

Kommunfullmäktige

## **Antagande av detaljplan för fastigheterna RASPEN 1-3 mfl, (Nöthagen), Nyköping, Nyköpings kommun**

Läge: Blommenhovsvägen 22 A-E och 24 A-E, 611 39 Nyköping

Sökanden: Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB (SBB),  
Blommenhovsvägen, 61139 Nyköping

---

### **Bakgrund**

Syftet med detaljplanen är att i centrala Nyköping bygga en ny tät, attraktiv, grön och blandad stadsdel med drygt 1600 lägenheter, ca 24 000 BTA service, offentlig service, verksamheter och kontor.

Detaljplanen är uppbyggd kring en variationsrik kvartersstruktur som innehåller ett sammanhängande stråk av rum i form av park, torg och platser. Kulturhistoriskt värdefull industribyggelse bevaras och skapar tillsammans med den nya bebyggelsen en miljö med blandade arkitektoniska uttryck. En viktig aspekt i planarbetet har varit att skapa en tydlig koppling mellan den nya stadsdelen Nöthagen, Nyköpings centrum och station.

Plankartan för Nöthagen överlappar till viss del plankartan för Nyköpings resecentrum. Parkeringshuset längs järnvägen samt viss allmän platsmark ingår i båda detaljplanerna, för att minska beroendet mellan planerna. Bottenvåningen i parkeringshuset är planerad att användas för pendlingsparkering för Resecentrum.

Planförslaget är förenligt med fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta, antagen av Kommunfullmäktige.

Planförslaget har varit på granskning under tiden 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10. Totalt har 27 st yttranden inkommit, varav 2 utan erinran. Yttrandena finns sammanställda och bemötta i granskningsutlåtande.

Den mest förekommande synpunkten berör höjden på bebyggelsen och dess påverkan på stadsbilden samt skuggning och insyn för närliggande fastigheter.

Från myndigheter berör synpunkter framförallt tekniska frågor samt hänsyn till befintlig järnväg och den kommande Ostlänken. Trafikverket anser att detaljplanens antagande bör invänta fastställande av angränsande järnvägsplan för att säkerställa att planerna överensstämmer.

Samhällsbyggnad bedömer inte det lämpligt att, som Trafikverket önskar, avvakta med antagandet av detaljplan tills Järnvägsplanen är fastställd då det innebär en väsentlig försening av planprojektet. Kommunen har under hela processen haft samverkan med Trafikverket. Alla utredningar har utgått från Trafikverkets prognoser och planen har anpassats på många sätt för att tillgodose järnvägsplanen behov. Kommunen avser att invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas och bedömer att detta är tillräckligt för att inte skada järnvägsplanens genomförbarhet.

De största ändringarna som gjorts i plankartan sedan granskning är komplettering och förtydligande av planbestämmelser för skydd mot olyckor samt bullerskydd. Sedan granskning har även förprojektering av allmän platsmark och VA-anläggningar utförts för att säkra dess genomförbarhet.

Slutsatsen från miljökonsekvensbeskrivningen är att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

En prövning av barnets bästa har genomförts.

Förslag till beslut beaktar vad som bedömdes vara barnets bästa enligt prövningen.

### **Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

**att** anta detaljplan för RASPEN 1-3 mfl (Nöthagen).

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** förklara paragrafen omedelbart justerad.



Mats Pettersson  
Kommundirektör

Solweig Eriksson Kurg  
tf chef Beställarkontor

**Beslut till:**

Plats och tid Stadshuset, sal A, tisdag 25 augusti 2020 kl. 14:00-14:20

Ledamöter och ersättare

**Beslutande**

Carl-Åke Andersson (S), ordf  
 Kjell Johansson (C), 1:e vice ordf  
 Tommy Jonsson (M), 2:e vice ordf  
 Linda Forså (S)  
 Sören Viking (S)  
 Elisabeth Sjödelius (S)  
 Gunnar Åsell (MP)  
 Stefan Landmark (KD)  
 Patrik Ivarsson (L)  
 Peter Engström (SD)  
 Karin Eriksson (M) tj. ers

**Ersättare**

Lars Nordquist (S)  
 Kjell Strömlind (S)  
 Natalie Karlsson (C)  
 Jonas Augustsson (MP)  
 Lars-Göran Göransson (KD)  
 Håkan Johansson (V)

Övriga deltagare

Jonas Andersson sakkunnig beställarkontoret, Maria Ljungblom plan-och naturchef, Anna Selander samhällsbyggnadschef, Fanny Ramström planarkitekt, Victoria Alstäde planarkitekt, Therese Lindgren planarkitekt, Per Berggren miljöchef, Sofia Buhrgard planarkitekt, Anna Hesselgren bygglovschef

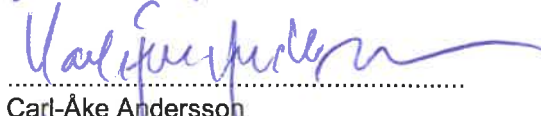
Underskrifter

Sekreterare

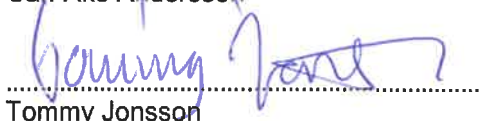
  
 Johanna Sterner

Omedelbart justerad § 91

Ordförande

  
 Carl-Åke Andersson

Justerande

  
 Tommy Jonsson

**ANSLAG/BEVIS**

**Omedelbart justerad § 91**

Protokollet har justerats och justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla

Organ Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Sammanträdesdatum 2020-08-25 Sista dag för överklagande 2020-09-15

Anslag uppsatt den 2020-08-25 Datum för anslags nedtagande 2020-09-16

Protokollet förvaras hos Samhällsbyggnad

Underskrift

  
 Johanna Sterner

MSN § 91

Dnr MSN19/116

**Antagande av detaljplan för RASPEN 1-3 mfl, (Nöthagen), Nyköping, Nyköpings kommun**

Läge: Blommenhovsvägen 22 A-E och 24 A-E, 611 39 Nyköping  
Sökanden: Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB (SBB),  
Blommenhovsvägen, 61139 Nyköping

Planförslaget har varit på granskning under tiden 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10. Totalt har 27 st yttranden inkommit, varav 2 utan erinran. Yttrandena finns sammanställda och bemötta i granskningsutlåtande.

Den mest förekommande synpunkten berör höjden på bebyggelsen och dess påverkan på stadsbilden samt skuggning och insyn för närliggande fastigheter. Från myndigheter berör synpunkter framförallt tekniska frågor samt hänsyn till befintlig järnväg och den kommande Ostlänken. Trafikverket anser att detaljplanens antagande bör invänta fastställande av angränsande järnvägsplan för att säkerställa att planerna överensstämmer. Sedan granskning har förprojektering av allmän platsmark och VA-anläggningar utförts för att säkra dess genomförbarhet.

De största ändringarna som gjorts i plankartan sedan granskning är komplettering och förtydligande av planbestämmelser för skydd mot olyckor samt bullerskydd. I övrigt har mindre justeringar gjorts av allmän platsmark, mark för tekniska anläggningar samt sänkning av byggnadshöjd på en mindre del av ett kvarter. Planbeskrivningen har kompletterats och förtydligats på ett flertal punkter, dock inget som påverkar bedömning om planens lämplighet.

Samhällsbyggnad bedömer inte det lämpligt att, som Trafikverket önskar, avvakta med antagandet av detaljplan tills Järnvägsplanen är fastställd då det innebär en väsentlig försening av planprojektet. Kommunen har under hela processen haft samverkan med Trafikverket. Alla utredningar har utgått från Trafikverkets prognoser och planen har anpassats på många sätt för att tillgodose järnvägsplanens behov. Kommunen avser att invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas och bedömer att detta är tillräckligt för att inte skada järnvägsplanens genomförbarhet.

Slutsatsen från miljökonsekvensbeskrivningen är att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

Justerandes signatur




Utdragsbestyrkande



MSN § 91

Dnr MSN19/116

Kommunens namnberedning har tagit fram förslag på namn för nya kvarter, gator, torg och parker. Inga synpunkter på namnförslagen inkom under granskning.

Ärendet föredras av planarkitekt Sofia Buhrgard.

Inlägg i ärendet görs av Håkan Johansson (V) och Carl-Åke Andersson (S).

Tommy Jonsson (M), Stefan Landmark (KD), Patrik Ivarsson (L), Karin Eriksson (M) och Lars-Göran Göransson (KD) lämnar särskilt yttrande.

Peter Engström (SD) yrkar avslag till framskrivet förslag.

Ordförande ställer efter nämndens godkännande proposition på framskrivet förslag mot Peter Engströms (SD) yrkande om avslag och finner att nämnden beslutar enligt framskrivet förslag.

**Beslutsunderlag**

Plankarta, planbeskrivning, strukturplan, gestaltungsprogram, Granskningsutlåtande, MKB, Namnsättning

**Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar**

att godkänna granskningsutlåtande daterad 2020-06-22

att fastställa namnsättning enligt bilaga daterad 2020-07-09

att godkänna miljökonsekvensbeskrivning, MKB

att godkänna detaljplan för RASPEN 1-3 mfl (Nöthagen)

att förklara paragrafen omedelbart justerad

**Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för RASPEN 1-3 mfl (Nöthagen)

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande

MSN § 91

Dnr MSN19/116

Peter Engström (SD) reserverar sig skriftligen mot beslutet.

Bilaga MSN § 91: Skriftlig reservation

**Beslut till:**

KF (inkl underliggande handlingar) för antagande

---

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande

MSN 2020-08-25

**Särskilt yttrande**

**Antagande av detaljplan Raspen 1-3 mfl (Nöthagen)... MSN19/116**

Som vi anförde tidigare i processen ser vi vissa problem med den mängd parkeringsplatser som kommer att behövas i P-hus för kommande resecentrum för pendling. Detta kommer mest troligt att medföra att ett större antal p-platser måste tillkomma inom Nöthagens planområde. Även trafiksituationen har vi tidigare berört och kanske framförallt den tunga trafiken under byggskedet i det fall Hemgårdspassagen kommer senare än Nöthagen.

Vidare noterar vi som Sörmlandsmuseum att angående utformning är endast delar med i planbestämmelserna. Det är olyckligt i det fall gestaltning och rekommendationer inte är skrivet i samklang med planbestämmelser när det finns tydlig angränsning exempelvis vid Blommenhovsvägen där kommunen har mycket att vinna i att göra övergången så mjuk som möjligt med åtgärder som ges exempel på. Indragna balkonger är ett nämnt förslag och direktplantering av fullstora träd skulle kunna vara en annan för att göra övergången så smidig som möjlig.



Tommy Jonsson (M)



Stefan Landmark (KD)

Patrik Ivarsson (L)



Karin Eriksson (M)



Lars-Göran Göransson (KD)



Skriftlig reservation.

**2. Antagande av detaljplan för Raspen 1-3 mfl (Nöthagen), Nyköping, Nyköpings kommun.  
MSN19/116**

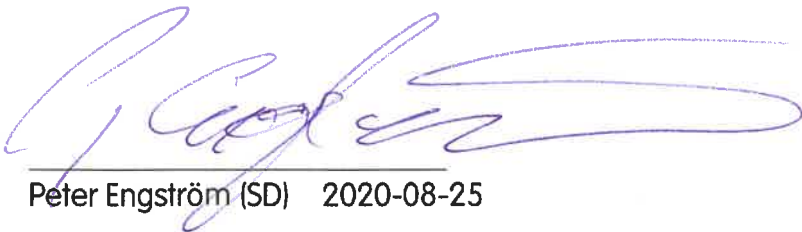
Sverigedemokraterna ställer sig negativa till att kommunen inte har tagit hänsyn till de synpunkter från bland annat allmänheten och Sörmlands museum angående höjden på den föreslagna byggnationen. Med dessa höjder kommer Nyköpings karaktär med relativt låg bygghöjd att förändras totalt.

Genom att ha en lägre höjd på husen där det är nödvändigt och en övergång till något högre hus får man ett mjukare intryck av den stora mängden huskroppar i området.

Att sänka vissa delar från 6 till 5 våningar är inte tillräckligt.

Sänker man delar av husens höjd rejält får man även ett förändrat underlag av antal barn i tilltänkt skolbyggnad. Där boverkets rekommendationer för utomhusyta är nästan den dubbla ytan per barn än vad det blir med kommunens förslag. Även inomhusytan för planerad verksamhet ligger på ett minimum med 7,5 m<sup>2</sup> per barn. Rekommendationen är 10-12 m<sup>2</sup>.

Barnens behov får inte åsidosätts för att skapa en ny stadsdel .



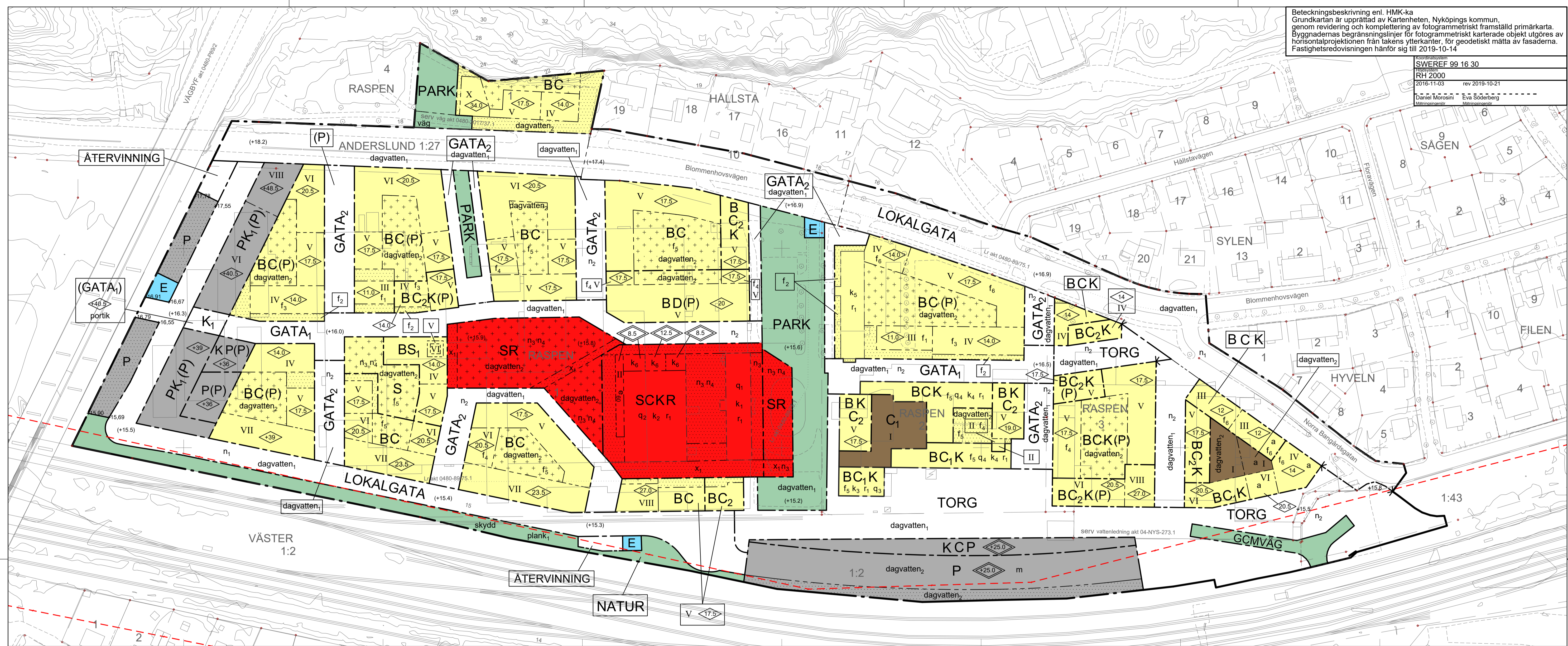
Peter Engström (SD) 2020-08-25





Beteckningsbeskrivning enl. HMK-ka Grundkartan är upprättad av Kartnheten, Nyköpings kommun, genom revidering och komplettering av fotografiskt framställt primärkarta. Byggnadernas begränsningslinjer för fotografiskt framställt objekt utgöres av horisontalprojektionerna från takens ytterkanter, för geodetiskt mätta av fasaderna. Fastighetsredovisningen hänför sig till 2019-10-14

SWEREF 99 16 30  
 RH 2000  
 2016-11-03 rev 2019-10-21  
 Daniel Morosini Eva Söderberg  
 Mätningsexpert Mätningsexpert



**PLANBESTÄMMELSER**

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

**GRÄNSBETECKNINGAR**

—	Planområdesgräns
- - -	Användningsgräns
---	Egenskapsgräns

**ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN**

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. Beteckning inom parentes avser användning som är övertygad av kvartersmark. (3D-fastighet kan bildas)

TORG	Torg
LOKALGATA	Gata
GATA <sub>1</sub>	Gata
GATA <sub>2</sub>	Gata
PARK	Park
NATUR	Natur
GCMVÄG	Gång-, cykel- och mopedyg
ÅTERVINNING	Återvinningsstation för lokalt behov

**Kvartersmark** 4 kap 5 § 2

Beteckning inom parentes avser användning som är övertygad av allmän plats eller kvartersmark. (3D-fastighet kan bildas)

B	Bostäder
C	Centrum
C <sub>1</sub>	Centrumfunktioner. Mot torg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.
C <sub>2</sub>	Centrumfunktioner. Mot gata och torg ska minst 30% av fasadlängden i bottenvåning utgöras av centrumfunktioner.
D	Vård
K	Kontor
K <sub>1</sub>	Kontor. Ej kontor på våningsplan I, II och souterrängvåning
P	Parkering
S	Skola
S <sub>1</sub>	Förskola om minst 850 m <sup>2</sup> BTA ska finnas

■	Idrott
E	Teknisk anläggning

**EGENSKAPSBEST. FÖR ALLMÄN PLATS**

**Utformning av allmän plats**  
 Dagvatten<sub>1</sub> Fördröjningsmagasin för dagvatten ska finnas. 4 kap 10 §  
 n<sub>1</sub> Trädallé ska finnas  
 n<sub>2</sub> Plantering ska finnas  
 väg Angöringsväg

**EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK**

**Bebyggandets omfattning**  
 Marken får inte förses med byggnad. Balkong får uppföras över prickmark. 4 kap 10 § 1  
 Marken får endast förses med komplementbyggnader upp till 25 kvadratmeter bruttoarea. Balkong får uppföras över kryssmark. 4 kap 10 § 1

◇	Högsta byggnadshöjd i meter. 4 kap 11 § 1
◇	Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet. 4 kap 11 § 1
◇	Högsta totalhöjd i meter. 4 kap 11 § 1
◇	Högsta totalhöjd i meter över nollplanet. 4 kap 11 § 1
X	Högsta antal våningar. 4 kap 11 § 1
e <sub>60</sub>	Högsta tillåtna totala byggnadsarea är 60 kvm
V	Vind får inredas som bostadsvåning utöver angivet våningsantal. 4 kap 11 § 1
□	Bullerskyddande skärm som en del av byggnadens gestalt får uppföras på och över prick- och kryssmark.

