



STRÄNGNÄS KOMMUN



Lotorp

Detaljplanprogram, godkänt av PBN 2009 - 10 - 07



Vad är ett detaljplaneprogram ?

I Plan- och Bygglagen regleras att en detaljplan ska grundas på ett program om det inte är onödigt.

Ett program ska ange förutsättningar för planarbetet och uttrycka kommunens vilja och avsikter med en viss planeringsuppgift. Syftet med ett detaljplaneprogram är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med de berörda erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta.

Kartor och illustrationer beskriver inte exakta lägen för olika funktioner och markanvändning utan redovisar endast principen och inriktningen för det fortsatta planarbetet.

När programmet godkänts av kommunen ligger det till grund för kommande detaljplanearbete. Detaljplaneprogram är ej juridiskt bindande och kan ej överklagas.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Syfte, mål och huvuddrag	5
Planeringsförutsättningar	6
Läge, areal och berörda fastigheter	6
Kort historik och bakgrund	6
Nuvarande användning	7
Gällande planer	7
Platsens förutsättningar	7
Natur och kulturvärden	7
Landskapsbild	7
Rekreation	8
Trafik	9
Störningar	9
Teknisk försörjning	10
Förslag	11
Bostäder och verksamheter	11
Vattenområden	12
Samband och stråk	12
Trafikförsörjning	12
VA och dagvatten	13
Sopor- och avfallshantering	13
Genomförande	14
Konsekvenser	14
Naturmiljö och friluftsliv	14
Hälsa	15
Kulturmiljö och landskapsbild	15
Trafik	16
Hushållning med naturresurser	16
Behovsbedömning	16

Revideringar inför godkännande

Denna upplaga av programhandlingen har ombearbetats dels med hänsyn till inkomna synpunkter vid samråd samt efter direktiv från plan- och byggnämndens godkännandebeslut vid sammanträde 2009-10-07 § 203.

Det godkända programmet ska ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet.

Medverkande

Detaljplaneprogrammet är utarbetat av Bjerking och WSP Stadsutveckling i samarbete med Utvecklings- och samhällsbyggnadskontoret, Strängnäs kommun.

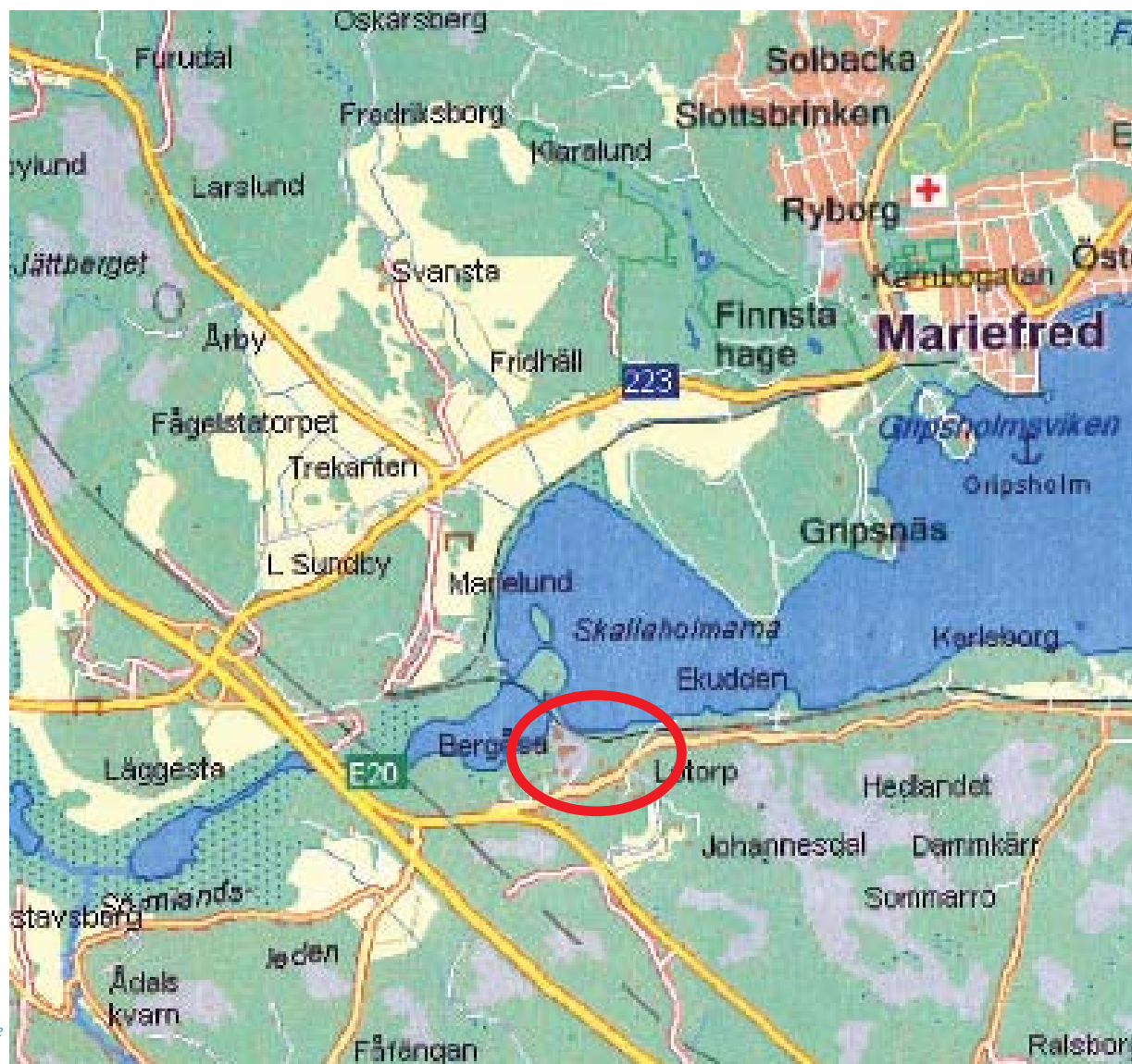
Medverkande från Strängnäs kommun: Anders Jonsson, planarkitekt, tel 0152-293 36 m fl.

Sammanfattning

Programområdet ligger vid Lotorp strax söder om Läggesta. I den västra delen finns två inhägnade industrifastigheter med byggnader och naturmark. Öster om dessa finns en bostadsfastighet. En banvall för en museijärnväg begränsar tillgängligheten till stranden idag. Området norr och öster om bostadstomten består av naturmark.

Inom området föreslås ca 100 bostäder. I den västra delen föreslås en tätare exploatering med radhus, kedjehus och mindre flerbostadshus. Eventuellt kan någon industribyggnad bevaras för bostäder och någon verksamhet. I den östra delen planeras friliggande villor på större tomter. Tillgängligheten till stranden förbättras genom att gång- och cykelväg anläggs. Två mindre småbåtshamnar planeras också. Programmet sänds på samråd under juni-augusti 2009.

Karta som visar planområdets läge





Ortofoto över Lotorp med föreslagen plangräns inlagd

Syfte, mål och huvuddrag

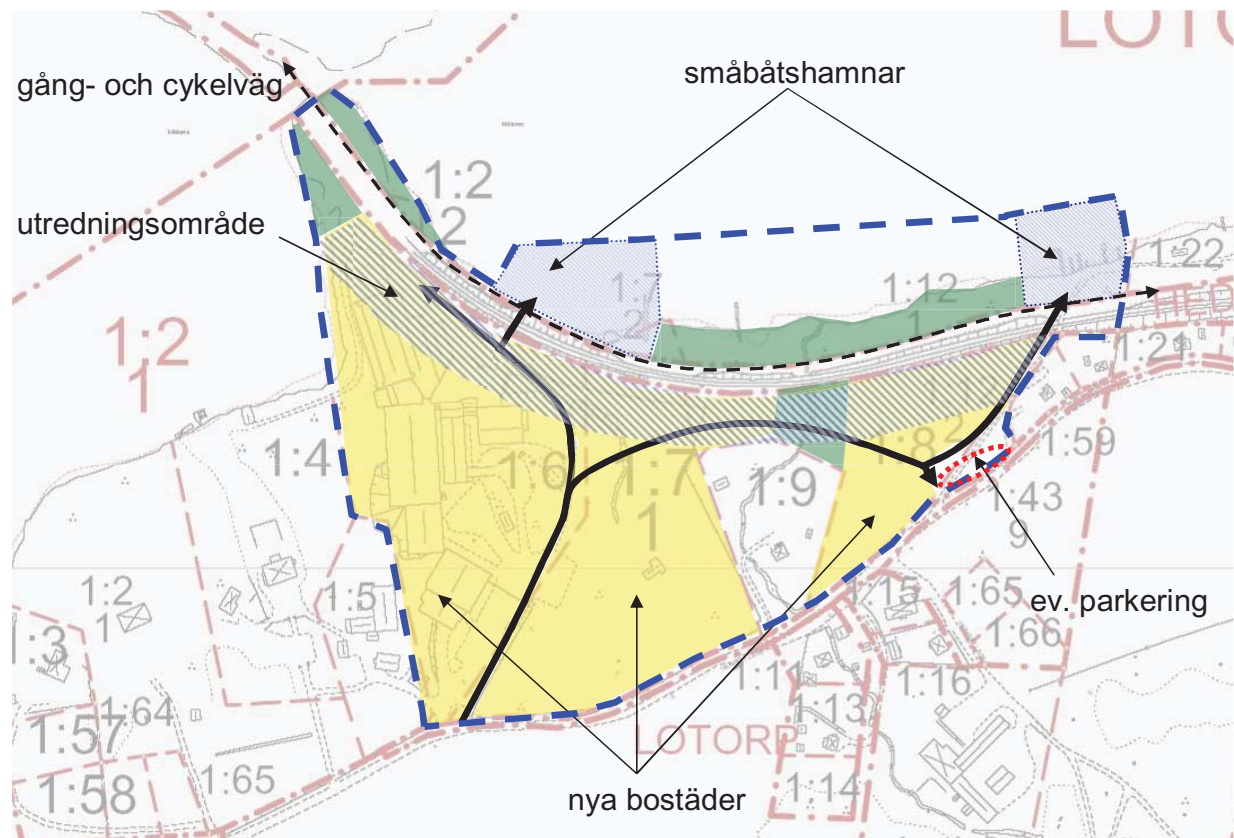
Syftet med detaljplaneprogrammet är att utgöra underlag för kommande samråd och politiskt ställningstagande om framtida markanvändning inom planområdet. Programmet ligger sedan som grund för kommande detaljplanering av området.

Målet med programmet är att möjliggöra attraktiv bostadsbyggelse på mark som i nuläget består av dels industrimark och dels naturmark.

Kommunens intentioner är att erbjuda ett varierat utbud av bostadsformer men även att tillåta mindre verksamheter av icke störande karaktär. Intentionen är också att skapa en social knutpunkt för boende i närområdet.

Allmänhetens tillgänglighet till strandområdet ska förbättras med gång- och cykelväg. Två mindre småbåtshamnar föreslås för att uppmuntra aktivt båtliv.

Befintliga naturvärden skall så långt som möjligt bevaras vid kommande detaljplanering.



Förslag till struktur för programområdet



Fastighetskarta

Planerings- förutsättningar

Läge, areal och berörda fastigheter

Programområdet är beläget i Lotorp, längs väg 986 (gamla Hedlandsvägen), mellan Läggesta station och Hedlandet, i Strängnäs kommun.

Programområdet omfattar cirka 10 ha.

Berörda fastigheter är Strängnäs Lotorp 1:2 (mindre strandavsnitt), 1:6 - 1:9, 1:12 och Hedlandet 1:1.

Kort historik och bakgrund

På fastigheten Lotorp 1:6 har industriverksamhet bedrivits sedan mitten av 1900-talet. Företaget Sanpoint förvärvade industriområdet år 2000 med målsättningen att fortsätta driva verksamheten på platsen. Verksamheten tvingades dock lägga ner år 2005. Efter marknadsanalys och värdering av fastigheterna vill företaget idag förändra och utveckla området till ett bostadsområde för vidare försäljning. Även ägaren till fastigheten Lotorp 1:8 har inkommit med ansökan om detaljplanläggning för bostadsändamål.

Nuvarande användning av området och dess närhet

Industriverksamheten på Lotorp 1:6 är nerlagd, men de gamla industribyggnaderna finns kvar. På fastigheten Lotorp 1:9 finns bostäder av stugkarakter. I anslutning till planområdet finns även befintlig villabebyggelse. Vid stranden finns några bryggor. Söder om planområdet finns ett oexploaterat skogsområde som eventuellt kommer att planläggas för bostäder.

Gällande planer och ställningstaganden

Strängnäs omfattas av en översiktsplan från 2002.

För aktuellt område gäller ingen detaljplan eller områdesbestämmelser.

En fördjupad översiktsplan (FÖP) för hela Hedlandet är under framtagande och samråd planeras ske sommaren/ hösten 2009. Detaljplaner inom detta område får inte antas innan den fördjupade översiktsplanen är antagen.

Platsens förutsättningar

Natur och kulturvärden

Det finns inga noterade riksintressen eller regionala intressen avseende kulturmiljö inom programområdet. Området ligger dock till sin helhet inom ett naturområde av regionalt intresse, området benämns som Mälärstranden söder om Gripsholm och finns beskrivet i Sörmlands läns naturvårdsprogram (1991). Naturvårdsprogrammets direktiv skall beaktas vid kommande planläggning. Det finns inte några kända forn lämningar inom området. Den äldsta industribebyggelsen på de aktuella fastigheterna är från mitten av 1900 talet och är uppförd i funkisstil. Den bedöms inte ha något särskilt kulturvärde.

Landskapsbild

Området ingår i det vackra natur- och kulturlandskapet vid Mälaren. Marielunds-fjärden är här en tydligt avskiljbar del av Mälarens vattenrum. Möjligheter till utblick över Marielundsviken är dock begränsade på grund av stora industribyggnader och den täta vegetation. En fastighet i väster domineras helt av stora industribyggnader medan de andra är vegetationsklädda med huvudsakligen lövsly.

Programområde ligger i en norrsluttning med högsta höjd på cirka på 25 m över Mälaren. Strandzon och järnväg ligger på en tydligt lägre nivå än omkringliggande mark. Mellan Hedlan-



Flygbild över industribyggnaderna



Byggnader inom planområdet



Ekar inom fastigheten Lotorp 1:7



Utsikt från fastigheten Lotorp 1:6

davägen och gamla Stockholmsvägen, utanför planområdet, fortsätter sluttningen sedan upp till ca 55-60 meter.

Natur

Vegetationen inom programområdet består främst av tät, relativt ung, trivial lövskog. Björk, asp, sälg mm är riktigt förekommande. Inom främst fastigheten 1:6 finns också några värdefulla vackra ekar. Annan värdefull natur bedöms vara strandvegetationen utmed vattnet samt längs en bäck i västra delen av 1:8. Uppgift saknas om det finns några rödlistade arter på platsen. Naturreservat eller naturvårdsområden finns inte inom planområde eller i dess direkta närhet.

