraftstekniken utvecklas snabbt är det inte osannolikt att förfrågan längre fram i tiden kommer om att få uppföra vindkraft i området. Den känsliga landskapsbilden blir då en avgörande fråga att väga in i lämplighetsbedömningen, på samma sätt som i bedömningen när det gäller ny bebyggelse. Fördelen med vindkraft måste vägas mot nackdelen med den störning i landskapsbilden det skulle innebära eller nackdelen att ett stort ostört naturområde inte längre är fritt från tekniska och ljudalstrande ingrepp.

Kommunen arbetar för närvarande med ett tillägg till översiktsplanen på temat vindkraft. I samband med utställningshandlingen för detta tillägg kommer eventuellt mindre lämpliga områden att pekats ut. Frågan om vindkraft på Hedlandet lämnas därför öppen fram till dess att vindkraftshandlingen är antagen. ["]

Som det är beskrivet att tekniken för vindkraft går framåt, så visar VAWT Vertical Axis Wind Turbines att det går att utvinna energi vid lägre vindhastigheter än vid konventionella Vindkraftverk.

Bergen längst ner mot Mäljarbanan bör lämpa sig utmärkt för medelstora vindkraftverk upp till 100kW med 25-30 meters mast höjd om de monteras på de höjdpunkter som finns, e.g. Marieberg-Ralsborg, Björkhem - nytt verksamhetsområde.

Med vertikal axel så är vindkraftverket tyst, och bidrar inte till att öka bullernivån i området.

Rotorns låga rotationshastighet och dess ringa höjd borde tillåta en placering efter mäljarbanan, dess låga

höjd och dess konstruktion borde beaktas istället för en 50m restriktionsgräns som Banverket föreslår, då dess sakargument inte kan göras gällande här.

Eftersom vindkraftshandlingen inte är bilagd detta dokument så förväntas ovan nämnda synpunkter tillföras Vindkartshandlingen innan den är

Noteras.



antagen.

### Utökning

För att området skall fortsätta utvecklas attraktivt, är det viktigt att planområdet utökas med områden på båda sidor Ralsborgsvägen, och ett flertal områden efter Hedlanda gårdsväg från södra skogen ner till Hedlanda gård.

Noteras.

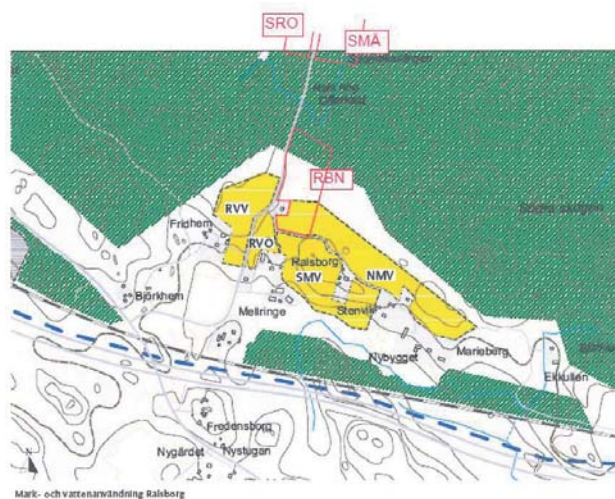
1) Området runt Dammkärr bör också ingå som ett exploateringsområde DKV. Se röd markering.

Se kommentar till synpunkt 39.



2) Området norr om Ralsborg bör också ingå som ett exploateringsområde RBN

Möjligheten att i viss mån utvidga område för bostadsbebyggelse utreds i samband med detaljplaneringen, utifrån översiktsplanens (FÖP) riktlinjer för platsen



3) Området öster [menar kanske väster?] om Ralsborgsvägen vid Sommaro bör också ingå som ett exploateringsområde SRO

4) Området väster [menar kanske öster?] om Ralsborgsvägen vid Skomakarängen bör också ingå



som ett exploateringsområde SMÄ

5) Området vid Ludvigsberg, väster och öster om Hedlanda gårdsväg bör också ingå som ett exploateringsområde LVB



Mark- och vattenanvändning Hedlanda gård

6) Området vid Björkdal, väster och öster om Hedlanda gårdsväg bör också ingå som ett exploateringsområde BD

Tyvärn fanns bara en dålig karta med från detta område.





exploatering i området. ["]

Det finns inga exempel på hur detta har uppnåtts. Det finns ingen hänvisning till vilken mark som kommunen äger, ej heller vad den kommer att användas till.

### 7 Utbyggnadsstrategier

I kapitlet Nollalternativet så framgår det att enstaka kompletteringar av hus fortsätter att tillkomma där ett erfrågan är störst, är det riktigt anta att det finns ett riktigt behov och efterfrågan att bosätta sig vid Ralsborg. När planen innehåller >150 fastigheter med sjöutsikt.

Avsikten är att den fysiska planeringen ska se till hela kommunens mark- och vattenområden och med samlad kunskap om förutsättningar, allmänna intressen, risker och behov m.m. komma fram till den mest lämpliga användningen av dessa mark- eller vattenområden. För Hedlandets del ser Plan- och byggnämnden att Ralsborg skulle kunna utökas med fler bostäder utan att det står i konflikt med allmänna intressen som t.ex. sammanhållet naturområde och skogssiluett sett från Mälaren. Förutsättningen för att kommunen ska släppa fram detaljplanering i Ralsborg är att vatten och avlopp är framdraget i Luffarbergets industriområde, så att det kan byggas ut därifrån. Emellertid: om ingen reell efterfrågan finns av bostäder här, så byggs det naturligtvis heller inga hus.

