



Utlåtande efter utställning

Tillhörande Fördjupning av Översiktsplanen för **Hedlandet, Strängnäs Kommun**

Under samrådstiden inkom 53 skrivelser som sammanställts i en samrådsredogörelse.

Plan- och byggnämnden beslutade 2011-11-16, enligt § 238, att sända ut planförslaget med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och grönplan för utställning. Utställningstiden var mellan 2011-12-19 och 2012-02-19.

Planförslaget fanns under utställningstiden tillgängligt för granskning på biblioteket i Mariefred och på Medborgarkontoret i Strängnäs kommunhus samt på Strängnäs kommuns hemsida. Annons med information om utställningen infördes i Strängnäs tidning 2011-12-16. Handlingarna alternativt endast underrättelse sändes ut enligt sändlista (Länsstyrelsen, regionplaneorgan och berörda kommuner samt myndigheter, sammanslutningar och enskilda som har väsentligt intresse av förslaget enligt PBL 3 kap. 13, 14 §§).

Synpunkter som ej kan anses tillgodosedda är:

Lotorp 1:35 och 1:36, Britt och Evert Wijkander: Ny bebyggelse bör kunna komma till norr om väg 990, öster om det nya verksamhetsområdet, Luffarberget. Den gamla skolstigen kan vara gångväg till Läggeta.

Lotorp 1:37, Gete Kindvall: Ny bebyggelse bör kunna komma till norr om väg 990, öster om det nya verksamhetsområdet, Luffarberget. Den gamla skolstigen kan vara gångväg till Läggeta.

Lotorp 1:31, Bengt Wicksén: Ny bebyggelse bör kunna komma till norr om väg 990, öster om det nya verksamhetsområdet, Luffarberget.

Hedlandet 1:20, Monica och Peter Alhanko: Bygg inte på den öppna marken vid centrala Hedlandet.

Hedlanden 1:35 och 1:40, Elisabeth Arwidsson: Bygg inte på den öppna marken vid centrala Hedlandet. Bygg ingen ny Mälarmårdsväg

Lotorp 1:9, Johan Karlsson: Ny bebyggelse bör kunna komma till norr om väg 990, öster om det nya verksamhetsområdet, Luffarberget. Ingen ny Mälarmårdsväg. Tomterna i östra Eriksberg bör inte vara mer än 1000-15000 m².

Utställningsredogörelse

Vid utställningstidens slut hade följande skrivelser inkommit:

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkter FÖP Hedlandet			Synpunkt tillgodosedd
		Huvudhandling (HH)	Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)	Grönplan (GP)	
Statliga myndigheter och kommuner (Länsstyrelsen, regionplaneorgan och berörda kommuner)					
1. Länsstyrelsen	2012-02-17	X			Ja
2. SGI	2012-02-23	X			Ja
3. Sjöfartsverket	2012-02-20	X			Ja
4. Trafikverket	2012-02-20	X			Ja
5. Statens Fastighetsverk, Gripsholms slottsförvaltning, Slottsarkitekten för Gripsholm	2012-02-16	X	X	X	Ja
6. Nykvarns kommun	2012-02-27	X			Ja
Övriga myndigheter, sammanslutningar och enskilda som har väsentligt intresse av förslaget					
7. D. v Bothmer	2011-12-20	Inga synpunkter	Inga synpunkter	Inga synpunkter	
8. Närpolisen i Strängnäs	2011-12-23	Inga synpunkter	Inga synpunkter	Inga synpunkter	
9. Sörmlands museum	2012-01-17	Inga synpunkter	Inga synpunkter	Inga synpunkter	
10. M.Claesson, O.Rådmann	2012-01-27	X			Ja
11. Företagarföreningen i Mariefred	2012-01-31	Inga synpunkter	Inga synpunkter	Inga synpunkter	

12. J. Lindberg	2012-02-08	X			Ja
13. M. o P. Alhanko	2012-02-16	X			Delvis
14. B. o E. Wijkander	2012-02-16	X			Nej
15. Vattenfall	2012-02-17	Inga synpunkter	Inga synpunkter	Inga synpunkter	
16. G. Kindal	2012-02-17	X			Nej
17. B.Wicksén	2012-02-17	X			Nej
18. Föreningen Sjöbygget	2012-02-19	X			Ja
19. Östra Södermanlands järnväg	2012-02-20	X			Ja
20. Svenska Kraftnät	2012-02-20	Inga synpunkter	Inga synpunkter	Inga synpunkter	
21. E. Arwidsson	2012-02-20	X	X	X	Nej
22. J. Karlsson	2012-02-27	X			Nej
23. Strängnäs Naturskyddsförening	2012-02-28	Inga synpunkter	Inga synpunkter	Inga synpunkter	
24. P. Karlsson	2012-03-01	X			Ja
25. Områdesstyrelsen i Mariefred	2012-03-14	X			Ja

SYNPUNKTER

KOMMENTARER

Statliga myndigheter och kommuner

1.Länsstyrelsen

Förslag till fördjupning av översiktsplanen för Hedlandet, Strängnäs kommun är utställt och har inkommit till länsstyrelsen för granskningsyttrande. Kommunen har remitterat planförslaget till de statliga myndigheter och bolag som berörs. Planförslaget handläggs enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Länsstyrelsen ska under utställningstiden avge ett granskningsyttrande över planförslaget.

Av yttrandet ska framgå om

1. förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken
2. förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överträds
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen har vid samråd under hand och med samrådsyttrande den 25 november 2009 bidragit till planeringsarbetet med synpunkter och råd. Därefter har kommunen bearbetat materialet.

Säkerhet

Trafikverket har lämnat yttrande den 17 februari 2012. Länsstyrelsen ställer sig bakom yttrandet och Trafikverkets slutsats att den nya överordnade strukturen förutsätter den i planförslaget skisserade "Mälarmårdsvägen" söder om Hedlandavägen, vilket innebär att ingen ny bebyggelse får tillkomma inom planområdet innan den nya vägen har byggts.

Föreslagna områden för ny bebyggelse minskas så att alla tillkommande fastigheter får väganslutning via Ralsborgsvägen, Hedlanda gårdsväg eller en ny Mälarmårdsväg. Ingen ny bebyggelse som inte redan är planlagd ska tillåtas ha Hedlandavägen som tillfart.

Riksintresse för kulturmiljövården

Kommunen avser att tillgodose riksintresset Gripsholm-Mariefred i kommande detaljplaner. Länsstyrelsen bedömer att planerad bebyggelse på lång sikt utmed Södra skogsbrinken kan medföra risk för skada på riksintresset och att föreslagna exploateringar vid centrala Hedlandet och i området

Föreslagna utbyggnadsområden inom Södra Skogsbrinken minskas. All tillfart ska ske från en ny Mälarmårdsväg.

kring Karlsborg behöver reduceras för att tillgodose riksintresset. För att behålla förståelsen för den historiska betydelse som Hedlandet haft som ekonomisk resurs för de boende i riksintresset Mariefred anser Länsstyrelsen även att ny bebyggelse inte bör tillåtas på den sparsamt förekommande åkermarken inom området.

Utbyggnaden mellan noderna Eriksberg-Lotorp och centrala Hedlandet längs Södra skogens norrsluttning Södra Skogsbrinken har minskats. Det föreslås vara utbyggnadsområde på lång sikt och under särskilda förutsättningar. Rikligt med växtlighet ska behållas på tomterna. Väganslutning ska ske från en ny Mälarmårdsväg. Bebyggelse på åkermark minskas vid Karlsborg och centrala Hedlandet.

Naturvärden och strandskydd

Planförslaget lyfter fram behov av att genomföra åtgärder inom delar av strandskyddsområdet som ny bebyggelse, småbåts- och badanläggningar, muddring, vassröjning, och andra åtgärder för att öka tillgängligheten för friluftslivet.

Länsstyrelsen har i samrådsyttrandet pekat på behovet av att samordna planeringsarbetet med pågående arbete med en kommuntäckande Blåplan för att göra bedömningar av hur olika exploateringsalternativ inverkar på växt- och djurlivet samt strandskyddets syften.

Ett förslag till Blåplan har lämnats in för samråd till länsstyrelsen. Inom såväl förslaget till Blåplan som i detta planförslag pekas på möjligheterna att avgränsa områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS). Länsstyrelsen noterar att planförslaget skrivningar om förutsättningarna för intrång i strandskyddsområdet med hänvisning till LIS skiljer sig åt i detaljningsnivå jämfört med de i Blåplanen utpekade utredningsområdena för LIS. Vidare noterar länsstyrelsen att Blåplanen pekar på behovet av ytterligare kartläggning innan avgränsningen kan preciseras t ex av vattenkvaliteten inom utredningsområdena, påverkan på platsspecifika natur- och kulturmiljövärden samt hur den allemansrättsliga tillgängligheten kan komma att påverkas.

Länsstyrelsen förutsätter att frågan om att peka ut LIS-områden i kommunen sker i en sammanhållen process inom ramen för en kommande översiktsplan där de samlade konsekvenserna av strandskyddslättnader inom ramen för LIS kan bedömas. Länsstyrelsen kan därför inte ställa sig bakom planförslaget ställningstaganden kring avgränsning av LIS, som i praktiken föregriper denna process.

Länsstyrelsen kan inte heller, mot bakgrund av de behov av ytterligare inventeringar av växt- och djurliv inom strandområden samt kartläggning av

Texter om landsbygdsutveckling i strandnära lägen, LIS, inom planområdet tas bort. Landsbygdsutveckling LIS-områden utreds i kommunens Blåplan som är en del av den kommuntäckande översiktsplanen. Samråd av översiktsplanen och dess Blåplan kommer att ske om under hösten 2013.

vattenkvaliteten som enligt förslaget fordras inför detaljplanläggningen, bedöma om förutsättningar finns för att upphäva strandskyddet i linje med förslaget. Även risken för störningar på naturvärdena på Torsholmen inom det nybildade naturreservatet Stora Härnön behöver belysas djupare i detta sammanhang.

I handläggningen av ärendet deltog Agneta Scharp och Ebba Gillbrand (kulturmiljö), Lars Jonsson (beredskap) och Rune van den Brink (natur).

Patrik Nissen, Samhällsbyggnadschef
Torbjörg Sekse, Länsarkitekt

2. Statens Geotekniska Institut

Statens geotekniska instituts (SGI) yttrande över förslaget till fördjupad översiktsplan för Hedlandet i Mariefred, Strängnäs kommun omfattar bedömning av hur förslaget beaktar geotekniska riskfaktorer som såsom ras/skred, erosion och översvämning. Yttrandet omfattar inte markmiljötekniska frågor.

När det gäller strategiska val av lämplig markanvändning kan de geotekniska riskfaktorerna vara avgörande för lämpligheten utifrån ett geotekniskt perspektiv. SGI förordar därför att geotekniska förutsättningar översiktligt redovisas tidigt i planprocessen och av den anledningen anser vi att det är lämpligt att ta med dessa överväganden i översiktsplaneringen.

SGI:s synpunkter

Det huvudsakliga syftet med den fördjupade översiktsplanen är att kunna föreslå markområden för tillkommande bebyggelse, huvudsakligen bostäder men också ett område för industrier.

Enligt utställningshandlingen är inte någon riskinventering med hänsyn till ras- och skredrisk genomförd i planområdet. Intentionerna, som redovisas i planen, är emellertid att kommunen ska beakta dessa risker i samband med upprättande av detaljplaner/bygglovprövning.

Risken för skred och ras ska kontrolleras vid detaljplaneläggning.

I utställningshandlingen förordas att ny bebyggelse på Hedlandet lokaliseras till moränmarker. I det aktuella området innebär det att relativt branta moränsluttningar kommer att exploateras. SGI vill här uppmärksamma att det kan finnas förutsättningar för ras i sluttningarna varför det är lämpligt att den risken bedöms tidigt i planeringen.

Blir det även aktuellt att bebygga områden med lera eller markområden där det kan förväntas att de övre

lagren underlagras av lera, bör även skredrisken i dessa områden bedömas.

Risken för bergras behöver också beaktas. Stora delar av utredningsområdet består enligt den geologiska kartan av kalt berg och därför vill SGI uppmärksamma att det inte går att utesluta att det finns områden, där risken för bergras begränsar områdenas lämplighet för planläggning/utbyggnad.

Risken för erosion finns inte berört i underlaget. Där exploateringsområden ansluter till Mälaren eller vattendrag bör en bedömning av erosionsrisken genomföras.

I underlaget konstateras att nyetableringar och hårdgjorda ytor minskar markområdenas kapacitet för lokal infiltration. Vidare förordas i samrådshandlingen att det skapas möjligheter för lokal infiltration. SGI vill i det sammanhanget informera om den risk som kan uppkomma när dagvatten infiltreras i sluttande terräng. T ex kan inre erosion, genom borttransport av jordmaterial, ge upphov till nedsjunkningar i marken. I finjordar med skikt av något grövre material kan även infiltrerat vatten ge upphov till höga portryck som i sin tur kan orsaka problem med stabiliteten.

Översvämningsrisken är enligt utställningshandlingen beaktad genom att Kommunfullmäktige har beslutat om riktlinjer och Plan- och byggnämnden har antagit ett gemensamt dokument för planering, bygglov och byggnämnan. Det dokumentet klargör enligt utställningshandlingen hur översvämningsfrågorna ska beaktas. SGI har här inga ytterligare kommentarer.

SGI vill framhålla att när markens lämplighet för avsett planändamål provas måste livslängden hos bebyggelse och anläggningar vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas. Klimatscenerierna indikerar att för de kommande 100 åren kan bland annat ökad nederbörd som kan leda till ökade flöden och förhöjda vattennivåer förväntas. Detta kan öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämnings, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning.

SGI efterlyser en mer specifik redovisning av geotekniska riskfaktorer för respektive område. Är förhållandena sådana att det är osäkert om bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till risk för ras/skred, erosion eller översvämnings behöver detta redovisas tydligt. Även behov av ytterligare utredningar för att klarlägga lämpligheten och

Även risken för bergras ska bedömas.

Vid detaljplaneläggning ska risken för ras, skred, erosion och översvämnings bedömas och utredas.

eventuella behov av åtgärder för att säkerställa områdets lämplighet behöver definieras. Vi föreslår därför att eventuella riskområden redovisas tydligt på kartor och att en strategi tillfogas planen över hur dessa områden ska utredas i samband med framtida detaljplaner eller bygglov.

Statens Geotekniska Institut
Myndighetsfunktionen
Enligt uppdrag, Ingrid Södergren

3 Sjöfartsverket

Inledning

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Synpunkter

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat program för ny översiktsplan och framför följande:

Allmän farled 932 till Mariefred sträcker sig i närheten till planområdet som tillhör så kallat influensområde för sjöfarten. I fortsatt planarbete ska därför hänsyn tas så att planerade åtgärder inte försämrar sjöfartens framkomlighet, tillgänglighet eller säkerhet.

Planen pekar ut ett läge för en ny anöringskaj med möjlighet för framtida båtlinje mellan centrala Hedlandet och Mariefred. Samråd med Länsstyrelsen och Sjöfartsverket kommer att ske.