Geologi

Aktuellt område består huvudsakligen av morän enkligt jordartskartan. Området vid stranden norr om 1:8 består av lerlager och kan vara skredkänsligt. Kompletterande geologiska undersökningar kan komma att krävas i senare skede.

Rekreation

Riksintresse - friluftsliv

Enligt FÖP för Mariefred och Läggesta utpekar Miljöbalken 4 kap 2§ ut Mälaren med öar och strandområden i sin helhet som riksintresse. Inom området skall ”turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön”

Idag kan det rörliga friluftslivet nå den del av fastigheten som ligger norr om järnvägsområdet, direkt nere vid Mälarens strand, genom en övergång i områdets östra del. Nere vid vattnet finns några bryggor.

Fastigheterna Lotorp 1:6, 1:7 är i övrigt barriärer genom att de är helt instängslade med höga stängsel. Den täta ungskovsvegetationen hindrar också utblickar från Hedlandvägen mm.

Inom Strängnäs kommun gäller generellt 100 meter strandskydd. I programområdet ligger industribyggnader så nära vattnet som 30 meter och ca hälften av den befintliga industribebyggelsen ligger närmare än 100 meter. Mellan bebyggelsen och vattnet ligger järnvägen med sitt spårområde som utgör en barriär. Kommunen avser att vid planläggning begära upphävande av strandskyddet för områden söder om järnvägen samt för områden som kan påverkas av småbåtsverksamheter.



Strandområdet

Trafik

Allmän fordonstrafik

Området ligger norr om Hedlandavägen som är Vägverksväg med nr 986. Hastigheten är begränsad till 70 km/h. Vägen trafikeras av omkring 500 fordon per dygn. Vägstandarden är ur flera spekter låg. Vägen är asfaltbelagd med en vägbredd om cirka 4-4.5 meter.

Hedlandavägen ansluter till Gamla Stockholmsvägen, väg 990, genom en snäv horisontalkurva. I korsningspunkten kan endast några fordon stå med god sikt innan vägen börjar luta i relativt kraftigt frånlut. Hedlandavägen har en ganska rak sträckning utan större lutningar fram till de aktuella fastigheterna. Öster om dessa är vägen mer slingrande med branta horisontal- och vertikallradier.

Gamla Stockholmsvägen är den gamla riksvägen som passerar korsningen med Hedlandavägen i en svag böj. Hastigheten är begränsad till 70 km/h. Vägen har två körfält om drygt 3.5 meter vardera samt vägrenar. Vägen upplevs som mycket bred och sikten är god med avseende på dagens trafikmängder.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger cirka 1,5 km från Svealandsbanans järnvägsstation i Läggesta, som även trafikeras av bussar.

Störningar

Buller

Hedlandavägen har en hastighetsbegränsning till 70 km/h. Riktvärden för buller bedöms inte överskridas.

Markföroreningar

Uppgifter saknas om eventuella markföroreningar på fastigheterna. Någon miljöbedömning av byggda delar har inte heller gjorts. Kompletterande markundersökningar skall genomföras i samband med framtagande av detaljplaner. Befintliga byggnaders lämplighet för bostadsändamål prövas vid bygglovgivning för ändrad användning.

Radon

Området är till större del klassat som normalriskområde för radon enligt översiktligt kartmaterial från SGI över radonrisk inom Strängnäs kommun dat 1989-06-30. I den sydöstra delen, som avses lämnas obebyggd, klassas marken som eventuellt högriskområde. I detaljplanen införs bestämmelse på att alla byggnader skall uppföras med radonsäker konstruktion.

Översvämningsrisk

Delar av programområdet ligger under högsta dimensionerande vattenståndet, 2,66 möh (RH70). Strängnäs kommuns riktlinjer för översvämmande vatten skall beaktas vid senare planarbete.

Järnväg

Museijärnvägen i områdets norra del kan orsaka störningar i form av buller, luftföroreningar och förhöjda brandrisker. I programmet redovisas en utredningszon inom ca 50 meters avstånd från banvall. Vid eventuella etableringar av bebyggelse inom detta område krävs särskild utredning i kommande detaljplanering. Denna utredning kan resultera i bestämmelser

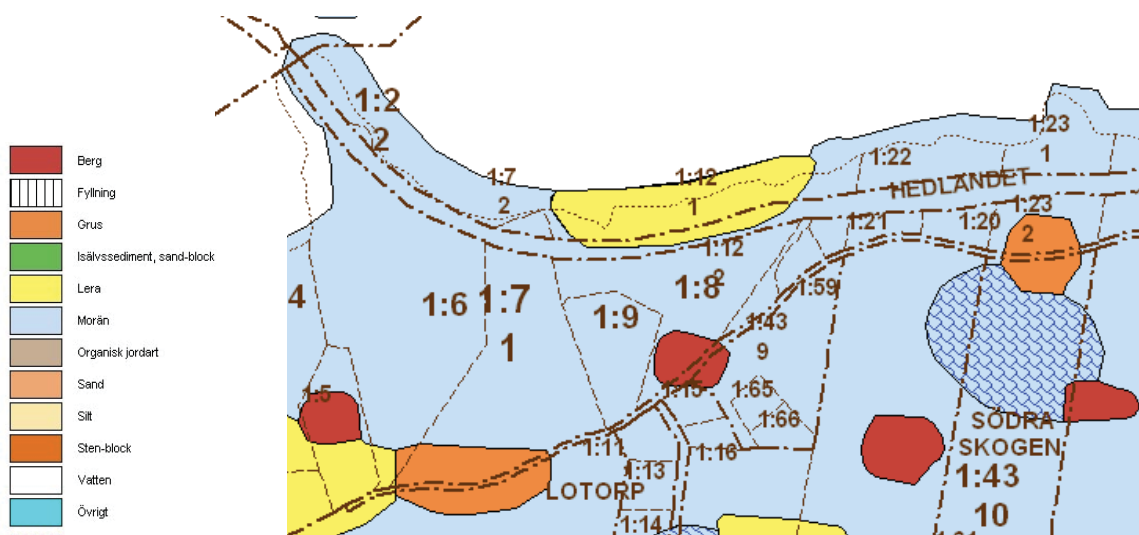


Angöringsväg, naturmark och Hedlandavägen

angående skyddsavstånd och/eller tekniska lösningar för att reducera risken för olägenheter.

Ras-/Skredrisk

Inga undersökningar vad gäller geotekniska förhållanden eller ras- eller skredriser är utförda i området. Dock kan lerjordar i samband med sluttningar och /eller närhet till vattenlinjer indikera förhöjda risknivåer för skred. Enligt SGU:s översiktliga jordartskarta kan sådana lerjord förekomma främst vid fastigheten Lotorp 1:12. Inom detta område kommer byggnationer ej tillåtas. I kommande detaljplanearbete kan krav komma att ställas på att kompletterande geotekniska undersökningar skall ske innan marken tas i anspråk.



Översiktlig jordartskarta

Teknisk försörjning

Dagvatten

Området ligger vid det som benäms Östra Mälarens dricksvattentäkt, som ger dricksvatten till 1,5 miljoner människor. Det finns behov att på skilda sätt skydda vattentäkterna och säkerställa god vattenkvalitet på sikt. Mälaren har ett mycket stort tillrinningsområde och tillförs närsalter, partiklar och organiskt material mm från en mängd verksamheter. Verksamheter som bedöms innebära risk är hantering av bl.a. hälso- och miljöfarliga ämnen, industriell verksamhet, spillvattenhantering, dag- och dräneringsvatten, avfallshantering, tippning, upplag, vattenbruk, muddring, schaktning, sjöfart och fritidsbåtar. Mälarens tillstånd har sedan 1965 förbättrats i omgångar. Grumlighet och brunhet har dock ökat. Ytterligare åtgärder för att säkerställa vattnets kvalitet är nödvändiga och genomförs succesivt. Hur dagvatten har hanterats inom fastigheterna är oklart, eventuellt har avrinning skett direkt till recipient.

Vatten och avlopp

Industri och kontorsbyggnaderna belägna på Lotorp 1:6 och 1:7 är idag anslutna till ett lokalt reningsverk på fastigheten, som var i drift när fabriken verksamhet var i full gång. Kommunen håller vid programmets framtagande på med nedläggning av VA-ledningar i samband med omformning av banvallen intill strandområdet, anslutning till kommunala VA-nätet blir därmed möjligt för nyetableringar på Hedlandet. Ytterligare förstärkningsåtgärder förväntas dock behöva genomföras beroende på exploateringsgraden.

Förslag

Bostäder och verksamheter

Området lämpar sig väl för bostäder med sitt attraktiva läge vid Mälaren. Dessutom har området tillgång till goda kommunikationer, med 1,5 km till stationen för Svealandsbanan samt närhet till E20. Landskapets topografi gör att området inte är särskilt miljöstört av t ex buller, trots närheten till transportlederna. Marknadens intresse att bedriva någon form av omfattande industriverksamhet på platsen har bedömts som ringa. Med hänsyn till läge och miljö är industriell verksamhet tveksam inom området. Området kan ges en något tätare exploatering som kompletterar den tänkta och påbörjade exploateringen i Läggesta. Detta skulle även kunna ge Läggesta ett tydligare läge vid Mälaren.

I den västra delen av området föreslås tätare bebyggelse i form av kedjehus, radhus och mindre flerbostadshusen. Vissa delar föreslås bli några våningar högre än den befintliga bebyggelsen. I den östra delen föreslås friliggande villor med större tomter (ca 1500 kvm, som ansluter till befintlig bebyggelse.

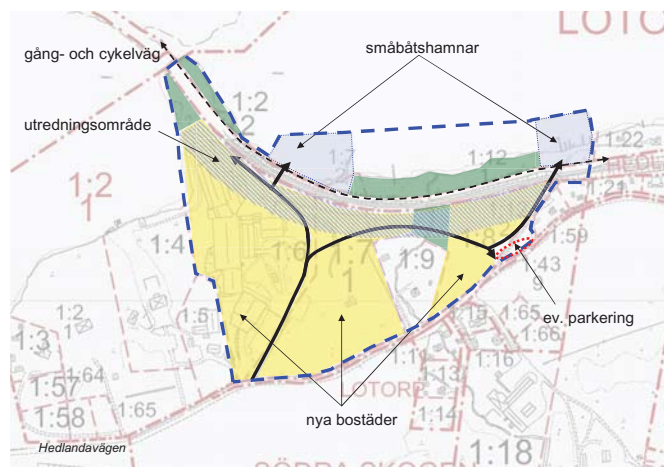
I de tidiga skisser som gjorts har antalet bostadsenheter varierat. Beroende på vilken bostadsform som kommer att dominera varierar antalet bostadsenheter, det totala antalet bedöms dock bli ca 100 enheter. En bebyggelse med viss omfattning har också bedömts som viktig för att kunna göra nödvändiga förändringar av infrastruktur som ledningar, vägar, gångpromenader utmed vattnet etc fram till området.



Exempel på hus



Exempel på områdesplanering, Marielundsviken, Sweco



Exempel på hus

Barnomsorg

Det tillkommande behovet av förskoleplatser skall tillgodoses inom eller i närheten av planområdet. Detta kan ske genom att en speciellt anpassad lägenhet/del av radhus ges en flexibel användning som förutom bostad även tillåter förskoleverksamhet. Denna bör placeras med tanke på närhet till lekmöjligheter och grönytor samt ha god tillgänglighet avseende avlämningsmöjligheter.

Befintlig bebyggelse

Störe delen av den storskaliga industribebyggelsen tas bort och ersätts med nya hus. Den befinliga industribebyggelsen kan eventuellt användas för garagedelar. Möjligheten att spara delar av den äldre bebyggelsen för bostäder och viss annan verksamhet ska också studeras.

Bebyggelsestruktur

I den övergripande bebyggelsestrukturen eftersträvas tillgänglighet och trygghet, goda bostadslägen med utsikt, grön miljö samt utblickar och samband. Detta gör området attraktivt. En attraktiv knutpunkt i den västra delen ska eftersträvas. En förebild för bebyggelsen kan vara en äldre bymiljö med en tydlig kärna.

Vattenområden

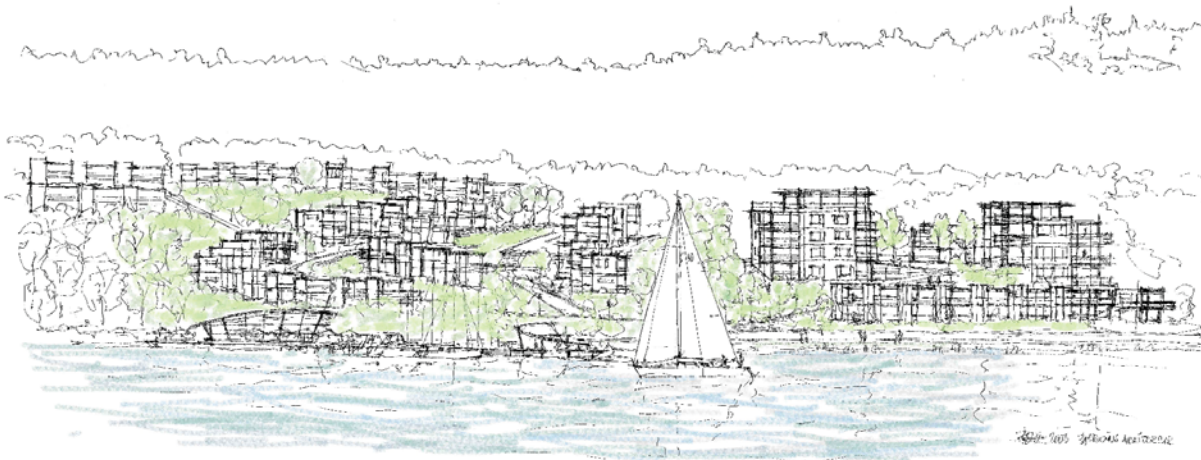
Tillgängligheten till stranden kommer att öka med föreslagen bebyggelse. Inom planområdet planeras två mindre småbåtshamnar med bryggor.

Samband och stråk

Området bidrar till att goda samband skapas med övriga Läggestaområdet. Lotorp kan bli en länk mellan Läggesta och Hedlandet österut. Attraktiva offentliga stråk mot Mälaren kan skapas.

Trafikförsörjning

Området är tänkt att trafikförsörjas via Hedlandavägen. Inom planområdet kommer vägdragningar att studeras enligt strukturskissen på sid 5. Korsningen Hedlandavägen –Stockholmsvägen måste studeras avseende ökad trafik.



Tidig perspektivskiss för den västra delen av området.