**Placering**  
 Byggnader ska placeras i användningsgräns/egenskapsgräns mot gata eller torg

**Utformning**  
 Nybyggnad och ändring av befintlig byggnad ska utföras i en arkitektur med god form, färg och materialverkan. 8 kap 5 § 1

- f<sub>1</sub> Endast radhus. 4 kap 16 § 1
  - f<sub>2</sub> Solida trappor/rampar som en del av gaturummets gestalt får uppföras. Förgårdsmark får inte ingå. 4 kap 16 § 1
  - f<sub>3</sub> Alla bostäder i markplan ska utöver huvudentré ha egen separat entré med trappa mot GATA<sub>1</sub>. 4 kap 16 § 1
  - f<sub>4</sub> Portik eller öppning ska finnas mellan innergård och gata. 4 kap 16 § 1
  - f<sub>5</sub> Underjordiska garage för bil under av användningsgräns avgränsande kvarter får inte uppföras. 4 kap 16 § 1
  - f<sub>6</sub> Varje byggnadenshets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/veller material än angränsande byggnadenshets fasad. Portik ska finnas upp till underkant av våning III
- Entréer ska finnas mot gata. 4 kap 16 § 1  
 Utstickande balkong vid fasad mot allmän platsmark får inte ingå.  
 Utstickande balkong vid fasad mot allmän platsmark får anordnas som lägst 5 m ovan gatunivå och får skjutas ut maximalt 1,2 m från fasad över allmän platsmark och maximalt 1,5 m från fasad över prickmark. 4 kap 16 § 1  
 Balkong vid fasad mot innergård får ingå.

**Byggteknik**  
 Nya byggnader avsedda för stadigvarande vistelse ska utföras radossakerat.

**Markens anordnande och vegetation**  
 n<sub>3</sub> Marken får inte användas till bilparkering. 4 kap 10 § 3  
 n<sub>4</sub> Plantering ska finnas  
 Dagvatten<sub>2</sub> Dagvattenfördröjning ska finnas inom kvartersmark. 4 kap 10 § (+15.0)  
 Illustrerad markhöjd över nollplanet. 4 kap 10 §  
 +15.69 Projekterad markhöjd över nollplanet. 4 kap 10 §

**Utfart, Stängsel**  
 Körbar utfart för fordonstrafik (exkl. cykeltrafik) får inte anordnas.

**Skydd av kulturvärden**

- q<sub>1</sub> Tegelfasader med symmetrisk fönstersättning, huvudentré med dubbeltrappa och betongsockel ska bevaras. Byggnaden får inte byggas på forotom med tekniska installationer. 4 kap 10 § 3
- q<sub>2</sub> Tegelfasader ska bevaras i söder och öster inklusive betongsockel och metall detaljer. Byggnaden får inte byggas på forotom med tekniska installationer. 4 kap 10 § 3
- q<sub>3</sub> Tegelfasader och fönstersättning på västra, södra och östra fasaden ska bevaras liksom kontroller mot söder och väster. Byggnadens takform ska bevaras. 4 kap 10 § 3
- q<sub>4</sub> Tegelfasader ska bevaras. Påbyggnad får inte ske, undantaget tekniska installationer. 4 kap 10 § 3

**Rivningsförbud**  
 r<sub>1</sub> Byggnad får inte rivas. 4 kap 16 § 4

**Varsamhet**

- k<sub>1</sub> Förändringar och tillägg ska anpassas till byggnadens karaktärsdrag. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tvådelade träfönster, källarfönster i trä, taklätternin och entréhallens öppna karaktär inklusive trappa. Tekniska installationer placeras i första hand på västra taklättern. Byggnadens entréparti samt norra gavel återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska uttryck. Balkonger tillåts inte. 4 kap 16 § 2
- k<sub>2</sub> Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnads karaktärsdrag. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tegelfasadens murverkan, södra fasadens symmetriska uppbyggnad, spröjsade träfönster, liggande fönsterband i metall, betongfotens karaktär. De rena takfallen ska beaktas. Tekniska installationer placeras så att de syns så lite som möjligt från gata. Byggnadens västra fasad nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska karaktär. Interiörens öppna rumslighet bör bevaras till minst 25%. 4 kap 16 § 2
- k<sub>3</sub> Nya muröppningar för entrépartier och fönster får endast göras vid tidigare entré- eller fönsterdrag. Takläggning bör vara flackt lertegel. Vid fönsterbyte bör ursprunglig utformning, träfönster med smärpröjs, rekonstrueras. Tekniska installationer på tak bör undvikas. Igenstatta eller borttagna partier i fasad återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska uttryck. Balkonger tillåts endast på norra fasaden. Trapphus med dekorerat kakel och räcke ska beaktas. 4 kap 16 § 2

**Skydd mot störningar och risker**

- k<sub>4</sub> Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnads karaktär med tegelfasader som bär spår från olika ålder. Tekniska installationer på tak placeras så att de syns så lite som möjligt från gata. Igenstatta eller borttagna partier i fasad återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska uttryck. 4 kap 16 § 2
- k<sub>5</sub> Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnads karaktärsdrag. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tegelfasadens murverkan, spröjsade träfönster, liggande fönsterband i metall, betongfotens karaktär. De rena takfallen ska beaktas. Tekniska installationer placeras så att de syns så lite som möjligt från gata. Byggnadens västra och norra fasad nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska karaktär. 4 kap 16 § 2
- k<sub>6</sub> Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnads karaktärsdrag. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tegelfasadens murverkan, spröjsade träfönster, liggande fönsterband i metall, betongfotens karaktär. De rena takfallen ska beaktas. Tekniska installationer placeras så att de syns så lite som möjligt från gata. Byggnadens västra och norra fasad nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska karaktär. 4 kap 16 § 2

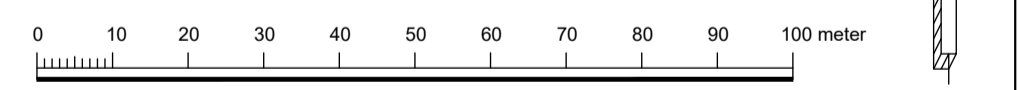


**ILLUSTRATIONER**

- plank<sub>1</sub> Störningsreducerande plank ska uppföras mot spårområdet
- m Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågerspårning.
- skydd Avrinningskydd för bortledning av brandfarlig vätska ska finnas.

**ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**

- Illustrerad gräns för Ostlänkens utredningskorridor i obrännbart material med som lägst brandklass EI 60. Övriga fasader ska uppföras i obrännbart material med som lägst brandklass EI 30.
- Fönster i fasader närmast E4-an och järnvägen ska uppföras i brandklass EI 30.
- Taktäckning och takfot på bostadsbebyggelse ska utföras i obrännbart material.
- Genomgående trapphus ska finnas i varje uppgång i bostadshus.
- Ventilationsöppningar i fasad till alla användningar forotom parkeringsändamål ska placeras i riktning bort från E4-an och järnvägen.
- Balkong eller uteplats får inte uppföras på fasad närmast E4 och järnväg.
- Tillfälliga byggbodar får vara uppställda utan lov i som längst 5 år
- a Fördröjd genomförandetid. Genomförandetiden börjar ätta år efter lagkraft.
- x<sub>1</sub> Markreservat för allmännyttigt gångtrafik



Till planen hör:	<input checked="" type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Granskningsutlåtande
<input checked="" type="checkbox"/> Gestaltungsprogram	<input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning	<input type="checkbox"/> Godkännande
<input checked="" type="checkbox"/> Planbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input type="checkbox"/> Antagande
<input checked="" type="checkbox"/> Genomförandebeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Illustrationskarta	<input type="checkbox"/> Laga kraft

Detaljplan för Raspen 1, 2 och 3 m.f.l.			
Nyköpings kommun	Södermanlands Län	Beslutsdatum	Instans
Antagande		Godkännande	Antagande
Upprättad: 2018-08-14	Reviderad: 2020-08-17	Laga kraft	
Gustav Karlsson Planeringsarkitekt MSA, Nyréns Arkitektkontor			SBH19/235





# Detaljplan för Raspen 1, 2 och 3 m.fl.

**Nyköping**

Nyköpings kommun

**Plan- och genomförandebeskrivning**

**Antagandehandling**

Upprättad 2018-08-14, reviderad 2020-06-30

## Innehåll

<b>Planhandlingar</b> .....	<b>4</b>
<b>Planens syfte</b> .....	<b>4</b>
<b>Planförfarande</b> .....	<b>4</b>
<b>Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB</b> .....	<b>4</b>
<b>Plandata</b> .....	<b>4</b>
Läge, areal och omfattning.....	4
Markägoförhållanden.....	5
<b>Tidigare ställningstaganden</b> .....	<b>5</b>
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta .....	5
Befintliga detaljplaner .....	6
<b>Riksintressen</b> .....	<b>6</b>
Riksintresse för kulturmiljövården .....	6
Riksintresse för naturvård .....	7
Riksintresse för kommunikationer – väg och järnväg .....	7
Behovsbedömning av detaljplan .....	9
Kommunala beslut .....	9
<b>Bakgrund</b> .....	<b>9</b>
<b>Förutsättningar och förändringar</b> .....	<b>10</b>
Planförslagets huvuddrag.....	10
Områdets historia.....	11
Stadsbild .....	13
Bebyggelse och gestaltning .....	13
Offentliga rum och platser .....	29
Natur.....	33
Kollektivtrafik .....	35
Gator och stråk.....	35
Angöring, parkering och mobilitetslösningar .....	42
Miljöförhållanden.....	46
Teknisk försörjning .....	58
<b>Genomförande</b> .....	<b>60</b>
Organisatoriska frågor .....	60
Avtal.....	61
Fastighetsrättsliga frågor .....	61
Ekonomiska frågor.....	62
Tekniska frågor .....	62

Konsekvenser av planens genomförande .....	63
Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare .....	75
Medverkande i planarbetet .....	75
Bilagor.....	76

## Planhandlingar

Detaljplanen består av plankarta med planbestämmelser och illustration, planbeskrivning, behovsbedömning, MKB samt fastighetsförteckning.

## Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att i centrala Nyköping bygga en ny attraktiv, grön och blandad stadsdel med drygt 1600 lägenheter, ca 24 000 BTA service, offentlig service, verksamheter och kontor.

Detaljplanen är uppbyggd kring en variationsrik kvartersstruktur som innehåller ett sammanhängande nät av stråk, park, torg och platser. Ny bebyggelse och offentliga miljöer har höga gröna och stadsmässiga kvalitéer. Kulturhistoriskt värdefull industribebyggelse bevaras och skapar tillsammans med den nya bebyggelsen en miljö med blandade, arkitektoniska uttryck.

Detaljplanen syftar även till att utvidga Nyköpings centrum och skapa en levande stadsmiljö kring det nya resecentret som planeras kring Nyköpings station. En viktig aspekt i planarbetet är därför att skapa en tydlig koppling mellan den nya stadsdelen Nöthagen, Nyköpings centrum och station.

## Planförfarande

Detaljplanen handläggs enligt PBL, SFS 2014:900/902, och med utökat planförfarande.

## Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

Planområdet berör riksintresse för kommunikation järnväg (Södra stambanan, TGOJ-banan samt planerade Ostlänken) samt riksintresse för kommunikation väg (E4). Planen bedöms inte innebära påtaglig skada på dessa riksintressen.

Planområdet ligger i anslutning till riksintresse för kulturmiljövården Nyköping, D 57 samt i närheten av riksintresse för naturvården Nyköpingsån, NRO 04–37. Planförslaget bedöms inte innebära påtaglig skada på dessa riksintressen. Detta utvecklas under rubriken Riksintressen.

Planområdet ligger inte inom något av de områden som anges i MB 4 kap.

Planförslaget bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormer enligt MB 5 kap överskrids. Se vidare under rubriken Miljöförhållanden.

I övrigt bedöms planförslaget vara förenligt med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark och vattenområden enligt bestämmelserna i 3, 4 och 5 kap. MB.

## Plandata

### Läge, areal och omfattning

Planområdet är beläget i anslutning till Nyköpings stadskärna gränsande till järnvägen och platsen för Nyköpings resecentrum. Området utgörs i dag av Nöthagens verksamhetsområde (Wedholms). Området avgränsas i norr av Blommenhovsvägen, i

öster av Norra Bangårdsgatan, i söder av järnvägsspåren och i väster av E4:an på bro. Arealen är drygt 11 ha.



*Planområdets läge*

## Markägoförhållanden

Samhällsbyggnadsbolaget AB (SBB) äger Raspen 1, 2 och 3. Hela Raspen 2 samt huvuddelarna av Raspen 1 och 3 ingår i planområdet. Trafikverket äger Väster 1:2 och Jernhusen äger Väster 1:43, varav delar ingår i planområdet i söder. Nyköpings kommun äger Anderslund 1:27 varav delar ingår i planområdet i norr.

## Tidigare ställningstaganden

### Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta

Planförslaget är förenligt med fördjupad översiktsplan (FÖP) för Nyköpings tätort och Skavsta, antagen av Kommunfullmäktige 2013-12-10. Området är där utpekade som omvandlingsområde för bostäder, kontor och handel med hög potential att utvecklas tillsammans med Nyköpings resecentrum. Den fördjupade översiktsplanen anger även ett utökat behov av förskola och skola som följd av planerad bostadsbebyggelse samt passage över Blommenhovsvägen, för att säkra tillgång till grönområde. Ny bebyggelse föreslås ges stor arkitektonisk frihet och gärna som vidareutveckling av den befintliga bebyggelsen. Området kan med fördel omvandlas radikalt, med tät, stadslik bebyggelse. Delar av den befintliga äldre bebyggelsen bör tas till vara. Planen uppfyller de två prioriterade planeringsmålen för området i FÖP:en: "Integrerad bebyggelse med kontor, handel och bostäder" och "Befolkningstäthet inom bostadskvarter: >150 invånare/hektar". Planförslaget avviker från de i FÖP:en beskrivna rekommendationerna hänseende P-norm och buller. Anledningen till avvikelserna är att rekommendationerna står i konflikt med planens syfte - att skapa en levande stadsmiljö. Närheten till det planerade Nyköpings resecentrum ger extra goda förutsättningar för att arbeta med mobilitetsåtgärder för att minska behovet av parkering. Den fördjupade översiktsplanen beskriver att inom ett avstånd av femtio meter från E4:ans vägområde får inte, utan länsstyrelsens tillstånd, uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra

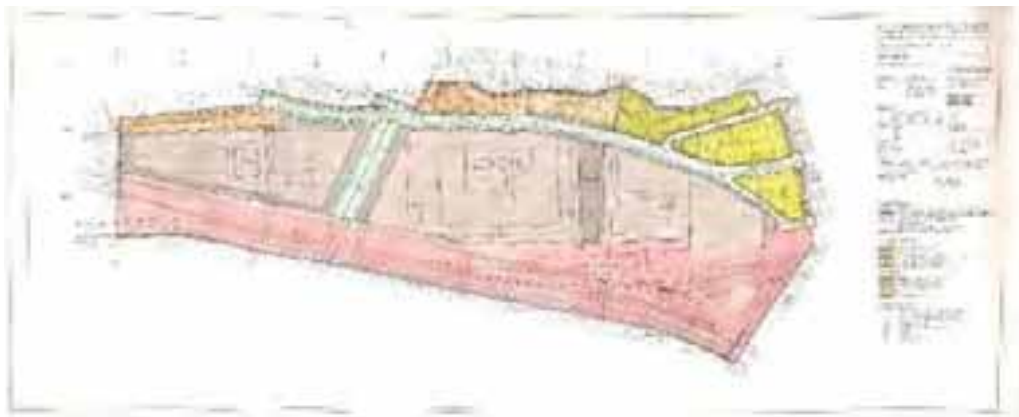
åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Frånsteg från detta provas genom prövningen av planen.