Sjöfartsverket förutsätter att följande planområden samråds med verket under utveckling och planeringsfas:

- strand- och kustnära byggnationer, bostäder etc.
- etablering av båtlinje samt dess eventuella anöringskajer
- småbåtshamnar, båtplatser, bryggor
- sjöförlagda VA-ledningar
- vindkraftsetableringar
- korsande luftledningar, broar eller andra konstruktioner som kan inskränka framkomligheten för sjöfarten.

Sjöfartsverket rekommenderar att bryggorna förses med reflexer och belysning för att göras synliga för båttrafiken.

Noteras.

Vid planering av belysningspunkter för gator, byggnader eller andra vattennära konstruktioner ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande.

När sjöförlagda eller strandnära konstruktioner

färdigställts, ska dess koordinater geodetiskt bestämmas och rapporteras till ntm.baltico@sjofartsverket.se (Ufs redaktionen) för införande i sjökort.

Även andra förändringar av informationen som anges i sjökort, exempelvis strandlinje eller bottentopografi, ska positionsbestämmas eller sjömätas enligt sjömätningsstandard SRS 44 och rapporteras.

I det fall sjömätningar utförts i området bör resultatet av dessa rapporteras till Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping, för uppdatering av djupdatabas och sjökort.

Yttrande

Sjöfartsverket har utöver ovan anförda synpunkter inget att erinra mot rubricerat planförslag för det aktuella området men förutsätter att samråd kommer att ske med Sjöfartsverket angående utveckling av planområdena, när planerna bearbetats och konkretiserats.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av tf. chefen för Enheten för infrastruktur Bertil Skoog, har regionkoordinator för region öst Johan Axiö och nautiske handläggaren vid Enheten för infrastruktur Tomasz Krzynski deltagit, den sistnämnde föredragande.

Bertil Skoog, Tomasz Krzynski

4 Trafikverket

Trafikverket har tagit del av rubricerad utställningshandling och vill framföra nedanstående.

I samrådsyttrandet lyfte dåvarande Vägverket problematiken kring väg 986, Hedlandavägen. Förutsättningarna längs vägen är oförändrade, varför Trafikverket vidhåller att ingen ny bebyggelse får tillkomma inom planområdet innan en ny väg har byggts. Vi anser att enbart Princip 1, *Ny sammanbunden parallellväg oberoende av Hedlandavägen*, kan accepteras. Nya anslutningar till Hedlandavägen kommer inte att tillåtas.

Kostnader för utbyggnad av vägsystemet ska bäras av exploateringen.

5. Statens fastighetsverk, Ståthållarämbetet, Slottsarkitekten

Statens fastighetsverk och Ståthållarämbetet anser inte att föreslagen exploatering i den utställda fördjupade översiktsplanen för Hedlandet tillräckligt beaktar områdets landskapsvärden* och klassning som riksintresse. (*Inkluderar natur- och

Trafikverkets synpunkt beaktas. Alternativ 2 och 3 tas bort i planförslaget. En ny parallell vägen längs Södra Skogsbrinken kommer att byggas ut stegvis från de båda noderna. All ny bebyggelse som inte redan är planlagd ska anslutas via den nya Mälarmårdsväg. Trafiken ska matas från Ralsborgsvägen i öster och väg 990 i väster.

Strängnäs kommun delar uppfattning att området har stora värden och kvalitéer, särskilt i relation till riksintressena Gripsholm och Mariefred. Därför har arbetet från början inriktat sig på att

kulturvärden, pkt 3 i av Riksdagen fastställda miljökvalitetsmål liksom en hållbar utveckling.)

Mälarmårdens siluett från Slottsholmen och Hjorthagen Hedlandets skogsdominerade mosaiklandskap är mycket karakteristiskt för Mälarens sydvästliga stränder och områdets norra förkastningsbrant har stor betydelse för landskapsbilden, sedd från Gripsholm och Hjorthagen.

Om Hedlandets landskapskaraktär förstörs så minskar samtidigt värdet av det Statliga byggnadsminnet Gripsholms slottsområde. Av detta skäl måste exploatering, av den del av Mälarens strandlinje och siluett som kan upplevas som slottets angränsande naturlandskap, begränsas. Oavsett om bebyggelsen hålls under trädens siluettgräns så kommer landskapsbilden att förändras med tanke på belysning från vägar, fordon och bostäder.

I ÖP 2002 fastställdes att aktuellt strandområde är olämpligt för ytterligare omfattande bebyggelse, då området ur landskapssynpunkt är mycket värdefullt. Detta gäller fortfarande.

Områdets värde och tillgänglighet för rörligt friluftsliv och turism Hedlandet har stora rekreativa, estetiska och ekologiska värden, vars betydelse och värde för friluftsliv, natur- och kulturmiljövård begränsas och minskas med föreslagen exploatering. Med tanke på det höga exploateringstrycket och stora efterfrågan på byggbar mark, borde det vara viktigt att reservera allmänt tillgänglig mark som är lämplig för rörligt friluftsliv och rekreation, och även i syfte att bevara Mariefreds eftertraktade boende- och arbetsmiljöer.

Skador i mark och terräng

Områdets natur- och kulturvärden riskerar att skadas av schaktning och sprängning i den relativt branta terrängen som är föreslagen för bebyggelse. Dessa synpunkter är framtagna i samråd mellan Statens fastighetsverk, Ståthållarämbetet (Gripsholms slottsförvaltning) och slottsarkitekten. Johan Zetterberg, Fastighetschef Fo kungliga slott

I ÖP 2002 fastställdes att aktuellt strandområde är olämpligt för ytterligare omfattande bebyggelse, då området ur landskapssynpunkt är mycket värdefullt. Detta gäller fortfarande.

6. Nykvarns kommun

Nykvarns kommun har tagit del av utställningshandlingarna som tillhör Fördjupning av översiktsplanen för Hedlandet Mariefred, Strängnäs

identifiera de känsliga situationerna och de potentiella riskerna för att värdena i området skadas. De flesta av dessa situationer har undvikits helt dels genom valet av bebyggelsestrategi men också genom att i stora delar avstå från bebyggelse.

Bebyggelseområdet på lång sikt, Södra Skogsbrinken, har minskats och kommer därmed att påverka siluetten mindre. Vid Balders hage och Ekbacka ändras utbyggnadstiden till att gälla utbyggnad på lång sikt.

Stora opåverkade skogsområden har sparats inom planområdet.

kommun - och håller med om att vissa frågor behöver diskuteras och beaktas gemensamt över kommungränsen.

I dokumentet beskrivs att de fysiska sambanden för framför allt gångtrafikanter och cyklister behöver underlättas och förbättras i motsvarande Nykvarns kommuns nordvästra delar. Nykvarns kommun ställer sig positiv till samarbete med Strängnäs kommun kring utökade kommunikationer, där gång- och cykelvägar är ett medel för att tillgängliggöra besöksmål i omnejden. Detaljerade diskussioner kring utförande, sträckning, hänsyn till naturvärden etc behöver ske. I dagsläget håller Nykvarns kommun på att starta upp arbetet med en ny översiktsplan, och ovanstående kommer sannolikt att återkomma som frågeställningar i översiktsplanearbetet.

Nykvarns kommun vill understryka att de nyckelbiotopsområden samt biotopskyddsområde som angränsar till kommunen, och som fortsätter in i Nykvarns kommun ska beaktas i den fortsatta planeringen.

Nykvarns kommun arbetar med en ridled som ska sammanbinda hästgårdar i ett större område över kommungränserna. I detta arbete vill Nykvarn gärna ha en diskussion med grannkommunerna.

Nykvarns kommun har inga övriga synpunkter på förslaget.

Nyckelbiotoperna vid kommungränsen finns noterade i Grönplanen. Några planer på att förändra markanvändningen inom områdena finns inte.

Kända sakägare, känd organisation av hyresgäster och andra med väsentligt intresse av förslaget

7.

Inga synpunkter

8.

Inga synpunkter

9.

Inga synpunkter

10. M.Claesson och O.Rådmann

- Påkoppling av VA snarast!

Annars måste vi lösa situationen själva!

Under hösten 2013 kommer SEVAB att fatta beslut om hur anslutning och överföring av vatten- och avlopp från Hedlandet ska ske. VA-ledningen som redan är nedgrävd i banvallen kommer att kunna brukas när den anslutande ledningar är klara att tas i bruk. Tidpunkt finns

- Kolla på naturförhållandena – artskydd på ”Kottudden”, udde där tillträde till strand anges. Mycket skyddsvärda arter antagligen!
- Angeläget att cykelvägen underhålls – den nyttjas mycket!

11

12 Jörgen Lindberg

Med anledning av att Strängnäs kommun har iordningställt en planbeskrivning över Hedlandet och bett allmänheten att ge kommentarer på förslaget före den 19 Februari 2012 så skickar jag härmed in mina synpunkter.

Själv bor jag på Hedlandet, tomt 1 :84, och uppskattar områdets speciella atmosfär av lantlig idyll kombinerat med en gnutta bohemisk entreprenöranda som vore trevligt att kunna bevara?

Jag är positivt inställd till en expansion som förhoppningsvis kan hjälpa till med att ge Hedlandet ett mer sammanhängande intryck.

Jag läser i er planbeskrivning att:
Tillgängligheten till strandområdena säkras och utvecklas. Vid de två mer tätbebyggda noderna Eriksberg/Lotorp och centrala Hedlandet innebär detta att strandskyddet upphävs inom en begränsad del för att möjliggöra viss bostadsbebyggelse och utveckling av grönområde, kajer/båt och badplatser.

Detta tycker jag låter lite farligt. Att kommunen överväger att upphäva strandskyddet, någonting som man verkligen bör värna om, speciellt när planen är att bygga tätt.

När det gäller centrala Hedlandet och den tänkta Marinan samt färjetrafik m.m. så kommer det lilla området intill Åsgård att bli en trolig samlingsplats för olika marina aktiviteter. Att där bygga hus verkar inte alls igenomtänkt med tanke på att de närmast boende kan komma att störas? Samt att det tycks bara finnas en väg ner till marinan enligt denna plan som kommer att fortsätta att användas av brandkårens fordon (för att snabbt kunna ta sig ner till vattnet och fylla på sina vattentankar) som troligtvis inte kommer att uppskatta risken av reducerat svängrum?

inte beslutad.

Vi noterar att ”Kottudden” Lotorp 1:23 har skyddsvärda växter.

Inga synpunkter

Förslaget ändras. Endast en mindre del av utpekade bebyggelseområde vid Lotorp ligger inom strandskyddat område.

Strandskyddet kommer att värnas. Om trycket på hamnplatser ökar får frågan om större hamn prövas genom detaljplaneläggning. Då kan det bli aktuellt att upphäva strandskyddet inom ett begränsat område för att möjliggöra den kommande allmänna brygganläggningen.

Det vore kanske bättre att planera så att den tänkta Marinan får ordentligt utrymme för att kunna fungera maximalt (parkering av bilar, trailers, vinterplatser för båtarna m.m. och inte bygga hus (allt för nära) som garanterat kommer att bli störda.

Förhoppningsvis så kommer detta att innebära att samtliga som bor och/eller vistas i området kan få njuta och ta del av ett fungerande Strandskydd.

Det vore också önskvärt om kommunen kunde värna lite extra om den känsliga miljön (det nära avståndet till Mariefred/Gripsholm m.m.) och inte lät allt för moderna byggnader uppföras. I bygglovskedet kommer byggnadernas utformning att godkännas av kommunen.

Vi har tyvärr sett hur en detaljplanering och slutlig utformning av ett av kommunens områden (Marielund) har gått snett, det vore hemskt om samma sak skulle få upprepas igen?

Kanske kan kommunen finna inspiration hos en lokal byggherre så som Kruus?

13 M. och P. Alhanko

Vi äger fastigheten Hedlandet 1:20, Karlsborg, i centrala Hedlandet.

Norr om banvallen vid Karlsborg finns det enda öppna landskapet i centrala Hedlandet. Landskapet utgör en helhet genom sina öppna fält, åkermark, lummiga träddungar, skogspartier och en mindre grusad väg som leder fram till gårdsbebyggelsen. Karlsborg, Fäbohagen och Karin Månsdotters stuga har också en historisk anknytning till Gripsholms slott. Det är det område i centrala Hedlandet som har både värdefull natur och kulturhistoria att bevara.

Hela området kring Karlsborg norr om banvallen och söder om Mälarens strand från Fäbohagen i väster till Logviken i öster utgör en sammanhållen helhet. Den bebyggelse som nu föreslås på detta område kommer att få en klart negativ påverkan på denna helhet. Åkermark och öppna allmänningar föreslås bli bebyggda, om än i lite mindre omfattning än i tidigare förslag. En del av den stora dungen vid bäcken i östra Karlsborg, som ger karaktär åt området, kommer att huggas ned för att ge plats åt en för området nyanlagd bilväg för dubbelriktad trafik som föreslås ersätta den lilla grusade väg som till storlek och utformning är väl anpassad till den nuvarande gårdsbebyggelsen. Den tilltänkta breddade och nyanlagda vägen måste i den östra delen av området ledas över en bro vid bäcken eller så måste man bygga en vall över bäcken som trafiken

kan ledas på. Den nya breda bilvägen kommer också att fortsätta på den västra delen av Karlsborg där det idag inte finns någon väg. Även den allé som under mycket lång tid utgjort en naturlig entré till Karlsborg föreslås inte längre användas för det ändamål till vilken den är byggd och omsorgsfullt bevarad.

Sammantaget kommer alla de i planen föreslagna ingreppen att få en stor negativ påverkan på den nuvarande gårdsstrukturen och om de genomförs kommer betydande natur- och kulturvärden att gå till spillo.

Den föreslagna bebyggelsen kommer inte bara att ske väster och öster om allmanningen utan en stor del av bebyggelsen föreslås också ske på allmanningen och på åkermarken. En eller två plans radhus eller tätt ställda fristående småhus på åkermarken på den östra delen av allmanningen strax väster om dungen bara ett stenkast från den månghundraåriga gårds- och torpbebyggelsen kommer oundvikligen att förstöra områdets karaktär, oavsett på vilket sätt en sådan bebyggelse kommer att utformas, vilka material som husen byggs i eller hur husen placeras på detta område. Att blanda de gamla gårdsbyggnaderna och torpen med mer konventionella hus kommer att förändra intrycket och förstöra områdets kulturvärden och inverka negativt på områdets naturvärden. Eftersom husen avses byggas på åkermark och allmänningar kan de heller inte bäddas in naturligt bland träd och dungar, åtminstone inte om man vill bevara de få öppna ytor som finns i området. Den avvägning som man måste göra är om det är värt att förstöra de stora natur- och kulturvärden som finns i Karlsborgsområdet i utbyte mot ett fåtal nya bostäder på den känsligaste delen av det centrala Hedlandet.

Länsstyrelsen har i sin skrivelse till förslaget till översiktsplan yttrat: "Ny bebyggelse bör inte tillåtas på åkermark". Kommunen har kommenterat att det ska beaktas att riktlinjerna med att behålla öppna marker obebyggda förtydligas. Detta har inte beaktats i de markanvändningskartor som är föreslagna i förslaget eftersom de fortfarande visar att ny bebyggelse föreslås ske på åkermark och öppna allmänningar.