Kollektivtrafik

Avstånd till Läggesta järnvägsstation är cirka 1,5 km. Avstånd till busshållplats är i genomsnitt 400-500 meter. Buss 642 passerar idag hedlandavägen morgon och eftermiddag under skoldagar, en succesivt ökande befolkning på Hedlandet kan ge möjlighet för ökad turtäthet. Möjligtvis kan Taxingebanan i framtiden nyttjas mer.

Gång och cykeltrafik och tillgänglighet

Utmed norra sidan av banvallen planeras en gång och cykelväg in till bl a Läggesta station.



Järnvägen vid stranden

Vägar för fordon och gång och cykeltrafik inom planområdet bedöms kunna ges maxlutning av 5 %. Säkerhet och tillgänglighet bedöms därmed som god.

VA och dagvatten

Området kan anslutas till det kommunala VA-nätet sedan detta byggts ut i den gamla banvallen.

Planen är en del i förutsättningen att ansluta Hedlandet till kommunalt vatten och avlopp, vilket minskar föroreningsgraden för Mälaren.

Dagvatten ska om möjligt omhändertas lokalt och infiltreras på den egna fastigheten. Om detta inte är genomförbart ska dagvattnet fördröjas innan det når Mälaren, detta kan ske med gemensamma lösningar som exempelvis fördröjningsmagasin, enligt kommunens dagvattenpolicy. Dagvatten från garage och större parkeringar ska förses med oljeavskiljare.

Sopor- och avfallshantering

I planarbetet skall nära samarbete bedrivas med kommunens renhållarfunktion för att uppnå ett väl fungerande system för bl.a. gemensamma källsorteringsmöjligheter. Hanteringen av avfall skall säkerställas enligt renhållningsordningen för Strängnäs kommun.



Möjliga gång och cykelvägssamband.



Utsikt västerut från Lotorp 1:7.

Genomförande

Detta detaljplaneprogram föreslås sändas ut på samråd under juni - augusti 2009. Godkännande av programmet bedöms kunna ske i oktober 2009.

Programmet kommer att följas av två detaljplaneprovningar. I samband med detaljplaneprovningarna ska ansvars- och finansieringsfördelning klargöras.



Utsikt från 1:7

Konsekvenser

Naturmiljö och friluftsliv

Föreslaget öppnar det tidigare industriområdet och förbättrar allmänhetens tillgänglighet till strandområdet, med ny gång- och cykelväg utmed stranden samt nya tillgängliga vägenslutningar.

En upprustning eller exploatering av området bör även göra närområdet mer attraktivt. Dagens situation står i bjärt kontrast till omkringliggande stränder runt Mälaren.

Strandzonen kommer bara att påverkas marginellt av skissad exploatering. Vegetationen inom fastigheterna i övrigt kommer att påverkas, dock bör förutsättningarna att klara större viktiga trädsolitärer vara goda. Idéer avseende höjdsättning inom området pekar på att befintliga marknivåer kan bibehållas på många ställen.

Strandområdet mellan de planerade småbåtsbryggorna, samt del av område kring den befintliga bäcken i Lotorp 1:8, skall även fortsatt lämnas oexploaterad. Ev kan mindre anläggning som vindskydd bli aktuellt inom strandområdet.

Planen är en del i förutsättningen att ansluta Hedlandet till kommunalt vatten och avlopp, vilket minskar föroreningsgraden för Mälaren.

Hälsa

En exploatering med cirka 100 bostadsenheter samt viss annan verksamhet beräknas alstra drygt 600 fordonsrörelser per dag. Trafiken bör inte innebära att befintlig eller föreslagen bebyggelse utsätts för bullernivåer enligt Riksdagens riktvärden.

Motorljud och viss ökad trafik kommer dock att märkas i omgivningen. Det kan vara relevant att jämföra den bullersituation som fanns när fabriken var i full gång med vad en bostadsexploatering skulle innebära.

Buller från Hedlandavägen och museijärnvägen ska studeras i planarbetet.

Vid bebyggelse inom den redovisade utredningszonen skall särskild utredning genomföras i kommande detaljplanering. Utredningen skall påvisa vilka eventuella åtgärder som måste utföras för att säkerställa en för de boende acceptabel hälsopåverkan från museijärnvägen.

Markföroreningar

Utredning och undersökning bör utföras för att klargöra eventuella markföroreningar eller risk för sådana vid rivning. Åtgärder ska vidtas så att inte eventuella föroreningar inte kan gå in i ett biologiskt kretslopp där människor eller djur kan ta skada.

Kulturmiljö och landskapsbild

Föreslagen bebyggelse ligger i en moränsluttning och påverkar ingen kulturhistoriskt mark av speciellt intresse. Att bygga i moränsluttningen bör också ligga i linje med kulturhistoriska värden kring Mälabygden. Förslaget påverkar inte trädskiljeten från Mälaren.

Genom exploateringen skapas möjlighet till visuella samband/utblickar och ”inblickar” från/till området. Bebyggelsevolymen kommer vara ungefär lika dagens dock mer uppbruten i mindre delar. Tydliga vegetationsstråk kommer att finnas inne i området.



Karta från 1800-talet

Trafik

Fordonstrafik

Med en exploatering av cirka 100 bostadsenheter kan man räkna med en fordonsalstring av cirka 600 fordon per dygn. Fordonsmängden innebär en viss ökning jämfört med den mängd som fanns när fabriken var i full drift. Fordonsmängden vid utfart till gamla Stockholmsvägen kommer med en sådan exploatering ligga troligtvis vid 1000-1500 fordon per dygn. Hedlandavägens vägstandard från fastigheterna fram till väg 990 behöver delvis förbättras. Förutom viss justering av vägbredd kan korsningen med gamla Stockholmsvägen behöva studeras med eventuella åtgärder för att förbättra sikt mm som följd. I detaljplaneskedet bör dessa frågor studeras vidare.

Hushållning med naturresurser

Markanvändning

Den högre exploateringen sker till stor del på ytor som redan tidigare varit nyttjade för industriverksamheter. En exploatering av området bidrar därmed till en god hushållning med tillgängliga resurser genom att förbrukningen av material och energi för byggande kan begränsas. Dock måste en hel del rivning av både lättare konstruktioner och betong och stålkonstruktioner genomföras. Huvuddelen av överbyggnadskonstruktioner kommer behöva bortforslas från området.

Vattenresursen

Yt- och grundvattenförhållandena bedöms påverkas ytterst

marginellt.

Behovsbedömning

Planen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap. 11§ med beaktande av bilaga 2 och 4. En miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken bedöms därför inte krävas. Behovsbedömningen grundar sig på följande.

Planen möjliggör bostäder företrädesvis på mark som tidigare varit verksamhetsområde. Inom naturmark inom Lotorp 1:8 föreslås som mest 6-7 villatomter. Grönområdena bedöms inte ha någon betydelse som rekreationsområde. Tillgängligheten till strandområdena ska dock säkerställas i detaljplan. Inga kända markföroreningar finns inom industrifastigheten, men en markundersökning ska dock tas fram. Genomförandet av planen bedöms inte innebära några risker för människors hälsa och miljö kvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas.



STRÄNGNÄS KOMMUN

Utvecklings- och samhällsbyggnadskontoret
Plan och bygg

Nygatan 10
645 80 Strängnäs
www.strangnas.se

**Handläggare**

Anders Jonsson

Tel. 0152-293 36

anders.jonsson@strangnas.se

HANDLING TILLHÖRANDE DETALJPLANER FÖR:

LOTORP 1:6 OCH 1:7, "San Point", samt

LOTORP 1:8, MARIEFRED, STRÄNGNÄS KOMMUN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE EFTER PROGRAMSAMRÅD

Plan- och byggnämnden beslutade 2009-06-03 enligt §17 att sända ut programförslaget för samråd enligt PBL kap 5 § 20. Samrådsperioden var från 2009-06-12 till 2009-08-28

Planhandlingarna har varit utställda på biblioteken samt medborgarkontoren i Strängnäs och Mariefred. Annons med information om samrådet infördes i Strängnäs tidning den 12 juni, samt en påminnelseannons den 14 augusti. Programförslaget sändes ut till berörda markägare, statliga och kommunala myndigheter samt föreningar som anses ha intresse av planförslaget.

Miljö- och räddningsnämnden samt Mariefredsnämnden har informerat om att de inkommer med yttrande efter nämndsammanträden i september.

En fastighetsägare (Lotorp 1:22) har inkommit med förfrågan om förlängd svarstid till mån 31 aug.

Vid samråd tidens slut hade 28 skrivelser inkommit, varav 14 med synpunkter. De synpunkter som skall beaktas i kommande framtagning av detaljplane förslag (och ej föranleder ändring av planprogrammet) markeras med: *Behandlas i dpl*

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodoses
Myndigheter:			
1. Länsstyrelsen	2009-08-11	Ja	Delvis/Behandlas i dpl
2. Polismyndigheten	2009-08-14	Ja	Behandlas i dpl
3. Lantmäteriet	2009-06-29	Nej	
4. Skogsstyrelsen	2009-06-23	Nej	
5. Vägverket	2009-07-07	Nej	
6. Statens fastighetsverk	2009-08-28	Nej	



7.Banverket	2009-08-28	Ja	Behandlas i dpl
Kommunala nämnder och förvaltningar:			
8.Socialnämnden	2009-06-22	Ja	Behandlas i dpl
9.Räddningstjänsten	2009-06-17	Ja	Behandlas i dpl
10.Miljö och räddningsnämnden	2009-09-23	Ja	Delvis/Behandlas i dpl
11.Mariefredsnämnden	2009-09-23	Ja	Behandlas i dpl
12.Teknik- och fritidsnämnden	2009-09-04	Nej	
13.Kulturnämnden, Utbildnings- och kulturkontoret	2009-09-09	Nej	
Företag och organisationer:			
14.Vattenfall	2009-08-25	Nej	
15.Strängnäs Naturskyddsförening	2009-08-20	Nej	
16.TeliaSonera Skanova Access AB	2009-08-05	Nej	
17.Sörmlands museum	2009-06-12	Nej	
18.Sevab Nät AB	2009-07-07	Ja	Behandlas i dpl
19.Hyresgästföreningen	2009-07-02	Ja	Behandlas i dpl
20.Svenska kraftnät	2009-06-18	Nej	
21.Lotorp-Hedlandets Fastighetsägarförening tillika Lotorp 1:28	2009-08-27	Ja	Behandlas delvis dpl
Sakägare/Berörda fastighetsägare:			
22.Lotorp 1:16	2009-06-16	Nej	
23.Lotorp 1:15	2009-07-17	Nej	
24.Lotorp 1:59	2009-08-25	Ja	Behandlas i dpl
25.Hedlandet 1:1 (ÖSLJ)	2009-08-21	Ja	Nej/Behandlas delvis i dpl
26.Södra skogen 1:65	2009-08-20	Nej	
27.Lotorp 1:5	2009-08-24	Ja	Behandlas i dpl
28.Lotorp 1:22 (uppskov)	2009-09-21	Ja	Behandlas i dpl



SYNPUNKTER

1.Länsstyrelsen

Länsstyrelsen utgår ifrån att länsstyrelsens naturvårdsprogram beaktas i den fortsatta detaljplaneprocessen.

Inom området bör skog/grönområden sparas som kan nyttjas för rekreation för allmänhet, skola etc. Även mindre grönområden kan vara av vikt för de närboende.

Grova ekar - trädsoitärer - bör sparas/skyddas genomgående och kan bli ett trevligt inslag i boendemiljön. Ekar har även en stor betydelse ur biologisk synpunkt. I samband med byggnation bör träden och dess rötter skyddas med omsorg.

Strandvegetation och naturmiljön längs bäcken som rinner i västra delen av Lotorp 1:8 bör hanteras varsamt så att dessa miljöer kan bli en tillgång för de boende.

Vid anläggandet av gångstråk utmed Mälaren kan lämpligen vass och strandvegetation sparas för att ge ökade upplevelsevärden. Här och var kan med fördel utblickar iordningställas med vyer mot Mariefred.

Strandskyddet måste upphävas för att kunna iordningställa småbåtshamnar med bryggor. Det är angeläget att tillgängligheten till strandområdet för allmänheten uppmärksammas i det fortsatta planarbetet.

Det behövs ett bättre underlag över hur förutsättningarna ser ut för anläggande av Småbåtshamnar med tanke på bottenförhållanden m.m. Av kommande detaljplan bör det framgå om muddringar och vassröjningar behöver komma till stånd. Muddringar kan skada naturmiljön och ska sådan verksamhet bedrivs skall anmälan göras i förväg till länsstyrelsen.

2.Polismyndigheten

Det som bör beaktas i samband med planeringen är en ordentlig

Bred cykel/moped gångbana genom området

Lv 986 ned till Hedlandet är mycket smal och anslutningsväg bör ske där vägen är som bredast och ger fri sikt.

7.Banverket

Närheten till Läggesta station (1,5 km) gör att det finns goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Det är

KOMMENTARER

Inventering kommer att genomföras i detaljplaneskedet.

Frågor rörande grönstråk, viktiga trädsoitärer och grönområden kommer att beaktas.

Större ekar skall mätas in och skyddas i den mån är möjligt, kompensationskrav kan komma att ställas om träd måste fällas.

Synpunkten skall beaktas vid kommande detaljplanearbete.

Synpunkten skall beaktas vid kommande detaljplanearbete.

Tillgänglighetsfrågorna kommer att vara viktiga i det fortsatta planarbetet. Vid upphävande av strandskydd görs detta av länsstyrelsen. Förtydligande införs i program.

Dessa frågor kommer bedömas i någon form i det fortsatta arbetet. En översiktlig naturinventering skall genomföras i området för att identifiera skyddsvärda naturvärden. Översyn av bottenförhållanden kan vara en del i denna inventering.

Tillgänglighetsfrågor för allmänhet och räddningstjänst etc kommer beaktas i det fortsatta arbetet.

Vägnät med avseende på trafiksäkerhet kommer att ses över i det fortsatt arbetet.

En större exploatering ger förutsättningar för utökad busstrafik.



dock viktigt att det finns väl utbyggda gång- och cykelvägar och god bussförbindelser till stationen. I programmet föreslås en gång- och cykelväg anläggas längs den norra sidan av banvallen. Vilka befintliga plankorsningar som finns och vilka nya korsningar som det finns behov av för att passager av järnvägen skall kunna ske på ett säkert sätt framgår inte av planen. Även när boende i det planerade området skall ta sig till någon av småbåtshamnarna behöver järnvägen korsas. Vi vill även informera om att Banverket fattar beslut om skyddsnivån i plankorsningar.

8.Socialnämnden

I förslaget nämns inget om service och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

9.Räddningstjänsten

Observera att området ligger utanför normal insatstid för räddningstjänsten (10 min) varför särskilda krav på byggnadstekniskt brandskydd kan ställas. Utrymning förutsätts t.ex. ske utan räddningstjänstens medverkan.

10.Miljö- och räddningsnämnden

Det bör förtydligas om det inom det föreslagna planområdet föreligger någon risk för skred.