## Befintliga detaljplaner

För området gäller:

P74-10 "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för 44:E KV HYVELN, 50:E KV SYLEN, del av 52:A KV HÅLLSTA samt STG 240, 317, 344 m.fl., väster Nyköpings kommun". Fastställd av länsstyrelsen 17 maj 1974. Genomförandetiden har gått ut.

Delar av planen som berörs av ändringen omfattar område för industriändamål, järnvägsändamål, fordonsparkering samt gata.



*Gällande plan för området från 1974*

Delar av planområdet har också planlagts i Detaljplan för Väster 1:2 m.fl. (Nyköpings Resecentrum) vilken antogs av Kommunfullmäktige 10 mars 2020 men är överklagad. Områdena har samma planbestämmelser i båda planerna.



*Område som ingår både i Detaljplan för Väster 1:2 m.fl. samt Detaljplan för Raspen 1-3 m.fl.*

## Riksintressen

### Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet angränsar i sydost till riksintresse för kulturmiljövården, Nyköping D 57. Uttryck för riksintresset är "Det medeltida Nyköpingshus utbyggt av Karl XI, i ruiner



efter en eldsvåda 1665. De medeltida kyrkorna, stadsplanen med rätvinkligt rutmönster från regleringar 1647 och 1665, ett av landets mest konsekvent genomförda exempel på statsmaktens moderniserings strävanden vid 1600-talets mitt. Torgmiljön med residenset och det före detta rådhuset samt annan bebyggelse som kännetecknar residensstaden. Kvarnbyggnader och andra industrianläggningar.

1900-talets bostadsbebyggelse med flerbostadshus, villaområden och flerbostadshusområdet Brandkärr.”

Planförslagets påverkan har beskrivits i en antikvarisk konsekvensanalys och bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintresset Nyköping D57. Planområdet ligger i princip helt utanför området av riksintresse, men då området ligger i direkt anslutning till riksintressegränsen kan tillkommande byggnader innebära en påverkan på upplevelsen av riksintressets uttryck. I Nöthagen finns det relativt storskaliga strukturer med en högre bergssida i norr, upphöjd E4 och stora infrastrukturåläggningar i övrigt. Området bedöms i sitt läge som mindre känsligt för utbyggnad relaterat till riksintresset, utifrån att det ligger på ett visst avstånd från riksintressets kärnuttryck och järnvägen fungerar som en barriär. Påverkan av de föreslagna tillkommande volymerna har i den antikvariska konsekvensanalysen bedömts vara begränsad; påverkan har inte bedömts innebära en markant försämring av upplevelsen av riksintresseuttrycken varpå risken för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården inte bedömts vara överhängande.

### **Riksintresse för naturvård**

En bit från planområdet ligger Nyköpingsån som är utpekad som riksintresse för naturvård, Nyköpingsån, NRO 04–37. Ån hyser stor artrikedom, med bland annat lax, havsöring, färna, vimma och nissöga. Även den rödlistade tjockskaliga målarmusslan förekommer. Åns naturvärden kan bestå om vattenkvaliteten inte försämras. Det innebär bland annat att rening av dagvatten är av stor betydelse för att undvika skada på riksintresset. Planförslaget bedöms inte innebära påtaglig skada på riksintresset då den framtida dagvattenhanteringen i området ska ske på så sätt att Nyköpingsåns känslighet är styrande i valet av dagvattenlösningar. Läs mer under rubriken Miljöförhållanden.

### **Riksintresse för kommunikationer – väg och järnväg**

Riksintressenas markanspråk och funktioner ska säkerställas i de planer som upprättas och beslut som tas enligt bland annat plan- och bygglagen och miljöbalken. Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas vid en tänkt etablering och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att deras funktion påverkas negativt. Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar. Följande befintliga och planerade anläggningar för kommunikationer berörs av riksintresse.

#### *Södra stambanan*

Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Stockholm till Malmö och är mycket viktig för person- och godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnetet. Strax söder om

Järna delar sig banan i två grenar, en via Katrineholm och en via Nyköping. I Åby, öster om Norrköping, förenas de igen.

#### *TGOJ-banan*

TGOJ-banan, som går mellan Sala-Eskilstuna-Flen-Oxelösund är en enkelspårig bana som trafikeras av godståg och norr om Flen även av persontåg. Banan är av nationell betydelse och Oxelösunds hamn har förbindelse med banan.

#### *Ostlänken*

Götalandsbanan är en framtida höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg via bland annat Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås.

#### *Väg E4*

Väg E4 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E4 sträcker sig genom hela Sverige, från Helsingborg till Haparanda, och är en viktig väg för långväga transporter av såväl gods som personer.

Föreslagen exploatering påverkar inte möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av de berörda riksintressanta anläggningarna för kommunikationer. Detaljplanen har utformats så att funktionen hos transportsystemet inte påverkas. Funktionen säkras genom valda avstånd till berörda kommunikationsläggningar samt vidtagna åtgärder och anpassningar i förhållande till influensfaktorer som buller, olycksrisker, vibrationer, transport av farligt gods och elsäkerhet. Fortsatt dialog med Trafikverket under detaljprojektering och genomförande behövs för att minimera påverkan på transportanläggningarna. Planförslaget bedöms inte riskera att medföra risk för påtaglig skada på riksintresset.



Riksintresse för kommunikationer berör nuvarande motorväg och järnväg intill Nothagen samt planerade utbyggnader av järnvägen. Karta från MKB, Structor 2019-10-16



## Behovsbedömning av detaljplan

Den samlade bedömningen är att planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats inför samrådet och har därefter följt planprocessen. Tematisk, tidsmässig och geografisk avgränsning för MKB har avgränsats med Länsstyrelsen vid avgränsningssamråd 2017-03-31.

Tidsmässigt avgränsas MKB:n för en fullt utbyggd detaljplan samt konsekvenser under byggtiden. Geografisk avgränsning är berört detaljplaneområde samt närområdet. Bland annat behöver riksintresset för kulturmiljövård sättas i sitt sammanhang där påverkan på riksintresset bedöms i en helhet. De miljöaspekter som tas upp i MKB:n är kulturmiljö, trafikmiljö, buller, olycksrisker, föroreningar i mark och byggnader, dagvatten.

## Kommunala beslut

Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB (SBB) ansökte 22 augusti 2016 om planbesked för fastigheterna Raspen 2 och 3 med syfte att utveckla marken till hållbar blandstad med fokus på bostadsinnehåll.

Bygg- och tekniknämnden beslutade 18 oktober 2016 att planarbetet får inledas och att detaljplanearbetet bekostas av sökanden. Under planprocessen har planområdet utökats till att även omfatta fastigheten Raspen 1 samt del av Väster 1:2 och 1:43.

## Bakgrund

Nyköpings kommun har en stark befolkningstillväxt som förväntas fortgå. Detta gäller i synnerhet Nyköpings tätort, men även dess landsbygd och omkringliggande orter. Tillväxten och den starka arbetsmarknadsregionen kräver utveckling av hållbara kommunikationer. Kommunen arbetar med flera verktyg för att skapa förutsättningar och uppmuntra hållbart resande, både med mjuka åtgärder och utbyggnad av infrastruktur. Som ett viktigt led i det nationella systemet för kommunikationer pågår planläggning inom projektet Ostlänken, en 160 km dubbelspårig järnväg mellan Södertälje och Linköping, som ska ge en stor kapacitetsökning av järnvägsnätet och förkortade restider. Vid Nyköping delas järnvägen i två delar, en del som passerar centrala Nyköping och framtida Nyköpings resecentrum och sedan går upp mot Stockholm Skavsta flygplats, där ett resecentrum byggs. Den andra delen går förbi Stockholm Skavsta flygplats och knyts väster om flygplatsen samman med delen som går genom centrala Nyköping. Den nuvarande järnvägen Nyköpingsbanan kommer att behållas och framförallt nyttjas för godstrafik väster och öster om Nyköping. TGOJ-banan som går från Oxelösund och vidare mot Flen kommer att väster om Nyköping delvis samförläggas med Ostlänken en kortare sträcka. Investeringar i Ostlänken och Nyköpings resecentrum innebär väsentligt utvecklade förutsättningar för arbetspendling och restider per tåg förkortas.

Parallellt med detta planarbete har det pågått ett upprättande av detaljplan för Nyköpings resecentrum. Detaljplanen för Nyköpings resecentrum omfattar en utveckling av järnvägsområdet med nya plattformar och spårutbyggnad samt stöd- och servicefunktioner i form av resenärsutrymmen, service och parkering. Planen möjliggör även centrum-, kontors- och bostadsbebyggelse samt ett antal offentliga

platser, så som torg och parker. Även knypunkt för busstrafiken i staden och till landsbygden samt andra sörmländska städer lokaliserar vid Nyköpings resecentrum. I samband med planering av Nyköpings resecentrum har en övergripande trafikanalys upprättats vilken beskriver trafiksystemets funktion och behov kopplat till Resecentrum och tätorten i stort. En av de möjliga fysiska åtgärderna som utredningen förslår är Hemgårdspassagen, en ny planskild passage över järnvägen intill E4. Den projekteras i samband med projekteringen av järnvägssystemet för Nyköpings resecentrum.

Genom planarbetet tillskapas i Nöthagen ett stort antal bostäder samt arbetsplatser i ett stationsnära läge. Nyköpings centrum utvidgas till andra sidan av järnvägen och bidrar till att skapa en levande stadsmiljö.

## Förutsättningar och förändringar

### Planförslagets huvuddrag

Planförslaget innebär att dagens verksamheter i huvudsak avvecklas och att området omvandlas till en ny stadsdel med bostäder samt med inslag av handel, verksamheter och skola/förskola. Totalt möjliggör planen ca 192 000 m<sup>2</sup> BTA, varav 142 000 m<sup>2</sup> bostäder, ca 1600 st. Beroende på hur lägenhetsfördelningen ser ut vid genomförande kan antalet lägenheter bli antingen fler eller färre. Centrumfunktioner möjliggörs i större delen av området men koncentreras särskilt invid torgytor i planens östra delar. Kontor möjliggörs även i de östra och västra delarna av området. Centralt i området möjliggörs för skola/förskola samt ett vårdboende.

Delar av den äldre kulturhistoriskt värdefulla industribebyggelsen bevaras och införlivas i den nya bebyggelsen. Dessa byggnader skyddas med bestämmelser i planen. Mötet mellan gammalt och nytt blir en viktig del i Nöthagens identitet.

Den nya stadsbebyggelsen i området uppförs som kvartersbebyggelse med privata bostadsgårdar. Mot de större yttre gaturummen och järnvägen kliver bebyggelsen upp i skala till 6–7 vån och mot angränsande villabebyggelse nordost om planområdet kliver bebyggelsen ner till 3–5 våningar. På några ställen medges högre signaturbyggnader sticka upp mot som mest 10 vån. I planområdets inre f.d. industrikärnan skapas en variationsrik småskalighet med en bebyggelse på mellan 3-5 vån tillsammans med den lägre industribebyggelsen som behålls med ändrad användning. Den nya bebyggelsens placering och höjder regleras i plan. Bebyggelsen ska placeras i gräns mot gata. Höjderna regleras med en högsta byggnadshöjd och på några ställen regleras även variationen mellan olika höjder längs gatan. Även vissa principer för bebyggelsens utformning, som balkongernas placering och utformning samt entréförhållanden regleras med planbestämmelser.

Nöthagens centrala område införlivas och det befintliga öppna rummet tas till vara och blir en ny offentliga park, i anslutning till förskoleområdet. Grönstrukturen knyts ihop vidare norrut mot berget via en sekvens av mindre parker. På norra sidan om järnvägen ger planen utrymme för två torgytor med stark koppling till Nyköpings resecentrum.

Områdets parkering löses huvudsakligen med parkeringshus som placeras mot väg E4 samt järnvägen och utgör buffert mellan väg/järnväg och bostadsbebyggelse. I planen möjliggörs även för underjordiska parkeringsgarage i strategiska lägen. Angöring till området med bil sker norrifrån från Blommenhovsvägen via mindre lokalgator. Inne i området sker trafiken på fotgängarnas villkor. Med cykel nås området både från omgivande gator och via en ny undergång under järnvägen som är en del av framtida Nyköpings resecentrum. Längs Blommenhovsvägen anläggs separata körfält för cykeltrafik.

Nöthagen gränsar till Nyköping C. Det centrala läget skall tas tillvara - det ger underlag för att utveckla service, handel och kultur i den nya stadsdelen. En hög blandning av verksamheter och bostäder i ett av Nyköpings mest rörelseintensiva knutpunkter skapar förutsättning för stadsliv.



*Illustrationsplan*

## Områdets historia

Områdets bebyggelse består av industribebyggelse som tillkommit och byggts ut under 100 år. Innan industrierna etablerades inom området låg längs Blommenhovsvägen Vesterlunds krog (uppförd 1730) tillsammans med en äldre byggnad i trä. Järnvägen anlades 1913–15 och några år efter det har slakteriets äldsta delar uppförts.

Wedholms fabriker etablerade sig på platsen i slutet av 1940-talet efter att den äldre fabriken i centrala Nyköping blivit för liten. Den nya fabriken bestod utöver själva fabriksbyggnaden även av en kontorsbyggnad och en portvaktarbostad. Ungefär samtidigt som Wedholms etablerade sig på platsen byggdes slakteriet till och en kontors- och bostadsbyggnad tillkom. Knappt tio år efter att Wedholms etablerat sig och slakteriet byggts till uppförde KF ett komplex i områdets östra del innehållandes lager, bageri, butiker och bilverkstad. Slakteriet drabbas av en kraftig brand 1950 och genomgick efter den större om- och tillbyggnader. E4:an byggdes och invigdes 1961. I samband med att E4:an byggdes revs träbyggnaden vid Vesterlunds krog.

Blommenhovsvägen rätades även ut precis nedanför Vesterlunds krog, den gamla dragningen finns dock bevarad med sin allé. Wedholms expanderade kraftigt under 1960-talet och en stor mängd tillbyggnader tillkom mot norr. Wedholms fortsatte att expandera under kommande decennier. Slakteriet upphörde att vara slakteri mot slutet av 1970-talet. Under 1980-talet genomfördes en större tillbyggnad i Wedholms innergård. KF:s komplex har genomgått ett stort antal invändiga förändringar sedan uppförandet men relativt få exteriöra fram till 1980-talet, då butiksfasaderna förändrades mot norr och en tillbyggnad tillkom mot väster.



*Slakteriets charkuterifabrik från 1917 till höger. Till vänster byggs slakteriets kontors- och bostadshus.*



*1946 byggs Wedholms fabrik. Kontoret till vänster och maskinverkstaden i mitten-vänster.*



*Blommenhovsvägen 1930. Slakteriet i bakgrunden.*

## Stadsbild

Området präglas av den brokiga industribebyggelse som vuxit fram under många decennier. Området består av stora byggnadskomplex utan genomsläpp vilket gör att rörligheten i området idag är begränsad. Centralt i området finns dock en öppen gräs- och parkeringsyta som sträcker sig i nordsydlig riktning från Blommenhovsvägen ner mot järnvägen. På två sidor omgärdas planområdet av storskalig infrastruktur i form av järnvägen och den på pelare upphöjda väg E4. Stadskärnan ligger i direkt anslutning till Nöthagen men kopplingen upplevs idag som svag pga. järnvägen. Norr om planområdet bildar det skogbeklädda berget en tydlig fond. I öster utgör den småskaliga villabebyggelsen en kontrast till de mer storskaliga strukturerna inom planområdet.

Stadsbilden kommer påtagligt att förändras med föreslagen omvandling av området. Delar av befintlig industribebyggelse rivs medan andra delar bibehålls, lyfts fram och kompletteras med ny kvartersbebyggelse. Området kommer att genomkorsas med en relativt finmaskig gatustruktur. På flera ställen öppnar bebyggelsestrukturen upp sig och ger plats för parker och torg. Kopplingen mellan Nöthagen och centrala Nyköping förstärks avsevärt med tillkommande bebyggelse i Nöthagen och även kring Nyköpings resecentrum. Se mer resonemang under rubriken Konsekvenser av planens genomförande.