["]Alltför begränsad utbyggnad innebär å andra sidan att kommunal VA framdragning och allmänna anläggningar blir svåra att motivera ekonomiskt. ["] Är detta baserat på att priset för miljön är olika om en eller flera smutsar ner.

Självklart så måste inte varje kommunal investering betalas till 100% med avgifter. Det borde vara andra kriterier som styr.

Även om det bara blir 5 hus i Ralsborg, så borde kanske kommunen dra VA eftersom ingen vet hur det ser ut om 25 år.

### Nollalternativet

Man beskriver nollalternativet "som något som katten har släpat in", jag vill dock påtala att det fortfarande föreligger bygglovsplikt för hus i Hedlandet.

Amin uppfattning är att gestaltning ingår som en del av bygglovshandlingarna. Säger man att genom att konsekvent upprepa detta budskap att byggnadskontoret inte fungerar och att gestaltningen inte beaktas. Som lekman är det lätt att tro att något förfelades när man godkände Marielundsviken Etapp1.

["]Då man inte har någon helhetsbild så finns risk att man placerar in bostadshus på ett olämpligt sätt som är störande för landskapsbilden eller inverkar negativt på befintliga kulturvärden. En icke genomtänkt gestaltning och färgsättning kan inverka negativt på befintliga kulturmiljöer i





området. Två möjliga scenarier med olika grad av exploatering föreslås som i miljökonsekvensbeskrivningen jämförs med ett så kallat nollalternativ.

Nollalternativet innebär att enstaka kompletteringar av hus fortsätter att tillkomma där efterfrågan är störst, i enlighet med kommunens riktlinjer för bostadsbyggande utanför utpekade områden, men i övrigt utan samordning eller särskild hänsyn till just Hedlandets problematik. ["]

Jag vill istället att vi fokuserar på det som är positivt och att en exploatering är nödvändig i Hedlandet. Frågan är hur den skall tillåtas utan att vi får ett Marielundsviken utan utsikt mitt i skogen.

Noteras.

Slutord

Jag har lagt ner stort arbete under 11 kalenderdagar för att på ett konstruktivt granska detta material och komma med förslag och förbättringar. Tiden har trots detta inte varit tillräcklig. Jag anser därför att ytterligare 2 månader borde tilldelas granskningstiden för detta samråd. På grund av en bristande struktur i flera dokument och upprepningar så har inte Plandokumentet och dess förutsättningar inte kunnat analyseras på ett riktigt sätt.

*[Synpunkter på Grönplan]*

6 Inventering

["] Områden inom tätorten som är opåverkade och har tex. en tät skogsvegetation. Eftersom det finns ingen tätort på Hedlandet förekommer ett sådant område för Grönplan Hedlandet ["]

*[text-referat från aktuell grönplan]*

Det borde framgå att inget sådant område finns, meningen är felaktig eller ofullständig.

Beaktas. Grönplanens text justeras.

Områden för ekologisk betydelse

["] Inom Strängnäs kommun finns totalt 15 områden som är av riksintresse för naturvården men

inga förekommer inom området för Grönplan Hedlandet. ["]

*[text-referat från aktuell grönplan]*

I både miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen så hänvisar man till hedlandet som riksintresse. Vilken typ av riksintresse?

Varför är det ett riksintresse i ett dokument och inte i andra?

Efter samrådstiden har förhållanden ändrats: Torsholmen ligger sedan slutet av 2009 inom ett område som är av nationellt intresse för naturvården, naturreservatet Stora Härnön.

Planområdet är lokaliserat på mark där det finns utpekade riksintressen för friluftsliv och rekreation (Mälaren med öar och strandområden), kommunikationer (E20 och Svealandsbanan) samt yrkesfisket.

Kulturmiljö: FÖP-området *omfattar* inte något utpekade riksintresseområde för kulturmiljö men *riksintresset* Gripsholm har sin utblick över Hedlandet. Det är detta riksintresse tillsammans med riksintresset Mälaren med öar och



### 7 Riktlinjer för Planeringen

[?] I Fördjupning av översiktsplanen för Hedlandets gestaltungsprogram beskrivs mer ingående hur husens utformning bör göras och den framtida exploateringen bör placeras. Ibland är det bäst med en tät bebyggelse för att kunna bevara mer naturmark, i vissa fall bör exploatering ske småskaligt och smyga sig in i landskapet. [?]

*[text-referat från aktuell grönplan]*

Det framgår att tät bebyggelse är att föredra enligt kommunens sätt att se på det hela, med tanke på att Hedlanda skogen är flera hundra hektar så bör detta vara av mindre betydelse.

Det borde vara viktigare att lantligt och naturnära boende på stora tomter med natur mellan tomterna som beskrivs på sidan 32.

Vid exploatering bör alltid remsor med naturmark lämnas kvar för att bevara tillgängligheten till skogsmiljön.

På sid 32 föreslår man att stigar skall upplåtas genom skogen för gång och cykel, var är ridvägarna och varför belyses inte detta. Trots att man föreslår hästgårdar i fördjupningsplanen.

Förutom den redan nämnda önskvärda utbyggnaden av gång- och cykelvägsnätet längs gatorna bör grusbelagda stigar genom den centrala skogsplatån anläggas. Detta bör ske för att landskapet ska kunna upplevas utan störningar från biltrafiken. Stigarna bör anläggas på ett enkelt sätt med grus och vara maximalt två meter breda och behöver inte nödvändigtvis ha belysning.

### 7.3 Dagvattenhantering

Ytterligare ett exempel på att Södra Hedlandet inte omfattades i denna fördjupning när man skrev

strandområden som har betydelse i avvägningen av hur mycket Hedlandets karaktär av skogsklädd bergrygg med inslag av stugor och småbruk kan förändras.