En utredning enligt MIFO-modellen beträffande eventuell förekomst av föroreningar, både i mark och i gamla industribyggnader, ska genomföras i samband med framtagande av detaljplaner. Resultatet av den utförda utredningen ska sedan delges miljöenheten.

Det är nödvändigt att det ytterligare förtydligas om den planerade verksamheten inom planområdet har någon påverkan på grund- och ytvattnet. Detta då det i programförslaget enbart anges att "Yt- och grundvattenförhållanden bedöms påverkas ytterst marginellt". Miljö- och räddningsnämnden anser att grundvatten (och ytvatten) är en skyddsvärd resurs, oavsett om det används eller ej används som dricksvatten i dagsläget.

Det är lämpligt om inventering utförs för att utröna om det finns rödlistade arter på den aktuella platsen.

I största möjliga mån bevara skyddsvärda områden och objekt, inklusive bäcken som rinner genom planområdet, i så ostört skick som möjligt.

Förtydliga beträffande radonförhållanden på den aktuella platsen och om byggnader kommer att uppföras radonsäkert eller ej.

Förtydliga om grönytor och trädbevuxen mark tas bort och hur det kommer att kompenseras.

Korsningspunkter kommer att studeras i samråd med Banverket och Östra Södermanlands järnväg. Detta gäller bla behov av stängsel.

Förutsättningarna för kommunal service klargörs i det fortsatta planarbetet.

Detta är en fråga som hanteras i bygglovskede. Upplýsningstext kan komma att införas på plankartan.

Avsnitt om ras/skred-risk införs i program.

Krav kommer att ställas på att markundersökning (enligt MIFO) sker i samband med planläggning. Om befintliga industribyggnader återanvänds som bostäder, skall lämpligheten bedömas vid bygglovsansökan för ändrad användning. Skulle kommunen ställa krav på vissa byggnaders bevarande, skall dock lämpligheten utredas i detaljplanearbetet. Upplýsningstext om detta kan komma att införas på plankarta.

Mer detaljerad beskrivning av påverkan på Yt- och grundvatten kommer att ingå i planbeskrivningen.

En översiktlig naturinventering kommer att ske i kommande detaljplanearbete, för att identifiera eventuella skyddsvärda objekt i området.

Förtydligande införs i program.

Mer detaljerad inriktning om vilka grönytor/trädsolitärer som skall sparas eller tillkomma arbetas fram i kommande detaljplanearbete. Krav på



Förtydliga hur man avser att avleda och omhändertaga dagvatten inklusive takdagvatten samt om parkeringsplatserna avses förses med oljeavskiljare eller annan teknisk anordning som uppnår samma effekt.

Även förtydliga hur man behandlar dagvattenfrågan i enlighet med

Dagvattenpolicy Strängnäs Vatten, antagen TFN 2007-10-10.

Utreda om och hur de planerade småbåtshamnarna/bryggorna påverkar vatten- och strandmiljön samt om de har någon negativ effekt på akvatiska organismer.

Att förtydliga om detaljplanen ger möjlighet eller främjar förnyelsebar energi för uppvärmning av byggnader inom planområdet.

Beskriva om något särskilt område för kompostering eller sophantering anvisas i detaljplanen eller om planen underlättar för möjlighet till källsortering.

Utreda om järnvägen kan orsaka störningar för närboende samt lämpligt minimiavstånd till järnvägen (och eventuella störningsreducerande åtgärder) beträffande bebyggelse för att minimera eventuella störningar.

Förtydliga om boende i planområdet eller i närområdet utsätts för trafikbuller som misstänks överskrida gällande riktvärden.

11. Mariefredsnämnden

Med 100-150 nya bostäder kommer också ett betydande antal barn i skol- och förskoleåldern. Mariefredskontoret har inför arbetet med FÖP:en påtalat vikten av att det finns en beredskap i planprocessen särskilt vad gäller förskoleplatser i hela Hedlandet och i Läggesta. Den befintliga förskolan i Marielund är i dagsläget i det närmaste full och kommer utan tvekan att fyllas av de bostäder som byggs i Jagbacken. Det troligaste är att det, redan innan Lotorp bebyggs, kommer att finnas behov av förskoleplatser i området.

Förvaltningen arbetar för att få ner hastigheten till 50 km/timme på väg 986, Hedlandavägen

14. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av program handlingarna och meddelar att vi inte har några anläggningar som berörs och har därför inte något att erinra mot planförslaget. Vattenfall vill dock

kompensationsåtgärder kan komma att ställas vid fällning av skyddsvärda träd, om detta ej kan undvikas.

Dagvattenhanteringen nämn på sid 13, bestämmelser om detta kommer även införas i detaljplanen, med upplysning om att den slutgiltiga teknisk lösning skall godkännas av kommunen.

Kommer att genomföras en naturinventering i området där denna fråga beaktas.

Energifrågan hanteras vidare i detaljplanen, samt i samband med FÖP-arbete.

Förtydligande om sop-/avfallshanteringen inför i program. Specifik platslösning behandlas i kommande detaljplanearbete.

Utredning skall ske vid bebyggande inom utredningsområdet.

Under stycket *Hälsa*, sid 15 beskrivs förväntad påverkan av buller. Situationen skall dock beaktas vid kommande arbete beroende på utformning av området.

Intentionen med programmet är att utöver bostäder även möjliggöra för andra mindre verksamheter av ej störande karaktär. Kontoret ser gärna att planen möjliggör någon form av social knutpunkt. En del av detta skulle kunna vara en mindre dagisverksamhet. Synpunkten skall därför beaktas i kommande detaljplanearbete.

Noterat, en nedsatt hastighetsgräns förbättrar säkerheten samt störningsnivåer i området.

Synpunkter noteras



informera att koncessionsgränsen för Vattenfalls eldistributionsområde ligger väldigt nära detaljplanen, om området för detaljplanen skulle utökas så kan det innebära en ansökan om flytt av koncessionsgränsen hos Energimarknadsinspektionen för att kunna strömförsörja detaljplanen. Vattenfall önskar ta fortsatt del av detaljplaneprocessen samt antagen detaljplan.

18. Sevab Nät AB

I området måste en ny transformatorstation uppföras, med placering mitt i området med ett avstånd på 5 meter från närmaste byggnad.

Det kommer en 10 kV-kabel från Hjorthagen över Marielundsfjärden och den kommer iland i anslutning till den östra markerade småbåtshamnen.

Här måste antingen hamnen ta nytt läge eller kabel flyttas.

Ovan nämnda kabel går till en äldre transformatorstation inne i fabriksbyggnaden och vidare rakt igenom planområdet och berör 1:6 och 1:7, det finns även en 10 kV-kabel som går i vägen vid 1:8 ned mot banvallen.

Bif. karta med våra 10 kV -kablar inritade.

19. Hyresgästföreningen

Att tar hänsyn till trafikproblemen med liten väg.

Att tar hänsyn till att museijärnvägen får möjlighet att utökas med cykelväg mm.

21. Lotorp-Hedlandets Fastighetsägarförening.

tillika Lotorp 1:28

Vi som är boende i området är positivt inställda till att fabriksområdet tas i anspråk för bostadsändamål. Planen ger ett intryck av att vara väl genomarbetad. Det finns dock några invändningar och frågetecken.

Som bekant är så motsatte vi boende oss att ÖSLJ skulle få köpa banvallen, vi tyckte att det var självklart att kommunen skulle äga marken. Nu framställs banvallen som en barriär mellan bebyggelsen och sjön. Hur skall man lösa tillgängligheten till vattnet för de boende?

Kommer de planerade småbåtshamnarna att kunna nås av bilar från landsidan? Det är formellt förbjudet för enskilda att uppehålla sig på en banvall utanför etablerade övergångar.

Våra argument för att ÖSLJ inte skulle få bygga ut den smalspåriga järnvägen LäggestaTaxinge var buller, nedsmutsning och brandfara vid drift med koleddade ångtåg. Både tjänstemän, politiker och företrädare för ÖSLJ framhöll med stor inlevelse att samtliga dessa tre argument var närmast

Befintlig kabel beaktas i det kommande detaljplanearbetet.

Beaktas

Frågan får studeras vidare i det fortsatta planarbetet

Utgångspunkten är att möjliggöra två övergångar mellan bostäderna och vattenverksamhetsområdena/GC-vägen. Åtminstone en av dessa övergångar skall kunna trafikeras med bil och släp. Utformning av korsningspunkter kommer att samverkas med Banverket och Östra Södermanlands järnväg. Utöver dessa kommer inte någon passage att tillåtas, eventuellt kommer krav på staket/stängsel längs fastighetsgränser införas i detaljplanen.



oförskämda, ÖSLJ bedrev minsann inte någon nedsmutsande verksamhet och brandfaran var helt obefintlig. Det fanns politiker som hävdade att det oväsen som ÖSLJ förde i stort sett kunde hänföras till att man använde ångvisslan och den behövdes inte på så många ställen på "Södra Sidan" så det var ju inte heller något problem med den saken. Då kan man ju ställa sig frågan: hur kommer det sig att just våra argument kommer upp nu när fabriksområdet skall planläggas. Här talas det om en utredningszon om 50 meter där det kan uppstå störningar i form av buller, nedsmutsning och förhöjda brandrisker? Hur ställer sig kommunen till den redan etablerade bebyggelsen som ligger inom detta område? Flera av dessa hus ligger bara 15 meter från banvallen.

Under punkten Hälsa på sidan 15 i planen skriver utredaren " utredningen skall påvisa vilka eventuella åtgärder som måste utföras för att säkerställa en för de boende acceptabel hälsopåverkan från järnvägen". Denna utredning måste ju omfatta hela miljöpåverkan av verksamheten som ÖSIJ skall bedriva, då kallas det för en miljökonsekvens-beskrivning. En sådan har vi blivit lovad i 5 punkts-programmet men någon riktig och fullständig miljökonsekvens-beskrivning blev aldrig gjord. Det är på tiden att en sådan utredning kommer till stånd!

Som jag konstaterade i inledningen är vi positivt inställda till exploateringen av fabriksområdet, vi har också accepterat ÖSLJ:s verksamhet, dock ej den koleldade.

24.Lotorp 1:59

Bebyggelse vid 1:8, får man bygga så nära stranden? 100 meter råder inom Strängnäs kommun. Strandområdet orört står det, hur brett sträcker sig det?

50 meter från museijärnväg för att minimera risker i förhöjd brandrisk & luftföroreningar, hur nära 1:59 hamnar man?

"Vår väg", hur påverkas den, enligt kartan skall den läggas om, samt parkering ovanför??

Bebyggelsen vid fabriken 1:6 och 1:7 bör smälta in i miljön.

Småbåtshamn, hur stor & hur åker man dit?

Detaljplanen behandlar inte järnvägs-verksamheten som sådan, ej heller befintlig bebyggelse utanför planområdet. Museijärnvägen är en förutsättning att beakta, en befintlig verksamhet som planen måste förhålla sig till på lämpligaste sätt. Den nämnda utredningen skall ge anvisningar om hur nära spåret planerade byggnader kan placeras, med acceptabel påverkan för de boende.

Generellt gäller 100 meter vilket länsstyrelsen kan upphäva vid detaljplaneläggning

Utredningsområdet är 50 meter, därmed ej sagt att det byggnadsfria området blir 50 meter. Huvudbyggnaden på fastigheten 1:59 ligger ca 30 meter från järnvägsspåret.

Intentionerna är att möjliggöra för en ny, säkrare anslutning till de kommande bostäderna. Denna nya väg skall även kunna användas av kringliggande fastigheter. Hur den gamla vägen skall användas är ännu ej klarlagt.

Storleken på småbåtshamnarna är ej klarlagt, kommer att utredas vidare i kommande planarbete. För det östra



25.Hedlandet 1:1, ÖSIJ

Allmänt

ÖSIJ noterar att vår järnväg och trafiken på denna har beaktats på ett generellt bra sätt i samrådshandlingen.

Vi är positiva till att en plan för området upprättas då den nerlagda industrin inte utgör något positivt inslag i miljön.

Vi motsätter oss inte att området planeras för bostadsbebyggelse. Vi är dock förvånade och ställer oss mycket tveksamma till det lämpliga i den storskalighet i bebyggelsen som beskrivs. Vi ser det som angeläget att Mariefred behåller sin karaktär som lokal tätort och bebyggelsecentrum, övriga bostadsområden bör därför utformas så att de har en utpräglad bykaraktär och inte en karaktär av ytterligare tätort. Radhus bör därför begränsas och flerbostadshus undvikas.

Vi noterar att serviceinrättningar som förskolor, skolor och affärer inte alls är omnämnda, vilket ger anledning till synpunkter hur kommunikation till sådana kan ordnas, se nedan.

Bebyggelseplanering med hänsyn till järnvägen.

I samrådshandlingen nämns under "Störningar" att en utredningszon om 50 m från banvallen samt att etablering av bebyggelse inom detta område skall utredas. Vår uppfattning är att störningarna av vår trafik kommer att bli minimala (se tidigare redovisad miljökonsekvensanalys för järnvägen Läggesta - Taxinge). Trafiken bedrivs endast del av året och de allra flesta trafikdagar, med troligen två, max tre tåg tur- och retur Taxinge, dvs fyra till sex tågpassager. Trots detta ser vi det som angeläget att en zon utan bostadsbebyggelse upprättas mot järnvägen för att undvika framtida problem med störningar. Detta är dock inte nämnt under "Förslag". De föreslagna 50 m förefaller lämpligt, inom detta område kan gärna en grönyta eller en parkanläggning likt området mellan bebyggelse och järnväg vid Marielundsviken inrättas. För vårt kulturhistoriska mål ser vi det även som önskvärt att en zon hålls fri från modern bebyggelse i museijärnvägens omedelbara närhet, detta för att i görligaste mån inte störa intrycket av det historiska tåget - en "kulturzon".

Säkerhet, vägkorsningar mm

Under Rekreation nämns att man kan "röra sig utmed och över Taxingebanans järnvägsområde" . Vi vill här särskilt understryka att det enligt lag

båtområdet avses den befintliga övergången användas. Anslutningen till det västra området kommer att arbetas fram i kommande detaljplanearbete.

Lotorpetablering skall ses som en del i utvecklingen kring Läggesta och Läggesta station. Länsstyrelsen har inför aktualisering av kommunens översiktsplan påpekat vikten av att planera för tätare stadsbebyggelse i närheten till offentliga kommunikationsstråk, och i synnerhet i närheten till tågstationer. Kommunens inriktning är även att möjliggöra en blandning av boendeformer på alla orter, dvs villor, radhus och flerbostadshus. Detta medverkar till att personer i olika livssituationer har möjlighet att bosätta sig i området. En tätare exploatering ger även bättre underlag till busstrafiken.

Utredning kommer att visa vilket hänsynsavstånd samt åtgärder som bör säkerställas i detaljplanen, detta för att nå en acceptabel störningspåverkan för de boende.

Någon generell byggnadsfri zon är ej aktuell inom området.