Även åkermarken och kanten till allmanningen väster om Karlsborg vid Fäbohagen är vacker och en del av den sammanhållna helheten. Även en måttlig utbyggnad invid kanten och på de öppna ytorna kommer att förändra landskapets karaktär på ett negativt sätt.

Större delen av de tidigare föreslagna områdena för ny bebyggelse mellan Karlsborg och Åsgård har tagits bort. För att kunna behålla de öppna markerna måste skötseln ordnas. Kommunen arrenderar ut marken för jordbruk och bete, men under senaste året har den inte brukats, även betet har nytjats dåligt.

Den mycket begränsade trafiken till de tre nuvarande fastigheterna som utgör den gamla gården Karlsborg hindrar inte på något sätt allén och den gamla grusade vägen används även för gång och cykeltrafik. Så sker redan idag och det är inga problem vare sig med sikt eller i övrigt. Som vi känner till har det aldrig hänt någon incident på vägen i dess nuvarande form trots att den alltid använts för bil-, cykel- och gångtrafik till och från Karlsborg. Även den smala grusvägen som utgör en fortsättning på allén förlorar i värde av att breddas och bör därför behållas för att även framöver endast användas som tillfart till de tre nuvarande fastigheterna för bil-, gång- och cykeltrafik.

Allén och den nuvarande smala grusvägen är den historiskt ursprungliga infarten till gården och att ändra den skulle rubba det naturliga sambandet mellan gården och dess historiska entré. Allén är skapad som huvudentré och infart till gården Karlsborg och berättar om gårdens historiska betydelse och bör därför behållas i dess ursprungliga form och användning. Den murade entrén vid infarten till Hedlandavägen bör restaureras till sitt ursprungliga skick.

Generellt anser vi att man ska bevara det som är vackert i det centrala Hedlandet och istället försöka göra något åt det som förfular området. Det som förfular närområdet men även negativt påverkar utsikten från Gripsholms slott och Mariefred mot Hedlandet är det stora byggnadskomplex som idag hyser varuhuset. Byggnadens storlek, form och materialval är svåra att göra något åt utan att riva hela byggnaden. Om kommunen skulle kunna erbjuda varuhuset mark eller lokaler som vore mer fördelaktiga för varuhuset än centrala Hedlandet, så skulle den yta som frigörs kunna användas för bostäder och mindre näringsverksamhet, gärna med en bykaraktär. Dessutom skulle vägarna inte belastas av alla besökande till varuhuset utan huvudsakligen användas av de boende och övriga besökande.

Eftersom varuhuset upptar en så stor del av det byggbara området på det centrala Hedlandet så är det svårt att föreställa sig att det ska gå att exploatera det centrala Hedlandet utan att en stor del av de nya bostäderna byggs på den yta som varuhuset nu tar i anspråk.

En större tillbyggnad i centrala Hedlandet förutsätter också att infrastrukturen byggs om helt för att kunna ta emot en större mängd trafik.

Allén kan vara tillfart till de föreslagna nya bostäderna, ca 5 st, i skogskanten väster om Karlsborg.

Den verksamhet som finns i de gamla industrilokalerna i centrala Hedlandet kan sannolikt inte ekonomiskt klara av en flytt till nya lokaler. Verksamheten utgör en handelsetablering och ett besöksmål samtidigt som flera personer har sin försörjning där.

Förslaget innebär att genom ny detaljplaneläggning kunna öka byggrätten i området. Användningen av marken runt varuhuset inriktas på boende och mindre verksamheter och s.k. bokaler, där bostaden är i anslutning till lokal för egen verksamhet. Näringsverksamhet har ett socialt värde särskilt på landsbygden.

Med en utbyggnad av detta slag i centrala Hedlandet, i tillägg till en liknande större utbyggnad i Lotorp, så försvinner Hedlandets karaktär av tätortsnära landsbygd. Ett mer tilltalande alternativ är att behålla den nuvarande landsbygdskaraktären i det centrala Hedlandet och istället medge en mycket försiktig ökning av bebyggelsen på de delar av detta känsliga område som naturligt kan bebyggas utan att påverka områdets karaktär.

Monica Alhanko, Peter Alhanko

14. B. och E. Wikander

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Hedlandet har pågått under många år och försenats flera gånger. De boende har i olika konstellationer och vid olika tillfällen framfört yttranden och förslag. Det mest genomarbetade förslaget lämnades under 2007 och stöddes av 56 namngivna personer d v s representanter för praktiskt taget alla berörda fastigheter.

Därtill har ett flertal yttranden lämnats under 2009. Under våren 2007 lämnade vi tillsammans med fastighetsägarna av Lotorp 1:30 och 1:32 in ett förslag till planläggning av nya tomtområden. Kommunens svar på detta var att förslaget skulle tas med i det kommande arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Av detta har vi sett intet.

Sammanfattningsvis är vi förvånade över i hur liten grad dessa yttranden, förfrågningar och förslag har beaktats i föreliggande förslag.

Detaljkommentarer:

1. *Museijärnvägen*, sid 20 står att man konstaterar att ingen hälsorisk föreligger med ÖSLJ's koleldade ångtåg. Detta är felaktigt och åtminstone för tidigt att uttala sig om eftersom Kommunens beslut att lämna klagomålen från de boende utan åtgärd har överklagats till länsstyrelsen som ännu icke behandlat frågan.

2. *Samband med omlandet*, sid 27 står talat om förbindelser mot Nykvarn och Taxinge samt mot Läggesta. Det är ytterst beklagligt att Kommunen försuttit chansen att anlägga en fortsatt GC-väg längs banvallen vidare mot Taxinge trots alla påpekanden och uppmaningar som gjordes i god tid före beslut. Därtill kan konstateras att GCvägen mot Läggesta blev smal, bitvis farlig och svår att underhålla vilket redan efter 1 år blivit uppenbart för alla.

Mark- och miljödomstolen har 2013-05-13 avgjort ett överklagat miljöärende om de koleldade ångloken är en hälsorisk och beslutat att så inte är fallet.

Möjligheten till att ordna en GC-väg på banvallen kan utredas i ett senare skede tillsammans med Nykvarns kommun. Anläggandet kan inte prioriteras inom den kommunala budgeten i dagsläget. Den befintliga grusvägen mellan Hedlanda gård och Taxinge kan användas som cykelförbindelse idag.

3. Utbyggnadsstrategier, sid 35 och framåt.

a. Det är ganska naturligt att bygga vidare i de områden som redan är bebyggda vilket föreslås i liggande förslag men därtill finns ett område som är mycket lämpligt för tillkommande bebyggelse nämligen området mellan skolstigen och gamla E 20. Detta område skulle kunna utnyttja gamla E 20 i söder för bilburen trafik och den på norra sidan liggande skolstigen för GC trafik.

b. Luffarbergets industriområde bör reserveras för lättare industri och handel. Området är direkt olämpligt för tyngre och bullrande industri främst därför att området inte kan anslutas till järnväg och därför att det skulle kräva ett skyddsområde för buller som förhindrar önskvärd bostadsbebyggelse.

c. Vi har flera gånger påpekat att stora nivåskillnader omöjliggör en stickspåranslutning till Svealandsbanan men trots detta står denna text kvar. Detta är i sak direkt felaktigt.

d. Krav på ev. bullerzoner runt ett industriområde måste baseras på analyser och mätningar och inte på lösa antaganden och illa underbyggda uttalanden som, så vitt vi förstår, gäller i detta fall.

4. Områden för tyngre industri. Strängnäs Kommun saknar i dagsläget planer för nya industriområden med goda kommunikationer lämpade för tyngre och bullrande industrier. Enligt vår uppfattning har kommunen utomordentliga möjligheter att anlägga sådana områden längs anslutningsspåret till Åkers Styckebruk. Detta spår finns, är nyanlagt och i mycket gott skick och går genom områden där det finns god tillgänglighet på lämplig mark. Detta har också påpekats tidigare.

5. Södra skogsbrinken, sid 53. I planen över området finns flera rekreationsområden utritade.

a. Ett som ligger öster om Ekudden och mellan banvallen och vattnet. Detta är privat mark tillhörigt bl. a vår fastighet och kan rimligtvis inte utmärkas som allmänt rekreationsområde. Området är byggt med bl. a. sjöbodar och bryggor.

b. Ett annat ligger direkt söder om vårt bostadshus. Detta område innehåller hus som tillhör jordbruksfastigheten och området används regelmässigt näringsverksamheten och kan inte heller markeras som rekreationsområde.

Området mellan skolstigen och gamla E20 har bedömts som mindre lämpligt för bostäder eftersom boendemiljön då skulle stå i konflikt med behovet av säkerhetsavstånd från det planerade industriområdet. Kommunen bedömer det inte heller lämpligt att planera bostadsutbyggnad både på norrslutningen mot Mälaren och längs väg 990 på "skogspåtåns" sluttning mot söder. Det skulle bli en mer utspritt anläggande över större delen av platån och bebyggelsen skulle inte följa en traditionell bebyggelsestruktur. Andra negativa konsekvenser är förlusten av det stora sammanhängande naturområdet och påtaglig risk att skogssiluetten tar skada.

Ett stickspår fanns under utbyggnaden av Svealandsbanan.

Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller (SNV RR 1978:5 rev 1983) anger att högsta värde av 50 dBA ekvivalentnivå för bostäders utemiljö och rekreationsområden.

Detaljplanen för verksamhetsområdet är antagen och i laga kraft sedan januari 2013.

Det grönskafferade fälten är privat eller kommunal mark. Det är enligt allemansrätten tillåtet att beträda marken förutsatt att det görs med tillbörlig hänsyn.

Strandzoner som bedömts allemansrättsligt tillgänglig har grönskafferats.

6. Vägsystem och trafik, sid 57 - 64.

a. En ny Mälarmårdsväg förefaller överambitiöst och väldigt komplicerat och dyrt, för att inte säga omöjligt, att förverkliga. Mindre kompletteringar med stickvägar från Centrala Hedlandet resp. från Lotorp kan dock vara bra åtgärder.

b. Den befintliga Hedlandavägen kan säkerligen klara en kommande begränsad utbyggnad i området förutsatt att vägen begränsas till lokaltrafik för de boende och att all genomfartstrafik till Centrala Hedlandet och österut leds via Ralsborgsvägen. Ralsborgsvägen är relativt enkel att bygga ut och komplettera om önskvärt.

c. En kompletterande GC-väg går säkerligen att ordna längs den gamla Hedlandavägen om detta skulle bli nödvändigt i en framtid.

d. Den gamla skolstigen bör absolut utnyttjas för en framtida GC-led tvärs igenom området. Detta skulle också öka tillgängligheten till det föreslagna rekreationsområdet norr om skolstigen och det av oss föreslagna området för tillkommande bostäder söder om skolstigen.

e. Ang. ÖSLJ's trafik med ångtåg hänvisas till pkt. 1. Fastighet 1:35, 1:36
Britt och Evert Wijkander

Trafikverket accepterar inte att någon ytterligare bebyggelse tillkommer med Hedlandavägen som tillfart förutom de redan planlagda områdena. En ny Mälarmårdsväg ska byggas i slutningen söder om Hedlandavägen. Den kan komma till i etapper och kan byggas från två håll, från Lotorp och från centrala Hedlandet.

Den befintliga gångstigen som är en gammal skolstig mellan Ralsborg och Lotorp är ett lämpligt rekreationsstråk.

15 Vattenfall

Inga synpunkter

16 Gete Kindval

Detaljkommentarer:

1. *Museijärnvägen*, sid 20 står att man konstaterat att ingen hälsorisk föreligger med ÖSU's koleldade ångtåg. Detta är felaktigt och åtminstone för tidigt att uttala sig om eftersom Kommunens beslut att lämna klagomålen från de boende utan åtgärd har överklagats till Länsstyrelsen som ännu icke behandlat frågan.

Se kommentarer under punkt 14 ovan.

2. *Samband med omlandet*, sid 27 står talat om förbindelser mot Nykvarn och Taxinge samt mot Läggesta. Det är ytterst beklagligt att Kommunen försuttit chansen att anlägga en fortsatt GC-väg längs banvallen vidare mot Taxinge trots alla påpekanden och uppmaningar som gjordes i god tid före beslut. Därtill kan konstateras att GC-vägen mot Läggesta blev smal bitvis farlig och svår att underhålla vilket redan efter 1 år blivit uppenbart för alla.

3. *Utbyggnadsstrategier*, sid 35 och framåt.

- a. Det är ganska naturligt att bygga vidare i de områden som redan är bebyggda vilket föreslås i liggande förslag men därtill finns ett område som är mycket lämpligt för tillkommande bebyggelse nämligen området mellan skolstigen och gamla E 20. Detta område skulle kunna utnyttja gamla E 20 i söder för bilburen trafik och den på norra sidan liggande skolstigen för GC trafik.
- b. Luffarbergets industriområde bör reserveras för lättare industri och handel. Området är direkt olämpligt för tyngre och bullrande industri främst därför att området inte kan anslutas till järnväg och därför att det skulle kräva ett skyddsområde för buller som förhindrar önskvärd bostadsbebyggelse.
- c. Vi har flera gånger påpekat att stora nivåskillnader omöjliggör en stickspåranslutning till Svealandsbanan men trots detta står denna text kvar. Detta är i sak direkt felaktigt.
- d. Krav på ev. bullerzoner runt ett industriområde måste baseras på analyser och mätningar och inte på lösa antaganden och illa underbyggda uttalanden som, så vitt vi förstår, gäller i detta fall.

4. *Områden för tyngre industri.* Strängnäs Kommun saknar i dagsläget planer för nya industriområden med goda kommunikationer lämpade för tyngre och bullrande industrier. Enligt vår uppfattning har kommunen utomordentliga möjligheter att anlägga sådana områden längs anslutningsspåret till Åkers Styckebruk. Detta spår finns, är nyanlagt och i mycket gott skick och går genom områden där det finns god tillgänglighet på lämplig mark.

5. *Södra skogsbrinken, sid 53.* I planen över området finns flera rekreationsområden utritade. Ett som ligger öster om Ekudden och mellan banvallen och vattnet. Detta är privat mark tillhörigt bl a min fastighet och kan rimligtvis inte utmärkas som allmänt rekreationsområde. Området är bebyggt med bl. a. sjöbodar och bryggor. Ett annat ligger direkt söder om vårt bostadshus. Detta område innehåller hus som tillhör jordbruksfastigheten och området används regelmässigt i näringsverksamheten och kan inte heller markeras som rekreationsområde.