Naturvård: Del av naturreservatet Stora Härnön ligger inom FÖP-området (se ovan)

Eftersom Grönplanen är ett underlag som behandlar *grönstrukturen* inom FÖP-området tar Grönplanen upp områden som är av ekologiskt intresse för naturvården.

FÖP Hedlandets huvudhandling beskriver däremot alla riksintressen som berörs av planen.

Endast i de båda bebyggelsenoderna kring f.d. industriverksamhet och planeras för mindre tomter. I övrigt är riktlinjen att tomter på Hedlandet ska vara stora; ca 2500 m<sup>2</sup> på mälarmårdsslutningen, ca 5000 m<sup>2</sup> vid Hedlanda gård och 2500 - 3500 m<sup>2</sup> i Ralsborg.

Ridvägar planeras än så länge utifrån fritidens behov och inte utifrån nytto-transportens behov. Inte förrän intressent finns som vill exploatera sin eller sin uppdragsgivares mark med hästgårdar vet vi var sträckningar för ridstigar lämpligen förläggs. Detta studeras därför bäst i samband med detaljplaneläggning. Fördjupning av översiktsplanen för Hedlandet lägger inga hinder i vägen för framtida anläggning av ridvägar.

Noteras.



dokumentet.

[?] För den unika landskapssituationen på Hedlandet bör följande strategi tillämpas: Fördröjning av dagvatten bör ske på tomtmark. Pga. av de topografiska förhållandena på Hedlandet är den lokala fördröjningen särskilt angeläget. [...] I samband med exploatering på Hedlandet kan det vara av fördel att anlägga fördröjnings- och infiltrationsdammar inom plåtområdet och på detta sätt minska flödet mot den branta lutningen i norra Hedlandet. [?]

Jag tycker att ambitionen att LOD skall tillämpas och bra, Jag vill poängtera att förutsättningarna är olika i olika delar av Hedlandet och att detta skall beskrivas.

Noteras. Att just branterna i norra Hedlandet nämns med anledning av behovet av dagvattenfördröjning beror på att problem vid kraftiga skyfall här har iakttagits och anmälts till kommunen. Det kan anses vara att beskriva förutsättningarna för delen norra Hedlandet.

Övrigt

Man fastställer att det är viktigt att bevara landskapskaraktern, ändå så föreslår man en extrem utbyggnad i södra Hedlandet i FÖP, och om man läser den gröna planen inte kommer att bidra på ett negativt sätt till! landskapsbilden eftersom detta inte är belyst på något sätt.

Jag bor här och tycker att vi skall utveckla Hedlandet varsamt med traditionsenliga hus.

[?] Låg bebyggelse kan placeras framför eller bakom krönen. Anläggningar eller bebyggelse ska inte nå en storlek som kan skada landskapskaraktern [...]

Man redovisar istället vikten av att behålla de stora grönorådena intakt.

[?] Dessa två områden ligger väster och öster om Ralsborgsvägen och söder om Hedlandavägen respektive Hedlanda Gårdsväg och är redan redovisade av länsstyrelsen som stora opåverkade områden. Dessa trakter är de största sammanhängande naturområdena i Grönplanen och är dessutom inte utsatta för större exploateringar. Områdena bör bibehållas som naturlig skog och användas för det rörliga friluftslivet [?]

Man knaprar på grönområdet på många kanter, med ett varsamt knaprande så kan man tillgodose en

Samhällsutbyggnad och ändå bevara naturområdet. Jag tror inte att folk lockas till stora byar. Det vore mer attraktivt att tillåta kontrollerad bebyggelse efter båda sidor av Ralsborgsvägen och Hedlanda gårdsväg. Detta för att tillse att området är lika attraktivt att bo i som att vistas i. Detta kan åstadkommas genom att forma små grupper av hus med remsor av natur emellan dessa. Eftersom remsorna skall bidra till en sammanhållning av de två grönområdena.

Noteras.

Noteras.



### [Synpunkter på Miljökonsekvensbeskrivning]

**Dokumentkontroll**  
Dokumentkontroll  
Miljökonsekvensbeskrivningen har inget nummer för identifikation. Det har inget datum. Det har ingen revision Detta gör att det inte går att kontrollera dokumentet, är det ett nytt, gammalt eller ändrat dokument.

**Dokumentets struktur**  
Dokumentet saknar en röd tråd. Planerna, alternativen och strategierna saknar struktur. Man hoppar mellan områdena och sakfrågorna utan att belysa alla aspekter. Vissa påståenden gäller endast en del av planområdet, med andra gäller hela. Det är uppenbart att fördjupningsplanen inte omfattade Södra Hedlandet med Ralsborg när den stora massan text skrevs. På grund av detta finns det felaktigheter som uppstår med konstiga syftningar. Att det inte finns underkapitel gör inte saken bättre. När sedan vissa sakfrågor tas upp på flera platser i dokumentet när det borde räcka med ett gör att det är svårt att förstå vad syftet är. Antingen så skall miljöområdena vara kapitel med geografiska underkapitel eller tvärt om, inte som i detta dokument både och.

**Planinstrumentet**  
I nollalternativet så beskriver man, att utan detta planinstrument så blir alla lösningar dåliga. Med tanke på att man på flera ställen har faställt att miljön är lantlig och attraktiv i Hedlandet och innehar alla de kriterier som efterlyses av personer som vill flytta hit och detta har skapats utan en plan. Så är det förstå att planförslaget är den enda lösningen. När kommunen själv har godkänt planer för det måste ha funnits en detaljplan så bryts alla normala betingelser mot intentionen av en positiv miljö. Marielundsviken måste vara ett lysande exempel på hur man inte skall bygga. Hela detta område är synligt från Gripsholm, fast då har det ingen betydelse. De har ju kommunalt vatten och avlopp, tillgång till en busshållplats och annan kommunal service. Om detta är kriterierna för denna miljökonsekvensbeskrivning, så följer den inte PBL och behöver revideras.