Texten ändras i planprogrammet, att passagen till området norr om järnvägen



(Järnvägslagen SFS 2004:519 9 kap. I§) är förbjudet att utan särskilt tillstånd "beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde".

Alltså är det inte och kommer det inte bli möjligt att röra sig fritt över eller inom spårområdet.

I texten och på kartan på sidan 11 föreslås två passager över järnvägen till småbåtshamnar.

Den östra av dessa plankorsningar är den redan befintliga plankorsningen till fastigheten Lotorp 1:22 "Solvik". Vi motsätter oss inte att den plankorsningen blir kvar och används för att dels komma fram till GC-vägen utmed banan och dels till bryggor vid vattnet. Dock ligger den plankorsningen i mycket skymd sikt för att se tåg från främst Taxingehållet. Den skymda sikten är acceptabel m.h.t. den mycket ringa vägtrafik som passerar där nu. En påtagligt ökad trafik till en småbåts- och/eller badanläggning kan dock innebära att någon form av vägskyddsanläggning måste anläggas, järnvägen står då inte för kostnaden för detta.

Den västra plankorsningen (inom I :6) blir en ny plankorsning. Vi ser inget principiellt hinder för denna.

Denna kommer användas dels för trafik till småbåtshamnen och dels gång- och cykeltrafik som skall vidare på GC-vägen utmed järnvägen. Behov av vägskydd mm rar här prövas på sedvanligt sätt. Vi vill inte ha fler plankorsningar än dessa inom området.

Järnvägsområdet måste avskärmas med staket mot bostadsområdet, vilket bör bekostas av den som exploaterar området.

Kommunikation mot och på GC-vägen utmed järnvägen

En väsentlig fråga för området är hur man avser ordna service. Om planeringen utgår från att service (förskola, skola mm) vid Marielund och i Mariefred skall utnyttjas, vilket inte framgår, så kommer det säkerligen innebära en mer omfattande gång- och cykeltrafik på GC-vägen utmed järnvägen mot Läggesta och Marielund. Den GC-vägen har dock inte planerats för mer omfattande trafik och inte heller för åretrunt-väghållning. Brobanan för GC-vägen på järnvägsbron vid Skallaholmen är byggd smal och inte med bärighet för omfattande trafik eller maskiner. Om mer omfattande trafik och väghållningsmaskiner skall kunna passera måste en ny separat GC-bro byggas.

På kartan över möjliga gång- och cykelvägar på sid. 13 är en GC-väg parallell med järnvägen inritad från korsningen med den nu nyanlagda GC-vägen öster

idag kan ske på övergång i planområdets östra del.

Noteras.

Inga fler är planerade.

Bestämmelse kan komma att införas som kräver staket/stängsel längs fastighetsgräns mot spårområde.

Frågan beaktas och studeras i det fortsatta detaljplanearbetet.

Berör ej aktuellt detaljplanearbete



om Jagbacksområdet norrut mot Marielundsvikens bryggområden. Den GC-vägen kan vi inte acceptera. Den sträckan lämpar sig inte heller för fler plankorsningar. Här kan ev. i stället en strandpromenad övervägas.

Hållplats på järnvägen

Beträffande kommunikation till området kan vi gärna anordna en hållplats för tågen, lämpligen invid den västra plankorsningen. En sådan hållplats utgörs då endast av en enkel plattform och ev. ett vindskydd. Tågen kommer då stanna där endast vid behov, d.v.s. då resande önskar stiga av eller på tåg.

27. Lotorp 1:5

Jag har en industrifastighet med verkstad där visst buller förekommer, vill inte att det byggs högre hus än befintlig bebyggelse. Sen är jag lite undrande för ett av mina hus står med hörnet på San Points mark, blir det problem? Lilla trähuset värms med ved på vintern, ryker ibland?

San Point har servitut på sydöstra hörnet av min tomt, tas det bort? Hur nära min tomt får det byggas? Skulle vilja träffa dig och prata om allt. Båthamnen, vägsträckning, vatten och avlopp mm.

28. Lotorp 1:22

Småbåtshamn

Det är svårt att motivera två så närliggande småbåtshamnar ur både samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel. Vi föreslår istället att kommunen satsar på en småbåtshamn, med den kringliggande verksamhet i form av parkering, vinteruppläggningsplatser, båtilläggnings, förråd, krav på renhållning, osv som bestämmelsen möjliggör. Utöver de positiva effekter som en småbåtshamn ger åt det rörliga friluftslivet och rekreation, innebär det en stor belastning för botten vegetationen vid både anläggande av hamnen och senare genom grumling och förändrad bottenfauna från båttrafiken.

Det skulle därför även ur den synvinkeln vara bättre för miljön med en samlad småbåtshamn. Ur kommunalekonomisk och rationell synvinkel skulle avsevärda medel kunna sparas genom att de maximalt nio båtplatser som kommunen idag upplåter i planområdets östra del, införlivas i den västligt föreslagna småbåtshamnen, några hundra meter bort.

Skulle trots allt även det i programmet skissade östliga markområdet planläggas som småbåtshamn bör användningen begränsas tydligt

Intressant fråga att bevaka i det fortsatta arbetet

I planeringen skall hänsyn visas till att det finns befintliga verksamheter på angränsande fastighet, och att denna har viss störningspåverkan. Den nya detaljplanen skall ej påverka din verksamhet. Höjderna på de planerade husen är inte fastlagda men intentionerna är att dessa ej bör bli mer än en våning högre än de högsta befintliga byggnaderna.

Servitutet kan ses över vid kommande fastighetsbildningar i området. Hur nära fastighetsgränser byggnader tillåts är inte bestämt, detta behandlas i kommande arbete.

Kommunen kommer inte att finansiera utbyggnad av småbåtsverksamheten, i planen skall enbart fastställas möjligheter för intresserade föreningar/båtklubbar att nyttja mark och vatten genom avtal med kommunen.

Omfattningen och antal områden (hamnar) är inte klarlagt men vi bedömer att efterfrågan kommer att vara stor vilket gör att båda områdena måste nyttjas.

Platserna som avses används i viss mån redan för småbåtsändamål, och är därför att föredra framför orörda strandområden. En naturinventering skall genomföras vid kommande planläggning, i denna kan översyn av bottenförhållanden ingå som del.



planbestämmelserna och på plankartan. Avsikten att endast tillåta en mindre småbåtshamn och tillhörande verksamheter går inte att styra när planen väl är antagen, om inte planen tydligt begränsat användningen. Även Bullandö stora marina i Stockholms skärgård med kringliggande exploatering på land går under planbestämmelsen småbåtshamn.

Vad som avses med mindre småbåtshamn bör därför tydliggöras och tydligt avgränsas.

Vi skulle med vår erfarenhet av området gärna se nedan begränsningar.

Båtuppläggnings på land får ej förekomma, varken sommar eller vintertid,

Reglera bryggornas antal, omfattning och storlek samt antal båtar som får förtöjas per brygga,

Reglera vart bryggor får anläggas, Bryggorna bör inte anläggas på närmare avstånd till angränsande fastighets vattenområde än att aktern på en förtöjd båt hamnar minst 4,5 meter från fastighets gräns. Eventuella bojstenar eller annan fast förankring skall kunna ske inom kommunens vattenområde.

Området utformas så att vi utan problem kan ta oss till och från vår fastighet med bil. Vintertid måste vägen kunna snöröjas utan svårighet.

Att anlägga en parkeringsplats för småbåtshamnen vid övre delen av vägen är högst olämpligt. För att vi ska kunna ta oss uppför backen, oavsett årstid krävs att vi håller relativt sätt hög och framför allt jämn hastighet. Detta trots fyrhjulsdrift.

Den absolut brantaste delen är där parkeringen föreslås ligga. Det skulle innebära en rejäl trafikfara med parkerade bilar i detta läge.

Den redan idag förekommande biltrafiken till båtplatserna hindrar vår tillgänglighet till fastigheten. Under båtsäsongen kör i snitt 4-5 bilar ner dagligen. Då det inte finns någon lämplig parkering utan de flesta står på vår privata väg är detta hindrande.

Dessutom kör de sönder och sliter på vägen, vilken i nuläget måste återställas av oss.

Både vinter- som sommartid ligger båtar längs vägkanten. Dessa hindrar vår snöröjning och ibland framkomlighet då det inte finns utrymme för att båtarna ska ligga där.

Vi är oroliga för en ökad stranderosion och påverkan på vår fastighets strandlinje, som en ökad båttrafik genom anläggande av en närliggande småbåtshamn kan ge.

Anläggande av småbåtshamn kräver att tillstånd för vattenverksamhet beviljas. Vi anser det angeläget att prövningen av dessa vattenverksamheter samordnas så långt möjligt. Detta ger en effektivare prövningsprocess samtidigt som det ger en bättre överblick för alla berörda parter.

Noteras. Användningen/omfattningen kommer att preciseras med bestämmelser. Frågan behandlas vidare i kommande detaljplanearbete.

Bra exempel på bestämmelser, skall beaktas i kommande arbete.

Utformningen av området utformas i samverkan med alla berörda parter om intresse uppkommer från förening/båtklubb. Er tillfart skall säkerställas.

I planen ingår en ny bättre anslutning till hedlandavägen, vilket kan ersätta den befintliga branta anslutningen och därmed möjliggöra annat användande. Om parkering är bästa lösning eller ej bearbetas vidare i kommande planarbete. Kommunen ser dock gärna att även folk som ej är boende i närheten har möjlighet att stanna till och gå ner till vattenområdet.

Utformning av vattenverksamhetsområde och ansvar för underhåll/skötsel kan hanteras vid omformning av GA-anläggning samt i arrendeavtalet mellan den ev. föreningen/båtklubben.

Noteras.

Noteras.



Fastighetsgränser

Den fastighetsgräns i vattenområdet som beslutades av kommunen 2 februari 1938 behöver fastställas för att detaljplaneområdets gräns mot vår fastighet Lotorp I :22 skall bli korrekt och angränsande område kunna planläggas. Gränsen skall ritas i 90 graders vinkel från dåvarande strandlinje till den punkt i mitten av viken där motstående fastighets vattenområde möter vårt.

Lantmäteriet utreder för närvarandet flera gränsförhållanden i/kring planområdet. Exakt utformning behandlas vidare i kommande detaljplanearbete.

Gator och allmänna platser - Allmän väg kontra privat, parkeringsplatser för småbåtshamnen

Vi ser fram emot den skyldighet kommunen har som huvudman att anordna gator till allmänna platser som detaljplaneläggs. Nedan följer en kort beskrivning av de förutsättningar som råder idag som ett inspel i det vidare planarbetet.

Noteras

Idag är tillfartsvägen till vår fastighet en gemensamhetsanläggning som sköts och underhålls enbart av vår fastighet I :22. Vi har som fördelningen ser ut 10 andelar och fastigheterna 1:8 samt 1: 12 vardera 1 andel. Vi har idag höga kostnader för att rusta och återställa vägen, och avser att så länge vägen är privat att sätta upp en vägbom.

Utformning av väg, ny anslutning till hedlandavägen, gemensamhetsanläggningens utformning och eventuell omfördelning av andelar skall utredas vid kommande planarbete.

Vår erfarenhet är att trots kommunen uppmanat de som nyttjar bryggorna att inte ta bilen ner till båtplatsen görs detta. Idag kör i snitt 4-5 bilar ner till båtplatsen dagligen under båt-, fiske- och badsäsongen. De flesta är grannar som bor i Lotorp nära båtplatsen.

Biltrafiken till båtplatserna kör tyvärr sönder vägen rejält. Även sommartid gräver de sig ner i gruset och lämnar stora gropar och ojämnheter. Den branta terrängen kräver en viss körteknik och vana för att vägen skall hålla. Att vi senast i vintras

lät uppgradera vägen med nya bär- och slitlager, dike, bättre kurvdossering samt vattenavrinningsrör under vägen syns knappt efter sommarens otillåtna biltrafik. Vi har inte råd att fortsätta lägga ner så stora summor som vi hittills gjort för underhåll av vägen när den ideligen körs sönder av andra.

Även om det känns tråkigt avser vi därför att inom kort sätta upp en vägbom vid övre delen av vägen. Vi har även stora problem med vattenflöden och svallis från de branta sluttningarna vilket är något som behöver tas hänsyn till vid kommande markanvändning. Det är ur vårt perspektiv bra om sluttningarna ovan vägen bevuxna med vegetation som binder och suger upp vattnet från ovanliggande terräng. Trekanten ovan nedre delen av vägen består t ex av ett relativt ytligt berg som leder ner stora mängder vatten till vägen och hindrar att ett djupare dike anläggs. För några år sedan togs de flesta träd och buskar ner, vilket ökat vattenflödet och fått negativa konsekvenser för vägen.

Synpunkten vidarebefordras till mark & exploateringsenheten som ansvarar för kommunens markfrågor.

Synpunkt skall beaktas i kommande planarbete.



Vägen ansluter till den statliga vägen 986 (gamla Hedlandavägen). Utfart går endast att göra åt höger upp i backen, den sker mitt i ett backkrön med dålig sikt varför vi fått Vägverkets tillstånd att anlägga en så kallad väntplats. Här har vi även vår avfallshämtning.

Gestaltningssprogram - förändra kontra bevara

Sätts programområdet in i ett större sammanhang har Hedlandetområdet en speciell karaktär och kulturmiljö att ta hänsyn till. Se gärna de synpunkter på utvecklingen av området som vi boende gemensamt framförde inför upp starten av FÖP-arbetet för området.

Det är viktigt att planområdet utformas med hänsyn till de kvaliteter som särpräglar området. De skisser som visas upp i programmet är för storskaliga och tråkiga.

Exempelhusen och förslagen som skissats på visar på en enförmig arkitektur som ser ut att vara hämtad från ett förortsområde. Ta större intryck från de kvaliteter och kulturhistoria som Södra sidan besitter. Södermanland har en fantastisk och högkvalitativ bebyggelsestradition att föra vidare. De beskrivande texterna stämmer bättre överens med de ambitioner som vi anser att området bör ha för att fortsätta vara lika attraktivt. Ta gärna fram ett tydligt gestaltningssprogram som vi får möjlighet att tycka till om till samrådsskedet. Att de friliggande villorna i planområdets östra del planeras få större tomter om ca 1500-2000 kvm är positivt och i områdets anda. Även här ser vi gärna krav på en spännande arkitektur med variationsrik gestaltning.

Miljö- och riskfaktorer

Som programmet säger råder generellt 100 meter strandskydd vid Mälarens strand inom Strängnäs kommun. Programmet antyder inte hur man tänkt förhålla sig till detta.

Mälarens vattenkvalitet bör beaktas när bebyggelse planeras på en slänt så nära stranden med tanke på Mälaren som extra skyddsvärd dricksvattentäkt.

I det fortsatta arbetet bör de inom kort antagna miljö kvalitetsnormerna för vatten beaktas.