## Bebyggelse och gestaltning

### Befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse inom planområdet består av industribebyggelse uppförd under de senaste 100 åren. Bebyggelsen är uppdelad i tre större komplex: Wedholms fabriker, Slakteriet och KF:s bageri.

De ursprungliga verksamheterna är nedlagda. I området finns idag en bygghandel, en outlet, några mindre verksamheter och ett flertal mindre kontor för olika verksamheter.



I anslutning till planarbetet har ett Antikvariskt planeringsunderlag tagits fram av Nyréns Arkitektkontor, 2017-08-07. Tidigare har även en Antikvarisk förundersökning gjorts av Wilund arkitekter & antikvarier, 2015-08-03. I de båda beskrivs och värderas befintlig kulturhistoriskt intressant bebyggelses inom planområdet. En antikvarisk konsekvensanalys av planförslaget togs fram av Nyréns arkitektkontor 2019-09-04 (rev 2019-10-15 och 2020-05-11).

### *Raspen 1 - Wedholms fabriker*

Fabriken på fastigheten Raspen 1 uppfördes 1948 och har kontinuerligt byggts ut sedan dess. Fabriken tillverkade ursprungligen tankar och kärl till mejeriindustrin och bestod vid uppförandet av tre sammanbyggda huvudsakliga byggnadskroppar samt en fristående kontorsbyggnad. Fabriken var redan från början tänkt att byggas ut vid behov mot norr medan den södra fasaden var tänkt att vara intakt.

De värdebärande kvaliteterna för Raspen 1 är framförallt fabriken siluett mot söder, den starka industriella karaktären från efterkrigstiden som manifesterar sig i röda tegelfasader, glasade partier med stålbågar, grönmålade trädörrar och träfönster samt industriella markörer som traversbanor, 1970-talets arbetaromsorg manifesterad i tillbyggnaden på kontoret med matsalar och fritidslokaler, en fast front i tegel mot järnvägen i söder kontra kontinuerlig expansion mot norr, gränden mellan den ursprungliga kontorsbyggnaden och maskinhallen och maskinverkstadens interiöra kvalitéer.



*Wedholms maskinverkstad*

### *Raspen 2 – Slakteriet*

Det före detta slakteriets äldsta delar uppfördes 1917. Anläggningen har sedan byggts till i omgångar med en större tillbyggnad 1946–48 då även det fristående kontors- och bostadshuset uppfördes. 1950 drabbades anläggningen av en stor brand. Anläggningen upphörde som slakteri i slutet av 1970-talet och innehåller idag en rad olika verksamheter.

De värdebärande kvaliteterna för Raspen 2 är framförallt den nationalromantiska tegelarkitekturen, kontors- och bostadshuset från 1940-talet, de tidstypiska

trapphusmålningarna i charkuterifabriken och fasadteglets materialitet i slakteriets äldsta delar.



*Slakteriets nationalromantiska charkuterifabrik*

### *Raspen 3 - KF:s bageri*

KF:s bageri och lagercentral uppfördes 1957. Byggnaden har genomgått en del förändringar under framförallt 1970- och 80-talen men har i huvudsak sin exteriöra form bevarad. Exteriört har norra fasaden fått förstorade dörr- och fönsterpartier med nya tillhörande fönster respektive dörrar. Den västra fasaden var ursprungligen en sluten tegelmur men har vid olika tillfällen försetts med fönsteröppningar och enklare tillbyggnader. Interiört har mjöltornet en del bevarad inredning från den ursprungliga verksamheten samt en del dörrpartier och ytskikt av ett viss kulturhistoriskt intresse. Byggnaden i övrigt har i huvudsak varit lager och har ändrats efter behov under hela dess verksamhetstid.

De värdebärande kvalitéerna för Raspen 3 är framförallt tornets materialitet och symbolverkan och kontorsdelens högre grad av ursprunglig fasadutformning.



*KF:s bageri, mjöltornet*

### Bevarande av befintlig bebyggelse

I arbetet med Antikvariskt planeringsunderlag har en analys av områdets känslighet och tålighet med utgångspunkt i dess kulturhistoriska värdegjorts. Ett övergripande syfte med analysen är dels att redovisa bebyggelsemiljöns kulturhistoriska värde, dels att bedöma områdets känslighet och tålighet avseende ändringar och tillägg. Här ställs värden mot varandra och prioriteringar görs. Ut faller bedömningar om var och i vilken omfattning åtgärder kan vidtas utan att stora kulturhistoriska värden påverkas negativt. Byggnader eller landskap bedöms inte som enskilda objekt utan som ingående delar i en sammantagen kulturmiljö. Bedömningen av känslighet och tålighet sker i tre nivåer: hög känslighet för ändring, känsligt för ändring samt tålig för ändring.

*Nedan redovisas karta för känslighet - tålighet för fasader:*



*Känslighet – tålighet. Fasader med hög känslighet markerade i rött, känsliga i lila och tåliga i brunt*

Planförslaget innebär att merparten av byggnadsmassan i fastigheten Raspen 1 (Wedholms fabriker) ersätts. I den antikvariska förundersökningen samt det antikvariska planeringsunderlaget har fabriken södra och tillika äldsta delar bedömts ha högst värde, och det är här strukturer sparas i planförslaget. De byggnader som har bedömts ha högst värde och en hög känslighet mot förändringar, maskinverkstaden och kontoret, sparas i sin helhet. Av de byggnadsdelar som bedömts ha ett visst värde så försvinner personalbyggnaden från 1970 samt de södra delarna av den stora byggnadskroppen väster om maskinverkstaden. Dessa delar har en högre förändringshistorik och har bedömts som dels känsliga och dels tåliga. Den södra fasadens siluett har pekats ut som värdefull, då den fungerat som en symbol för företaget. Rivningen av den innebär därmed en viss negativ påverkan på kulturmiljön. Berörda delar har omfattande föroreningsproblematik, och under planeringsprocessen har dess värde inte bedömts vara tillräckligt stort för att motivera en omfattande saneringsinsats. I planprocessen har ett bevarande av fabriksbyggnadens södra fasad som integrerade delar av ny bebyggelse prövats, men bedömts som ej genomförbart av ekonomiska men även arkitektoniska skäl. Personalbyggnaden från 1970 har en tidstypisk karaktär, trots ett flertal ovarsamma ombyggnationer. Rivningen innebär en viss negativ påverkan på kulturmiljövärdet. Byggnaden bidrar till att rama in det centrala parkrummet, men då den inte



materialmässigt samspelar med 1940-talsbebyggelsen är dess betydelse mindre än de övriga byggnaderna kring parkrummet.

Den i planeringsunderlaget utpekade siktlinjen längs med Raspen 1s södra fasad med Raspen 2s före detta charkuterifabrik som fond bevaras till viss del längs med maskinverkstaden och kontorsbyggnadens södra fasader men skärs av strax väster om maskinverkstaden.

Raspen 2s äldsta delar bevaras och friställs från senare tillkomna påbyggnader. I planeringsunderlaget anges dess äldsta delar ha en hög känslighet medan senare tillkomna delar har markerats som tåliga, med vissa undantag. Planförslaget innebär att komplexets ursprungliga nationalromantiska arkitektur tas fram, vilket är positivt. Ett i underlagen utpekat trapphus förses med en varsamhetsbestämmelse. Delar från tillbyggnationen 1948 som markerats som känslig tas bort, vilket har en viss negativ påverkan på kulturvärdet. Slakteriets kontors- och bostadshus från samma tid bevaras dock vilket innebär att det skedet i fastighetens historia finns bevarad. Att byggnaden bevaras bidrar även till den centrala platsbildningens 1940-talskaraktär.

Byggnaderna på Raspen 3 rivs i sin helhet i planförslaget. Byggnaderna består till största delen av lager och har i den antikvariska förundersökningen bedömts som svåra att anpassa till ny verksamhet. Byggnadskomplexets norra delar har bedömts ha vissa kulturhistoriska värden utifrån sin framsideskaraktär med mönstermurade fasader och till viss del bevarade fönsterpartier. Mjöltornet har fungerat som en visuell markör för området sett från staden i sydväst. Dess status bygger på att omgivande bebyggelse är betydligt lägre. Ett bevarande av mjöltornet har prövats under framtagande av förslaget. Själva tornet är en integrerad del av lagerbyggnaden och går inte att frikoppla utan stora åtgärder. Utan den större byggnadskroppen kommer tornet upplevas som en artefakt utan sammanhang. Sett till tillkommande föreslagna byggnaders placering och höjder hade även merparten av tornets fasader skylts. Även lagerbyggnadens norra fasad har bedömts som svår att integrera i strukturen på ett naturligt vis.

De byggnader som bevaras ges rivningsförbud (r) som innebär att byggnaden inte får rivras. Respektive byggnads individuella karaktärsdrag skyddas genom varsamhetsbestämmelser (k) och skyddsbestämmelser (q).

Varsamhetsbestämmelserna är utformade för att möjliggöra förändring utan att karaktärsbärande kvalitéer går förlorade. Bestämmelserna reglerar att igensatta eller borttagna partier får återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnaden arkitektoniska uttryck och att förändringar och tillägg anpassas till byggnadens karaktärsdrag. Planbestämmelser har författats i samråd med antikvarisk kompetens.



*Utvecklad kulturmiljö. Orange markering avser bebyggelse som bevaras. Rosamarkerad yta bevarad och utvecklad rumslighet i anslutning till bevarad bebyggelse. Ljusrosa streckad linje framhåvt befintligt gaturum. Mörkrosa streckad linje förtydligt befintligt järnvägsrum. Streckad lila pil förstärkt riktning.*

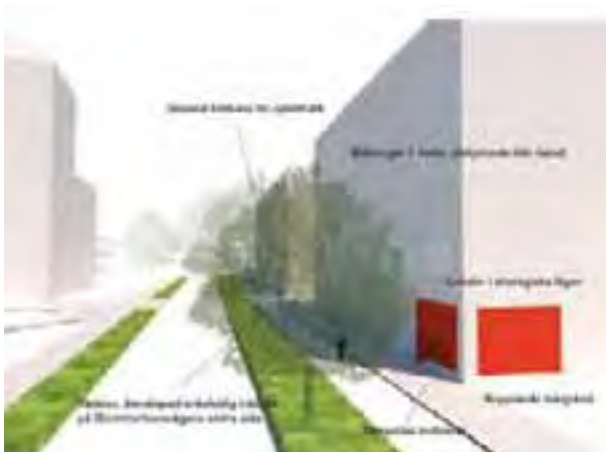
### Ny bebyggelse samt förändring av befintlig bebyggelse

Nöthagens karaktärsfulla industrimiljöer bevaras och utvecklas tillsammans med nya bostäder och verksamheter. Den integrerade industrimiljön bidrar till att skapa en unik stadsdel, där mötet mellan gammalt och nytt blir en viktig del i Nöthagens identitet. Delar av befintlig industribyggelse bevaras, utvecklas och integreras i den nya stadsbebyggelsen. Vilka delar och på vilket sätt regleras i planen.

I samband med planarbetet har ett gestaltningsprogram tagits fram av Nyréns Arkitektkontor. Gestaltningsprogrammet beskriver den mellan kommunen och exploatören överenskomna viljan, visionen och idén med utbyggnaden, dess kvalitetsnivå och utförande. Programmet kommer att utgöra underlag för kommande bygglov och projekteringsinsatser. Huvudsyftet med programmet är att säkerställa att Nöthagens stadsbyggnadsmässiga och arkitektoniska kvaliteter tas tillvara vid planens genomförande. All bebyggelse inom Nöthagen ska placeras i gräns mot gata eller torg i syfte att skapa attraktiva och tydliga gaturum och gårdar. Bebyggelsens stadsmässiga placering bidrar tillsammans med entrélägen mot både gata och gård att skapa trygga stadsrum. Entréer kan med fördel ligga något indragna från gräns mot gata.

Områdets nya bebyggelse utformas som kvartersbebyggelse med privata gårdar. Bebyggelsen ges olika karaktär längs med de olika stråken i området. Nöthagen får en hög variation i innehåll och karaktär. Storskaliga och intima rumsligheter med olika innehåll och upplevelser kopplas till starka stråk med koppling till befintliga Nyköping. Mot de större gaturummen kliver bebyggelsen upp i skala och mot den inre industrikärnan och Industristråket skapas en variationsrik småskalighet.

Mot *huvudgatorna* är bebyggelsen mellan 5 och 6 våningar med förhöjd bottenvåning som möjliggör lokaler i bottenvåningarna. Sockelvåningar ges en avvikande gestalt från övrig fasad. Bostäderna ligger minst 0,7 m över gatunivån. Balkonger som skjuter ut 1,2 m från fasad tillåts mot Blommenhovsvägen och då från våning 3 och uppåt.



*Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid huvudgatorna*



*Verksamheter i bottenvåningar*

Mot *tvärgränderna* trappas byggnadsvolymer ner från 6 våningar vid huvudgatorna till 3 våningar mot stadsdelens inre delar. För att uppnå en mer intim karaktär på gränderna tillåts balkonger som får skjuta ut 1,2 m från fasad. För att förstärka gaturummets lummiga karaktär kan fasader med fördel uppföras vegetationsbeklädda.

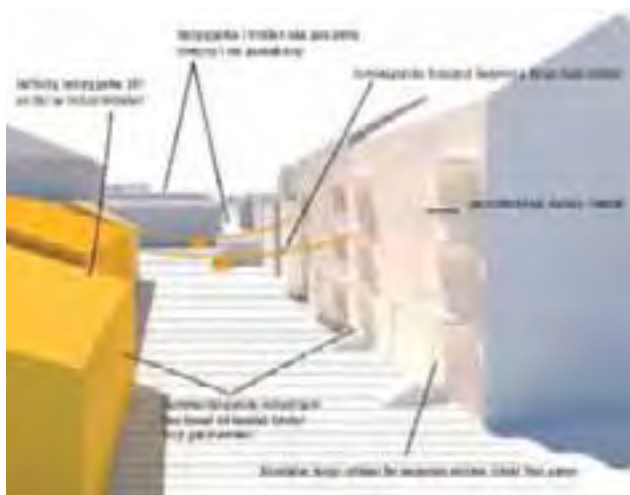


*Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid tvärgränderna*



*Lummiga miljöer*

Mot det inre stråket, *Industristråket*, samlas flera av de bevarade industribyggnaderna och kombineras med ny bebyggelse som tillsammans skapar ett intressant, upplevelserikt och brokigt stråk. I de lägen där en byggnad syns i fonden bör den utformas med extra omsorg. Längs med industristråket är bebyggelsen 1-5 våningar. En hög entrétäthet uppnås med enskilda trappor till alla marklägenheter längs gatan. Balkonger får skjuta ut 1,2 m från fasad över allmän platsmark.



*Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid Industristråket*



*Entrétrappor till marklägenheter*

### Material och Färgsättning

Kommunens vilja är att Nöthagen ges ett samtida uttryck i materialval och detaljer, samtidigt som det finns en koppling till områdets historia som en återkommande "röd tråd" genom hela området. Fasadmaterial och arkitektoniska detaljer kan med fördel därför återspegla den brokiga framväxt som varit karaktäristisk för Nöthagens - där robusta material som tegel, metall och sten skapar en spännande och hållbar blandning som tål förändring över tid.

Fasader på ny bebyggelse kan med fördel i huvudsak uppföras i tegel eller andra material av industrikaraktär. Taken i området bör vara ljusa tak med synliga takvinklar då ljusa kulörer kontrasterar fint mot befintlig industribebyggelse. Som takbeklädnad föreslås exempelvis aluzink och rheinzink. Vid parken föreslås alla nya fasader ha tegel i röda kulörer för att uppnå ett sammanhållet parkrum. Byggnadsdetaljer såsom räcken fönster, handtag och takkupor kan med fördel ges en industrikaraktär, dvs material och gestaltning med en robust, långsiktig enkelhet - exempel på material är metall och trä.







### Möte med villaområde

I öster gränsar planområdet till Norra Bangårdsgatan och villabebyggelse. Nuvarande situation längs Norra Bangårdsgatan byggs upp av villabebyggelse på ena sidan av gatan och Nöthagen industriområde med KF:s gamla bageri på andra sidan. I planförslaget föreslås Norra Bangårdsgatans sektion kompletteras med breddade trottoarer, cykelbana och gatuträd. Den föreslagna stadsbebyggelsen som ersätter befintligt industriområde får en byggnadshöjd på mellan 3–5 våningar. Byggnadshöjden och tätheten är motiverad av det nya gaturummet som förtydligas i förslaget och kvarterets centrala placering i anslutning till stationen där en framtida tyngdpunkt utvecklas genom den nya detaljplanen för Nyköpings resecentrum. En planbestämmelse (f6) på plankartan säkerställer att fasader mot villaområdet uppförs i en varierad gestalt " *Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad*". Syftet är att säkerställa en horisontell variation i mötet med villorna.



Elevation av Blommenhovsvägen från Gestaltungsprogram för Nöthagen. Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad.