**Nollalternativet**  
[?] Nollalternativet är att planförslaget inte genomförs och det innebär att man inte utnyttjar planinstrumentet. Om inte kommunen styr den framtida bebyggelseutvecklingen efter de riktlinjer man lägger fast i fördjupningen av översiktsplanen kan resultatet bli att man får en mer splittrad och mer slumpmässig tillkommen

Beaktas. Datum införs till utställningen av handlingen. Ändringar efter samråd markeras.

Noteras.

*Hur planförslaget ska utformas är föremål för öppet samråd där synpunkter om t.ex. andra prioriteringar och alternativ lämnas. MKB ska beskriva konsekvenserna av ett nollalternativ som jämförs med framlagt planförslag. I det komplexa och moderna samhälle vi lever i idag har behov uppstått av ett planinstrument. Detta är till för att lösa gemensamma frågor med lång framförhållning. När byggnadsutvecklingen enbart sker i små och enskilda byggprojekt blir dessa frågor inte behandlade. När utvecklingen gått så långt att man tillslut "tvingas göra något" blir lösningarna nödlösningar.*

Angående jämförelse med Marielund, se kommentar till synpunkt 31 . Förutsättningarna ser olika ut för varje plan, och "kriterierna" för god bebyggd miljö skiljer sig också åt.



bebyggelseutveckling vilket kan komma att medföra många typer av negativa konsekvenser ["]

Dessa konsekvenser beskrivs nedan:

["] En slumpmässig utbyggnad av området gör det sannolikt praktiskt omöjligt att finna en vettig kollektivtrafiklösning för området. ["]

Det finns vägar i området. Går det inte köra buss på dessa?

Det framgår inte hur en slumpmässig tillbyggnad skulle ändra förutsättningarna för kollektiv trafik.

["] En slumpmässig utbyggnad i området gör det också omöjligt att skapa förutsättningar för en gemensam uppvärmning av tillkommande bebyggelse som är kommersiellt gångbar. ["]

Varför måste det finnas kommersiellt gångbar uppvärmning, detta för att SEVAB ett kommunalt bolag planerar en fastbränslecentral.

Det finns normala miljögodkända fastbränslepannor med hög verkningsgrad.

["] En grundförutsättning ur miljösynpunkt är att förse området med en kommunal

VA-lösning för att undvika en kraftig negativ miljöpåverkan i området och i Mälaren.

Detta blir inte praktiskt genomförbart genom en icke planerad utbyggnad av området. ["]

Detta påstående är skapat därför att strategiskt bygga ut VA utan att det byggs villa områden på hundratal fastigheter inte är lönsamt.

Nulägesbeskrivning

När man läser nuläges beskrivningen så borde syftet med titeln återspeglas i texten.

Varför har man då lagt in detta kapitel i nuläges beskrivningen?

["] Utefter stranden föreslås i planrörslaget ett antal badplatser och bryggor rör båtplatser. Vid lokalisering av dessa måste strandområdets naturvärden beaktas. Byggande och förankrande av bryggor är en vattenverksamhet som kan kräva tillstånd. ["]

Varför blandar man in PLAN FÖRSLAG i texten?

["] I området omkring Hedlanda gård föreslår planen utveckling av lantlig bebyggelse med möjlighet till hästhållning. ["]

Nuläges beskrivningen avslutas av detta:

["] Större delen av fördjupningens förslag till utbyggnad omfattar området intill de tätbebyggda områdena Eriksberg/Lotorp och det centrala Hedlandet. De tätbebyggda områdena har beskrivits. ["]

Efter införandet av planbestämmelsen så kommer ett av de mest tätbebyggda områdena att heta RALSBERG i södra hedlandet. Borde intekonsekvenserna av att skapa en tätort i Ralsborg redovisas. Detta fastslås annars tydligt i nästa

Det är en stor fördel för planering och finansiering av kollektivtrafiken att ny bebyggelse lokaliseras i anslutning till befintlig bebyggelse och att rutterna för bussarna inte tvingas bli längre eller med alltför många stopp.

Beaktas. Rubricering ändras i MKB.

Beaktas delvis. Konsekvenserna för kulturmiljön införs i planhandlingen och där beskrivs även Ralsborgsområdet.



stycke.

[?] Enligt plan- och bygglagen ska fördjupningen av översiktsplanens innebörd och konsekvenser kunna utläsas utan svårighet. Målsättningen med denna MKB är att identifiera vilka miljökonsekvenser som kan uppstå samt vilka miljöaspekter som ska fokuseras på och belysas mer ingående i detaljplaneskedet. [?]

Utbyggnadsstrategi

Utbyggnadsstrategin fastställer att det endast finns ett alternativ. Detta känns otilfredsställande då Hedlandet idag har 3 tillfartsvägar och det endast är en väg som påtalas för utbyggnad, Ralsborgsvägen. Miljökonsekvensanalysen för detta lyser med sin frånvaro, varför är detta inte belyst? En utbyggnadsstrategi borde naturligtvis förbättra alla 3 vägar för att fördela trafiken på bästa sätt. Farthinder har aldrig gjort en väg längre, bara genererat mer CO<sub>2</sub>, då bilar bromsar och accelererar vid varje hinder. Befolkningen kommer alltid att köra den kortaste vägen.

Huruvida det behövs en till lokalgata är väl mer relevant till utbyggnaden än farthinder på Hedlanda-vägen. Det borde finnas sätt att bredda Hedlanda-vägen genom att kanalisera dikena på samma sätt som man gör på stora torg, En breddning på endast 1,0 meter skulle öka framkomligheten och minska miljöpåverkan. Vissa utbyggnader av vägen i skärningarna borde inte ge de negativa miljökonsekvenser som beskrivs.