6. *Vägsystem och trafik, sid 57 - 64.*

- a. En ny Mälarmårdsväg förefaller överambitiöst och väldigt komplicerat och dyrt, för att inte säga omöjligt, att förverkliga. Mindre kompletteringar med stickvägar från Centrala Hedlandet resp. från Lotorp kan dock vara bra åtgärder.
- b. Den befintliga Hedlandavägen kan säkerligen klara en kommande begränsad utbyggnad i området förutsatt att vägen begränsas till lokaltrafik för de boende och att all genomfartstrafik till Centrala

Hedlandet och österut leds via Ralsborgsvägen. Ralsborgsvägen är relativt enkel att bygga ut och komplettera om önskvärt.

c. En kompletterande GC-väg går säkerligen att ordna längs den gamla Hedlandavägen om detta skulle bli nödvändigt i en framtid.

d. Den gamla skolstigen bör absolut utnyttjas för en framtida GC-led tvärs igenom området. Detta skulle också öka tillgängligheten till det föreslagna rekreativområdet norr om skolstigen och det av oss föreslagna området för tillkommande bostäder söder om skolst

o

17 B. Wicksén

Synpunkter från B.Wicksén –ägare till Lotorp 1:28-1:32.

Tillsammans med Britt o Evert Wijkander – ägare till angränsande fastighet lämnade vi år 2007 in förslag till lämpliga utbyggnadsområden för bostäder. Såväl i anslutning till gamla E 20 som området som i FÖP-en benämns Södra Skogsbrinken (SSB).

Något samråd med utredningen har inte förevarit kring våra förslag vilket jag tycker är anmärkningsvärt. Våra ansträngningar och engagemang att på egen bekostnad visa på möjligheter borde ha varit värt en liten ansträngning från utredningens sida.

Område i anslutning till E 20

Jag anser fortfarande att det av oss föreslagna området i anslutning till gamla E 20 är ett lämpligt utbyggnadsområde och har inte funnit något som talar emot detta utom möjligen det för tyngre industri (vilken sådan kan lokaliseras till området?) utpekade området på andra sidan E 20.

Framtidens industri, handel m.m. är oftast av lättare slag och varför skulle kommunen vara långsiktigt intresserad av tung industri lokaliserad så att lämpliga expensionsområden för bostadsbebyggelse bullersmittas?

Tung industri borde det finnas lämpligare lokaliseringar för och dessutom förefaller anslutning till järnvägsspår dåligt utredda. Det är ett väldigt brant och bergigt område som innebär stora kostnader för etablering och anslutning till järnväg.

Min amatörmässiga bedömning är att det kommer

Området mellan skolstigen och gamla E20 har bedömts som mindre lämpligt för bostäder eftersom boendemiljön då skulle stå i konflikt med behovet av säkerhetsavstånd från det planerade industriområdet. Kommunen bedömer det inte heller lämpligt att planera bostadsutbyggnad både på norrslutningen mot Mälaren och längs väg 990 på "skogsplatåns" sluttning mot söder. Det skulle bli en mer utspridd bebyggelse över stor del av platån som inte följer den traditionella strukturen. Andra negativa konsekvenser är förlusten av det stora sammanhängande naturområdet och påtaglig risk att skogssiluetten tar skada.

att vara tekniskt och ekonomiskt omöjligt att åstadkomma spåranslutning från området och Föp:en borde inte kunna fastställas utan att de ekonomiska/tekniska konsekvenserna av bullereffekter och spåranslutning verifierats.

Varför inte studera möjligheterna att åstadkomma ett område i Åkers Styckbruk med anslutning till nuvarande tunga industri där och till spårområden?

Södra Skogsbrinken

Här upptas några områden som lämpliga för bostadsbebyggelse på lång sikt som bl. a berör mina fastigheter. Vi är positiva till en bebyggelse på vår mark såväl söder som norr om Hedlandetvägen, men anser att det inte skall läggas ut grönområden i FÖP-en inom utbyggnadsområdet utan att bebyggelsens lokalisering och täthet skall regleras i detaljplanerna. Det är bästa sättet att garantera att bebyggelsen anpassas till området.

Vägsystem

En förbättring av nuvarande väg bör utredas då den föreslagna Mälarmårdsvägen förefaller ekonomiskt orimlig. Nuvarande vägsträckning kan – i varje fall – fram till vår nuvarande anslutning breddas och förbättras utan de negativa konsekvenser som anges i FÖP och sannolikt är ett ekonomiskt mycket fördelaktigt alternativ.

I vårt förslag till bebyggelse i anslutning till gamla E 20 föreslog vi en GC-väg längs gamla skolstigen. Det förslaget vill jag åter aktualisera som en enkel och effektiv åtgärd för att göra området mer attraktivt.

MILJÖ

Det omfattande avsnittet om miljökonsekvenser visar hur viktiga miljöfrågorna är. Därför framstår kommunens ställningstagande kring ÖSLJ:S koleldade ångloksdrift genom nuvarande bostadsområde som mindre ambitiöst. Hur kan man låta en undersökning i Holland vara underlag för ett ställningstagande när vi boende längs banvallen får uppleva att kolmoln från loken driver in på våra tomter och kring våra byggnader?

Detta i en tid då miljöfrågan är mer aktuell än någonsin samtidigt som vi inte vet allergieffekterna av kolröken?

Mariefred 2012-02-16
Bengt Wicksén

Detaljplanen för verksamhetsområdet vid Luffarberget har nu vunnit laga kraft.

De gröna områdena markerar möjlighet för dagvatteninfiltration och avrinning, men också stigförbindelse med Hedlandavägen och vidare mot målarstranden.

Trafikverket accepterar inte någon ytterligare bebyggelse tillkommer med Hedlandavägen som tillfart förutom de redan planlagda områdena. En ny Mälarmårdsväg ska byggas i slutningen söder om Hedlandavägen. Den kan komma till i etapper och kan byggas från två håll, från Lotorp och från centrala Hedlandet.

Mark- och miljödomstolen har 2013-05-13 avgjort ett överklagat miljöärende om de koleldade ångloken är en hälsorisk och beslutat enligt kommunens linje att så inte är fallet.

Synpunkter på *Fördjupning av översiktsplanen Hedlandet (2011-10-26)* samt tillhörande *Miljökonsekvensbeskrivning och Grönplan del B2, Hedlandet*

Vi vill först tacka för de kommentarer vi fått på föreningen tidigare synpunkter på samrådshandlingarna i samma ärende år 2009. Detta gäller särskilt de kompletteringar och tydliggörande om Sjöbyggets fritidshusbebyggelse som nu tagits in i det nya förslaget till översiktsplan under avsnitt 13. Nedan beskrivs närmare våra synpunkter på de nu tre aktuella dokumenten.

Översiktsplanen Hedlandet (2011-10-26)

När det gäller tänkbart förslag till nya båtplatser för Hedlandet finns en sådan belägen inom vårt samfällda område. Blir detta föremål för en eventuell detaljplaneändring förutsätter vi att frågan om natur- och kulturmiljö, vägstandard, drift och underhåll, trafikreglering, huvudmannaskap och avgifter blir belysta. Vilket också finns med i kommentaren till vårt tidigare yttrande, dokumentet från utställningshandlingen (DnrPBN2007-291-214; 2011-10-26). Vi anser som också kommunen föreslagit att eventuellt sådant förslag också ska prövas i miljödomstol. Detta då naturmiljöaspekterna i vattenområdet måste belysas, men också att området är strandskyddat samt ansluter direkt till naturreservatet Torsholmen. Därtill bör det uppmärksammas att i samband med den avstyckning och planärende som fastställdes av länsstyrelsen 1962 inkluderar i den samfällda arealen också ett område som sträcker sig ut i Mälaren.

I svaret i samband med det tidigare samrådet framhölls att båtuppläggning inom området inte skulle bli aktuellt då båtar kunde vinterförvaras på ägarnas egna tomter samt att det pågick en annan utredning i denna fråga i kommunen. Vi vill framhålla att i det aktuella planförslaget har inte konsekvenserna för trafiksäkerhet, slitage och underhåll av den samfällda Hedlanda Gårdsväg beaktats. En vägsamfällighet där våra medlemmar också ingår och står för kostnaderna för vägunderhållet. Vägens bredd och standard har inte heller belysts vad avser den etablering av eventuella hästgårdar som ingår i förslaget vid Hedlanda gård. Detta förslag medför att på den samfällda Hedlanda Gårdsväg kommer det då att ske återkommande transporter med hästrailer. Redan idag har vi kunnat notera en ökning av bilar som tar denna väg till bl a Lågprisvaruhuset, men också husbilar och till och med turistbussar som väljer denna väg. Det finns också ett sakfel i planförslaget vad avser den samfällda vägen (sidan 19). Den börjar vid

Någon ändring av detaljplanen för området Sjöbygget är inte tänkt.

I samband med att nya fastigheter kommer till och har Hedlanda gårdsväg som tillfart ska andelstalen inom vägsamfälligheten ändras och de nya fastighetsägarna betala sin del av vägunderhåll. Kostnaderna bestäms genom en lantmäteriförrättning.

Att vägsamfälligheten börjar vid Annero,

Annero/Ekbacken och inte något före Sjöbygget.

I Grönplanen förordas en fortsatt gång- och cykelväg där den nu slutar idag vid Hedlanda station mot Taxinge för att bli öka tillgängligheten till naturområden men också öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. I förslaget till översiktsplan finns inte den ambitionen kvar, vilket vi anser är en brist i förslaget. Enligt planen skulle sådana vägar bli gynna befolkningens hälsan. Utgår den ambitionen med att fullfölja utbyggnaden av gång- och cykelvägar i området uppnås inte heller för de miljö- och hälsovinster som argumenteras i planunderlagen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Vi vill här understryka vad som framhålls i Miljökonsekvensbeskrivningen att vid en lokalisering av eventuella framtida bad- och båtplatser måste strandområdenas naturvärde beaktas och att den verksamheten också är reglerad i kapitel 11 i Miljöbalken.

I detta dokument beskrivs Sjöbygget som sommarstugområde (sidan 14). I de andra två plandokumenterna används begreppet Fritidshusområde som är en mer korrekt benämning.

Grönplan del B2, Hedlandet

I grönplanen (sidan 36) finns redovisat en fråga som inte närmare uppmärksammas i Översiktsplanen och det gäller infiltrering av dagvatten. Erfarenheterna från förra årets skyfall understryker verkligen behovet av diken och att dessa underhålls. När det gäller förslaget om lämpliga områden för infiltration nämns att det låga området i anslutning till Sjöbygget är ett av de två lämpliga områden för en sådan infiltrationsanläggning. Skulle detta bli aktuellt förutsätter vi att föreningen i tidigt skede som sakägare blir involverade i det planarbetet. För Föreningen Sjöbygget
Per Tillgren, ordförande

19 Östra Södermanlands Järnväg

Yttrande om FÖP Hedlandet utställningsunderlag Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ) får härmed som fastighetsägare inom planområdet (Hedlandet 1: 1) samt som järnvägsinfrastrukturinnehavare och jämvägsföretag med trafik inom planområdet lämna synpunkter enligt följande på utställningshandlingen får FÖP Hedlandet daterad 2011-10-26.

Ekbacken införs i planhandlingen.

Möjligheten att ordna en GC-väg på banvallen får utredas i ett senare skede tillsammans med Nykvarns kommun. Anläggandet kan inte prioriteras inom den kommunala budgeten i dagsläget. Den befintliga grusvägen mellan Hedlanda gård och Taxinge kan användas som cykelförbindelse idag.

Naturvärdena ska beaktas.

Texten ändras till fritidsområde.

Vid detaljplaneläggning av nya bostäder ska lämpligt område för rening av dagvatten pekas ut. Samråd om detaljplanerna kommer att ske i vanlig ordning.

Allmänt

Vi noterar att ett antal av våra synpunkter från samrådet samt även andra värdefulla synpunkter nu har inarbetats. Dock har inte våra synpunkter inarbetats fullständigt och vi finner anledning att komplettera med ytterligare synpunkter.

Vi ser även att i de fall våra synpunkter har inarbetats har detta inte skett konsekvent i hela materialet.

Sammanfattning

Våra främsta synpunkter är sammanfattade:

- ÖSIJ verksamhet är inte rättvisande omnämnd i textens olika delar. Museijärnvägen genom hela området är förvisso redovisad som en planeringsförutsättning. Dock är vårt mycket påtagliga bidrag till turism och kulturmiljön inte omnämnd på ett rättvisande sätt. I de olika bedömningarna av utblickar och gestaltning av landskap och bebyggelse nämns vikten för det rörliga friluftslivet t.ex. för cyklisterna, däremot är intrycket för passagerarna på tåget helt utelämnat. I en framtid måste man utgå från att de övervägande flesta besökare som kommer röra sig inom och genom området är passagerarna på tåget, därför är det intryck de får av bebyggelse och landskap väsentligt för bilden av området och kommunen. Vyer och synintryck från tåget måste vara med som planeringsförutsättningar.

Begreppet "Från Slott till Slott" är det officiella namnet på EU-Leaderprojektet för vår förlängning till Taxinge-Näsby och även vårt marknadsföringsnamn för vår järnväg. Vi noterar då med bestörtning och ser det som utmanande att just detta begrepp här används för en ev. cykelled. Vi vill ha det borttaget i alla andra sammanhang än gällande oss.

Begreppet "Från slott till slott" tas bort ur texten.

I huvuddelen konstateras nu korrekt att kommunen har godtagit miljökonsekvensanalysen och dess slutsats att ingen hälsorisk föreligger av ÖSIJ trafik, men i MKB:n står att det finns en konflikt i detta. Som en konsekvens av att kommunen godtar att ingen hälsorisk föreligger kan ur kommunens perspektiv knappast en sådan konflikt råda.

- ÖSIJ status ej uppdaterad

Både text och kartor är på flera ställen dåligt uppdaterade med att ÖSIJ nu har trafik på sträckan Läggesta - Taxinge-Näsby. En aktualisering behövs. Det kan även klarläggas att vi har en station med mötesspår i Hedlandet och en hållplats i Sjöbygget.

- GC-väg utmed järnvägen

För en gång- och cykelväg utmed järnvägen är underlaget förvisso ändrat men inte konsekvent och helt uppdaterat. Den beslutade sträckning är nu byggd, ändå står det på några ställen att en Ge-väg skall byggas, även här behöver textens aktualitet ses över.

För en ev. GC-väg vidare från Hedlandet mot kommungränsen och Taxinge-Näsby står fortfarande att planen är att denna skall utföras, dock primärt utanför järnvägsfastigheten och på längre sikt (20 - 25 år nämns). Av flera skäl, som vi utvecklar ytterligare nedan, ser vi en samförläggning med järnvägen som helt utesluten av såväl tekniska, estetiska som naturvårdsmässiga skäl. P.g.a. djurliv, naturvård och geoteknik är inte heller en anläggning av GC-väg runt eller över Syltabergs udde mot vattnet möjlig. En sådan dragning måste tas bort ur planeringen. Det finns dock redan nu ett behov av en GC-väg mot Taxinge-Näsby, därför bör det i stället planeras för att snarast möjligt iordningställa befintlig enskild körväg över Hedlanda Gård, Hälltorp och Solbergatorp som en skyltad cykelled. Det kan ske omgående och till en ringa kostnad. Den sträckningen erbjuder även ett flertal hänförande utsikter mot Mariefred.

Den nu byggda GC-vägen utmed järnvägen mellan Skallaholmen och Hedlandet är till sitt utförande i princip en nödlösning, den är smal, osäker för cyklister vid möten samt svårunderhållen. Framtida GC-vägar bör byggas med normal standard för sådana vilket inte går intill vårt järnvägsspår. På resterande sträcka mot länsgränsen är utrymmet på flera ställen ännu smalare. Närmare och vid länsgränsen går järnvägen i flera bergsskärningar som är för smala för en samlokalisering. Runt länsgränsen är naturen opåverkad och mer vild med ett rikt djur och fågelliv och bör av det skälet fredas.