Elevation av Blommenhovsvägen från Gestaltungsprogram för Nöthagen. Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad.



Volymstudie över föreslagets möte med villaområdet - Vy från öster.



Volymstudie över föreslagets möte med villaområdet - Vy från nordväst.



Utsnitt över Norra Bangårdsgatan och Nöthagens möte med villabebyggelsen. Sektion AA markerad i rött.



Sektion (AA, markerad ovan) över Norra Bangårdsgatans - befintlig situation



Sektion (AA, markerad ovan) över Norra Bangårdsgatans - Framtida situation där industriområdet har ersatts med ny stadsbebyggelse och gaturummet har kompletterats med bredare trottoarer, gatuträd och cykelbana. Föreslagen ny stadsbebyggelse illustrerad i gult.

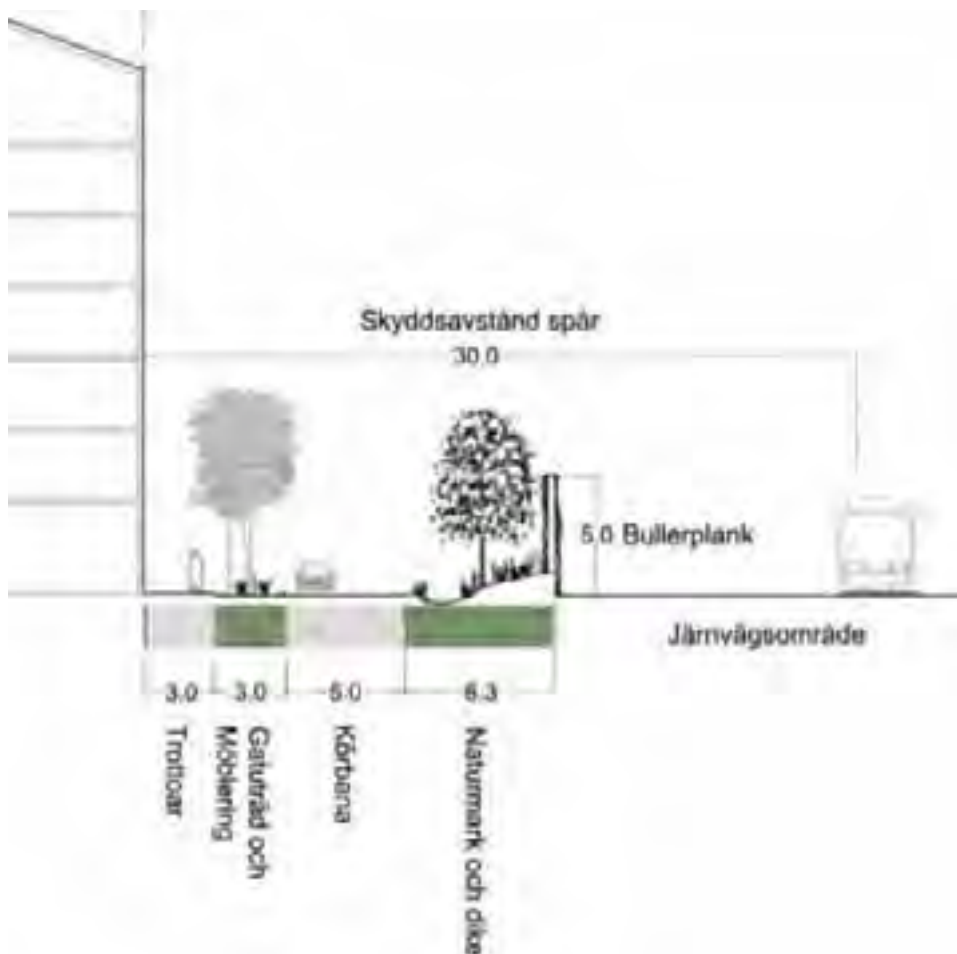


*Perspektiv över Norra Bangårdsgatans där industriområdet har ersatts med ny stadsbebyggelse och gaturummet har kompletterats med bredare trottoarer, gatuträd och cykelbana. Till vänster i bilden syns den nya stadsbebyggelsen som ersätter befintliga industriområde.*

#### Bullerplank och ny gata längs spårområdet

I planområdets södra kant anläggs en långsmal naturzon mellan en ny lokalgata som löper längs stadsbebyggelsen och spårområdet söder om planområdet. Inom naturmarken anläggs ett plank som ska fungera risk- och störningsreducerande. Vid uppförande av planket ska hänsyn tas till järnvägsanläggning; det ska placeras ca 1-2 meter från gräns till järnvägsfastighet så att det kan uppföras och underhållas inom den egna fastigheten och minst 5 meters skyddsavstånd ska hållas till kontaktledning. Planket föreslås uppföras som integrerad del av gaturummet med ett varierande utförande längs sträckan för att bryta ner dess horisontallitet. Planket kan med fördel uppföras som en vegetationsväg som skiftar i uttryck och karaktär över året. Plankets gestaltning bör ges extra omsorg då det utgör ett fondmotiv vid kopplande gaturum från norr. Kommande projektering av gata, naturmark, plank och järnvägsområde kommer styra slutgiltig sektion och utformning av helheten.





*Typsektion för Nöthagens stadsbebyggelse och dess möte med spårområde - innehållande gata med trottoar, gatuträd, körbana, naturmark, dike, bullerplank och spårområde. Kommande projektering av berörda delar (gata, grönområde, bullerplank och spårområde) kommer styra slutgiltig utformning och sektion för helheten.*



*Referensbilder på bullerskärm uppförd som grön vegetationsvägg*

### Nöthagens skolområde

I Nöthagens lugna inre miljö placeras ett sammanhållet skolområde med möjlighet att anlägga flera skolanläggningar. Verksamheten föreslås inrymmas i delar av de bevarade äldre byggnaderna och i bostadskvarteret i skolområdets västra del där planen möjliggör för ca 6 förskoleavdelningar om totalt ca 108. Förskolan i bostadskvarteret är planerad utifrån ett invändigt ytbehov på som lägst 7,8 kvm/barn, vilket med 6 avdelningar (18 barn/avdelning) motsvarar en lokal på ca 850

kvm. Förskolan i bostadskvarteret är säkerställd genom en planbestämmelse på plankartan (S<sub>1</sub>) att förskola om minst 850 kvm ska finnas. Övrig skolverksamhet inom skolområdet är reglerad med en bestämmelse (S) som inrymmer alla pedagogiska nivåer. Den totala kapaciteten elever och förskolebarn som detaljplanen möjliggör varierar beroende på rådande fördelning mellan verksamheternas pedagogiska nivå - förskola, grundskola, högstadie, gymnasieskola eller efter-gymnasial utbildning.

Boverket har tagit fram rekommendationer kopplat till storlek på skolgård och friyta per barn. I rekommendationerna anges att den totala storleken på skolgård bör överstiga 3000 m<sup>2</sup> och att ett rimligt mått på friyta per förskolebarn är 40 m<sup>2</sup> och 30m<sup>2</sup> för grundskoleelever. I underlaget för detaljplanen är skolområdet planerat för ca 225 grundskoleelever och ca 180 förskolebarn fördelat på ca 10 avdelningar. Skolområdet ger förutsättning för en sammanhållen skolgård på ca 7800 m<sup>2</sup>, vilket med en fördelning likt ovan ger utemiljöer på ca 15 m<sup>2</sup>/grundskoleelev och 25 m<sup>2</sup>/förskolebarn. Om grundskolan istället ersätts av högre utbildning där behovet av utemiljöer är lägre kan andelen förskoleavdelningar öka, alternativt kan friyta/förskolebarn öka. Genom skolgården går allmänna gångvägar som ska vara öppna och samutnyttjade med allmänheten. Dessa är säkerställda med bestämmelsen "x" på plankartan.

Med anledning av att skolgårdens totala storlek är mer än dubbel så stor än Boverkets rekommendation (3 000 m<sup>2</sup>), och att ett av planens syften är att skapa en blandad stad med stort antal boende - så bedöms en friyta på 25 m<sup>2</sup>/ förskolebarn och 15 m<sup>2</sup>/grundskolebarn vara acceptabel. En lägre friyta än Boverkets rekommendation kan dock medföra ett ökat slitage på allmänna gröna ytor inom Nöthagen, då dessa kan komma att besökas mer av skol- och förskolebarn. Oavsett vilket friyta som skapas kan ett effektivt samspel kring de olika skolverksamheternas nyttjande av den planlagda skolgården bidra till att minska eventuellt slitage på allmän plats.

Förskolegårdens funktion och gestaltning ska följa Nyköpings riktlinjer där skolgården delas in i olika zoner - "trygg", "nyfiken" och "vild". Den vilda zonen föreslås lokaliseras inom naturområden utanför planområdet. Delar av skolgården kan samutnyttjas med allmänheten vid tider när skolverksamhet inte bedrivs. I kommande bygglovskede ska den befintliga bebyggelsen utredas närmare så att det är tekniskt möjligt att bygga om inomhusmiljön. Angöring med cykel till skolverksamheten (hämta/lämna) föreslås ske längs "Industristråket" och med bil via den nya lokalgatan utmed spårområdet med tillhörande vändzon söder om skolområdet. Angöring till förskola i bostadskvarteret i skolområdets västra del kan ske med bil via angränsande tvärgränd i nord-sydlig riktning. Från den totala skolgårdens yta på 7 900 m<sup>2</sup> kommer yta behövas för funktioner som inte ingår i friytan. Exempel på sådana funktioner är entrézon, plats för "hämta & lämna", cykel- och rhp-parkering. Exakt fördelning av verksamheter samt organisering av dess funktioner och lekytor prövas i samband med bygglov.



Referensbilder på utemiljöer. Skolgården har förutsättning att delas in i "trygga" och "nyfikna" zoner. En "vild zon" kan skapas i tillgängliga naturområden utanför planområdet.





Koncept för Nöthagens Skolorråde är ett sammanhängande område i Nöthagens inre för skolverksamhet. Genom den större skolgården ska en allmän passage för gång- och cykeltrafik finnas. Skolorrådet bekräftas i detaljplan genom bestämmelsen S (Skola).



*Wedholms maskinverkstad bevaras och utvecklas till en grundskola i planförslaget*

## Offentliga rum och platser

### Befintliga offentliga rum och platser

Eftersom området idag främst används för industri och utgörs av kvartersmark finns inga direkta offentligt använda platser eller parker. Mellan Wedholms och Slakteriet finns dock en öppen yta med gräsmattor och parkering som fungerar som ett slags knutpunkt i området.

I samband med arbetet med Antikvariskt planeringsunderlag har en analys av områdets känslighet och tålighet med utgångspunkt i dess kulturhistoriska värde gjorts. Nedan redovisas karta för känslighet - tålighet för de yttre miljöerna:



*Känslighet – tålighet. Miljöer med hög känslighet markerade i rött, känsliga i lila och tåliga i brunt*

### Planförslagets kulturhistoriska konsekvenser för befintliga rum och platser

Blommenhovsvägen är en mycket gammal vägsträckning som tidigare haft en betydligt mer lantlig karaktär, kantad av alléer. I planförslaget föreslås den att återfå alléerna, vilket bedöms ha en stor positiv påverkan på dess kulturhistoriska kvalitéer.

Intill Vesterlunds krog, ett stenhus från 1730-talet strax utanför planområdets nordvästra del, föreslås en park och öster därom ett punkthus på 10 våningar på den nuvarande parkeringen. Miljön kring stenhuset har beskrivits vid anläggandet av E4an och parkeringen, men kring byggnaden har miljön fortfarande en viss integritet bevarad. Då det föreslagna punkthuset håller ett visst avstånd genom den nyanlagda



parken samt att det uppförs på en i nuläget hårdgjord yta bedöms påverka på kulturmiljön vara begränsad. Att kulturmiljön aktiveras genom att området får en ökad befolkning bedöms som positivt.

### Nya offentliga rum och platser

I den nya stadelen planeras för flera offentliga rum, såväl parker som torgmiljöer. Den centrala parken samt torget ramas in av bevarad äldre bebyggelse. Torgytan i områdets sydöstra del (*Soltrappan*) utgör entrétorg och koppling mellan Nöthagen och Nyköpings resecentrum.



*Offentliga rum och platser i det nya området*

### *Soltrappan*

Soltrappan blir ett viktigt entrérum till Nöthagen precis vid Nyköpings resecentrum. Platsen ingår i detaljplanen för resecentrum, samtidigt som den ingår i planen för Nöthagen. Biltrafik på torget är endast tillåten med infart till parkeringshuset och då på fotgängares villkor. Från rummet finns en koppling under spåren som även fungerar som uppgång till tågplattformarna. Då platsen blir ett rum där byte mellan olika trafikslag kommer ske föreslås att rummet gestaltas med gott om cykelparkeringsplatser. I bebyggelsens bottenvåningar runt torget finns det plats för utåtriktad verksamhet som affärer och service. Rummet får en fin solsida i härligt söderläge. Centralt i platsen finns en generös trappa som kombineras med gång- och cykelramper till passagen.



*Soltrappans placering i området illustrerad i gult*



*Soltrappan blir en viktig mötespunkt mellan Nöthagen och Nyköpings resecentrum, samt centrala Nyköping*

### *Torget vid Slakteriet*

Söder om det gamla Slakteriet återskapas ett torgrum. Torget får en strategisk placering i Nöthagen nära Nyköpings resecentrum utmed ett av de större stråken längs järnvägen. Slakteriets fasader skapar en härlig södersida mot torget med möjlighet till aktiva bottenvåningar och uteserveringar. Innehållet i bebyggelsen kring torget föreslås ges ett utåtriktat anslag. Befintlig bebyggelse som sparas skapar ett intressant möte med ny bebyggelse vid torgets södra och östra sida.

Markbeläggningen föreslås spegla den befintliga tegelarkitekturen. På torget ges motorburen fordonstrafik begränsad framkomlighet till förmån för stadsliv och gångrörelse. Längs med Norra Bangårdsgatans förlängning som passerar torget i söder anläggs trädplanteringar.



*Torget's placering i området illustrerat i rosa*



*Det kulturhistoriska rummet utvecklas*



*Torget's markbeläggning kan spegla historien*



*Konceptbild över Slakteriets utveckling. Nya byggnadstillägg anpassas till kulturmiljön. Ny torgbildning med Gamla slakteriet i fonden.*

### Parken

Områdets mittpunkt, som tidigare fungerat som rekreationsområde och entréplats, tas tillvara och utvecklas till stadsdelens generösa park. Den norra och södra delen av

parken delas upp av industristråket som löper rakt genom området från öst till väst. I norr finns en lugnare del med sittplatser i söderläge med blomsterprakt, frodig grönska och fria öppna gräsytor. I söder intill förskolan och skolan skapas en samutnyttjad del med funktion av både skolgård och park vid tider när förskoleverksamhet inte bedrivs. Parken ges en ram av träd och buskar som skapar ett inre rum. I höjd med torget föreslås en aktivitetsplats för något äldre barn och ungdomar, kompletterat med sittplatser och plats för att hänga.



*Parken, Nöthagens gröna hjärta*

## Natur

Planområdet består i nuläget framförallt av hårdgjorda ytor. I de centrala delarna finns några gräsytor och en del träd. Vissa av träden står i alléer och trädslag som förekommer är bland annat lind och rön. Längs järnvägsspåren i den södra delen av planområdet finns ett område med slyppslag, träd och buskar samt rikligt med gräs och örter. Här finns även ädellövträd såsom ek och lönn. Vegetationen längs järnvägsspåren är inte skyddad i detaljplanen och ersätts vid ett plangenomförande av nya torg, gator och bebyggelse. Förutsättning för nya ekosystemtjänster tillskapas genom planläggning av naturmark längs med spåren väster om Nyköpings resecentrum.



Norr om planområdet finns ett område med barr- och hållmarksskog. I gränsen till planområdet slutar skogen med branta söderexponerade klippor. Klipporna kan vara viktiga livsmiljöer för vissa växtarter och insekter. I och med utbyggnad enligt planförslag kommer delar av klipporna att påverkas indirekt av skuggning.

Inom planområdet finns det på Artportalen registrerade fynd av bland annat Skogsalm (CR), mindre hackspett (NT) och stare (VU). Skogsalmarna i området har drabbats av almsjuka och flertalet är sedan tidigare avverkade. Mindre hackspett är knuten till större lövskogsområden och bedöms inte påverkas av planförslaget. Staren kan nyttja öppna gräsytor som födosöksområden och kan även häcka i hålträd eller holkar i parker och alléer, arten bedöms inte påverkas negativt av planförslaget.

Planförslaget innebär att en större park anläggs i området, samt att grönstruktur i form av alléer och gröna lösningar av dagvattenhanteringen tillförs.