Redan idag så förstör den ringa trafik som färdas på Ralsborgsvägen vägen infart, om denna utbyggnad godkännes så ökar trafiken med flera hundra gånger. Då förväntar jag att kommunen asfalterar infarten, eftersom ytterligare trafik kommer att belasta den-samma och reparationerna utförs idag av eget kapital.

Till detta så kommer endast en upprustning/ förbättring av Ralsborgsvägen ske av Strängnäs del. Eftersom det inte framgår att Statens del kommer att förbättras av kommunen.

[?] Den andra utbyggnadsnoden är Centrala Hedlandet som möjliggör investeringar i infrastruktur västerut., [?]

Det finns ingen beskrivning av denna infrastruktur enligt sid 16 stycke 6, då Hedlanda gårdsväg inte avses för någon utbyggnad.

Motiven för att inte föreslå större bostadsutveckling i de östra delarna är två. Ju längre bort från tekniska VA-system, kommersiell och kommunal service och trafikknutpunkten i Läggesta för resor till/från Södertälje, Stockholm eller Mariefred och Strängnäs, desto mindre är samhällsintresset ur ett hållbarhets-perspektiv. Avståndet ökar bilberoendet. Nackdelen med en stor utbyggnad i öster skulle också påtagligt skada det regionala intresset för kulturmiljön. Nackdelen med ovanstående bedöms väga tyngre än fördelen med en mer jämt fördelad trafik som ett mer utspritt boende skulle medföra.

Den infrastruktur som syftas på är de lokala vägar och ledningar som måste tillskapas för att nå nya tomter västerut längs norrsluttningen (Södra Skogsbrinken). Bebyggelse på östra sidan om Ralsborgsvägen i det centrala Hedlandet förväntas ansluta med sina lokala vägar delvis mot Ralsborgsvägen och delvis mot Hedlanda gårdsväg.



Jag förlorade helt budskapet när följande dök upp. Vind och Solenergi är beskrivet på sid 18 stycke 8 och skulle ges en helt ny betydelse om man avsåg hela planområdet.

[?]En ambition är att skapa förutsättningar för en gemensam hållbar lösning baserad på förnyelsebar energi för uppvärmning av bostäder och verksamheter för att minimera miljöpåverkan. Vi bedömer att solenergi inte är gångbart på grund av nordslutningen. Vindenergi är inte heller ett alternativ på grund av alltför dåliga vindförhållanden och det känsliga landskapet. [?] Detta påstående borde flyttas till nästa kapitel... Kapitel avslutas sedan med ett uttalande som gör att lantligt boende endast finns på en plats inom planområdet.

[?]Huvudskälet ur miljösynpunkt till att lantligt boende föreslås vid Hedlanda gård är att vi anser denna boendeform lämpar sig bäst för att bevara den värdefulla kultur och naturmiljön i detta område. [?]

Jag finner detta anmärkningsvärt att Södra Hedlandet inte betraktas som lantligt boende.

Noteras.

### Buller

Det mest positiva som finns i beskrivet är buller problemen i Södra Hedlandet, det finns dock ytterligare (ett släpp) över viadukten, när vinden kommer därifrån. Det är dock viktigt att belysa att det är "släppen" som skall åtgärdas vid källan och inte genom lokala bullerplank vid tomtgräns eller uteplats.

På sidan 25 Etablering av verksamhetsområde så har man smygit ytterligare ett buller argument/analys som verkar felaktigt.

Det föreslagna verksamhetsområdet har en naturlig "bullerskärm" i den sydöstra delen mot bebyggelsen i Ralsborg.

Är detta riktigt att byggnader i ett verksamhetsområde så långt från motorvägsbron verkligen skulle ge en buller reducering? Om det nu är en riktig analys, borde inte detta påstående höra ihop med resten av buller analysen. Inget nämndes i analysen att buller från själva läggesta backenuppfattas som ett problem, vilket vi som bor här vet.

### Begränsad klimatpåverkan

#### Vind och Solenergi

Vind och Solenergi är beskrivet på sid 18 stycke 8 och skulle ges en helt ny betydelse om man avsåg hela planområdet.

[?] En ambition är att skapa förutsättningar för en gemensam hållbar lösning baserad på förnyelsebar energi för uppvärmning av bostäder och verksamheter för att minimera miljöpåverkan. Vi bedömer att solenergi inte är gångbart på grund av



nordslutningen. Vindenergi är inte heller ett alternativ på grund av alltför dåliga vindförhållanden och det känsliga landskapet. [?]  
Detta är helt korrekt om man avser Lokaliseringen av bebyggelse på rätt nivå i slutningen mot Mälaren sid 18 stycke 7.

Sid 25 stycke 2

[?] Gemensamhetslösningar för uppvärmning baserad på solenergi kan inte bli aktuell då lokalisering i nordslutningen inte ger tillräcklig solexponering. Den översiktliga vindkraftskarteringen indikerar för låga vindhastigheter för att utnyttjande av vindkraft skall vara ett bra alternativ. [?]

Denna text helt utan geografisk anknytning. Om man däremot avser även södra Hedlandet så finns det ett flertal platser lämplig för vertikal axlade vindkraftverk V A WT på upp till 100 KW. De är helt tysta i sin konstruktion. Startar vid hastigheter under 4 m/s och ger nominell effekt vid hastigheter runt 10m/s.

Södra Hedlandet har inga problem med solenergi, vi har det på ett av våra hus. Detta har inte belysts i någon punkt.