Plan- och byggnämnden har beslutat att det i programmet ska klargöras hur nära museijärnvägen ny bebyggelse ska få läggas. Se gärna Länsstyrelsernas fastställda rekommendationer om riskhänsyn och avstånd till ny bebyggelse invid järnväg. I detta fall rör det sig främst om störningar i form av buller, luftföroreningar och förhöjda brandrisker, samt säkerhet vid övergångar och ev urspårning. Luftföroreningarna och de förhöjda brandriskerna samt även bullret vidtas enklast vid källan, dvs ställ krav på att museijärnvägen sätter filter som renar kolångorna och hindrar gnistbildning,

Ny anslutning via angränsande fastigheterna 1:6 - 1:8 innebär en säkrare utfart. Plats för avfallshämtning skall utredas i kommande planarbete .

Detaljplanen kommer att utformas enligt de direktiv som framkommer i FÖP:en.

Utformningen/gestaltning kommer att bearbetas i kommande detaljplanearbete. Intentionen är att möjliggöra en blandad bebyggelsestruktur med relativt hög exploateringsgrad i de västra delarna. Angående arkitektur skall detaljplanen beakta de riktlinjer för gestaltning som anges i den FÖP-handling som nu är under framtagande.

Noteras.

Noteras. För de friliggande husen kommer dock större frihet att råda, detta möjliggör valfrihet för köparen och ger variation i området.

Text med förtydligande inför i planprogram. Kommunen avser begära upphävande av strandskyddet för mark ovanför järnvägsvallen samt för områden som berörs av båtverksamheter.

Noteras.

Frågan utreds vidare i kommande detaljplanering, detaljplanen behandlar dock inte järnvägsverksamheten som sådan. Museijärnvägen är en förutsättning att beakta, en befintlig verksamhet som planen måste förhålla sig till på lämpligaste sätt. Den nämnda utredningen skall bl.a. ge anvisningar om skyddsavstånd och eventuella införande



alternativt kör med miljövänligt bränsle utan utsläpp och gnistbildning, samt att hastigheten begränsas för minskat buller och ökad säkerhet.

Verksamheten är ännu inte tagen i drift.

I detta bör även räddningstjänstens utryckningstider och framkomlighet vägas in samt en analys av hur topografi och luftströmmar påverkar brandspridning och dess konsekvenser.

Samma resonemang gäller för luftföroreningarna från järnvägens koleldning, med hälsorisker och nedsmutsning av fasader och utomhusmiljö.

Miljöbalkens miljö kvalitetsnormer för luft bör beaktas. Jag saknar hänsyn till spridningszoner för växt- och djurliv.

Kartor

Kartorna behöver tydliggöras för ökad läsbarhet och information.

Avsnittet om områdets förutsättningar behöver utvecklas väsentligt för att planens negativa som positiva konsekvenser ska kunna bedömas.

Tillgänglighet

Tillgängligheten i området har ökat väsentligt med den gång- och cykelväg som nu finns framdragen.

Med belysning av g/c-vägen under årets mörka månader skulle tillgängligheten och rekreativ-
möjligheterna i området starkt förbättras och
möjligheten att gå eller cykla till t ex Läggesta station
eller förskolan i Marielundsviken, istället för att
behöva ta bilen, öka.

av bestämmelser för störningsskydd.

Tydligare material kommer att produceras i kommande detaljplanarbeten, syftet med detta planprogram är främst att samråda om den planerade markanvändningen i området. Kartorna är därför ej så detaljerade utan visar mer grunddragen i exploateringen. Även förutsättningarna beskrivs på en övergripande nivå.

Bra synpunkt, noteras.

**Handläggare**

Anders Jonsson

Tel. 0152-293 36

anders.jonsson@strangnas.se

HANDLING TILLHÖRANDE DETALJPLANER FÖR:

LOTORP 1:6 OCH 1:7, "San Point", samt

LOTORP 1:8, MARIEFRED, STRÄNGNÄS KOMMUN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE EFTER PROGRAMSAMRÅD

Plan- och byggnämnden beslutade 2009-06-03 enligt §17 att sända ut programförslaget för samråd enligt PBL kap 5 § 20. Samrådsperioden var från 2009-06-12 till 2009-08-28

Planhandlingarna har varit utställda på biblioteken samt medborgarkontoren i Strängnäs och Mariefred. Annons med information om samrådet infördes i Strängnäs tidning den 12 juni, samt en påminnelseannons den 14 augusti. Programförslaget sändes ut till berörda markägare, statliga och kommunala myndigheter samt föreningar som anses ha intresse av planförslaget.

Miljö- och räddningsnämnden samt Mariefredsnämnden har informerat om att de inkommer med yttrande efter nämndsammanträden i september.

En fastighetsägare (Lotorp 1:22) har inkommit med förfrågan om förlängd svarstid till mån 31 aug.

Vid samråd tidens slut hade 28 skrivelser inkommit, varav 14 med synpunkter. De synpunkter som skall beaktas i kommande framtagning av detaljplane förslag (och ej föranleder ändring av planprogrammet) markeras med: *Behandlas i dpl*

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodoses
Myndigheter:			
1. Länsstyrelsen	2009-08-11	Ja	Delvis/Behandlas i dpl
2. Polismyndigheten	2009-08-14	Ja	Behandlas i dpl
3. Lantmäteriet	2009-06-29	Nej	
4. Skogsstyrelsen	2009-06-23	Nej	
5. Vägverket	2009-07-07	Nej	
6. Statens fastighetsverk	2009-08-28	Nej	



7.Banverket	2009-08-28	Ja	Behandlas i dpl
Kommunala nämnder och förvaltningar:			
8.Socialnämnden	2009-06-22	Ja	Behandlas i dpl
9.Räddningstjänsten	2009-06-17	Ja	Behandlas i dpl
10.Miljö och räddningsnämnden	2009-09-23	Ja	Delvis/Behandlas i dpl
11.Mariefredsnämnden	2009-09-23	Ja	Behandlas i dpl
12.Teknik- och fritidsnämnden	2009-09-04	Nej	
13.Kulturnämnden, Utbildnings- och kulturkontoret	2009-09-09	Nej	
Företag och organisationer:			
14.Vattenfall	2009-08-25	Nej	
15.Strängnäs Naturskyddsförening	2009-08-20	Nej	
16.TeliaSonera Skanova Access AB	2009-08-05	Nej	
17.Sörmlands museum	2009-06-12	Nej	
18.Sevab Nät AB	2009-07-07	Ja	Behandlas i dpl
19.Hyresgästföreningen	2009-07-02	Ja	Behandlas i dpl
20.Svenska kraftnät	2009-06-18	Nej	
21.Lotorp-Hedlandets Fastighetsägarförening tillika Lotorp 1:28	2009-08-27	Ja	Behandlas delvis dpl
Sakägare/Berörda fastighetsägare:			
22.Lotorp 1:16	2009-06-16	Nej	
23.Lotorp 1:15	2009-07-17	Nej	
24.Lotorp 1:59	2009-08-25	Ja	Behandlas i dpl
25.Hedlandet 1:1 (ÖSLJ)	2009-08-21	Ja	Nej/Behandlas delvis i dpl
26.Södra skogen 1:65	2009-08-20	Nej	
27.Lotorp 1:5	2009-08-24	Ja	Behandlas i dpl
28.Lotorp 1:22 (uppskov)	2009-09-21	Ja	Behandlas i dpl



SYNPUNKTER

1.Länsstyrelsen

Länsstyrelsen utgår ifrån att länsstyrelsens naturvårdsprogram beaktas i den fortsatta detaljplaneprocessen.

Inom området bör skog/grönområden sparas som kan nyttjas för rekreation för allmänhet, skola etc. Även mindre grönområden kan vara av vikt för de närboende.

Grova ekar - trädsoolitärer - bör sparas/skyddas genomgående och kan bli ett trevligt inslag i boendemiljön. Ekar har även en stor betydelse ur biologisk synpunkt. I samband med byggnation bör träden och dess rötter skyddas med omsorg.

Strandvegetation och naturmiljön längs bäcken som rinner i västra delen av Lotorp 1:8 bör hanteras varsamt så att dessa miljöer kan bli en tillgång för de boende.

Vid anläggandet av gångstråk utmed Mälaren kan lämpligen vass och strandvegetation sparas för att ge ökade upplevelsevärden. Här och var kan med fördel utblickar iordningställas med vyer mot Mariefred.

Strandskyddet måste upphävas för att kunna iordningställa småbåtshamnar med bryggor. Det är angeläget att tillgängligheten till strandområdet för allmänheten uppmärksammas i det fortsatta planarbetet.

Det behövs ett bättre underlag över hur förutsättningarna ser ut för anläggande av Småbåtshamnar med tanke på bottenförhållanden m.m. Av kommande detaljplan bör det framgå om muddringar och vassröjningar behöver komma till stånd. Muddringar kan skada naturmiljön och ska sådan verksamhet bedrivs skall anmälan göras i förväg till länsstyrelsen.

2.Polismyndigheten

Det som bör beaktas i samband med planeringen är en ordentlig

Bred cykel/moped gångbana genom området

Lv 986 ned till Hedlandet är mycket smal och anslutningsväg bör ske där vägen är som bredast och ger fri sikt.

7.Banverket

Närheten till Läggesta station (1,5 km) gör att det finns goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Det är

KOMMENTARER

Inventering kommer att genomföras i detaljplaneskedet.

Frågor rörande grönstråk, viktiga trädsoolitärer och grönområden kommer att beaktas.

Större ekar skall mätas in och skyddas i den mån är möjligt, kompensationskrav kan komma att ställas om träd måste fällas.

Synpunkten skall beaktas vid kommande detaljplanearbete.

Synpunkten skall beaktas vid kommande detaljplanearbete.

Tillgänglighetsfrågorna kommer att vara viktiga i det fortsatta planarbetet. Vid upphävande av strandskydd görs detta av länsstyrelsen. Förtydligande införs i program.

Dessa frågor kommer bedömas i någon form i det fortsatta arbetet. En översiktlig naturinventering skall genomföras i området för att identifiera skyddsvärda naturvärden. Översyn av bottenförhållanden kan vara en del i denna inventering.

Tillgänglighetsfrågor för allmänhet och räddningstjänst etc kommer beaktas i det fortsatta arbetet.

Vägnät med avseende på trafiksäkerhet kommer att ses över i det fortsatt arbetet.

En större exploatering ger förutsättningar för utökad busstrafik.



dock viktigt att det finns väl utbyggda gång- och cykelvägar och god bussförbindelser till stationen. I programmet föreslås en gång- och cykelväg anläggas längs den norra sidan av banvallen. Vilka befintliga plankorsningar som finns och vilka nya korsningar som det finns behov av för att passager av järnvägen skall kunna ske på ett säkert sätt framgår inte av planen. Även när boende i det planerade området skall ta sig till någon av småbåtshamnarna behöver järnvägen korsas. Vi vill även informera om att Banverket fattar beslut om skyddsnivån i plankorsningar.

8.Socialnämnden

I förslaget nämns inget om service och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

9.Räddningstjänsten

Observera att området ligger utanför normal insatstid för räddningstjänsten (10 min) varför särskilda krav på byggnadstekniskt brandskydd kan ställas. Utrymning förutsätts t.ex. ske utan räddningstjänstens medverkan.

10.Miljö- och räddningsnämnden

Det bör förtydligas om det inom det föreslagna planområdet föreligger någon risk för skred.

En utredning enligt MIFO-modellen beträffande eventuell förekomst av föroreningar, både i mark och i gamla industribyggnader, ska genomföras i samband med framtagande av detaljplaner. Resultatet av den utförda utredningen ska sedan delges miljöenheten.

Det är nödvändigt att det ytterligare förtydligas om den planerade verksamheten inom planområdet har någon påverkan på grund- och ytvattnet. Detta då det i programförslaget enbart anges att "Yt- och grundvattenförhållanden bedöms påverkas ytterst marginellt". Miljö- och räddningsnämnden anser att grundvatten (och ytvatten) är en skyddsvärd resurs, oavsett om det används eller ej används som dricksvatten i dagsläget.

Det är lämpligt om inventering utförs för att utröna om det finns rödlistade arter på den aktuella platsen.

I största möjliga mån bevara skyddsvärda områden och objekt, inklusive bäcken som rinner genom planområdet, i så ostört skick som möjligt.

Förtydliga beträffande radonförhållanden på den aktuella platsen och om byggnader kommer att uppföras radonsäkert eller ej.

Förtydliga om grönytor och trädbevuxen mark tas bort och hur det kommer att kompenseras.

Korsningspunkter kommer att studeras i samråd med Banverket och Östra Södermanlands järnväg. Detta gäller bla behov av stängsel.

Förutsättningarna för kommunal service klargörs i det fortsatta planarbetet.

Detta är en fråga som hanteras i bygglovskede. Upplysningstext kan komma att införas på plankartan.

Avsnitt om ras/skred-risk införs i program.

Krav kommer att ställas på att markundersökning (enligt MIFO) sker i samband med planläggning. Om befintliga industribyggnader återanvänds som bostäder, skall lämpligheten bedömas vid bygglovsansökan för ändrad användning. Skulle kommunen ställa krav på vissa byggnaders bevarande, skall dock lämpligheten utredas i detaljplanearbetet. Upplysningstext om detta kan komma att införas på plankarta.

Mer detaljerad beskrivning av påverkan på Yt- och grundvatten kommer att ingå i planbeskrivningen.

En översiktlig naturinventering kommer att ske i kommande detaljplanearbete, för att identifiera eventuella skyddsvärda objekt i området.

Förtydligande införs i program.

Mer detaljerad inriktning om vilka grönytor/trädsolitärer som skall sparas eller tillkomma arbetas fram i kommande detaljplanearbete. Krav på



Förtydliga hur man avser att avleda och omhändertaga dagvatten inklusive takdagvatten samt om parkeringsplatserna avses förses med oljeavskiljare eller annan teknisk anordning som uppnår samma effekt.

Även förtydliga hur man behandlar dagvattenfrågan i enlighet med

Dagvattenpolicy Strängnäs Vatten, antagen TFN 2007-10-10.

Utreda om och hur de planerade småbåtshamnarna/bryggorna påverkar vatten- och strandmiljön samt om de har någon negativ effekt på akvatiska organismer.

Att förtydliga om detaljplanen ger möjlighet eller främjar förnyelsebar energi för uppvärmning av byggnader inom planområdet.

Beskriva om något särskilt område för kompostering eller sophantering anvisas i detaljplanen eller om planen underlättar för möjlighet till källsortering.

Utreda om järnvägen kan orsaka störningar för närboende samt lämpligt minimiavstånd till järnvägen (och eventuella störningsreducerande åtgärder) beträffande bebyggelse för att minimera eventuella störningar.

Förtydliga om boende i planområdet eller i närområdet utsätts för trafikbuller som misstänks överskrida gällande riktvärden.