Text- och kartunderlag måste uppdateras så att det tidigare förslaget med GC-väg mellan Hedlandet och Taxinge nu på samtliga ställen utgår, framför allt dragningen parallellt med spåret och även planerna på GCväg utmed vattnet vid länsgränsen.

- Hedlandets station

Mer bostadsbebyggelse mellan Hedlandavägen och järnvägsområdet liksom den närmaste bebyggelsen norr om järnvägen som visas i gestaltningskartorna är olämplig. Vi vill att denna skall utgå. För den vidare planeringen av området närmast stationen måste samverkan även med oss ske.

- Bebyggelse vid Fäbodhagen

Möjligheten att ordna en GC-väg på banvallen kan utredas i ett senare skede tillsammans med Nykvarns kommun. Anläggandet kan inte prioriteras inom den kommunala budgeten i dagsläget. Den befintliga grusvägen mellan Hedlanda gård och Taxinge kan användas som cykelförbindelse tillsvidare.

En stor del av den tidigare föreslagna

Det nuvarande kulturlandskapets öppna marker är mycket väsentliga för hela området. Nu föreslås ett bevarande invid Karlsborg men detta måste utsträckas att gälla även västerut. De gamla åker- och ängsmarkerna måste hållas obebyggda. Hela Hedlandets karaktär som delvis odlat kulturlandskap är helt beroende av detta. Ny bebyggelse måste hållas småskalig och anpassad till miljön samt dras tillbaka till eller bakom skogsbyn. Däremot är den föreslagna ökningen av bybebyggelsen runt Hedlandets centrala delar mer rimlig, med iakttagande av en bebyggelsefri zon mot järnvägen.

- Bebyggelsefri zon utmed järnvägen. På samtliga ställen där bostäder planeras på fastigheterna invid järnvägen måste en bebyggelsefri grönzon reserveras närmast järnvägen. Detta för att ge säkerhet och minimera risken för störningar samt för att ge passagerarna (som är de flesta besökarna i området) miljömässigt goda utblickar och synintryck (se ovan). Trafikverkets (Banverkets) riktlinjer i "Järnvägen i samhällsplaneringen" (juni 2009) skall gälla även för planering intill ÖSIJ och denna skrift bör finnas med i referensmaterialet.

Våra synpunkter i detalj

Här nedan redovisar vi de konkreta ändringar som vi anser skall införas.

Huvudhandlingen

- Sid. 27 Tredje stycket. Den omnämnda befintliga enskilda vägen mot Taxinge är, tvärtemot vad som står, mycket lämplig som cykelled och används redan av cyklister som känner till den. Cykling kan aldrig förbjudas på en enskild väg. Vägbommarna spärrar för genomfartstrafik med bil. Texten bör ändras så att detta framgår. Vi vill att det i FÖP förs tydligt in att målet är att denna väg i samråd med väghållaren skyltas upp som cykelväg, vilket kan ske omgående och till mycket låg kostnad. Därmed bortfaller behovet av en ny mycket kostsam väg närmare sjön vilken skulle komma i konflikt med både vår järnväg samt djurliv och natur.

- Kap 8, Centrala Hedlandet, sid 37 - 39 För område KB anges att partierna närmast spåren kring Karlsborg lämnas obebyggda och att detta är värdefullt för upplevelsen av de öppna fälten. Just detta anser vi (liksom flera svarande i samrådsskedet) är oerhört viktigt för landskapets karaktär av kulturlandskap. Detta är ett vackert öppet odlingslandskap som här lokalt mycket starkt bidrar till hela Hedlandets karaktär och attraktiva

bebyggelsen vid Karlsborg och Fäbohagen har tagits bort liksom en del av områdena för ny bebyggelse mellan Karlsborg och Åsgård.

Järnvägens krav på fri zon ska beaktas.

Den befintliga grusvägen bör få skyltar som anger att den är en lämplig cykelväg till Taxinge.

En stor del av den tidigare föreslagna bebyggelsen vid Karlsborg har tagits bort.

intryck. Därför måste fälten i huvudsak lämnas obebyggda inom hela området mot Fäbodhagen i väster och till bäckravinen i öster, det räcker inte med ett isolerat kvarlämnat öppet område invid Karlsborgs gård.

Den föreslagna bebyggelsen i form av "byggnadskroppar som t.ex. tvåvåningars 'flerfamiljshus' " skulle bli rent katastrofal för området. Landskapskaraktären måste bevaras, maximalt parhus är lämpliga, helst bara måttligt stora enfamiljshus och bebyggelsen måste dras tillbaka mot eller innanför skogsbrynet i norr. Bebyggelsen måste sedan arkitektoniskt utformas landsbygdsmissigt här.

Förslaget har utgått.

Betr. texten på s. 39 bör det tydligt framgå att all landskapsförändring och bebyggelse invid stationen måste utföras i samråd med oss. Åsgårdsvägens plankorsning med järnvägen kommer troligen behöva en vägskyddsanläggning om vägen skall byggas ut och vara tillfart till hamn och fler bostäder. Detta måste då bekostas av kommunen eller exploitören, ej av oss.

Vid förändringar kommer kontakt att tas.

Betr. den övre kartan på sid 39 ser vi det som rimligt med en ökad bebyggelse inom detta område då det är en utökning av den befintliga bystrukturen. Dock måste en bebyggelsefri zon mot järnvägen iaktas för ny bebyggelse (enligt BV riktlinjer). De allra närmaste huskropparna norr om spåret måste utgå liksom raden av hus på det trånga utrymmet direkt söder om järnvägen. Läget för station överensstämmer med det vi nu etablerat. Tillträde för allmänheten och utrymme för parkeringar måste säkerställas mellan Hedlandavägen och spårområdet.

Den detaljerade kartan har utgått.

Betr. den undre kartan på sid 39 måste de tre större huskropparna på den öppna ängsmarken utgå och övriga hus hållas tillbaka så att intrycket av öppet kulturlandskap inte förstörs. Även huskroppen närmast järnvägen i söder är olämplig.

Förslaget har utgått.

• Kap. 16, Vägsystem och trafik, gång- och cykeltrafik, sid 62

Den nu anlagda GC-vägen utmed järnvägen är som vi nämnt ovan en nödlösning i brist på utrymme utmed Hedlandavägen, den är smal och möten mellan cykeltrafikanter eller barnvagnar är problematisk, den har därmed begränsad kapacitet. Den är heller inte utformad så den kan snöröjas maskinellt och bron vid Skallaholmen tillåter inte maskiner. Om cykeltrafiken kommer öka på den här sträckan och pågå året runt så behövs alltså en riktig GC-väg anläggas högre upp i området, en sådan kan

Möjlighet till förbättring av gång- och cykelvägen intill spåret bör utredas i samband med detaljplaneläggning för nya bostäder vid Lotorp.

då även bättre betjäna ny bebyggelse.

Begreppet "Från Slott till Slott" har som nämnts ovan vi etablerat i vår marknadsföring för vår trafik, vi vill inte att den används för en cykelväg. Vi ser det som angeläget att en cykelled skyltas mellan Läggesta och Taxinge-Näsby då cykeltrafik kan samverkas med vår trafik (vi tar med cyklar på tågen). Detta bör ske omgående. Därför bör det befintliga nätet av för cykling mycket lämpliga vägar användas, d.v.s. från Hedlanda Gård över Hälltorp mot Taxinge.

En dragning utmed järnvägen måste helt utgå ur planeringen. Sedan samrådet om FÖP finns nu vårt nya spår på plats och vi har noggrannare kunnat fastställa hur banvallens geometri ser ut. Vi kan nu definitivt fastställa att en etablering på banvallen på denna sträcka är helt utesluten av tekniska skäl, på vissa ställen går järnvägen på en hög smal bank som inte går att bredda, på sträckan öster om Hedlanda Gård passeras flera bergs skärningar som är för smala, speciellt gäller detta vid länsgränsen där spåret av säkerhetsskäl (risk för stenras) måste ligga centralt i skärningen.

Området runt järnvägen vid länsgränsen är otillgängligt från Taxingehållet p.g.a. våtmarker, därför har hela detta område bibehållit en karaktär av ett mer orört vilt landskap med ett rikt djur- och fågelliv. En bäverfamilj har en hydda invid banvallen, fridlysningen gör att byggnationer i strandkanten därmed är utesluten. Direkt efter gränsen går banvallen på en bank som ursprungligen fyllts ut tvärs över en vik av sjön, där är det nu våtmarker med ett rikt fågelliv på båda sidor om banan. De geotekniska förhållandena för denna bank är dåliga så en breddning eller byggnation intill den är utesluten av tekniska skäl. Området bör därför av naturvårdsskäl bibehållas fredat. I detta område kan möjligen tidigare skogsstigar rensas för att möjliggöra naturutflykter men anläggandet av genomgående CG-vägar eller anlagda promenader är här varken tekniskt möjligt eller naturvårdsmässigt lämpligt. Det bör även noteras att hela Syltabergs udde ut mot sjön utanför skärningen för järnvägen samt stora delar av strand och våtmark på väster och öster om denna tillhör oss, d.v.s. järnvägsmarken omfattar här betydligt mer än själva banvallen.

Kartan sid 63

Kartan måste både uppdateras och korrigeras (se bilaga):

- "Planerad gång och cykelväg" ändras till "befintlig" där den är utförd
- "Möjlig station/hållplats" ändras till "befintlig" vid

Kartan ändras; befintlig cykelväg anges.

Hedlandet och Sjöbygget. Vid båda platserna måste läget korrigeras.

- Hållplatsmarkering läggs till vid Jagbacken (korsningen med GC-vägen) samt vid Hjorthagen. Stationsmarkering läggs till vid Marielund.
- Markeringen för "planerad GC-väg" tas bort väster om anslutningspunkten för nuv. GC-väg vid Skallaholmen utmed järnvägen västerut. Den dragningen kan vi av säkerhetsskäl omöjligen acceptera, vilket vi även framfört i samband med detaljplanesområdet för Jagbacken II. Den ligger även utanför FÖP-området.
- Markeringen för "planerad GC-väg" måste tas bort på hela sträckan från Hedlandet till länsgränsen. Ev. spekulativa förslag om stigar, vandringsleder o.dyl. på lång sikt bör endast nämnas i text.
- En markering för "cykelled på befintlig lågtrafikerad väg" bör införas från Hedlandet, via "Balders Hage", Hedlanda Gård, triangelkorsningen öster om Ludvigsberg och utmed vägen österut mot Hälltorp och vidare till Taxinge-Näsby

- Museijärnvägen, sid 64
Till första stycket vill vi ha tillagt: "Vägledande härfor skall vara Trafikverkets (Banverkets) riktlinjer i "Järnvägen i samhällsplaneringen" "

Trafikverkets riktlinjer "Järnvägen i samhällsplaneringen" förs in i planhandlingen.

Kap. 17, Dagvatten sid. 67

Järnvägen utgör i sig en dagvattenbarriär, dess dagvattentrummor och diken har räckt till för hittillsvarande dagvattenflöden i snart 120 år. Dock kan avledningen snabbt bli otillräcklig om grövre vegetation försvinner och grasmattor, grusade eller hårdgjorda ytor tillkommer ovanför järnvägen. Som vi påpekat i samrådssvaret är det mycket viktigt att detta är noga reglerat i detaljplaner. Där bör även utformning av diken mm vara noga reglerade. Detta bör vara tydligt angivet i FÖP. Av de tomter som anlagts i senare tid kan vi se att det inte räcker att hänvisa till en policy, direkt styrning av utformning av avverkning, ytor, diken, dammar och trummor måste ingå i planprocessen.

Hur infiltrering och avledning av dagvattenhantering ska ske kommer att beskrivas närmare i detaljplanehandlingarna innan byggnationen påbörjas.

- Kap. 19, Konsekvenser ... , sid 76
Under "Åtgärder" för Centrala Hedlandet"
- Första punktsatsen är mycket viktig!
- Andra punktsatsen vill vi ha ändrad till " ... fält norr och söder om järnvägen mellan Fäbodhagen och Hedlandet bevaras ... "

- Karta, sid 77
Vi vill att områdesmarkeringen "föreslagna utvecklingsområden" tas bort för de öppna ängsmarkerna mellan Karlsborg och Fäbodhagen samt söder om järnvägen på samma plats och att detta område markeras gult för öppen mark,

Större delen av fälten vid Karlberg och Fäbohagen föreslås bevaras i den nu framtagna antagandehandlingen.

områdesmarkeringen kan stå kvar för skogskanten norr om ängsmarken. Likaså vill vi att denna områdesmarkering skall tas bort för området mellan järnvägen och Hedlandavägen samt närmast norr om järnvägen i centrala Hedlandet. Detta enligt de motiv vi framfört ovan.

- Kap 20, Genomförande, sid 79
- Etapputbyggnad: Sista punktsatsen vill vi ha ändrad. Ny text:
"En gång- och cykelväg mot Taxinge är angelägen. En sådan kan enkelt och till mycket låga kostnader skyltas upp via de befintliga enskilda vägarna från Hedlandet via Hedlanda Gård och Hälltorp mot Taxinge. I ett längre perspektiv kan det krävas en separat GC-väg parallellt med bilvägen på en del av sträckan. Sannolikt krävs detta inte inom 25 år, men kommunen

- Fortsatt planering: sid 80
Vi vill ha en ytterligare punktsats:
"- En bebyggelsefri zon mot järnvägen enligt Trafikverkets (Banverkets) riktlinjer skall planeras vid allt detaljplanearbete".

Sista punktsatsen vill vi ha ändrad till: "Om nya gång- eller cykelvägar, utöver de befintliga, mot Taxinge skulle komma att planeras måste detta föregås av tidiga samråd

- Kap 22. Kulturmiljöer
Under regionalt intressanta kulturmiljöer framförs att betespräglade marker och odlade marker är av särskilt värde för området. Det är ett skäl till att vi vill ha infört ett bevarande av bl.a. de öppna markerna vid Karlsborg - Fäbodhagen.

På sid 88 står "En ny hållplats ..." detta kan gärna rättas till. "En ny station med mötesspår har anlagts av Östra Södermanlands Järnväg på platsen för den tidigare hållplatsen och lastplatsen".

- Kap 24, Naturvård
Här noterar vi att både text och karta helt utelämnar att nämna det unikt orörda naturområdet runt Syltabergs udde vid länsgränsen. Här finns ett djur- och fågelliv som är värt att bevara ostört. Den glesta tågtrafiken påverkar inte djurlivet.

På sid 93 överst nämns att vår verksamhet är framför allt ett intresse för turismnäringen. Det bör då även nämnas att vi kommer att föra in och genom flest besökare i området. Den utblick som tågpassagerarna får från tåget är då väsentligt för intrycket av hela området och bör vara en

Möjligheten till att ordna en GC-väg på banvallen kan utredas i ett senare skede tillsammans med Nykvarns kommun. Anläggandet kan inte prioriteras inom den kommunala budgeten i dagsläget. Den befintliga grusvägen mellan Hedlanda gård och Taxinge kan användas som cykelförbindelse idag.