Sid 18 stycke 8 och sid 25 stycke 2

Gör allmänt gällande att solenergi ej är gångbart, detta är motsägelsefullt, då man på sid 45 i Fördjupningsplanen att boende i Sydsluttning beskrivs.

[?] Individuella lösningar för uppvärmning med förnyelsebar energi är alltid möjliga. Denna typ av lösningar bör dock rekommenderas i sista hand då förutsättningarna för gemensam lösning inte visat sig vara tillräckligt bra ur ekonomisk synpunkt för den enskilde. [?]

Vem gör kalkylen för detta?

Och är kalkylen tillför den enskilde eller för ett vinstdrivande kommunalt bolag.

Sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts i MKB:n

[?] Då en fördjupning av översiktsplanen alltid kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras. En avgränsning för miljöbedömning har gjorts i samråd med länsstyrelsen. Inför upprättande av miljökonsekvensbeskrivningen har en avgränsning för miljöbedömning gjorts i samråd med länsstyrelsen [?]

Det nämns en avgränsning för miljöbedömningen som är en överenskommelse - två gånger.

Men ingenstans beskrivs det vad denna avgränsning är. Om det är en överenskommelse, så skall den diareföras, ha ett nummer och ett datum, om nu detta ändå inte görs, så vore det bra med en beskrivning så att alla som läser detta förstår

Beaktas. Precisering införs även i MKB till utställningsversionen av planhandlingen.

Beaktas. Sammanfattande tabell av avgränsningen införs i planhandlingen. Hela bedömningen av avgränsning av miljöbedömning bifogas MKB till utställningen.





innebörden med avgränsningen.

Riksintressen

[?] Det finns inga kulturmiljöområden av riksintresse inom planområdet. Åtgärderna när det gäller lokalisering, gestaltning och färgsättning av bebyggelse samt bevarande av Hedlandavägen från ingrepp och hård trafikbelastning är även avsedda för anpassning till den befintliga kulturmiljön och för att anpassa planförslaget till riksintresset för kulturmiljön inom influensområdet för Gripsholms slott. [?]

Jag kan inte se att det finns ett riksintresse att bevara Hedlandavägen från ingrepp. All expansion efter Hedlandavägen har inte upphört. Därför så bör Hedlandavägen förbättras så varsamt som möjligt för att ta hand om den trafik som finns och med all sannolikhet kommer att öka.

Noteras.

### **48. L. o U. Thelaus, Stenvik**

Angående Fördjupning av Översiktsplanen  
Hedlandet

Vi bor på fastigheten Stenvik i området Söder om väg till Marieberg enligt terminologin i översiktsplanen. Fastigheten har varit i släktens ägo sedan mitten av 1900-talet. Stenvik har varit såväl fritidsfastighet som fast boende och alltid varit ett ställe för rekreation och avkoppling beroende på sitt läge i skogen.

När vi nu tar del av den detaljerade planeringen i översiktsplanen blir vi oroade av den där beskrivna exploateringen och vill lämna några synpunkter.

--Vi ifrågasätter starkt det lämpliga i att på ett okänsligt sätt blanda befintlig bebyggelse med nybyggnation. De äldre fastigheterna utefter Mariebergsvägen är gamla torparboställen där man haft djurhållning i liten skala. Man kan fortfarande lätt ana denna tidigare verksamhet. De senare tillkomna fastigheterna smälter väl in i miljön.

--Vi föreslår att områdets karaktär behålles vilket delvis kan uppnås genom att nybebyggelsen begränsas till hälften av utsträckningen i östlig riktning när det gäller den norra sidan av Mariebergsvägen. Genom en på detta sätt tydligare gräns mellan gammal och ny bebyggelse ges möjlighet att betona områdets lantliga karaktär, vilket förmodligen är en mycket viktig faktor då man vill bosätta sig på Hedlandet.

Riktlinjerna för den tillkommande bebyggelsen syftar till att de på samma sätt som tidigare tillskott (mitten av 1900-talet) ska ansluta och smälta in i den befintliga bebyggelsen.

Noteras.

--I Ralsborgsområdet är det tre fastigheter som har djurhållning och fyra som haft djurhållning för några år sedan eller tidigare och är lämpliga för djurhållning. Det är mycket troligt att dessa fyra



kommer att ha djurhållning framöver. I kommunen torde det finnas medvetenhet om det olämpliga i att placera ny bebyggelse för nära fastigheter med djur. Med den ovan föreslagna begränsningen av nybyggnationen skulle den nya bebyggelsen i öster, söder och väster omges av djurgårdar på ett bättre avgränsat sätt.

Noteras.

--I I den fördjupade översiktsplanen talas det om att behålla intryck och verkan av en landsbygd i kontrast till stad eller tätort

att bland annat även torp och småbruk ingår i det attraktionsvärde som Hedlandet har

att vid bostadsutbyggnaden bör större enhetliga områden av samma utformning undvikas

--Våra förslag är ställda i samklang med översiktsplanens övergripande resonemang och avsedda att för kommande inflyttare ge en mer harmonisk bild av "vårt område"

Stenvik den 14 november 2009

Lillemor Thelaus Ulf Thelaus

### **49. U. och G.Lindgren**

Som fastighetsägare i området Sjöbygget deltog vi i mötet den 29/10 angående tänkta förändringar och utbyggnad av Hedlandet. Mötet var mycket intressant och givande, så tack för det! Naturligtvis väckte det en hel del tankar om vilka förändringar som verkligen är

önskvärda och hållbara i framtiden.

Då vi tagit del av Föreningen Sjöbyggets inlägga i ärendet och anser att deras synpunkter även stämmer överens med vad vi personligen tycker, vill vi med detta brev understryka vikten av att dessa synpunkter beaktas i den fortsatta handläggningen av ärendet.