Dagvattenhanteringen är reglerad med planbestämmelser på plankartan. Från Nöthagens inre skolområde skapas en grönkoppling via en grön tvärgata (planlagd som GATA och PARK) till naturområdet och berget norr om Blommenhovsvägen. Den nya grönstrukturen har förutsättning att bidra med ekosystemtjänster som bland annat fördröjning och rening av dagvatten, skuggning samt kylning av luft. Tak på ny bebyggelse kan uppföras som s.k. "gröna tak" med beklädnad av sedum eller växt med likvärdig funktion. Gröna tak kan bidra till utjämning av inomhusklimat och ge en förbättrad dagvattenfördröjning. Sammantaget bedöms planförslaget bidra till utvecklingen av de gröna värdena i Nöthagen.

Vid utformning av parkmark och övriga grönytor i området är det värdefullt att använda inhemska växter och trädslag samt att få en variation av trädslag, såsom exempelvis ek, lönn, lind och fågelbär. Detta ökar värdet för biologisk mångfald och även områdets motståndskraft mot till exempel trädskjukdomar. Växtval och en skötsel av grönytor som lockar pollinerare kan bidra till en ökad biologisk mångfald.



*Slyupplag, träd och buskage i södra delarna av området*



*Klippor gränsar till norra delen av planområdet*



*Alléträd i de centrala delarna av planområdet*



## Kollektivtrafik

### Nyköpings resecentrum

Nuvarande järnvägsstation är belägen strax söder om detaljplaneområdet på järnvägens södra sida. I och med Ostlänken förväntas en ökad järnvägstrafik, varför Nyköping resecentrum byggs i syfte att förbättra tillgängligheten och förhöja kapaciteten. Nyköpings resecentrum kommer att samla järnvägstrafik, fjärrbussar, regional busstrafik, landsbygdsbussar och stadsbussar på ett ställe.

Nöthagen kommer att få en unik närhet till kollektivtrafik, såväl lokal som regional och nationell. Beräkningar saknas för den lokala effekten på resandefördelningen av Nyköpings resecentrum, men bedömningen görs ändå att kollektivresandet kommer att bli högre än genomsnittet i Nyköping. Sannolikt sker då en förflyttning från bilresande till kollektivresande, både för kortväga och långväga resor. Det behöver inte per automatik innebära att bilägandet minskar i det nya området men troligt är att bil kommer används mer sällan för resor i vardagen och alla bilar inte behöver förvaras i närheten av bostaden. Kollektivresor påbörjas och avslutas som cykel- eller gångresor från Nöthagen till Nyköpings resecentrum.

Nyköpings resecentrum inkluderar en ny bussterminal, som ersätter nuvarande terminal söder om järnvägsstationen. Utöver regiontrafiken och den lokala landsbygdstrafiken kommer Nyköpings resecentrum också att trafikeras av de för närvarande tre linjer i stadstrafik och två servicelinjer som finns inom Nyköpings tätort.

Nyköpings resecentrum förväntas attrahera många cyklister varför cykelbanor och cykelparkeringar behöver dimensioneras för höga belastningar. Kollektivtrafiken ges generellt mycket goda förutsättningar i samband med planerna för Nyköpings resecentrum. Viktigt att se till att framkomligheten är god i gatunätet för bussar till och från Nyköpings resecentrum.

### Övrig kollektivtrafik

När befolkningsunderlaget i området ökar genom planerade nya bostäder kan turtätheten komma att ökas. På sikt kan nya bussskopplingar skapas bortom Nöthagen mot nya bebyggelseområden nordväst.

## Gator och stråk

### Befintliga gator och stråk

Stråk för gång, cykel och bil är idag koncentrerade till Blommenhovsvägen i norr och biltrafiken leds vidare in i området norrifrån och försörjer de verksamheter som finns där.



### Trafikslag i nuläget

Idag angörs området från Blommenhovsvägen, vilken är en mycket gammal vägsträckning. Fram tills 1937 hette den Katrineholmsvägen och var den medeltida huvudsakliga vägen från Nyköping och nordväst. Blommenhovsvägen rätades till viss del ut 1961 i samband med anläggandet av E4an, innan dess hade den en lantlig karaktär, kantad av en allé med äldre träd. Den äldre dragningen finns bevarad en bit öster om E4an med vägbank och allé. Intill vägen på andra sidan från Nöthagenområdet ligger Kung Rönnes källa, varifrån vatten har letts fram till Stortorget i Nyköping till platsen för nuvarande Torgbrunnen. Bredvid källan ligger Vesterlunds krog, ett vit-putsat stenhus från 1730-talet. Blommenhovsvägen har potential att återfå en del av sin tidigare karaktär genom planterandet av en allé längs dess nuvarande sträckning, borttagande av sly och en aktivering av den kvarvarande delen av den äldre sträckningen som en integrering i ett kommande cykel- eller promenadstråk.

E4an intill Nöthagenområdet öppnades 1961 och är en av Sveriges äldsta motorvägssträckningar. Dess bro i Nöthagenområdets västra del har en karaktäristisk smacker tidig 1960-talskaraktär med smala pelare och förhållandevis låg frigång undertill. Undersidan av bron har en råare industrikaraktär.

Trafikmätningar har utförts 2017 på flera platser längs Blommenhovsvägen, Brunngatan och Norra Bangårdsgatan. Andelen tvåhjuliga motorfordon varierar utmed Blommenhovsvägen och vid andra mätpunkterna och redovisar följande (Strukturutredning SWECO – oktober 2019):

- *Blommenhovsvägen intill väg 52 - 20%*
- *Nöthagen mellan Nöthagsvägen och Wedholms allé - 16%*
- *Nöthagen mellan Wedholms allé och Hållstavägen - 9%*
- *Norra Bangårdsgatan - 42%*
- *Blommenhovsvägen vid cirkulationen med Brunngatan - 10%*
- *Brunngatan – 10%*

Andelen tung trafik fördelas enligt följande (Strukturutredning SWECO – oktober 2019):

- Blommenhovsvägen intill väg 52 - 6%
- Nöthagen mellan Nöthagsvägen och Wedholms allé - 9%.
- Nöthagen mellan Wedholms allé och Hållstavägen- 1%.
- Norra Bangårdsgatan - 0%
- Blommenhovsvägen vid cirkulationen med Brunnsgratan - 1%
- Brunnsgratan – 2%



Dagens trafikrörelser (fordon/dygn) (Strukturutredning SWECO – oktober 2019)

### Trafikstruktur

Vid planering och utformning av Nöthagens nya trafikstruktur, med tillkommande gator, prioriteras trafikslagen enligt Nyköpings transportstrategi (Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta, 2015), där gångtrafik ges högst prioritet följt av cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik som ges lägst prioritet. Centralt inom Nöthagen skapas en lugn och trygg trafikmiljö med låga fordonshastigheter till förmån för social samvaro och lek. Här utgör "Industristråket" och "tvärgränderna" ett sammanhållet gångfartsområde där fordonstrafik endast får ske på fotgängares villkor. På det nya torget vid Slakteriet och kring platsen vid Nyköpings resecentrum prioriteras mänsklig aktivitet fullt ut, här är motortrafikens framkomlighet mycket begränsad. För beskrivning av förändringar i trafikflöde se rubrik Konsekvenser av planens genomförande.



*Trafikstruktur. Nöthagen omgärdas av traditionella uppsamlade stadsgator (lila och röd markering ovan) där bilarnas rörelse separeras från gångtrafik. I områdets inre begränsas biltrafiken till förmån för en lugn gatumiljö och social samvaro (orange markering ovan). Här sker biltrafik endast på oskyddade trafikanters villkor. Kring torget och stationen utformas gaturummet som torg eller gågata. Här prioriteras fotgängare fullt ut med ytterligare begränsningar i framkomligheten för motortrafik.*

- Uppsamlande gata. Separerad körbana och trottoar - högre beräknat trafikflöde
- Lokal gata. Separerad körbana och trottoar - lägre beräknat trafikflöde
- Gångfartsområde. Alla trafikslag delar på utrymme i låg hastighet
- Torg/Gågata. Mycket begränsad framkomlighet för motortrafik
- ⋯ Cykelbana, separerad körbana för cyklar

*Huvudgatorna* Blommenhovsvägen, Norra Bangårdsgatan samt nya lokalgator langs E4 och järnvägen kopplar samman Nöthagen med intilliggande stadsdelar. Blommenhovsvägen rymmer biltrafik, kollektivtrafik, generösa cykelbanor och trottoarer. Gaturummen är relativt stora med enkelsidig bebyggelse på gatans södra sida. På den norra sidan gränsar villatomter. En enkelsidig trädallé återskapas som tillsammans med växtzoner ger en grön karaktär. Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatans föreslagna separerade cykelbanor skapar tillsammans med en ny cykelbana under järnvägen vid Nyköping resecentrum ett sammanhållet cykelnät som är kopplat till Nyköping innerstad.



*Allé återskapas längs Blommenhovsvägens södra sida.*

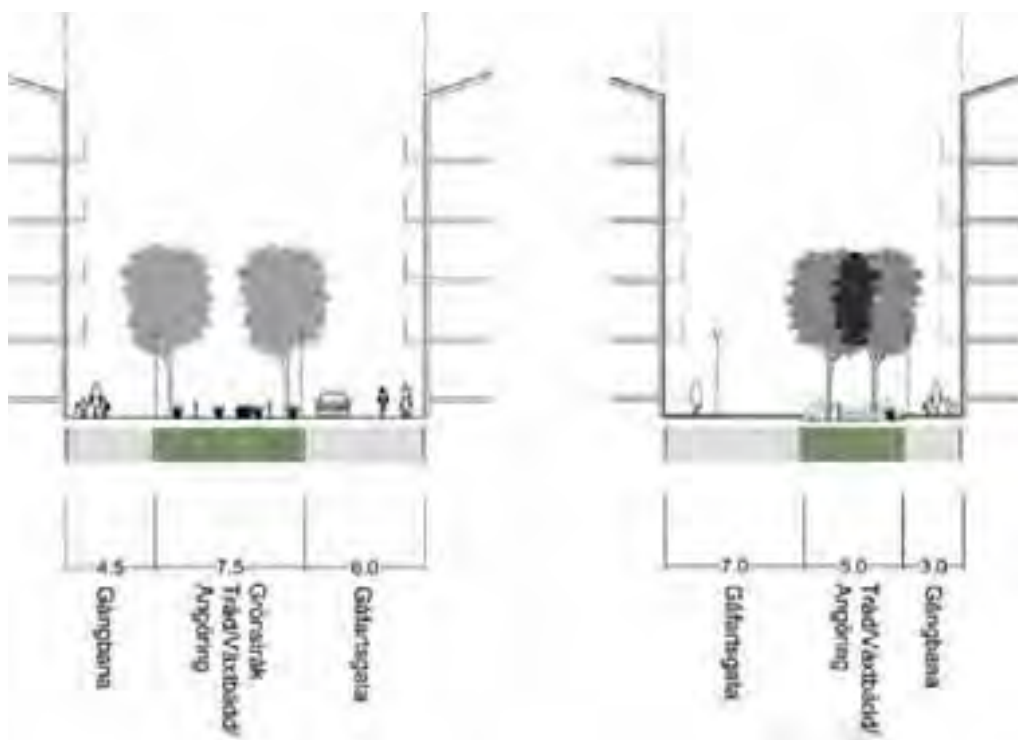


*Generösa trottoarer och cykelbana.*



Typsektion för Blommenhovsvägen i höjd med Slakteriet. På den södra sidan föreslås generösa trottoarer och körbana för cykel innanför en zon av angöring, gatuträd och plats för busshållplats. På gatans norra sida gränsar villatomter, här varierar sektionen med trottoar i Blommenhovsvägens östra delar och avsaknad av trottoar i väster mot E4an. Längs gatans norra sida föreslås befintliga gatuträd bevaras och trottoar anläggas där det saknas.

Tvärränderna kopplar rörelsen längs Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan in till målpunkter i Nöthagens inre struktur. Tvärränderna utformas som lokala vistelse- och angöringsgator där alla trafikslag delar på utrymmet i låg hastighet. Gatorna har både träd och växtbäddar där dagvatten hanteras och ligger i nordsydlig riktning vilket ger goda solförhållanden.



Sektion tvärränder. Tvärränderna får en grönkaraktär med växtbäddar och gatuträd.





Lummiga gaturum



Gångfartsgator

*Industristråket* är Nöthagens kärna och löper genom hela stadsdelen från i östvästlig riktning. Stråket utformas som en gångfartsgata där trafikslag blandas i låg hastighet. I förlängningen väster om planområdet kan stråket kopplas till framtida utvecklingsområde väster om E4. I industristråkets östliga ände vid korsning med Blommenhovsvägen skapas en entréplats utformad som en torgyta. Längs med stråket är det tätt mellan entréerna och golvet utformas med ett genomgående material över hela ytan, från fasad till fasad. Belysning uppförs som linspänd belysning för ökad rumslighet.



Sektion Industristråket.



*Ett sammanhängande golv sträcker sig från fasad till fasad längs hela Industristräket. Referens, Köpenhamn Danmark.*



*Entréplatsen är planlagd som både torg och lokalgata i detaljplanen. Planläggningen bidrar till en flexibilitet som inrymmer olika utformning av entréplatsen och korsningen. Vid projektering kommer exakt utformning och avgränsning att fastställas.*

Gång och vistelse på gator och i andra stadsrum utgör grunden för stadslivet. Platser och stråk ska göras trygga, säkra och trevliga i syfte att skapa en levande miljö som främjar gångtrafik. Det betyder olika saker i olika situationer utifrån grad av separering mellan trafikslag och funktioner, men kvalitet och säkerhet för gående ska alltid sättas högst. En viktig faktor för att främja cykeltrafiken är att skapa sammanhängande cykelnät av hög kvalitet och god kapacitet.

Kring Nöthagen finns flera barriärer som begränsar cyklisters framkomlighet och fokus behöver läggas på att överbrygga dessa barriärer. Med cykel nås området både från omgivande gator och via en ny undergång under järnvägen som planeras i samverkan med planen för Nyköpings resecentrum. Möjlighet kan i framtiden eventuellt finnas för ytterligare passager av järnvägen för gång och cykel. Detta regleras dock ej i denna plan.

Biltrafik kommer även i framtiden att vara ett viktigt trafikslag, framförallt för längre resor och för transporter och service av olika slag. Framkomlighet och kapacitet prioriteras i det övergripande vägnätet medan tillgänglighet prioriteras i det lokala gatunätet i och runt detaljplaneområdet.

De lokala gatorna inom Nöthagen har som främsta funktion att utgöra livsmiljö för boende och verksamheter i stadsdelen, alltså prioriteras gång och vistelse. Cykel och bil kommer tillåtas inom området men regleringen föreslås vara gångfartsområde. Biltrafiken minimeras bland annat genom att förlägga parkeringar till områdets periferi. Fordon, både cykel och bil, framförs på gåendes villkor. För att möjliggöra en flexibilitet där trafikslag kan prioriteras olika över tid regleras Nöthagens gator som GATA<sub>1</sub>, GATA<sub>2</sub> och LOKALGATA – vilket alla medger gator som möjliggör en mångfald av trafikregleringar.

Vid planering och utformning av gator och trafiknät i det nya området prioriteras trafikslagen enligt stadens transportstrategi i ordningen gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik. Transportstrategi för Nyköping tätort och Skavsta, antagen av Kommunfullmäktige 2016-06-14 är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla.

## **Angöring, parkering och mobilitetslösningar**

### Angöring biltrafik

Nöthagen angörs med bil via de två större huvudstråken för biltrafik; Blommenhovsvägen och gaturummet längs E4 och järnvägen. De funktioner och bostäder som inte nås direkt från de större gatorna görs tillgängliga via mindre angöringsgator som löper in i strukturen från de yttre gatorna. Blommenhovsvägen utvecklas på detta sätt till en stadsgata i planförslaget och får flera nya ut- och infarter som kopplas till gatan. De kopplande angöringsgatorna bidrar till att möjliggöra Blommenhovsvägens omvandling från väg till stadsgata, samtidigt som det gör att Nöthagen stadsbyggnadsmässigt blir en del av Nyköpings innerstad med liknande struktur. I planområdets västra gräns mot E4 anläggs en uppsamlade stadsgata som löper längs med motorvägen innan den viker av längs spårområdet i planområdets södra gräns. I anslutning till gatan förläggs flera funktioner som bedöms generera stora biltrafikflöden - två parkeringshus vid E4an, ett parkeringshus vid Nyköpings resecentrum, skolor och förskolor. I slutet på gatan anläggs en vändplan med vändmöjlighet för större fordon. Inom alla gaturum finns förutsättning för att anlägga angöringsfickor för hämtning och lämning. Samtliga huvudentréer till bostäder och verksamheter inom planområdet är planerade för att nås på ett tillgängligt sätt med bil för personer med nedsatt rörelseförmåga.