Texten ändras till en ny station med mötesspår har anlagts.

Texten kompletteras med att Östra Sörmlands järnväg för in många turister i området. Även Lågrisvaruhuset dra långväga besökare.

planeringsförutsättning.

- Kap. 26 Strandskydd

Sid 95 sista stycket i kapitlet: Vi motsätter oss att som en del i upphävandet i strandskyddet tidigare betesmark tas i anspråk för bostadsbebyggelse.

- Referenser

I referensförteckningen vill vi att Banverkets (nu Trafikverkets) riktlinjer i "Järnvägen i Samhällsplaneringen" (juni 2009) tas med.

Grönplanen

Vi noterar i grönplanen att området kring vår järnväg vid länsgränsen inte är inventerat. Att detta är ett orört område med omfattande djur- och fågelliv (bl.a. bäver) som är värt att bevara orört är inte omnämnt.

Betr. dagvatten fokuserar planen på föroreningar, problemet med att ta hand om själva flödena förbises nästan helt. Gräsmattor och grusplaner nämns som lösningar, vi ser i stället att anläggandet av sådana på platser för tidigare skogsmark är ett stort problem i form av ökad ytavrinning. I samtliga fall då tidigare skogsmark i mer höglänta områden omvandlas till tomtmark måste tydliga direktiv om diken och andra dagvattenanordningar föras in i planerna.

En översiktlig beräkning av dagvattenmängden i området har gjorts av SEVAB:s dagvatten-expert.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Vi noterar att gång- och cykelvägen mot Taxinge är omnämnd på flera ställen . På sid 22 fjärde stycket sägs det att den planeras utmed vår järnväg. Som vi konstaterat ovan är detta uteslutet av flera skäl. Här påstås att den skulle ingå i de åtgärder som innebär en positiv miljöpåverkan. Genom det intrång den skulle medföra, med alla de anläggningsarbeten det skulle innebära, vore den tvärtom en avsevärd belastning för miljön genom intrånget i den orörda naturen med dess djurliv vid länsgränsen. Intresset av rörligt friluftsliv i form genomfarter för cykel kan inte uppväga den nackdelen för miljön, speciellt som det finns alternativa redan befintliga cykelvägar mot Taxinge. Rörligt friluftsliv i form av skogsutflykter kan tillgodoses med stigar helt anpassade till naturen.

Texten nyanseras.

Texten i MKB stämmer inte heller med planbeskrivningen där det nu sägs att GC-vägen skall byggas utanför banvallen. Vi vill dock att GC-vägen utmed järnvägen till Taxinge skall tas bort även ur MKB på sid 22 och sid 30. Då en anlagd cykelväg här innebär ett sådant påtagligt intrång i miljön, förefaller texten nästintill tendentiöst formulerad med syfte att framställa cykelvägen

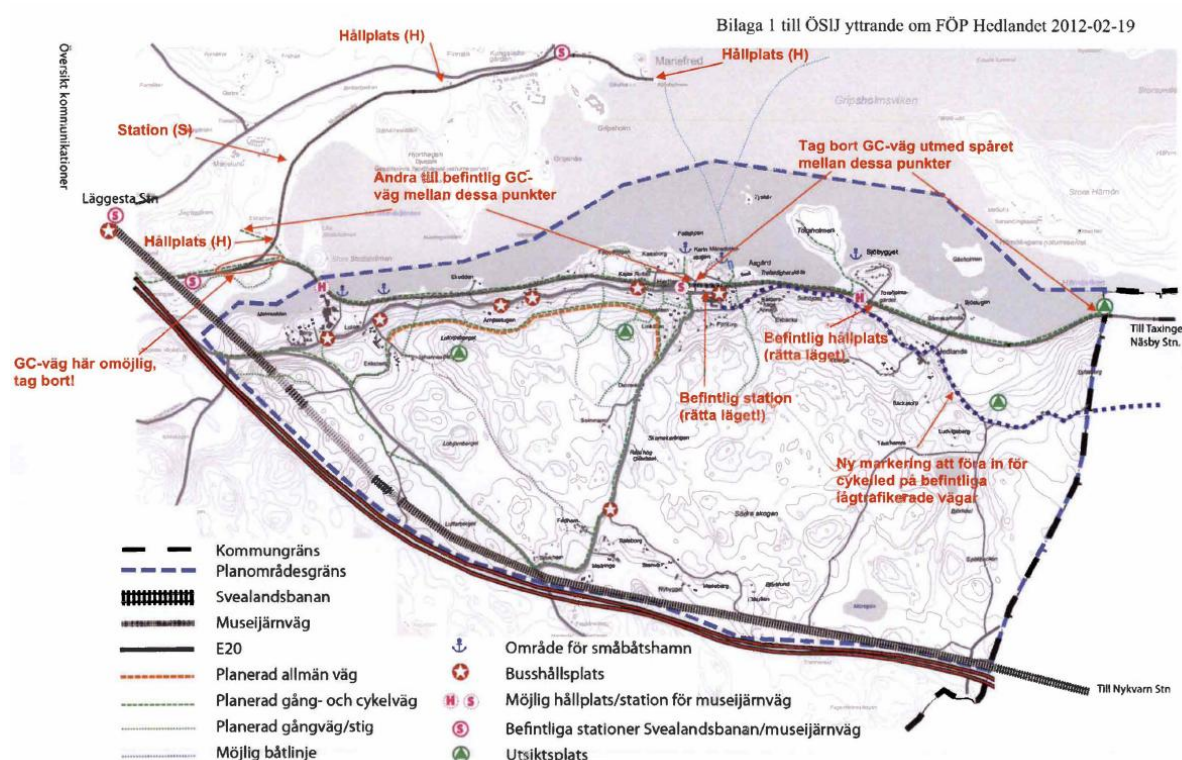
Möjligheten till att ordna en GC-väg på banvallen kan utredas i ett senare skede tillsammans med Nykvarns kommun. Anläggandet kan inte prioriteras inom den kommunala budgeten i dagsläget. Den befintliga grusvägen mellan Hedlanda gård och Taxinge kan användas som cykelförbindelse idag.

positivt. I stället bör den befintliga vägen över Hälltorp nämnas, den kan alltså användas utan någon som helst miljöpåverkan.

I femte stycket på sid 22 vill vi att formuleringen om konflikt skall tas bort enligt ovan.

Med vänlig hälsning
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg
e.u. Hans Wicklund

Bilaga 1: Kartändringar



20

Inga synpunkter

21 E.Arwidsson

Planen är omfattande och tidmässigt sammankopplad med "Grönplan del B2 Hedlandet". För Hedlandets framtid, som attraktivt område med lantlig karaktär och omistliga natur och kulturvärden, hade det varit positivt om Grönplanen antagits före FÖP och att dess intentioner varit inte bara vägledande utan tvingande!

Läs gärna ordet omistliga igen -lyssna och reflektera.

Tyvärr tar inte FÖP den hänsyn man kan förvänta - annat än i ord förstås. Jag kommer i huvudsak att

begränsa mina synpunkter till området, som i planen kallas "centrala Hedlandet". Utbyggnader vid Sanpoint och Lotorp ser jag positivt på med tanke på det fantastiska läget och närheten till kommunikationer i Läggesta, men jag har inte orkat ta närmare del av detaljer. Hedlanda gård är ett område med många skyddsvärda inslag. Kommunen tycks ta större hänsyn där och jag lämnar detaljgranskningen till andra. Ett av de allra mest skyddsvärda områdena - den hassel- ek -dominerade halvön är redan exploaterad. I familjen har området sedan dess alltid benämnts Svartbygget.

Jag är delägare i fastigheterna Hedlandet 1:35 och Hedlandet 1:40 - Ivarsgården. Denna är belägen i ett före detta sandtag mitt emot Carlsborg, söder om järnvägen och den så kallade "Hedlandavägen" och har varit i familjens ägo sedan tidigt 1900 - tal.

Vi är granne med exploateringsområdet Hedlandet 1:45 och har bittert fått lära känna kommunens bristande förmåga att följa sina egna goda intentioner. Vi insåg exploateringsplanens svagheter och gjorde ett gediget arbete med att sakligt gå igenom våra invändningar punkt för punkt i samrådsförfarandet. Kommunen viftade bort våra synpunkter med den generella motiveringen "Grannar gnäller alltid. Inget att bry sig om".

När det visat sig att vi hade till 100 % rätt i våra farhågor och invändningar möttes vi av allt från medkännande till öppen aggressivitet.

När jag nu har tagit del av FÖP Hedlandet är den adekvata reaktionen att skrika rätt ut NEJ!

Nej, inte igen, inte fler till intet förpliktande modeord, inte fler önsketänkanden, inte nya falska bilder av hus, hukande i sluttningar, dolda av träd. Stopp - tänk om, tänk rätt! Måla upp ett "värsta scenario" och fundera hur detta ska undvikas. Det undviks inte genom att i planen propagera för hus på åkermark! Både Grönplan Hedlandet och FÖP beskriver ingående de lagliga skydd, som finns, men sen bortser man från dessa och föreslår att hus byggs på Hedlandets enda öppna mark och vill göra om Logviken med sin specifika lundkaraktär präglad av stora ekar, många sällsynta arter -speciellt svampar - sin "körsbärslund" och sin socialt betydelsefulla, idylliska badplats till en marina.

FÖP Hedlandet är i allt väsentligt en "noa-plan". Dvs precis, som våra förfäder sa "gråben" i stället för varg undviker Strängnäs kommun att i klartext redogöra för vad det är man planerar för. En

uppmärksam genomgång av materialet visar tydligt att kommunen vill bygga på sin egen mark i attraktivt sjönära läge helst med utsikt över Gripsholm - och koncentrera bebyggelse för att hjälpa till med finansieringen av "infrastrukturella kostnader"! Det kan tyckas vara ett behjärtansvärt syfte eller förödande av oersättlig kultur- och naturmark - beroende av vem som bedömer, när detta sker och varför. Men det ger en känsla av obehag att kommunen försöker dölja sin avsikt bakom en "ridå" av ord - "hänsyn", "varsamhet", "bädda in i grönska" "tillgänglighet", "säkras" - raden kan göras lång. För mig tippas listan på förljugenheter av "skogsmarken kompletteras av bostäder" och "Tillgänglighet till strand säkras genom byggande av bostäder. "

Kartor och skisser visar däremot tydligt att på ett litet undantag när kommer samtliga åkrar, beteshagar och övrig öppen mark, som tillhört gården Carlsborg att bebyggas. I direkt strid med kommunens egna "Principer" Se Bilaga I p.2

Mina synpunkter för Hedlandet kan enklast sammanfattas som:
Bygg inte på öppen mark. dvs följ era egna principer!
Se bilaga I p. 2

Släpp fixeringen vid att hålla "Hedlandavägen" orörd! Med lämplig hastighetsbegränsning (30 km/tim) och smärre justeringar kan den framgent fungera. Den lyckliga omständigheten att kommunen anlagt en gång och cykelbana invid ÖSLJs spår gör riskerna med vägen mindre. Har man behov att färdas snabbare får man välja Ralsborgsvägen.

Prioritera badplats framför båtplats och skydda Logviken. Lägga en skötselplan för varsamt återställande till "hagmark".

Håll hagarna öppna genom bete och ta befintliga åkrar i bruk igen! Utöka gärna betade områden där så är möjligt. Røjning, färbete sen mulbete.

Behåll den odlade marken i hävd -inte minst för att möjliggöra framtida verksamhet inom småskalig djurhållning och trädgårdsnäring. Det kan väl inte undgått någon att "närodlat" och "näraproducerat" är honnörsord i ett modernt samhälle.

Fastställ att även "centrala Hedlandet" framgent skall vara landsbygd och att djurhållning naturligtvis skall tillåtas.

En stor del av den tidigare föreslagna bebyggelsen vid Karlsborg och Fäbohagen har tagits bort liksom en del av områdena för ny bebyggelse mellan Karlsborg och Åsgård.

Trafikverkets krav är att ingen ny bebyggelse får tillkomma med Hedlandavägen som tillfart.

Badplatsen ska finnas. Skulle behov av flera båtplatser uppstå i framtiden bedöms området vara lämpligt även för småbåtshamn.

De öppna markerna kan användas för jordbruk och bete eller som allmänning där skötseln åligger de boende i området.

De bästa platserna för ny bebyggelse är i slutningarna söder om "Hedlandavägen". Se bilaga I p.2,4 och 5. Gör dessa till primära utbyggnadsområden och låt åkrarna vara! Jag är fullt medveten om att en sådan prioritering innebär att Ivarsgården snart kan få nya grannar och påverkas negativt. Påpekande med anledning av bli avfärdad när man anses tala i "egen sak". Å andra sidan, varför avfärdas man då? (att så sker har jag åtskilliga bevis för. Se Hedlandet 1:45). I vems sak skulle man annars tala? Kommunen som skall och därför ger sken av att objektivt representera alla sina invånare och ta vid hänsyn låter sina finansiella intressen få det avgörande ordet.

Apropå så säger kommunen i sitt samråds svar att man "noterat" Ivarsgårdens servitut. Det skulle kännas bättre om det "beaktades".

Ju mer jag läser av kommunens beröm för "Hedlandavägen" desto mer tränger sig frågan på. "För vem skall denna tydligen så utmärkt vackra och unika väg sparas." De som hela planen handlar om dvs framtida inflyttare skall ju inte tillåtas köra på den. Ett hållbart framtida scenario är i stället att varsamt förbättra vägen. Behålla karaktären och utveckla den till en turistattraktion. Vad är det som säger att de 60 hushåll som ska bo norr om vägen inte väljer att köra på den? Medan det tydligen är självklart att man kommer att nyttja den om man bor söder om samma väg. I dagsläget finns fyra järnvägsövergångar i det aktuella området. Tänker man sig fler? Bebyggelsen på åkern väster om allén till Carlsborg får enklast sin utfart åt väster via övergången mellan Alforts tomt och Vikna. På precis samma ställe skulle en utfart från bebyggelse på det stora nyupptagna hygget söder om vägen kunna mynna.

Kanske är min vördnad för vägen mindre än kommunens -de facto är det bara vägen man i praktiken anser skyddsvärd av alla de unika miljöer Hedlandets läge mittemot Gripsholm erbjuder - då den nedanför Ivarsgården i sitt nuvarande breddade, uträtade, asfalterade skick har mycket lite att göra med min barndoms väg! För att inte tala om mina äldre systrar, som har minnen av alla grindar tvärs över vägen!

Det synes märkligt att samma kommun - eller snarare Mariefreds stad -, som så förutseende redan på 1930 -talet köpte in mark av Ivarsgården för att kunna bredda vägen inte sedan följt upp med liknande transaktioner på någon annan sträcka. På åttio år borde ju något hunnits med även om ansvaret flyttat runt.

Planförslaget ändras till att all ny byggelse som inte redan är planlagd ska ha tillfart från en ny Mälarmårdsväg söder om Hedlandavägen.

Servitutet kommer att beaktas.