Noteras.

Se kommentarer till synpunkt 28.

Med vänlig hälsning,  
Göran Lindgren och Ulla Lindgren,  
Södra Skogen 1:20

### **50. B.Arwidsson, H.Lindström,**

[ Identiskt med synpunkterna under nr 32. ]

För Ivarsgårdens alla generationer .

Birgitta Arwidsson, Helen Lindström

Se kommentar till synpunkt 32.

### **51. L.Skoglund Kangasniemi,**

### **K.Kangasniemi, P.Skoglund**

Synpunkter från Johannesdahl:

Lotorp: 1 :24, 1:61, 1 :62, 1:63

Angående vägar, gång och cykelväg

Vi tycker att målarmårdsvägen princip är bra när vi tittar på översiktskartan,

Planerade bostäder södra skogsbrinken

där vill vi att vägen leds ner till hedlanda vägen och

Noteras.



förbi sanpoint och vidare ut, Hedlandavägen ses som kulturminnesväg och vi som har bott på Hedlandet länge kan se att den den börjar vid lotorpshöjd.= fram dit från väg 990 gårvägen att bredda för god infart för södraskogsbrinken .. Vid mötet uppfattade vi att en väg planerades över Eriksbergs ägor ut till väg 990 för detta område. Detta motsätter vi oss på det bestämdaste. När vi ser på kartan ser det dock ut som om att det bara är en gång och cykelväg.

När gång och cykelvägen utmed målarmårdsvägen kommer farm till Lotorp vill vi att den ansluter ner till gång och cykelvägen nere vis sjön, för att det kommer att vara den naturliga vägen för att snabbt ta sig till Läggesta och in till Mariefred

Nuvarande infart till fastigheten l: 127 går över våran fastighet Lotorp l :24. I detta läge vill vi att anslutningen läggs utanför, norr om vår fastighet på södraskogen 1:43 (för att inte vi ska få en hög belastning vid eventuella framtida byggen, då den vägen går en meter från en av våra byggnader)

### Industriområdet

När de bygger på industriområdet tas skogen ner och då kommer vi höra motorvägen mer än idag. Därför är det viktigt att verkligen säkerställa bullernivån från motorvägen och kommande industri.

Beroende på att vi har bevarade öppna åkrar fram till industriområdet.

Redan i dag med skog störs vi av motorvägen.

Båt och badplats vid Lotorp 1:12

Där det planeras en små båtsbryggor Arrenderar vi i dag en egen båtbrygga där vi har både små och en stor båt och vi vill säkertställa att vi har rätt till det i fortsättningen också.

Vi är väldigt nöjda med att det i planen sparas stora skogsområden.

Vänliga hälsningar

Lisa Skoglund Kangasniemi

Kaj Kangasniemi, Peter Skoglund

### **52. A o N.Engström, S Skogen 1:27**

Synpunkter på FÖP Hedlandet, Östra Eriksberg.

I planen anges områden för tänkt bebyggelse i framtiden. Vi ser som ägare av fastigheten Södra Skogen 1 :27 positivt på planen och den

Noteras.

Noteras. Det är tänkt att befintlig väg – om det blir aktuellt att detaljplanera för Södra Skogsbrinken – ska breddas ca två meter ut mot åkermarken, bla för att ge plats åt en cykelväg längs ena sidan, och att trafik till och från tillkommande bostäder på Södra Skogsbrinken ska kunna fördelas på två håll: både mot Lotorp och söderut mot väg 990.

Noteras.

Det är osäkert om en separat GC-väg får plats på befintliga vägar ner mot Hedlandavägen. Det är tänkbart att cyklar får samsas med biltrafik på vissa sträckor. Om detaljplaneläggning blir aktuellt ska liknande frågor utredas. En förutsättning är att trafiksäkra vägpassager kan ordnas över Hedlandavägen.

Noteras.

Noteras.

Noteras.



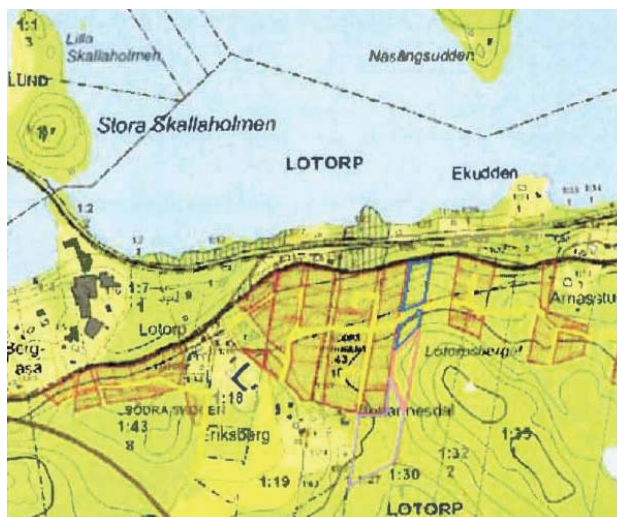
tilltänkta utbyggnaden av Hedlandet men vill att det planerade området för enfamiljshus utökas. Det finns tre områden där vi skulle vilja möjliggöra byggnation:

1. Blå markering. De här områdena gränsar till övriga tomter och ligger nedanför höjdkurvan +50.
2. Lila Markering. Sträcker sig till i höjd med nuvarande befintlig bebyggelse och ligger nedanför höjdkurvan +50.
3. Rosa markering. Gränsar till övriga tomter men ligger ovanför höjdkurvan +50.