### Sopbil och transporter

Angöringsplatser och tillgänglig körväg för sopbil skapas kring hela planområdet utmed de yttre stadsgatorna. Från angöringsplatserna är det som mest ca 50 meter till samtliga entréer inom kvarteren. Sophämtning med sopbil kan således huvudsakligen ske utanför områdets inre del, så att den inre delen istället stödjer ett socialt nyttjande av gaturummet. För vissa verksamheter såsom vårdboende och skola kan sophämtning behöva ske inne i området, på grund av begränsningar av tillåtet avstånd mellan soprum och verksamhet. Varutransporter till skolområdet sker

via den nya stadsgatan som löper längs spårområdet, alternativt via gångfartsgata norr om skolområdet där även angöring till vårdboendet sker. Vid slutet av gatan parallellt med spårområdet anläggs en vändplan med vändmöjlighet för varutransporter och större fordon. Verksamheter inom Slakteriet får en småskalig karaktär som inte bedöms generera frekventa transportflöden, varför varuleveranser i denna del förväntas ske med mindre lastbilar utmed torgets södra gräns för att sedan dras för hand över torget till varulämning-/soplämningsplats inom Slakteriet. Vid kvarteret närmast Nyköpings resecentrum planeras för en större livsmedelsbutik i markplan. Lokalgatan väster om livsmedelskvarteret förbereds för långsgående varuleveranser mot kvarterets långsida.



*Sophantering och varutransporter. Samtliga kvarter görs tillgänglig med körväg för sopbil, illustrerad i blå heldragen linje ovan. Föreslagen uppsamlingsplats för restavfall illustrerad i orange, placerade som längst ca 50 meter från samtliga entréer. För utökad tillgänglighet till Slakteriet samt skol- och vårdverksamhet kan kompletterande kvartersgata förberedas för transporter och sopbilstrafik, illustrerad i blå streckad linje. Plats för större lokala återvinningsstationer inom planområdet illustrerad i grönt.*

#### Bilparkering och mobilitetsåtgärder

Sammantaget finns det goda förutsättningar i Nöthagen för att skapa ett område med stor andel hållbart resande. Nöthagens planerade höga blandning av verksamheter, bostäder, offentliga rum, skolor och vårdboende inom planområdet skapar förutsättning för ett hållbart resande där privatägd bil inte behövs för att klara vardagen. Nöthagen har ett attraktivt läge i närheten av Nyköpings resecentrum och med framtida planerade infrastrukturförbättringar skapas stora möjligheter till regional arbetspendling utan bil. Utifrån den lokala tillgängligheten ligger området även nära många viktiga målpunkter som kan nås med gång- och cykel, som exempelvis Nyköpings centrum.

Parkering för bil föreslås lösas i gemensamma parkeringsanläggningar placerade i strategiska lägen invid E4an och Nyköpings resecentrum. Vid Nyköpings resecentrum planeras för ett större parkeringshus för totalt ca 400 p-platser (tre plan ovan mark), varav 130 platser utgör Nyköpings resecentrums pendlarparkering. Under två kvarter i planområdets östra del invid Nyköpings resecentrum möjliggör detaljplanen även för två större underjordiskt parkeringsgarage med plats för ca 300 platser. Vid E4an



skapas två parkeringshus, ett mindre som en del i en kontorsbyggnad med plats för ca 80 platser, samt ett större separat med plats för ca 400 platser. I samma del av Nöthagen möjliggörs även för ca 500 platser i underjordiska parkeringsgarage under tre kvarter. En planbestämmelse P möjliggör parkeringshus ovan jord och bestämmelsen (P) möjliggör 3D-fastighetsbildning av underjordiska parkeringsgarage. Utöver de större underjordiska parkeringsgaragen säkerställer detaljplanen att bilparkering för boende inte anläggs som underjordiska parkeringsgarage under bostadskvarteren. Gårdarna som inte är underbyggda med garage får istället ett stort jorddjup som möjliggör för en rik vegetation med stora träd och dagvattenlösningar.



*Angöring parkeringsanläggning. Två p-hus placeras vid E4an i väster och ett större vid järnvägen i söder. Underjordiska parkeringsgarage möjliggörs i strategiska lägen, markerat i rosa. Huvudsaklig infart till parkeringsgarage vid Resecentrum blir från väster.*

P-tal för Nöthagen är beslutat i *FÖP för Nyköping (2013)* där området gränsar till Zon 1, vilket innebär ett minimalt p-tal för bil på 0,5 plats/lgh för 1:or och 2:or samt 1,0 plats/lgh för 3:or. Vilket exakt p-tal enskilda byggprojekt ges bedöms i bygglov. Beroende på omfattningen och vilka mobilitetsåtgärder som föreslås i bygglov ges möjlighet till reduktioner, vilket i slutändan skapar förutsättningar för ett lägre p-tal men med bibehållen mobilitet. Exempel på mobilitetslösningar som kan bli aktuella i Nöthagen är; bilpool, lådcykelpool, subventionerade kollektivtrafikresor för nyinflyttade, utökad service och hämtningsplats för varuleveranser, utbyggt kollektivtrafiknät och utvecklade cykelstråk och lånecykelsystem.

Inom hela planområdet skapas plats för angöring och allmänna parkeringsplatser för bil inom gatumark. Utrymme inom finns att vid behov inom allmän platsmark anordna p-platser för personer med nedsatt rörelseförmåga på ett avstånd av som mest 25 meter till samtliga entréer. Gestaltning, placering och omfattning av allmänna bilparkeringsplatser kommer att utredas i detalj vid projektering av allmän platsmark.

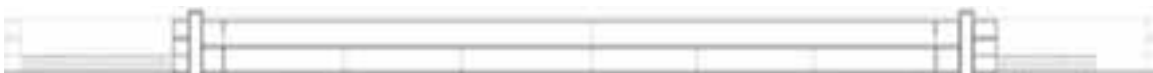




Program för parkeringshus vid Resecentrum. Vid genomförande bedöms parkeringshusets slutliga storlek och kapacitet. Ovan illustreras en fullt utnyttjad byggrätt. På plan 1 skapas utöver parkeringsplatser för bilar ca 825 kvm BTA lokalyta med fasad mot torget. I ändarna av byggnaden finns plats för totalt ca 200 cykelparkeringsplatser. Ovan lokalyta skapas lika mycket BTA övriga verksamhetslokal på plan två. Infart till parkeringsgarage sker lämpligen från väster.



Längdsektion genom parkering. Detaljplanen möjliggör för tre våningar parkeringsyta, plus ev. källardel. Skiss Nyréns Arkitektkontor



Längdsektion genom kontorsdel. Detaljplanen möjliggör verksamhetsyta i två plan. Skiss Nyréns Arkitektkontor



Norrfasad mot torg med uppglasade verksamhetslokaler

### Cykelparkering

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköping (antagen dec 2013) beskrivs att cykelparkering är en förutsättning för att en viss del av resor med bil ska kunna flytta över till cykel. Vidare beskrivs att cykelparkering bör placeras i närheten av entréer. Nöthagen planeras för ett högt cykelinnehav i enlighet med den Fördjupade översiktsplanen för Nyköping. En förutsättning för ett högt resande med cykel är tillgängliga, trygga och attraktiva cykelparkeringar. Inom kvartersmark föreslås att cykelparkering för boende placeras i markplan vid strategiska hörnlägen inom kvartersbebyggelsen. Cykelrum uppförs upplysta och gestaltas med uppglasade fasader, i syfte att aktivera kringliggande gaturum och göra cykeln lättillgänglig. Val av parkeringslösning och p-tal för cykel kommer att utredas vidare i planarbetet och prövas slutgiltigt i bygglovskede. Grundkravet är 1,5 platser för 1-2 rok och 2,8

platser för 3 rök eller större, men fler cykelparkeringar kan ersätta viss mängd bilparkeringar.

Inom hela planområdet skapas plats för allmänna parkeringsplatser för cykel inom gatumark. Störst koncentration av cykelparkeringsplatser får besöks- och rörelseintensiva platser som torget samt besökstunga verksamheter och bytespunkter som busshållplatser och Nyköpings resecentrum. Gestaltning, placering och omfattning av cykelparkeringsplatser kommer att utredas i detalj vid projektering av allmän platsmark.



*Exempel på utformning cykelrum*



*Lådcyklar kan fungera som ett komplement till bil med transport av både matvaror och barn*

## **Miljöförhållanden**

### Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett svenskt juridiskt styrmedel som infördes i och med tillkomsten av miljöbalken 1999. Miljökvalitetsnormer infördes för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk. Utgångspunkten när man fastställer en miljökvalitetsnorm är kunskap om vad människan och naturen tål utan hänsyn till ekonomiska eller tekniska förhållanden. Normen ska därför avspegla den lägsta godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis inte sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas.

Miljökvalitetsnormer (MKN) finns fastlagda för vattenkvalitet, luft och buller. MKN för buller omfattar kommuner med över 100 000 invånare varför dessa ej är relevanta för Nyköping. Bullernivåer styrs i stället genom bl a allmänna hänsynsregler i miljöbalken, se vidare under avsnitt buller. Syftet med MKN för vatten och luft är att säkerställa en hög vattenkvalitet respektive att reglera luftföroreningar och anger föroreningsnivåer som inte får överskridas.

Planområdet ligger i direkt anslutning till vältrafikerad väg, E4. Det innebär risk för spridning av luftföroreningar till området, men det avtar snabbt med avståndet från E4. Enligt en översiktlig kartering av luftföroreningar i Södermanland som är framtagen av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund framgår att beräknade nivåer av partiklar (PM10) samt kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) inte överstiger normvärden. För berörd sträcka på E4 beräknas ett värde på 20-28 ug/m<sup>3</sup> PM10 per år. Inom ett område av ca 15 meter från E4 beräknas partikelhalten ha sjunkit till 15-20 ug/m<sup>3</sup> per år. För kvävedioxid beräknas ett medelvärde per år på mellan 10-15 ug/m<sup>3</sup> för planområdet samt berörd sträcka på E4. Värdena för partiklar och kvävedioxid beräknas inte heller överstiga miljökvalitetsmålet på 15 ug/m<sup>3</sup> respektive 20 ug/m<sup>3</sup>.<sup>[1]</sup>

En orsak till att luftföroreningarna förväntas vara under normvärdet för luftkvalitet kan vara det öppna läget. Den aktuella sträckan av E4 har hög luftomsättning då den utgörs av en bro. Ett eventuellt bullerskydd på västra sidan av E4 samt detaljplanens disposition med högre bebyggelse mot E4 bedöms även de ha goda effekter för att minska föroreningsutbredning in i området. Planbestämmelse reglerar att ventilationsöppningar i fasad ska placeras bort från E4.

Syftet med MKN för vatten är att uppnå god status i alla vattenförekomster. Miljökvalitetsnormerna anger de kvalitetskrav som gäller för varje vattenförekomst inom vattendistriktet, avseende ytvatten och grundvatten. Dessa anger att senast år 2021, eller om undantag beslutats år 2027, ska god ekologisk status uppnås. Samtidigt får inte statusen försämrats i någon vattenförekomst. Nyköping och planområdet ingår i Norra Östersjöns vattendistrikt. Regeringen beslutade om ett nytt åtgärdsprogram i december 2016. Miljökvalitetsnormerna anger vilken kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt och utgör därmed utgångspunkten för de föreslagna åtgärderna i åtgärdsprogrammet. Dagvattnet från planområdet leds via kommunalt dagvattennät till Nyköpingsån som mynnar i Östersjön. Nyköpingsån ligger ca 500 m öster om planområdet och omfattas av MKN för vatten och har måttlig ekologisk status. Kemisk ytvattenstatus uppnår ej nivån "god status", men vid klassning utan överskridande ämnen bedöms Nyköpingsån ha god kemisk

---

<sup>[1]</sup> SLB-analys, Östra Sveriges Luftvårdsförbund, <http://slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/> [Hämtat 2019-09-11.]

ytvattenstatus (VISS, 2017). Recipientens miljöproblem är övergödning och syrefattiga förhållanden, miljögifter samt förändrade habitat genom fysisk påverkan i vattendraget.

Gällande övergödning i vattendrag är det utsläpp av näringsämnen, främst fosfor, som är av stor betydelse. PBDE:er och kvicksilver tillförs vattendraget huvudsakligen via atmosfärisk deposition från industriutsläpp och förbränning av stenkol. Luftburna föroreningar kan transporteras lång väg och är således ett problem på den globala skalan. Diffusa källor såsom urban markanvändning där dagvatten ingår och atmosfäriskt nedfall har en betydande påverkan på Nyköpingsån. För att inte försvåra förutsättningen att uppnå MKN i Nyköpingsån bör fokus för dagvattnet vara rening av näringsämnen, PBDE:er och kvicksilver. Se vidare under rubrik Dagvatten för beskrivning av föreslagen dagvattenhantering i området.

Planens genomförande bedöms kunna bidra till bättre förutsättningar till att MKN för vatten uppnås i recipienten Nyköpingsån, då planerad dagvattenhantering i området kommer medföra minskade utsläpp av förorenande och gödande ämnen samt suspenderat material till ån.

#### Förorenad mark

Förorenande verksamheter har tidigare funnits i området. Wedholms har på Raspen 1 haft verksamhet på platsen sedan 1948, och har genom åren använt stora volymer kemikalier. Tidigare verksamhet har medfört risk för föroreningar, både i byggmaterial och i ledningsgravar, samt i mark och grundvatten inom fastigheten. Även dagens verksamheter med mekaniska verkstäder kan ha bidragit med föroreningar. Med anledning av tidigare verksamhet har markundersökningar utförts (Liljemark Consulting AB 2016, 2017 och 2019) i syfte att klarlägga förutsättningarna för känslig markanvändning.

En första markundersökning inom Raspen 2 och 3 genomfördes 2016 (Liljemark Consulting AB, 2016). I jordprover påträffades metallföroreningar i halter över generella riktvärden för KM och på vissa platser överskreds även riktvärdena för MKM, (KM står för känslig markanvändning och betyder att marken kan användas för till exempel bostadsändamål. MKM betyder mindre känslig markanvändning och kan användas i exempelvis industriområden eller som täckning av en deponi). De metaller som förekom i förhöjda halter i jorden var barium, koppar och kvicksilver. I en punkt förekom ytligt halter av PAH över MKM. I grundvattnet påträffades måttliga halter av nickel och zink. Även spår av trikloreten och 111-trikloreten påvisades.

Under 2017 genomfördes en översiktlig miljöteknisk markundersökning på Raspen 1 (Liljemark Consulting AB, 2017a). I jordprover påträffades föroreningar i form av bly och PAH i halter över generella riktvärden för KM vid några platser. Analys av grundvatten visade på kraftigt förhöjda halter av trikloreten och nedbrytningsprodukten cis-1,2-dikloreten i ett av provrören (LC05, direkt söder om Wedholms lokal), här uppmättes även höga respektive mycket höga halter av nickel och arsenik. I övriga grundvattenrör påträffades något förhöjda halter av zink, arsenik, nickel samt alifater >C16-C35.

Senare samma år (2017) genomfördes en kompletterande miljöteknisk markundersökning på Raspen 1 (Liljemark Consulting AB, 2017b). Undersökningen omfattade skruvborrsprovtagning av jord i Wedholms nuvarande lokal, provtagning



av grundvatten, provtagning av porluft under grundläggningsplattan och provtagning av inomhusluft i lokalerna på Raspen 1 samt nere i brunnar. Baserat på analysresultaten bedömdes platsen där tri-apparaten har stått som ett troligt källområde för den förorening av trikloreten som påvisades i jord och grundvatten.

#### Kompletterande utredningar - klorerade alifater

Under 2019 genomfördes kompletterande markundersökningar med anledning av att man tidigare identifierat förekomst av klorerade alifater inom Raspen 1.

Undersökningen visade på förekomst av klorerade alifater i två djupintervall under läget för det tidigare trikaret, en övre förorening på 1,5-8 m djup som bedöms vara väl avgränsad, och en djupare grundvattenförorening på ca 12 till 14 m djup. Den djupare grundvattenföroreningen visar på förhöjda halter av klorerade alifater på fastigheten. Halterna är som högst i området där trikaret har stått, vilket tyder på att detta är källan till både den tidigare identifierade ytligare föroreningen samt till den nu undersökta djupare föroreningen med klorerade alifater. En interpolering av TCE-ekvivalenter visade på att spridningen av klorerade alifater på ca 12-14 m under markytan är begränsad.

Påvisade föroreningshalter bedömdes inte innebära några hälsorisker för människor i dagsläget. Dock finns det en risk att föroreningen kan komma att medföra hälsorisker i framtiden, antingen ifall omfattande pålning genom källområdet sker eller till följd av spridning till Larslundsmalmens dricksvattentäkt som är belägen ca 300 m sydväst om fastigheten. Med anledning av bedömningen ovan säkerställer en planbestämmelse på plankartan att åtgärder kopplat till marksanering måste vidtas innan startbesked ges. För beskrivning av åtgärder, åtgärds mål samt kostnader se bilaga C, Liljemark Consulting AB 2019-09-02.

#### Radon

Marken inom planområdet utgör potentiellt högriskområde för radon. Det innebär att byggnader ska förutsättas utföras med radonsäker grund. En planbestämmelse som reglerar att ny byggelse och ombyggnad av befintlig bebyggelse avsedd för stadigvarande vistelse ska utföras radonsäkert finns med på plankartan.