Allén till Carlsborg planeras förbli intakt OBS inga ändringar av markförhållandena och framförallt inte av vattnet rörelse kan tillåtas om alléns träd skall klara sig. Och vatten rör sig över stora områden. Har detta beaktats?

Skall bilarna från området köra förbi Carlsborg? På en breddad väg av ungefär nuvarande sträckning? Eller på en ny väg närmare järnvägen? En bilväg tvärs över fältet utanför Carlsborg parallellt med "Hedlandavägen" förstör hela landskapsbilden och är utesluten.

På sidan 37 i FÖP finns en bild av nedfarten till Carlsborg med en del av murarna synlig och en text, som talar om bevarande. Trovärdigheten skulle vara större om man inte visste att en av murarna kördes sönder för - ja var det tre eller fyra vintrar sedan - och lämnats att rasa ihop. Jo det är kommunens mark!

Kan vara ren informationsbrist eller ett led i samma princip, som följs när man låter betesmark slya igen och staket rasa ihop i en strävan att minska områdets attraktionsvärde så att protesterna blir färre när området tas i annat bruk t.ex. för bostäder. Tänk vad jag ibland bittert saknar det gamla odlingsvånget på jordbruksmark.

Det talas om att bevara allén som gång och cykelväg, men det sägs inget om var de 60 hushållens bilar ska färdas. Men visst ja, det ska ju bli fristående hus på "naturtomt". (Se FÖP sidan 36) Då kan det ju inte bli tal om trädgårdsland, gräsmattor, rabatter, häckar, fruktträd eller någon form av hårdjord yta. Därav följer att någon grusad eller asfalterad yta för bilar inte är att tänka på. De som bor på dessa "naturtomter", inbäddade i grönska kommer med glädje att begränsa sig till att gå eller kanske cykla. Om nu inte den vanliga kommunala klurigheten får det till att det visst kan kallas "naturtomt" även om man asfalterar. Naturen finns ju kvar under asfalten!

Någon annan än representanter för en kommun i glad utbyggnadsiver kanske skulle tveka att kalla radhus på tidigare åkermark för "fristående hus på naturtomt"

Alla planer vad gäller badplats, båtbyggor och andra strandnära anordningar måste ta hänsyn till att det är Gripsholmsviken det gäller. Höga vitesbelopp för påverkan på landskapsbilden eller vattenkvalliten är en nödvändighet.

Observera botten betydelse vid badplats. Muddring kan ge miljöproblem. Kan någon garantera att inte

Trafiken till nya bostäder föreslås gå via allén förbi Carlsborg. Det gäller trafik till några enstaka tomter, eftersom en stor del av den tidigare föreslagna bebyggelsen vid Carlsborg och Fäboheden har tagits bort. Det kvarvarande utbyggnadsområdet söder om Karin Månsdottersstugan har tillfart från vägen mot Logviken.

Allén bör kunna var tillfart till en del av de föreslagna bostäderna.

föroreningarna från tidigare metall fabriken förts ut i sediment i Mälaren?

Det talas om den sociala betydelsen av en gemensam båtplats. Denna väger fjäderlätt mot betydelsen av en lugn, lättillgänglig badplats inom gångavstånd. Föräldrar eller far- och morföräldrar med barn i olika åldrar har behov av en lugnare livsrytm och skapar lätt kontaktnät bara förutsättningarna finns. Blir det svårt att förena de många nyinflyttades behov av båtplats med en lugn, central badplats? Ja då får man väl tänka om. Det är av oerhörd betydelse att man inte - detta gäller hela Mälaren - i sin iver att tillgodose båttrafikens behov skapar ett system där de lättillgängliga stränderna blockeras av båtar så att alla, som vill uppleva en naturskön och trivsamt badplats tvingas ta sin båt eller bil för att nå dit!

Det är ju det en plan är till för. Att förutse kommande behov och kanalisera dessa. Kanske blir det så att de, som önskar ha plats för stora båtar får räkna med att ta sig bort mot Sanpoint. Eller välja att bosätta sig där. Detta måste framgå tydligt av FÖP.

Det är med ökande förtvivlan och genuin förvåning jag studerat FÖP Hedlandet. Förvåningen formuleras som: "Har Strängnäs kommun inte lärt sig någonting av turerna kring exploateringen av Hedlandet 1:45"?

Planen för exploateringsområdet Hedlandet 1:45 börjar med "Karaktären av skogsmark skall bevaras." I dagsläget finns det inget, som skiljer området från en trivial förstadsgata, utom de två osannolikt uppfyllda tomterna. De skulle aldrig ha accepterats. Tomtområdet är delvis omgivet av skog, men det förändrar inte sanningen att planbestämmelserna inte följts och att inget finns kvar av kommunens vackra vision.

Alla som har kontakt med en översiktsplan bör ha klart för sig att den är en "viljetryckning" från kommunens inte ett juridiskt bindande dokument. Att verkligheten blir något i närheten av vad planen syftar till är avhängigt av framtida exploatörers vilja att följa intentionerna, av att inte Inskrivningsmyndigheten i samarbete med Lantmäteriet sätter planen ur spel. Av att planbestämmelser skrivs tillräckligt tydligt och stringent och att inte bygglovshandledare struntar i planbestämmelser eller tjänstemän på Plankontoret får för sig att vissa planbestämmelser inte gäller och "glömmer" att kopiera över dem på bygglovshandlingarna osv, osv. "Om detta kan jag ge besked om ni så vill för jag var med."

Badplatsen ska finnas, men skulle behov av flera båtplatser uppstå i framtiden bedöms området vara lämpligt för småbåtshamn.

Vid f d Sanpoint finns småbåtshamn angiven i detaljplanen som vann laga kraft 2011-05-20.

En FÖP skall uttrycka framtidsvisioner och ge en samlad bild av hur ett områdes naturliga, kulturella, sociala, historiska och strukturella tillgångar bäst skall tas till vara på längre sikt och inte begränsas av aktuella ägoförhållanden vid tiden för dess tillkomst. En FÖP för ett område skapas för att på bästa sätt ta tillvara dess samlade resurser och i möjligaste mån undvika att kortsiktiga vinstintressen förstör för framtiden. Därför är det så förvånande att kommunen inte har ett större perspektiv utan är så bundna till den mark de äger i dagsläget. Naturligtvis är det enkelt och därmed extra lönsamt att bygga villor på plan mark. En FÖP borde inte uppmuntra sådant missutnyttjande av allmänna resurser utan tydligt redovisa de negativa konsekvenserna.

Ett annat skrämmande perspektiv är att kommunen inte räknar med att kunna göra planer för framtida utbyggnader. Det som har lagligt stöd är planbestämmelser! Inga områdesplaner innebär inga planbestämmelser och inget lagligt stöd för kommunens intentioner. Det är alltså nödvändigt att i FÖP slå fast de principer, som måste följas och sen försäkra sig om att dessa beaktas under bygglovsförfarandet.

Angående Bilaga I p.4. Här fastslår man att Hedlandets attraktionsvärde består i obebyggd skog. Var tog hagmarkerna, lundarna, stränderna med badplatser vägen?

Det är härligt med stora skogsområden och skulle vara ändå bättre om inte skogsbruksåtgärder eller avverkningar för bostadsbyggande effektivt hindrade framkomst på gamla stigar och vägar. Det talas i FÖP om att anlägga stigar och vägar för att underlätta framkomlighet. En enklare och oerhört mycket billigare åtgärd vore att ålägga skogsägare att i samband med avverkning behålla stigar öppna och reparera de värsta skadorna av stora maskiners framfart. Generellt är det väl inte tillåtet att köra med större maskiner än marken tål, men det sker ändå.

Angående fredandet av flora och fauna är det bra att veta vad, som finns var. Så försvann t.ex. den ovanliga rylen när 1:45 exploaterades. Jodå, kommunen hade full kännedom. Kanske finns den någonstans i området, man nu vill spara från bebyggelse, men vem vet var?

Angående Bilaga I p.5. I både FÖP och Grönplan talas en hel del om obrutna skogskrön och vyn från Gripsholm. När jag i samrådet kring Hedlandet 1:45 uppmärksammade vyn från Gripsholm och Mariefred svarade kommunen "att det skulle inte bli

Detaljplaneläggning krävs innan de utpekade bebyggelseområdena kan byggas ut.

Framtida förfrågningar om bygglov eller förhandsbesked kommer att prövas mot FÖP Hedlandet. Hållningen ska vara restriktiv till ny bebyggelse utanför de utpekade utbyggnadsområdena.

ingen negativ påverkan". Nehej! I dagsläget syns inte husen så mycket eftersom Ivarsgårdens träd skymmer på det avståndet, men om vi tar ner träden? Skönt att kommunen kommit till insikt och försöker att inte upprepa misstaget.

Ett annat exempel på att 55- meters gränsen inte är mycket att förlita sig på är området kring Ekbacka utefter vägen mot Hedlanda gård öster om det blivande nybyggnadsområdet. Det är ett talande - för att inte säga skriande - exempel på vad, som blir resultatet om inte hänsyn tas till ett områdes topografi och vyn från Mälaren när man behandlar bygglovsplaner. Är detta beaktat i det nya området, som så vitt jag förstår är högt beläget. Hur är områdets förbindelse med Ralsborgsvägen tänkt? Runt Lågprisvaruhuset? För inte finns det väl planer på att förstöra den lilla vägstubben förbi Brostugan?

Ny väg föreslås från Ralsborgsvägen söder om och parallellt med Hedlandavägen.

Vägen kommer att fortsätta gå runt Lågprisvaruhuset.

Angående bilaga I p.6 "Allmänna platser/torg tillkommer i bebyggelsestrukturen": Vad kan bättre illustrera begreppet "intetsägande floskler"? En riktig "höjdare" eller ett lågvattensmärke om så vill. Tänk så enkelt att inte behöva precisera någonting. "Tillkommer" detta härligt passiva ord.

Angående bilaga I p.7 har framfört mina åsikter i inledningen.

Angående Bilaga I p.8 Det är vackert tänkt det är det. För att husen skall upplevas "inbäddade" måste träden - höga, yviga eller många, tunna och tätt stående även delvis sparas framför husen. Hur går det då med den eftersökta sjöutsikten? Och lövträdduger inte. Eller är det bara under sommarens turistsäsong, som det är viktigt att inte vyn från Gripsholm och Mariefred störs. Kanske finns det säsongsbegränsade riksintressen.

Tillgängligheten till skogsmark och vattnets rörelse. Utmärkt bra! Tänk så kunskapsläget förändras. När vi på Ivarsgården oroade os för vattnet från 1:45 så trodde inte kommunen att det skulle "rinna den vägen". Därför har man inte heller, så vitt jag vet, byggt den i planen inritade infiltrationen av dagvatten. Min bristande insikt i ärendet är ett resultat av att tjänstgörande miljötjänsteman - och det var en man - snäste av mig med: "Det har inte du med att göra. Du bor inte i området. "Att det är vår mark, som tar emot det orenade vattnet hade ingen relevans. Miljö är svårt och man kan inte självklart förvänta sig kunskap och insikt av kommunens tjänstemän, men artighet kanske?

Låt mig avsluta med en solskenshistoria.
Förbindelsen mellan en av våra fastigheter och

omgivande skog via 1:45 är tydligt inritad i planen för exploateringen. Genom gemensamma ansträngningar från en påstridig exploatör, Inskrivningsmyndigheten, Lantmäteriet och en kommunal bygglovshandläggare, som tillät att ett hus lades - inte i men utanför tomtgräns - och irriterade husägare har denna förbindelse varit stängd för oss. Det är svårt att veta riktigt hur de gick till eftersom rören för gränsmarkering har flyttats. Nu har vi fått nya grannar, som är positivt inställda. Tyvärr är den ca 4 meter breda passagen reducerad till en smal stenig brant och inte lämpligt för oss, men vi får passera deras gräsmatta! Grannsämja och god vilja kan lösa det svåraste myndighetstrassel. Hoppfullt eller hur?
Med vänliga hälsning
Elisabeth Arwidsson

Bilaga I

Nedanstående text är kopierad från Översiktsplanen på kommunens hemsida. Formateringen var inte kompatibel med min dator så det ser annorlunda ut. Innehållet är det samma.
Jag har numrerat de olika punkterna för att kunna hänvisa.

Principer för överordnad struktur

Gällande den överordnade strukturen och lokaliseringen av ny bebyggelse har ett antal strategier utarbetas med utgångspunkt i de problem, behov och förutsättningar som finns och för att motverka negativa konsekvenser.

1. Tillkommande bostäder styrs till befintliga områden med relativt koncentrerad bebyggelse. Detta för att hålla igen på infrastrukturella kostnader och för att kunna erbjuda stora sammanhängande områden för friluftsliv.
2. Huvudsakligen lokalisera ny bebyggelse på moränmarker i skogsområdenas randzoner, så att de öppna landskapen i form av åker, äng eller betesmark tillåts kontrastera mot skogslandskapen. Dels för att inte förlora avgörande attraktionsvärden och dels för att hålla anknytningen till platsens jordbrukshistoria levande.
3. Områdets stomme av vägar behålls, förbättras och byggs vidare på. Ny bebyggelse måste anordnas så att den inte belastar Hedlandavägen med biltrafik. Planen undviker därför nya tomtutfarter och väganslutningar till Hedlandavägen på avsnittet mellan centrala Hedlandet och Lotorp. En ny parallell väg kan på sikt medge ytterligare utbyggnad på mälarmårdshöjden.
4. Ett stort sammanhängande strövområde som idag är obebyggt behålls orört, utan ingrepp i form av bebyggelse eller annan anläggning. På så sätt fredas skogsområdets flora och fauna och Hedlandets attraktionskraft för friluftslivet består.
5. Planen undviker exploatering längs krönet av Mälarmården och föreslår en byggbar zon ovanför strandskyddsgränsen och huvudsakligen nedanför

höjdkurvan +55 m över Mälarens vattenyta. Detta för att siluetten av den skogsklädda branten ska hålla samman och förbli obruten med hänsyn till riksintressena Gripsholm och Mälaren med öar och strandområden.

6· Allmänna platser/torg tillkommer i bebyggelsestrukturen. Då invånarantalet ökar blir det än mer viktigt att tillgodose behovet av socialt och fysiskt sammanhållande utomhusrum, gemensamma för alla.

7· Tillgängligheten till strandområdena säkras och utvecklas. Vid de två mer tätbebyggda noderna Eriksberg/Lotorp och centrala Hedlandet innebär detta att strandskyddet upphävs inom en begränsad del för att möjliggöra viss bostadsbebyggelse och utveckling av grönområde, kajer/båt och badplatser.