Anna Engström

Nicklas Engström

Noteras. Om kommunen ska kunna bevilja bebyggelse längs sluttningen mot Mälaren är det nödvändigt att en gemensam detaljplan tas fram för all tillkommande bebyggelse och vägstruktur söder om Hedlandavägen och väster om Ralsborgsvägen. Detta framhålls i samrådsförslagets huvudhandling kapitel 16. Vägsystem och trafik och kommer att betonas ytterligare i utställningsversionen av FÖP Hedlandet.



### **53. Niklas frisk**

Jag heter Niklas Frisk och har under en stor del av mitt liv bott på Hedlandet. Som det ser ut idag bor jag där endast vissa delar under året och då i fritidshus.

Angående den plan som nu är framtagen för Hedlandet vill jag bl.a. invända som följer nedan. Enligt planen är det bl.a. Hedlandets öppna fält och kulturhistoriska miljöer som bidrar till bygdens idylliska känsla. Av planen framgår att de öppna fält som finns i centrala Hedlandet (fälten ovanför Karlsborg) förmodligen kommer att bebyggas. Dessa fält utgör i princip de enda öppna platserna i denna del av Hedlandet och det är också dessa som gör denna del av Hedlandet så vackert. Genom att bygga på dessa fält försvinner mycket av Hedlandets idyllkänsla och en stor del av attraktionen. Detta betyder att de värden som behandlas i planen försvinner och i sådant fall måste ersättas med nya värden. Förmodligen sådana som man kan åsätta en tätort. Jag kan förstå att Hedlandet inte kan och kommer förbli helt orört men låt exploatering ske ovanför Hedlandavägen och i en mycket mindre utsträckning än vad som föreslås i planen.

Beaktas till en del. Förslaget bearbetas och delar av planerad mark för bebyggelse på fälten tas bort till utställningen av planhandlingen.

Noteras.



Nybebyggelse har redan skett de senaste åren och även om den inte varit allt för stor så har det gett en fingervisning om att ytterliggare bebyggelse och exploatering kommer att minska och urholka de värden som finns på Hedlandet.

Enligt planen skall även exploatering ske av strandområden från Läggesta till Torsholmen. Om denna exploatering genomförs kommer det efteråt inte att finnas mycket orörd strand kvar. Sett från Mariefred kommer det se ut som om hela sträckan på ett eller annat sätt är anlagd och för de boende på Hedlandet kommer det inte längre gå att ta sig till (eller finnas) strandområden som är orörda.

Likaså måste påverkan på fågel och annat djurliv vara mycket negativ då häckningsplatser och vadställen kommer att försvinna. Även för fritidsfiskare och båtfolk är en exploatering av stränderna negativt då de kommer finna det svårt att hitta lugna och ostörda ställen att utöva sitt intresse vid. Redan idag ser man hur fritidsfiskare tvingas ligga utanför boendes privata bryggor och stränder och fiska. Något som varken är roligt för fiskaren eller den som bor vid stranden. Det är redan idag svårt, om man ser till hela Gripsholmsviken från Kalkudden och innåt, svårt att finna helt orörda stränder och en ytterliggare exploatering skulle ha en mycket negativa inverkan.

Vidare vill jag uppmärksamma det problem med trafikfrågan (som uppstår om planerna för Hedlandet genomförs) som behandlas i planen. Både det förslag där en breddning av den befintliga (nedre) Hedlandavägen och det där en ny väg genom skogen föreslås skulle leda till en sådan ökad trafik och en sådan förändring av landskapebilden att stora värden skulle gå förlorade. Att anlägga en ny väg skulle dela och göra ett så stort intrång i skogen att hela dess värde som strövområde skulle gå förlorat. Den möjlighet att gå skogspromenader som de som idag bor på Hedlandet har skulle med en ny väg gå förlorad. Vidare måste kostnaderna för förslagen, oavsett vilket som genomförs, bli så pass stora att de ej skulle vara försvarbart för en kommun med en ansträngd ekologi. Särskilt

Utgångsläget att stränderna till stora delar har bebyggts av bostadshus (före strandskyddsbestämmelsens tillkomst) gör att allmän tillgång till strandzonen idag är begränsad. Kvarvarande obebyggda strandområden har i planen pekats ut och markerats med grönskriffering i kartmaterialet för att ange att dessa områden ska användas för rekreation och att naturen ska förbli obebyggd. Planen ökar möjligheten för människor att få tillgång stränderna genom att föreslå gångstigar, skötselplaner för strandvegetationen samt för några utpekade lägen utveckling av småbåts-verksamheten med bryggplatser. Andra lägen pekas ut där småbåtsbryggor inte bör tillåtas och som främst bör användas för annan typ av vattennära rekreation.

Noteras. Se ovan angående tillgängliga stränder.

Noteras.



förslaget att anlägga en ny väg eftersom en sådan måste gå över kuperade berg områden och stora rullstensåsar.

En sak som jag inte sett har behandlats i planen är att det på många Hedlandet finns många fritidshus och sommargäster. Hänsyn tycks inte ha tagits till att många valt Hedlandet för att spendera sin lediga tid och återhämta sig från vardagen. Om planen genomförs och det byggs hundratals nya boenden kommer förmodligen många av dess "fritidsgäster" inte längre se samma glädje i, och nytta av att fara till sin fritidsbostad. Till sist vill jag säga att det finns fler som vill än som kan bo i de gamla stadskämoima i både Strängnäs och Mariefred (eller Skärgården för den delen). Detta löser man inte genom att riva och ersätta gamla hus, som har ett stort kulturvärde, med nya flervåningshus. På samma sätt kan man inte ordna så att alla som vill bo i en idyll, som Hedlandet, får möjlighet till detta genom att bygga bort och exploatera det som skapar idyllen. Nej låt oss i stället vara nöjda med och acceptera att vissa får medans andra får inte.

Noteras.

Vänligen  
Niklas Frisk