11. Mariefredsnämnden

Med 100-150 nya bostäder kommer också ett betydande antal barn i skol- och förskoleåldern. Mariefredskontoret har inför arbetet med FÖP:en påtalat vikten av att det finns en beredskap i planprocessen särskilt vad gäller förskoleplatser i hela Hedlandet och i Läggesta. Den befintliga förskolan i Marielund är i dagsläget i det närmaste full och kommer utan tvekan att fyllas av de bostäder som byggs i Jagbacken. Det troligaste är att det, redan innan Lotorp bebyggs, kommer att finnas behov av förskoleplatser i området.

Förvaltningen arbetar för att få ner hastigheten till 50 km/timme på väg 986, Hedlandavägen

14. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av program handlingarna och meddelar att vi inte har några anläggningar som berörs och har därför inte något att erinra mot planförslaget. Vattenfall vill dock

kompensationsåtgärder kan komma att ställas vid fällning av skyddsvärda träd, om detta ej kan undvikas.

Dagvattenhanteringen nämn på sid 13, bestämmelser om detta kommer även införas i detaljplanen, med upplysning om att den slutgiltiga teknisk lösning skall godkännas av kommunen.

Kommer att genomföras en naturinventering i området där denna fråga beaktas.

Energifrågan hanteras vidare i detaljplanen, samt i samband med FÖP-arbete.

Förtydligande om sop-/avfallshanteringen inför i program. Specifik platslösning behandlas i kommande detaljplanearbete.

Utredning skall ske vid bebyggande inom utredningsområdet.

Under stycket *Hälsa*, sid 15 beskrivs förväntad påverkan av buller. Situationen skall dock beaktas vid kommande arbete beroende på utformning av området.

Intentionen med programmet är att utöver bostäder även möjliggöra för andra mindre verksamheter av ej störande karaktär. Kontoret ser gärna att planen möjliggör någon form av social knutpunkt. En del av detta skulle kunna vara en mindre dagisverksamhet. Synpunkten skall därför beaktas i kommande detaljplanearbete.

Noterat, en nedsatt hastighetsgräns förbättrar säkerheten samt störningsnivåer i området.

Synpunkter noteras



informera att koncessionsgränsen för Vattenfalls eldistributionsområde ligger väldigt nära detaljplanen, om området för detaljplanen skulle utökas så kan det innebära en ansökan om flytt av koncessionsgränsen hos Energimarknadsinspektionen för att kunna strömförsörja detaljplanen. Vattenfall önskar ta fortsatt del av detaljplaneprocessen samt antagen detaljplan.

18. Sevab Nät AB

I området måste en ny transformatorstation uppföras, med placering mitt i området med ett avstånd på 5 meter från närmaste byggnad.

Det kommer en 10 kV-kabel från Hjorthagen över Marielundsfjärden och den kommer iland i anslutning till den östra markerade småbåtshamnen.

Här måste antingen hamnen ta nytt läge eller kabel flyttas.

Ovan nämnda kabel går till en äldre transformatorstation inne i fabriksbyggnaden och vidare rakt igenom planområdet och berör 1:6 och 1:7, det finns även en 10 kV-kabel som går i vägen vid 1:8 ned mot banvallen.

Bif. karta med våra 10 kV -kablar inritade.

19. Hyresgästföreningen

Att tar hänsyn till trafikproblemen med liten väg.

Att tar hänsyn till att museijärnvägen får möjlighet att utökas med cykelväg mm.

21. Lotorp-Hedlandets Fastighetsägarförening.

tillika Lotorp 1:28

Vi som är boende i området är positivt inställda till att fabriksområdet tas i anspråk för bostadsändamål. Planen ger ett intryck av att vara väl genomarbetad. Det finns dock några invändningar och frågetecken.

Som bekant är så motsatte vi boende oss att ÖSLJ skulle få köpa banvallen, vi tyckte att det var självklart att kommunen skulle äga marken. Nu framställs banvallen som en barriär mellan bebyggelsen och sjön. Hur skall man lösa tillgängligheten till vattnet för de boende?

Kommer de planerade småbåtshamnarna att kunna nås av bilar från landsidan? Det är formellt förbjudet för enskilda att uppehålla sig på en banvall utanför etablerade övergångar.

Våra argument för att ÖSLJ inte skulle få bygga ut den smalspåriga järnvägen LäggestaTaxinge var buller, nedsmutsning och brandfara vid drift med koleddade ångtåg. Både tjänstemän, politiker och företrädare för ÖSLJ framhöll med stor inlevelse att samtliga dessa tre argument var närmast

Befintlig kabel beaktas i det kommande detaljplanearbetet.

Beaktas

Frågan får studeras vidare i det fortsatta planarbetet

Utgångspunkten är att möjliggöra två övergångar mellan bostäderna och vattenverksamhetsområdena/GC-vägen. Åtminstone en av dessa övergångar skall kunna trafikeras med bil och släp. Utformning av korsningspunkter kommer att samverkas med Banverket och Östra Södermanlands järnväg. Utöver dessa kommer inte någon passage att tillåtas, eventuellt kommer krav på staket/stängsel längs fastighetsgränser införas i detaljplanen.



oförsämda, ÖSLJ bedrev minsann inte någon nedsmutsande verksamhet och brandfaran var helt obefintlig. Det fanns politiker som hävdade att det oväsen som ÖSLJ förde i stort sett kunde hänföras till att man använde ångvisslan och den behövdes inte på så många ställen på "Södra Sidan" så det var ju inte heller något problem med den saken. Då kan man ju ställa sig frågan: hur kommer det sig att just våra argument kommer upp nu när fabriksområdet skall planläggas. Här talas det om en utredningszon om 50 meter där det kan uppstå störningar i form av buller, nedsmutsning och förhöjda brandrisker? Hur ställer sig kommunen till den redan etablerade bebyggelsen som ligger inom detta område? Flera av dessa hus ligger bara 15 meter från banvallen.

Under punkten Hälsa på sidan 15 i planen skriver utredaren " utredningen skall påvisa vilka eventuella åtgärder som måste utföras för att säkerställa en för de boende acceptabel hälsopåverkan från järnvägen". Denna utredning måste ju omfatta hela miljöpåverkan av verksamheten som ÖSIJ skall bedriva, då kallas det för en miljökonsekvens-beskrivning. En sådan har vi blivit lovad i 5 punkts-programmet men någon riktig och fullständig miljökonsekvens-beskrivning blev aldrig gjord. Det är på tiden att en sådan utredning kommer till stånd!

Som jag konstaterade i inledningen är vi positivt inställda till exploateringen av fabriksområdet, vi har också accepterat ÖSLJ:s verksamhet, dock ej den koleldade.

24.Lotorp 1:59

Bebyggelse vid 1:8, får man bygga så nära stranden? 100 meter råder inom Strängnäs kommun. Strandområdet orört står det, hur brett sträcker sig det?

50 meter från museijärnväg för att minimera risker i förhöjd brandrisk & luftföroreningar, hur nära 1:59 hamnar man?

"Vår väg", hur påverkas den, enligt kartan skall den läggas om, samt parkering ovanför??

Bebyggelsen vid fabriken 1:6 och 1:7 bör smälta in i miljön.

Småbåtshamn, hur stor & hur åker man dit?

Detaljplanen behandlar inte järnvägs-verksamheten som sådan, ej heller befintlig bebyggelse utanför planområdet. Museijärnvägen är en förutsättning att beakta, en befintlig verksamhet som planen måste förhålla sig till på lämpligaste sätt. Den nämnda utredningen skall ge anvisningar om hur nära spåret planerade byggnader kan placeras, med acceptabel påverkan för de boende.

Generellt gäller 100 meter vilket länsstyrelsen kan upphäva vid detaljplaneläggning

Utredningsområdet är 50 meter, därmed ej sagt att det byggnadsfria området blir 50 meter. Huvudbyggnaden på fastigheten 1:59 ligger ca 30 meter från järnvägsspåret.

Intentionerna är att möjliggöra för en ny, säkrare anslutning till de kommande bostäderna. Denna nya väg skall även kunna användas av kringliggande fastigheter. Hur den gamla vägen skall användas är ännu ej klarlagt.

Storleken på småbåtshamnarna är ej klarlagt, kommer att utredas vidare i kommande planarbete. För det östra



25.Hedlandet 1:1, ÖSIJ

Allmänt

ÖSIJ noterar att vår järnväg och trafiken på denna har beaktats på ett generellt bra sätt i samrådshandlingen.

Vi är positiva till att en plan för området upprättas då den nerlagda industrin inte utgör något positivt inslag i miljön.

Vi motsätter oss inte att området planeras för bostadsbebyggelse. Vi är dock förvånade och ställer oss mycket tveksamma till det lämpliga i den storskalighet i bebyggelsen som beskrivs. Vi ser det som angeläget att Mariefred behåller sin karaktär som lokal tätort och bebyggelsecentrum, övriga bostadsområden bör därför utformas så att de har en utpräglad bykaraktär och inte en karaktär av ytterligare tätort. Radhus bör därför begränsas och flerbostadshus undvikas.

Vi noterar att serviceinrättningar som förskolor, skolor och affärer inte alls är omnämnda, vilket ger anledning till synpunkter hur kommunikation till sådana kan ordnas, se nedan.

Bebyggelseplanering med hänsyn till järnvägen.

I samrådshandlingen nämns under "Störningar" att en utredningszon om 50 m från banvallen samt att etablering av bebyggelse inom detta område skall utredas. Vår uppfattning är att störningarna av vår trafik kommer att bli minimala (se tidigare redovisad miljökonsekvensanalys för järnvägen Läggesta - Taxinge). Trafiken bedrivs endast del av året och de allra flesta trafikdagar, med troligen två, max tre tåg tur- och retur Taxinge, dvs fyra till sex tågpassager. Trots detta ser vi det som angeläget att en zon utan bostadsbebyggelse upprättas mot järnvägen för att undvika framtida problem med störningar. Detta är dock inte nämnt under "Förslag". De föreslagna 50 m förefaller lämpligt, inom detta område kan gärna en grönyta eller en parkanläggning likt området mellan bebyggelse och järnväg vid Marielundsviken inrättas. För vårt kulturhistoriska mål ser vi det även som önskvärt att en zon hålls fri från modern bebyggelse i museijärnvägens omedelbara närhet, detta för att i görligaste mån inte störa intrycket av det historiska tåget - en "kulturzon".

Säkerhet, vägkorsningar mm

Under Rekreation nämns att man kan "röra sig utmed och över Taxingebanans järnvägsområde" . Vi vill här särskilt understryka att det enligt lag

båtområdet avses den befintliga övergången användas. Anslutningen till det västra området kommer att arbetas fram i kommande detaljplanearbete.

Lotorpetablering skall ses som en del i utvecklingen kring Läggesta och Läggesta station. Länsstyrelsen har inför aktualisering av kommunens översiktsplan påpekat vikten av att planera för tätare stadsbebyggelse i närheten till offentliga kommunikationsstråk, och i synnerhet i närheten till tågstationer. Kommunens inriktning är även att möjliggöra en blandning av boendeformer på alla orter, dvs villor, radhus och flerbostadshus. Detta medverkar till att personer i olika livssituationer har möjlighet att bosätta sig i området. En tätare exploatering ger även bättre underlag till busstrafiken.

Utredning kommer att visa vilket hänsynsavstånd samt åtgärder som bör säkerställas i detaljplanen, detta för att nå en acceptabel störningspåverkan för de boende.

Någon generell byggnadsfri zon är ej aktuell inom området.

Texten ändras i planprogrammet, att passagen till området norr om järnvägen



(Järnvägslagen SFS 2004:519 9 kap. I§) är förbjudet att utan särskilt tillstånd "beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde".

Alltså är det inte och kommer det inte bli möjligt att röra sig fritt över eller inom spårområdet.

I texten och på kartan på sidan 11 föreslås två passager över järnvägen till småbåtshamnar.

Den östra av dessa plankorsningar är den redan befintliga plankorsningen till fastigheten Lotorp 1:22 "Solvik". Vi motsätter oss inte att den plankorsningen blir kvar och används för att dels komma fram till GC-vägen utmed banan och dels till bryggor vid vattnet. Dock ligger den plankorsningen i mycket skymd sikt för att se tåg från främst Taxingehållet. Den skymda sikten är acceptabel m.h.t. den mycket ringa vägtrafik som passerar där nu. En påtagligt ökad trafik till en småbåts- och/eller badanläggning kan dock innebära att någon form av vägskyddsanläggning måste anläggas, järnvägen står då inte för kostnaden för detta.

Den västra plankorsningen (inom I :6) blir en ny plankorsning. Vi ser inget principiellt hinder för denna.

Denna kommer användas dels för trafik till småbåtshamnen och dels gång- och cykeltrafik som skall vidare på GC-vägen utmed järnvägen. Behov av vägskydd mm rar här prövas på sedvanligt sätt. Vi vill inte ha fler plankorsningar än dessa inom området.

Järnvägsområdet måste avskärmas med staket mot bostadsområdet, vilket bör bekostas av den som exploaterar området.

Kommunikation mot och på GC-vägen utmed järnvägen

En väsentlig fråga för området är hur man avser ordna service. Om planeringen utgår från att service (förskola, skola mm) vid Marielund och i Mariefred skall utnyttjas, vilket inte framgår, så kommer det säkerligen innebära en mer omfattande gång- och cykeltrafik på GC-vägen utmed järnvägen mot Läggesta och Marielund. Den GC-vägen har dock inte planerats för mer omfattande trafik och inte heller för åretrunt-väghållning. Brobanan för GC-vägen på järnvägsbron vid Skallaholmen är byggd smal och inte med bärighet för omfattande trafik eller maskiner. Om mer omfattande trafik och väghållningsmaskiner skall kunna passera måste en ny separat GC-bro byggas.

På kartan över möjliga gång- och cykelvägar på sid. 13 är en GC-väg parallell med järnvägen inritad från korsningen med den nu nyanlagda GC-vägen öster

idag kan ske på övergång i planområdets östra del.

Noteras.

Inga fler är planerade.

Bestämmelse kan komma att införas som kräver staket/stängsel längs fastighetsgräns mot spårområde.

Frågan beaktas och studeras i det fortsatta detaljplanearbetet.

Berör ej aktuellt detaljplanearbete



om Jagbacksområdet norrut mot Marielundsvikens bryggområden. Den GC-vägen kan vi inte acceptera. Den sträckan lämpar sig inte heller för fler plankorsningar. Här kan ev. i stället en strandpromenad övervägas.

Hållplats på järnvägen

Beträffande kommunikation till området kan vi gärna anordna en hållplats för tågen, lämpligen invid den västra plankorsningen. En sådan hållplats utgörs då endast av en enkel plattform och ev. ett vindskydd. Tågen kommer då stanna där endast vid behov, d.v.s. då resande önskar stiga av eller på tåg.