8· Tillgängligheten till Hedlandets skogsmarker säkras genom att breda remsor av skogbevuxen naturmark sparas ut mellan hustomterna, så att strövområdena står i förbindelse med de allmänna vägarna. Därmed uppnås även andra syften: vattnets avrinningsvägar från höjden till Mälaren hålls obyggda och kan utnyttjas vid dagvattenplanering. Bebyggelsen bäddas in i vegetation och upplevs som förankrad i skogsbranten. 36/FÖP Hedlandet. Utställningshandling 2011-10-26

Jag framför här några synpunkter på Grönplanen. Mitt arbete har koncentrerats kring mina synpunkter på FÖP Hedlandet och dessa båda planer har starka beröringspunkter. Troligen har jag tagit upp synpunkter i FÖP, som lika gärna eller bättre hade passerat här. Grönplanen är omfattande och jag har inte hunnit bedöma alla detaljer. Den tycks basera sig på tidigare inventeringar och utredningar. Eftersom jag har för mig att jag inte får yttra mig framgent om jag inte gör det nu sänder jag följande:

Angående betraktelserna över att bygga i sluttning mot vattnet sid. 29 säger sunt förnuft och ett uns av energispartänkande att det är i högsta grad olämpligt att bygga hus högt upp på höjden och självklart inte på krönet. Vad gäller de tre bilderna är min åsikt att redan översta bild ett visar en störd miljö, som ger ett oroligt och splittrat intryck. I bilden i mitten dominerar ett stort tak mitt i bild. I den nedersta bilden har ytterligare hus tillkommit, som stör trädlinjen, men för mig dominerar fortfarande det stora taket mitt i bild. Av de tre husen på höjden är det låga huset längst till höger det, som stör mig minst. Trots att det ligger på krönet. Husens höjd och färg tycks ha större betydelse för hur störande de upplevs. Kanske ett väl utformat hus (proportionerna från den Karolinska herrgården brukar de flesta uppfatta som harmoniska) omgivet av några vackra träd skulle lugna ner en sådan här rörig vy och ge något att fästa blicken på. Det är bara en idé. Jag tror inte att det hjälper att försöka "dölja" fula och felplacerade hus

Noteras.

Byggnaders fasadkulör har betydelse för hur de upplevs i landskapet.

bakom grönska. Det enda raka är att avstå från byggnation i känsliga lägen. Som till exempel Hedlandets vy mot Gripsholm och Mariefred. Ju mer jag ser på översta bilden desto hopplösare plottrig och förfärlig ter den sig. Framför allt alla byggnader vid vattnet. Hemskt! Och jag har bara en oskarp svartvit bild.

Sid 34 bilden visar bryggan öster om Carlsborg inte, som bildtexten anger "väster om". Det är byalagets båtbygga i Logviken öster om badplatsen. Jag är förskräckt över planerna i FÖP att skapa en marina här. Logviken är visserligen igenvuxen nu och vid ett minnesvärt tillfälle när Hedlandets byalag fått tillstånd att röja och en av mina systrar omsorgsfullt märkt ut bärande träd togs ett antal stora tallar ned. Vi naturintresserade, som hade initierat röjningen fattade ingenting. Tallarna stod i väst och påverkade inte hur solen nådde stranden under "baddid". Det var att öka solinsläppet, som var tanken då. Det var innan solens farlighet var så etablerad. Med en försiktig röjning- framförallt av slånsnåren - skulle hela Logviken kunna bli en central "utflyktsplats" även under annat än badsäsongen. Åtminstone vet vi på nordvända Ivarsgården att ingen plats är så varm som framför ladan. Den kallas så. Är egentligen en tröskloge. Jag har varit med på tröskning där. Ja inte någon slagtröskning utan med en maskin, som drevs av traktorn. Alldeles till höger låg en lada. Den revs och virket gavs till en Hembygdsförening tror jag. Detta skedde när Strängnäs kommun just köpt fastigheten Carlsborg och styckat av tomt till arrendatorn respektive huvudbyggnaden. Under min uppväxt betade korna i Logviken. Behövs inventering av växter även svampar eller fåglar kan vi på Ivarsgården hjälpa till.

Uppsala 19 februari 2012
Med bästa hälsningar
Elisabeth Arwidsson
sommarboende på och delägare av Ivarsgården
Hedlandet 1:40 och 1:35

22. Johan Karlsson

Lotorp 1: 19

Jag vill börja med att tacka för att jag fick anstånd med att lämna in mina synpunkter på FÖP hedlandet. Jag hoppas att planen kommer att bli bra. Om ni har några frågor så får ni gärna kontakta mig så skall jag försöka förklara utförligare.

1) Hedlanda vägen.

För att lösa trafik situationen på Hedlanda vägen så föreslår jag följande:
Stoppa genomfartstrafiken på Hedlanda vägen

Bildtexten kommer att korrigeras.

Någon marina är inte planerad. Men skulle behov uppstå av flera båtplatser bedöms platsen lämplig för småbåtshamn. Området ska då detaljplaneläggas.

En röjning av sly och borttagning av några träd är lämpligt att göra.

Hedlandavägen ska inte påföras mera trafik. All ny bebyggelse ska ha tillfart från en ny Mälarmårdsväg.

genom att förbjuda bilar att passera den röda pilen i kartan nedan i båda riktningarna (ungefär som tryffelstråket i Strängnäs). Man bör dock låta bussar

MÖRTSJÖN

OK Grips karta nr 11



passera. Man får då ner antalet bilar på vägen bl a genom att nöjesåkningen försvinner och dom som skall till varuhuset eller bor öster om pilen får åka vägen förbi damkärr, som är mycket bättre. Man bör också brädda Hedlanda vägen väster om den Lotorpsberget (blå pil ovan). Det är bara på en mycket kort sträcka väster om Lotorpsberget där det finns hus på båda sidor av vägen. På resten av sträckan så borde det därför vara enkelt att på ett varsamt sätt brädda vägen utan att råta ut den eller på annat sätt ändra vägens karaktär. Det blir svårare att brädda vägen vid Lotorpsberget (ev behövs det sprängas där) och det ligger sedan hus på båda sidan av vägen västerut. Men om man förhindrar genomfart så borde det vara så få bilar där att trafiken på den korta sträckan borde fungera ändå.

2) Mälarmårds vägen.

Jag anser att bygga denna väg är en mindre bra ide'. Man bör klara sig med att förbättra Hedlanda vägen enligt mitt förslag och att begränsa bebyggelsen i området benämnt "Södra skogsbrinken".

Jag har framför allt två invändningar mot denna väg.
a) Det blir ett mycket stort ingrepp i miljön runt Eriksberg, Vägen är idag mindre än 2 meter bred och den passerar direkt utanför min jordkällare och min loge som båda har dörrar som går ut mot vägen. Det blir helt livsfarligt om jag öppnar en dörr och det passerar bilar direkt utanför. Vägen skulle också behövas bräddas mera än Hedlanda vägen vilket ni anser skulle vara ett för stort ingrepp så hur kan ni då föreslå det här? Vägen skulle också passera

Trafikverket kräver att en ny väg byggs söder om Hedlandavägen. Planförslaget ändras till att all ny byggelse som inte redan är planlagd ska ha tillfart från en ny Mälarmårdsväg.

igenom min hage som är inhägnad. Ni tycker att Hedlanda vägen går nära några lador, men ingen av dem har dörrar som går ut i vägen.

b) Det blir mycket svårt att på ett skonsamt sätt passera Lotorpsberget med en väg söder om dagens Hedlandaväg. Jag tror att det är svårt att brädda Hedlanda vägen där och att då kunna bygga en ny väg längre upp på berget tror jag kommer att kräva stora sprängningar, det är nämligen en bergsrygg där och ingen morän sluttning. Att spränga en väg i berget skulle sätta mycket stora spår i naturen och det skulle också försvåra för allmänheten som vill besöka utkikspunkten på toppen av Lotorpsberget. Det borde också bli ett större ingrepp i miljön om man bygger en ny väg istället för att varsamt brädda en befintlig väg. Det kan vara en bra idé att bygga den allra östligaste delen av vägen om det skall byggas hus nära Hedlanda samhälle. Om det då är förbjudet med genomfart på Hedlanda vägen så kommer den byggnationen inte att påverka trafiken på Hedlanda vägen.

3) Tomter Östra Eriksberg.

Med tanke på tomt storlekarna i områdena Lotorp och Lotorp brygga men även dom tomter som ligger alldeles norr om Östra Eriksberg så anser jag inte att tomterna behöver vara så väldigt stora, det borde räcka med 1000 - 1500 kvm. Med anledning av vad jag har skrivit om Hedlanda vägen och Mälarmårds vägen ovan så anser jag att tomterna i Östra Eriksberg kan anslutas till Hedlanda vägen, möjligen via befintlig väg vid Lotorp om man inte vill ha flera anslutningsvägar till Hedlanda vägen. Men det går säkert att hitta ett bra ställe att ansluta området till Hedlanda vägen. Om tomterna blir normal stora så kan man bygga flera hus i ett område som erbjuder cykel- och gångavstånd till Läggesta station, det är enligt kommunens riktlinjer önskvärt med bebyggelse nära stationer och det skulle även gynna utvecklingen av ett mer hållbart samhälle om flera skulle kunna använda bilen mindre.

4) Luffarbergets industriområde.

Detta industriområde bör bestå av kontor och lättare industri. Då skulle det kunna skapas flera arbetsplatser i området. Det skulle vara slöseri med detta industriområdes läge om man byggde tung industri i Området. Området erbjuder cykel avstånd (även gångavstånd för många) ifrån många boende på Hedlandet, boende i Marielundsviken och tågpendlare ifrån Läggesta station. Om man bygger kontor eller lättare industri (jämför med SFS intec och Leine & Linde i Strängnäs, som idag gränsar till villor) så skulle man kunna bebygga området norr om väg 990 med villor, se nedan dom boende i det

När Mälarmårdsvägen byggs måste man ta hänsyn till Lotorpsberget och göra det möjligt att nå berget till fots.

Se kommentar ovan.

Området är planlagt för industri och handel med skrymmande varor. Planen vann laga kraft 2013-01-07.

området skulle få gångavstånd till arbetsplatserna i Luffarbergets industriområde.

Järnvägen kommer troligen inte kunna användas i området då den ligger under området och järnvägar har som bekant svårt att hantera lutningar. Man bör istället lägga tung industri i närheten av Åkers styckebruk som idag redan har tung industri och ett industri spår eller vid Ärja där det redan finns en bergtäckt så där skulle det inte bli någon extra störning för omgivningen.

5) Bebyggelse norr om väg 990.

Jag skulle vilja bebygga området söder om mina gårderna med bostäder. Om man följer mina förslag på Luffarbergets industriområde ovan så skulle det kunna vara möjligt (jämför med SFS Intec och Leine & Linde i Strängnäs, som idag gränsar till villor). Man bör också kunna bygga villor på andra ställen i området norr om väg 990 men söder om "skolbarnsvägen" där marken är lämplig och villorna smälter in i omgivningarna på ett bra sätt. Detta skulle möjliggöra för många att få gångavstånd till industrier och kontor i Luffarbergets industriområde. Dom boende här skulle också få cykelavstånd till Läggesta station och eftersom det enligt kommunens riktlinjer är önskvärt med bebyggelse nära stationer (cykelavstånd), och det skulle också gynna utvecklingen av ett mer hållbart samhälle om flera skulle kunna använda bil mindre. Bostäderna här skulle också få en mycket bra anslutning av väg in i området eftersom väg 990 går nära och har en hög kapacitet.

Byggnaderna i industriområdet kan om dom placeras rätt fungera som bullerdämpare för buller från E20.

Redan idag så ligger delar av området Lotorps udde mindre än 500 meter ifrån Industriområdet och då är det planerat för tung industri.

Johan Karlsson

Lotorp 1:19

23. Strängnäs naturskyddsförening

24. Peter Karlsson

Det verkar inte finnas en enda yta avsedd för barn och ungdomar. Borde inte kommunen avsätta lite mark i centrala Hedlandet för t ex en fotbollsplan.

Det kommer väldigt mkt trafik på gamla(nedre) vägen i Hedlandet. Redan idag är det för mycket trafik. Med tanke på hur vägen ser ut kommer det inte gå att släppa ut mindre barn och tonåringar för att cykla och promenera på vägen. Det känns inte, och kommer inte heller kännas, tryggt att gå med

Bebyggelse norr om väg 990 har bedömts olämplig.

Området mellan skolstigen och gamla E20 har bedömts som mindre lämpligt för bostäder eftersom boendemiljön då skulle stå i konflikt säkerhetsavståndet från det planerade industriområdet.

Kommunen bedömer det inte heller lämpligt att planera bostadsutbyggnad både på norrslutningen mot Mälaren och längs väg 990 på "skogsplatåns" sluttning mot söder. Det skulle bli en mer utspridd bebyggelse över större delen av platån och bebyggelsen skulle inte följa en traditionell bebyggelsestruktur. Andra negativa konsekvenser är förlusten av det stora sammanhängande naturområdet och påtaglig risk att skogssiluetten tar skada.

Inga synpunkter

Den öppna marken vid Karlsborg och Fäböhagen kan kanske i framtiden göras till allmänning och användas för bollspel.

Planförslaget ändras till att all ny byggelse som inte redan är planlagd ska ha tillfart från en ny Mälarmårdsväg söder om Hedlandavägen.

barnvagn på vägen. Jag kan anta att det till stor del kommer vara barnfamiljer som kommer flytta in i alla tänkta hus och eftersom det vintertid (och i princip inte på sommaren heller för det går knappt att mötas på den nya promenadvägen) inte finns något alternativ kommer familjer som vill ut och röra på sig tvingas att rör sig på vägen.

Hoppas ni lyssnar på mina tankar även om dom kommer in lite för sent.
Peter Karlsson

25. Områdesstyrelsen i Mariefred

Dokumentet synes bristfälligt då det hänvisar till ej aktuell befolkningsprognos och en tidigare Strategisk plan för 2009-2011. Eftersom FÖP-en skall ligga till grund för kommande detaljplanering är det väsentligt att den är aktuell med senaste prognoser och aktuell strategisk plan.

Genomfartstrafik på Hedlandavägen är olämplig. Trafiken där bör snarare minskas än ökas. Centrala Hedlandet bör ha Ralsborgsvägen som tillfartsväg. Den behöver dock breddas. Hedlandavägen bör stängas av utom för boendes tillfart till sina bostäder. Trafik i övrigt begränsas till uttryckningsfordon, servicefordon och kollektivtrafik. Södra Skogsbrinken (SSB) bör av trafikskäl inte bebyggas.

Det står att förslaget inkräktar något på strandskyddets 100-meterszon, både vid Lotorp och Karlsborg. Önskvärt vore om den inskränkningen endast skulle vara av den art, att allmänheten har fortsatt tillgång till 100-meterszonen, och att djur och växtlighet störs så lite som möjligt.

Synpunkter ej tillgodosedda från samrådet

XXXXXXXXXX

XXXXXXXXXX

Texten och tabellerna har kompletterats.

Planförslaget ändras till att all ny byggelse som inte redan är planlagd ska ha tillfart från en ny Mälarmårdsväg söder om Hedlandavägen.

Förslaget ändras, ny bebyggelse inkräktar endast till en liten del på strandskyddsområdet. En utökad småbåtshamn i Logviken kräver planläggning och beslut om att delar av strandskyddet upphävs.

XXXXX

Utlåtande

ANTAGANDEHANDLING

47(47)

Fördjupning av Översiktsplanen för Hedlandet,
Strängnäs kommun

Diarienummer 2007:291

Marie Jonsson
Enhetschef plan och bygg

Louise Naversten
Planarkitekt