27. Lotorp 1:5

Jag har en industrifastighet med verkstad där visst buller förekommer, vill inte att det byggs högre hus än befintlig bebyggelse. Sen är jag lite undrande för ett av mina hus står med hörnet på San Points mark, blir det problem? Lilla trähuset värms med ved på vintern, ryker ibland?

San Point har servitut på sydöstra hörnet av min tomt, tas det bort? Hur nära min tomt får det byggas? Skulle vilja träffa dig och prata om allt. Båthamnen, vägsträckning, vatten och avlopp mm.

28. Lotorp 1:22

Småbåtshamn

Det är svårt att motivera två så närliggande småbåtshamnar ur både samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel. Vi föreslår istället att kommunen satsar på en småbåtshamn, med den kringliggande verksamhet i form av parkering, vinteruppläggningsplatser, båtilläggnings, förråd, krav på renhållning, osv som bestämmelsen möjliggör. Utöver de positiva effekter som en småbåtshamn ger åt det rörliga friluftslivet och rekreation, innebär det en stor belastning för botten vegetationen vid både anläggande av hamnen och senare genom grumling och förändrad bottenfauna från båttrafiken.

Det skulle därför även ur den synvinkeln vara bättre för miljön med en samlad småbåtshamn. Ur kommunalekonomisk och rationell synvinkel skulle avsevärda medel kunna sparas genom att de maximalt nio båtplatser som kommunen idag upplåter i planområdets östra del, införlivas i den västligt föreslagna småbåtshamnen, några hundra meter bort.

Skulle trots allt även det i programmet skissade östliga markområdet planläggas som småbåtshamn bör användningen begränsas tydligt

Intressant fråga att bevaka i det fortsatta arbetet

I planeringen skall hänsyn visas till att det finns befintliga verksamheter på angränsande fastighet, och att denna har viss störningspåverkan. Den nya detaljplanen skall ej påverka din verksamhet. Höjderna på de planerade husen är inte fastlagda men intentionerna är att dessa ej bör bli mer än en våning högre än de högsta befintliga byggnaderna.

Servitutet kan ses över vid kommande fastighetsbildningar i området. Hur nära fastighetsgränser byggnader tillåts är inte bestämt, detta behandlas i kommande arbete.

Kommunen kommer inte att finansiera utbyggnad av småbåtsverksamheten, i planen skall enbart fastställas möjligheter för intresserade föreningar/båtklubbar att nyttja mark och vatten genom avtal med kommunen.

Omfattningen och antal områden (hamnar) är inte klarlagt men vi bedömer att efterfrågan kommer att vara stor vilket gör att båda områdena måste nyttjas.

Platserna som avses används i viss mån redan för småbåtsändamål, och är därför att föredra framför orörda strandområden. En naturinventering skall genomföras vid kommande planläggning, i denna kan översyn av bottenförhållanden ingå som del.



planbestämmelserna och på plankartan. Avsikten att endast tillåta en mindre småbåtshamn och tillhörande verksamheter går inte att styra när planen väl är antagen, om inte planen tydligt begränsat användningen. Även Bullandö stora marina i Stockholms skärgård med kringliggande exploatering på land går under planbestämmelsen småbåtshamn.

Vad som avses med mindre småbåtshamn bör därför tydliggöras och tydligt avgränsas.

Vi skulle med vår erfarenhet av området gärna se nedan begränsningar.

Båtuppläggnings på land får ej förekomma, varken sommar eller vintertid,

Reglera bryggornas antal, omfattning och storlek samt antal båtar som får förtöjas per brygga,

Reglera vart bryggor får anläggas, Bryggorna bör inte anläggas på närmare avstånd till angränsande fastighets vattenområde än att aktern på en förtöjd båt hamnar minst 4,5 meter från fastighets gräns. Eventuella bojstenar eller annan fast förankring skall kunna ske inom kommunens vattenområde.

Området utformas så att vi utan problem kan ta oss till och från vår fastighet med bil. Vintertid måste vägen kunna snöröjas utan svårighet.

Att anlägga en parkeringsplats för småbåtshamnen vid övre delen av vägen är högst olämpligt. För att vi ska kunna ta oss uppför backen, oavsett årstid krävs att vi håller relativt sätt hög och framför allt jämn hastighet. Detta trots fyrhjulsdrift.

Den absolut brantaste delen är där parkeringen föreslås ligga. Det skulle innebära en rejäl trafikfara med parkerade bilar i detta läge.

Den redan idag förekommande biltrafiken till båtplatserna hindrar vår tillgänglighet till fastigheten. Under båtsäsongen kör i snitt 4-5 bilar ner dagligen. Då det inte finns någon lämplig parkering utan de flesta står på vår privata väg är detta hindrande.

Dessutom kör de sönder och sliter på vägen, vilken i nuläget måste återställas av oss.

Både vinter- som sommartid ligger båtar längs vägkanten. Dessa hindrar vår snöröjning och ibland framkomlighet då det inte finns utrymme för att båtarna ska ligga där.

Vi är oroliga för en ökad stranderosion och påverkan på vår fastighets strandlinje, som en ökad båttrafik genom anläggande av en närliggande småbåtshamn kan ge.

Anläggande av småbåtshamn kräver att tillstånd för vattenverksamhet beviljas. Vi anser det angeläget att prövningen av dessa vattenverksamheter samordnas så långt möjligt. Detta ger en effektivare prövningsprocess samtidigt som det ger en bättre överblick för alla berörda parter.

Noteras. Användningen/omfattningen kommer att preciseras med bestämmelser. Frågan behandlas vidare i kommande detaljplanearbete.

Bra exempel på bestämmelser, skall beaktas i kommande arbete.

Utformningen av området utformas i samverkan med alla berörda parter om intresse uppkommer från förening/båtklubb. Er tillfart skall säkerställas.

I planen ingår en ny bättre anslutning till hedlandavägen, vilket kan ersätta den befintliga branta anslutningen och därmed möjliggöra annat användande. Om parkering är bästa lösning eller ej bearbetas vidare i kommande planarbete. Kommunen ser dock gärna att även folk som ej är boende i närheten har möjlighet att stanna till och gå ner till vattenområdet.

Utformning av vattenverksamhetsområde och ansvar för underhåll/skötsel kan hanteras vid omformning av GA-anläggning samt i arrendeavtalet mellan den ev. föreningen/båtklubben.

Noteras.

Noteras.



Fastighetsgränser

Den fastighetsgräns i vattenområdet som beslutades av kommunen 2 februari 1938 behöver fastställas för att detaljplaneområdets gräns mot vår fastighet Lotorp I :22 skall bli korrekt och angränsande område kunna planläggas. Gränsen skall ritas i 90 graders vinkel från dåvarande strandlinje till den punkt i mitten av viken där motstående fastighets vattenområde möter vårt.

Lantmäteriet utreder för närvarandet flera gränsförhållanden i/kring planområdet. Exakt utformning behandlas vidare i kommande detaljplanearbete.

Gator och allmänna platser - Allmän väg kontra privat, parkeringsplatser för småbåtshamnen

Vi ser fram emot den skyldighet kommunen har som huvudman att anordna gator till allmänna platser som detaljplaneläggs. Nedan följer en kort beskrivning av de förutsättningar som råder idag som ett inspel i det vidare planarbetet.

Noteras

Idag är tillfartsvägen till vår fastighet en gemensamhetsanläggning som sköts och underhålls enbart av vår fastighet I :22. Vi har som fördelningen ser ut 10 andelar och fastigheterna 1:8 samt 1: 12 vardera 1 andel. Vi har idag höga kostnader för att rusta och återställa vägen, och avser att så länge vägen är privat att sätta upp en vägbom.

Utformning av väg, ny anslutning till hedlandavägen, gemensamhetsanläggningens utformning och eventuell omfördelning av andelar skall utredas vid kommande planarbete.

Vår erfarenhet är att trots kommunen uppmanat de som nyttjar bryggorna att inte ta bilen ner till båtplatsen görs detta. Idag kör i snitt 4-5 bilar ner till båtplatsen dagligen under båt-, fiske- och badsäsongen. De flesta är grannar som bor i Lotorp nära båtplatsen.

Biltrafiken till båtplatserna kör tyvärr sönder vägen rejält. Även sommartid gräver de sig ner i gruset och lämnar stora gropar och ojämnheter. Den branta terrängen kräver en viss körteknik och vana för att vägen skall hålla. Att vi senast i vintras

lät uppgradera vägen med nya bär- och slitlager, dike, bättre kurvdossering samt vattenavrinningsrör under vägen syns knappt efter sommarens otillåtna biltrafik. Vi har inte råd att fortsätta lägga ner så stora summor som vi hittills gjort för underhåll av vägen när den ideligen körs sönder av andra.

Även om det känns tråkigt avser vi därför att inom kort sätta upp en vägbom vid övre delen av vägen. Vi har även stora problem med vattenflöden och svallis från de branta sluttningarna vilket är något som behöver tas hänsyn till vid kommande markanvändning. Det är ur vårt perspektiv bra om sluttningarna ovan vägen bevuxna med vegetation som binder och suger upp vattnet från ovanliggande terräng. Trekanten ovan nedre delen av vägen består t ex av ett relativt ytligt berg som leder ner stora mängder vatten till vägen och hindrar att ett djupare dike anläggs. För några år sedan togs de flesta träd och buskar ner, vilket ökat vattenflödet och fått negativa konsekvenser för vägen.

Synpunkten vidarebefordras till mark & exploateringsenheten som ansvarar för kommunens markfrågor.

Synpunkt skall beaktas i kommande planarbete.



Vägen ansluter till den statliga vägen 986 (gamla Hedlandavägen). Utfart går endast att göra åt höger upp i backen, den sker mitt i ett backkrön med dålig sikt varför vi fått Vägverkets tillstånd att anlägga en så kallad väntplats. Här har vi även vår avfallshämtning.

Gestaltningssprogram - förändra kontra bevara

Sätts programområdet in i ett större sammanhang har Hedlandetområdet en speciell karaktär och kulturmiljö att ta hänsyn till. Se gärna de synpunkter på utvecklingen av området som vi boende gemensamt framförde inför upp starten av FÖP-arbetet för området.

Det är viktigt att planområdet utformas med hänsyn till de kvaliteter som särpräglar området. De skisser som visas upp i programmet är för storskaliga och tråkiga.

Exempelhusen och förslagen som skissats på visar på en enförmig arkitektur som ser ut att vara hämtad från ett förortsområde. Ta större intryck från de kvaliteter och kulturhistoria som Södra sidan besitter. Södermanland har en fantastisk och högkvalitativ bebyggelsestradition att föra vidare. De beskrivande texterna stämmer bättre överens med de ambitioner som vi anser att området bör ha för att fortsätta vara lika attraktivt. Ta gärna fram ett tydligt gestaltningssprogram som vi får möjlighet att tycka till om till samrådsskedet. Att de friliggande villorna i planområdets östra del planeras få större tomter om ca 1500-2000 kvm är positivt och i områdets anda. Även här ser vi gärna krav på en spännande arkitektur med variationsrik gestaltning.

Miljö- och riskfaktorer

Som programmet säger råder generellt 100 meter strandskydd vid Mälarens strand inom Strängnäs kommun. Programmet antyder inte hur man tänkt förhålla sig till detta.

Mälarens vattenkvalitet bör beaktas när bebyggelse planeras på en slänt så nära stranden med tanke på Mälaren som extra skyddsvärd dricksvattentäkt.

I det fortsatta arbetet bör de inom kort antagna miljö kvalitetsnormerna för vatten beaktas.

Plan- och byggnämnden har beslutat att det i programmet ska klargöras hur nära museijärnvägen ny bebyggelse ska få läggas. Se gärna Länsstyrelsernas fastställda rekommendationer om riskhänsyn och avstånd till ny bebyggelse invid järnväg. I detta fall rör det sig främst om störningar i form av buller, luftföroreningar och förhöjda brandrisker, samt säkerhet vid övergångar och ev urspårning. Luftföroreningarna och de förhöjda brandriskerna samt även bullret vidtas enklast vid källan, dvs ställ krav på att museijärnvägen sätter filter som renar kolångorna och hindrar gnistbildning,

Ny anslutning via angränsande fastigheterna 1:6 - 1:8 innebär en säkrare utfart. Plats för avfallshämtning skall utredas i kommande planarbete .

Detaljplanen kommer att utformas enligt de direktiv som framkommer i FÖP:en.

Utformningen/gestaltning kommer att bearbetas i kommande detaljplanearbete. Intentionen är att möjliggöra en blandad bebyggelsestruktur med relativt hög exploateringsgrad i de västra delarna. Angående arkitektur skall detaljplanen beakta de riktlinjer för gestaltning som anges i den FÖP-handling som nu är under framtagande.

Noteras.

Noteras. För de friliggande husen kommer dock större frihet att råda, detta möjliggör valfrihet för köparen och ger variation i området.

Text med förtydligande inför i planprogram. Kommunen avser begära upphävande av strandskyddet för mark ovanför järnvägsvallen samt för områden som berörs av båtverksamheter.

Noteras.

Frågan utreds vidare i kommande detaljplanering, detaljplanen behandlar dock inte järnvägsverksamheten som sådan. Museijärnvägen är en förutsättning att beakta, en befintlig verksamhet som planen måste förhålla sig till på lämpligaste sätt. Den nämnda utredningen skall bl.a. ge anvisningar om skyddsavstånd och eventuella införande



alternativt kör med miljövänligt bränsle utan utsläpp och gnistbildning, samt att hastigheten begränsas för minskat buller och ökad säkerhet.

Verksamheten är ännu inte tagen i drift.

I detta bör även räddningstjänstens utryckningstider och framkomlighet vägas in samt en analys av hur topografi och luftströmmar påverkar brandspridning och dess konsekvenser.

Samma resonemang gäller för luftföroreningarna från järnvägens koleldning, med hälsorisker och nedsmutsning av fasader och utomhusmiljö.

Miljöbalkens miljö kvalitetsnormer för luft bör beaktas. Jag saknar hänsyn till spridningszoner för växt- och djurliv.

Kartor

Kartorna behöver tydliggöras för ökad läsbarhet och information.

Avsnittet om områdets förutsättningar behöver utvecklas väsentligt för att planens negativa som positiva konsekvenser ska kunna bedömas.

Tillgänglighet

Tillgängligheten i området har ökat väsentligt med den gång- och cykelväg som nu finns framdragen.

Med belysning av g/c-vägen under årets mörka månader skulle tillgängligheten och rekreativ-möjligheterna i området starkt förbättras och möjligheten att gå eller cykla till t ex Läggesta station eller förskolan i Marielundsviken, istället för att behöva ta bilen, öka.

av bestämmelser för störningsskydd.

Tydligare material kommer att produceras i kommande detaljplanarbeten, syftet med detta planprogram är främst att samråda om den planerade markanvändningen i området. Kartorna är därför ej så detaljerade utan visar mer grunddragen i exploateringen. Även förutsättningarna beskrivs på en övergripande nivå.

Bra synpunkt, noteras.