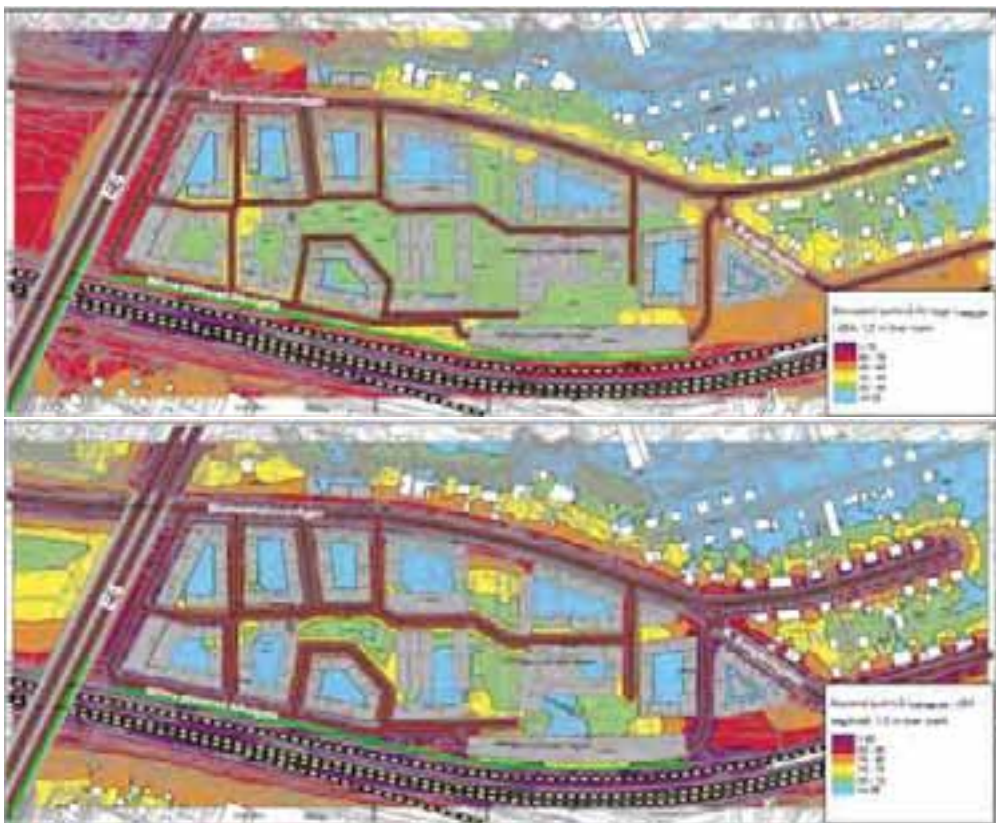
#### Trafikbuller

En bullerutredning har tagits fram i samband med planarbetet (Omgivningsbuller: väg- och spårtrafik, Structor 2018-05-23, reviderad 2019-10-15 och 2020-05-15). I denna konstateras att området påverkas av mycket höga ljudnivåer från omgivande trafik. Med föreslagen kvartersstruktur och kompletterande bullerskärm mot spårområde kan dock större delen av föreslagen bostadsbebyggelse uppföras helt fritt utan att hänsyn behöver tas till buller. Nedan redovisas beräknade bullervärden vid ett fullt genomfört detaljplaneförslag utifrån trafikflöden prognostiserade till år 2040.





Dygnskvivalent resp. maximal ljudnivå, från väg- och spårtrafik. Utdrag ur bullerutredning, Structor 2020-05-15.



Dygnskvivalent resp. maximal ljudnivå 1,5 m över marknivå, från väg- och spårtrafik. Utdrag ur bullerutredning, Structor 2020-05-15.

### *Åtgärdsförslag och säkerställande av riktvärden för buller*

Detaljplanen möjliggör för flera åtgärder som bidrar till att en god ljudmiljö inom planområdet kan erhållas; en kvartersstruktur med bullerskyddande bostadsgårdar som lägenheter kan vändas mot, avskärmade bebyggelse med mindre störningskänslig användning närmast störningskällor, uppförande av bullerskärm mot spårområde och lokala avskärmningar vid bebyggelse. Möjligheten att utföra åtgärdsförslagen ovan är säkerställda genom planbestämmelser på plankarta. För att säkerställa att valet av åtgärder bidrar till att gällande riktvärden innehas reglerar en skyddsbestämmelse gällande bullernivåer, samt de villkor för avsteg som är möjliga att göra i enlighet med trafikbullerförordningen. Därtill reglerar detaljplanen att startbesked för bygglov inte får ges förrän det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen mot buller är uppfylld. Nedan följer en redogörelse av skyddsbestämmelsen mot buller, villkor för bygglov, bullerskärm mot spårområde, exempel på planlösning för att få tillgång till tyst sida, samt exempel på lokala avskärmningar vid bostäder och skolgård.

### *Skyddsbestämmelsen mot buller*

En skyddsbestämmelse på plankartan reglerar att gällande bullerriktvärden och avsteg enligt trafikbullerförordningen klaras. Skyddsbestämmelsen på plankartan lyder:

*Lägenheter som överskrider 60 dBA ekv ljudnivå i fasad måste uppföras med minst ½ av boningsrummen mot skyddad sida som inte överskrider 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå mellan kl. 22:00 och 6:00. Lägenheter mindre än 35 kvm kan orienteras mot fasad där ljudnivån är högst 65 dBA ekv. Om gemensam uteplats anordnas i anslutning till bostad får dess maximala ljudnivå inte överskrida 70 dBA.*

Nedan redovisas en bullerkarta från bullerutredningen (*Structor 2020-05-15*) som illustrerar skyddsbestämmelsens tillämpning på planförslaget, utifrån prognostiserade bullernivåer år 2040. Bullerberäkningen visar att större delen av bostadsbebyggelsen inom Nöthagen kan planeras helt fritt utan att hänsyn behöver tas till trafikbuller. Bostadsbebyggelse som kan planeras helt fritt utan åtgärder (grön färg), bostäder som är behov av en tyst sida (mörkblå färg), bostäder som behöver uppföras med lägenheter mindre än 35 kvm (gul färg), samt bostäder där lokal avskärmning behövs (ljusblå färg).



*Bullerkarta från bullerutredningen som visar möjligheter att bygga lägenheter enligt föreliggande planförslag, förutsatt en 5 m hög skärm längs järnvägen (skärmens placering markeras i rosa). Grönt: lägenheter möjliga utan hänsyn till trafikbuller. Mörkblå: luddämpad sida som uppfyller riktvärdena finns. Ljusblå: riktvärdena för luddämpad sida kan klaras med hjälp av lokala åtgärder. Gult: åtgärder behöver utredas ytterligare om bostäder större än 35 m2 skall byggas i hela huskroppen.*

### *Villkor för bygglov*

En administrativ planbestämmelse på plankartan reglerar att startbesked för bygglov inte får ges förrän det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen ovan uppfylls. Med denna bestämmelse öppnar detaljplanen upp för flera möjliga kombinationer av åtgärder för att begränsa bullret under förutsättning att åtgärderna tillsammans bidrar till att gällande bullerriktvärden i skyddsbestämmelsen uppfylls.

### *Bullerskärm mot spårområde*

I bullerutredningen har effekten av en bullerskärm mot järnvägen i planområdets södra kant utretts. En 5 meter hög skärm med en placering ca 10 meter från närmsta spår mellan E4an i väster och planerat parkeringshus i öster ger stora positiva effekter på bullernivåerna inom Nöthagen. En skärm mot spåren gynnar även kringliggande bostäder (främst vid lägre våningar). Inom Nöthagen blir skillnaden som störst i marknivå, eftersom skärmens och järnvägsspårens placeringar medför att högre våningsplan har fri sikt till järnvägen över skärmens krön. Den placering som bullerberäkning är baserad på möjliggörs i detaljplan genom en planbestämmelse på plankartan. Skärmens effekt skulle dock förbättras ytterligare om den placerades närmare spåren. Möjligheten att placera skärmen närmare är dock en mark- och förvaltningsfråga mellan inblandade parter. Detaljplanen möjliggör för uppförande av bullerskärm mot spårområdet.

### *Planlösning för ljuddämpad sida*

I några lägen av planområdet behöver lägenheterna utformas så att tillgången till ljuddämpad sida skapas (blå markering på bullerkarta ovan visar lägen där detta krävs). Skyddsbestämmelsen mot buller medför att lägenheter där 60 dBA ekv ljudnivå i fasad överskrider måste uppföras med minst hälften av boningsrummen mot skyddad sida som inte överskrider 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå mellan 22:00 och 6:00. Nedan redovisas uppmätta bullernivåer för ett typkvarter inom planområdet, samt ett exempel på hur lägenhetsindelningen kan projekteras i samband med bygglov för att hälften av boningsrummen ska få tillgång till skyddad sida och uppfylla kraven i skyddsbestämmelsen.





Utdrag ur bullerutredningen ekvivalent ljudnivå för kvarter 3. Orange markering illustrerar fasad med nivå på 60 – 65 dBA där hälften av boningsrummen måste ha tillgång till fasad där 55 dBA inte överskrids. Gul markering illustrerar fasad med nivå på 55 - 60 dBA. Lägenheter mindre än 35 dBA kan orienteras mot fasad där ljudnivå är högst 65 dBA ekv. Grön och blå markering illustrerar fasad som uppfyller skyddad sida (mindre än 55 dBA ekv).



Exempel på lägenhetsfördelning för kringbyggt bostadskvarter (Kvarter 3) där skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls. Lägenheter större än 35 kvm ges en planlösning där hälften av boningsrummen har tillgång till ljuddämpad fasad där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids. Lägenheter mindre än 35kvm kan orienteras mot fasad med ljudnivå på högst 65 dBA ekv. Grön linje illustrerar ljudnivå vid fasad till boningsrum som motsvarar "ljuddämpad fasad" (mindre än 55dBA ekv). Gul linje motsvarar ljudnivå vid fasad till boningsrum som ligger mellan 55 - 60 dBA. Orange linje motsvarar ljudnivå vid fasad till boningsrum som ligger mellan 60 – 65 dBA. Exakt lägenhetsfördelning och planlösning ska redovisas i samband med bygglov.

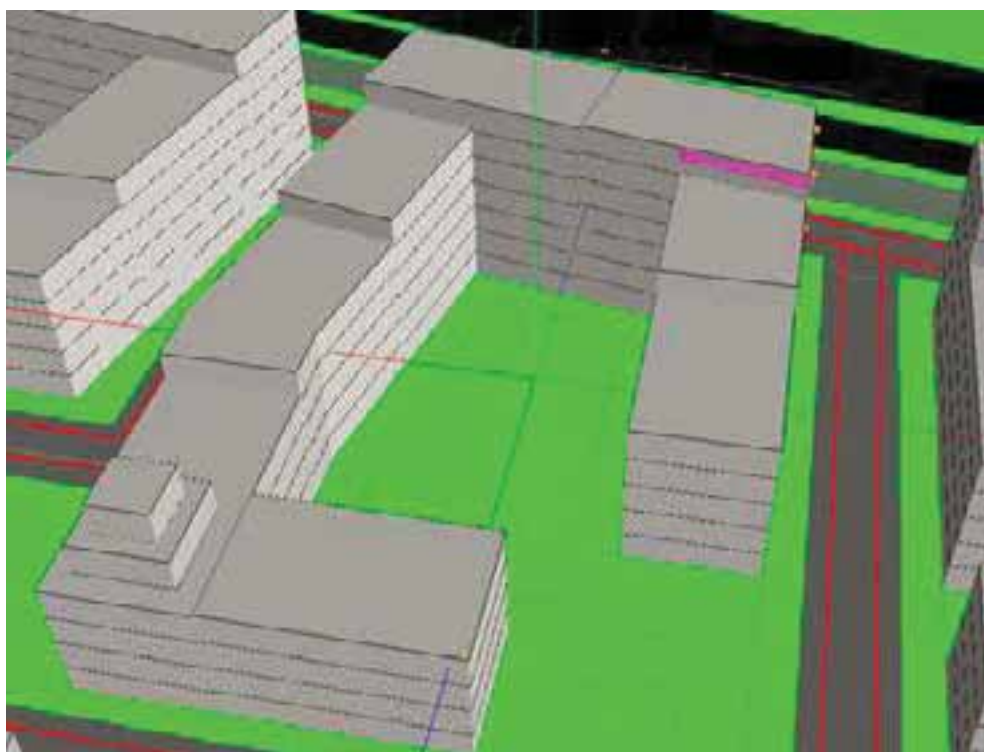
#### Exempel på lokala åtgärder

I några lägen inom planområdet behöver det genomföras lokala åtgärder för att åstadkomma en ljuddämpad sida som hälften av boningsrummen kan riktas mot

(ljusblå markering på bullerkartan ovan). Nedan redovisas exempel på möjliga lokala åtgärder som bullerutredningen tar upp. Vilka åtgärder som slutligen blir aktuella inom respektive kvarter bedöms vid bygglov.

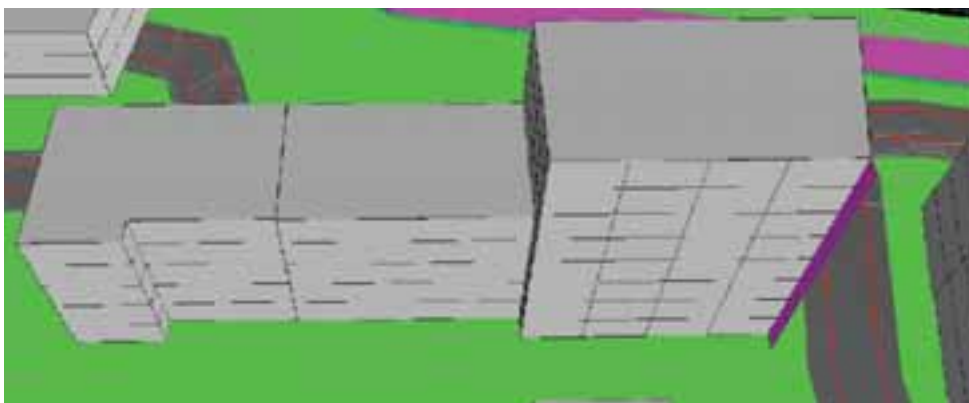


**Kvarter 1.** För att klara riktvärdet inom kvarter 1 föreslås ett skärmtak för att uppfylla riktvärden för gemensam uteplats. Blå markering på gård ovan illustrerar läge för uteplats. Beroende på skärmens storlek och dämpning kan uteplatsen bli olika stor.

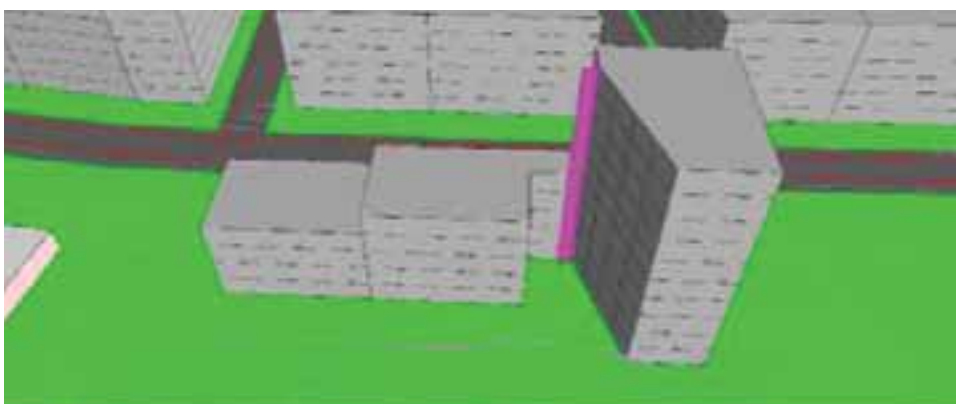


**Kvarter 2.** För att klara riktvärdet inom kvarter 2 föreslås en lokal skärmåtgärd på övre våningsplan. Skärmen skjuter ut 1,5 m från fasad och har en ljudabsorberande undersida. Skärmen hjälper till att åstadkomma en ljuddämpad sida på innergården.





**Kvarter 4.** En lokal skärm (lilla markering ovan) som skjuter ut 1,5 meter längs med norra bostadsfasaden skapar en ljuddämpad sida för den högre byggnadskroppen inom kvarteret. Övriga fasader klarar ljuddämpad sida utan lokal åtgärd.



**Kvarter 5.** Ljuddämpad sida skapas med en lokal skärmåtgärd motsvarande kortsida på en balkong (illustrerat i lila ovan), varpå lägenheter kan byggas oavsett storlek så länge minst hälften av deras bostadsrum vetter mot denna fasad. För byggnadskroppen som ligger i mitten av kvarteret kan lägenheter större än 35 kvm byggas utan lokala åtgärder, medan mindre lägenheter kan byggas fritt. Övriga våningsplan påverkas mindre av motorvägen och där kan även större lägenheter byggas.



Tv: Exempel på uteplats på gård med ljudabsorbenter i tak och skärmar som bidrar till att bullerriktvärdet för gemensam uteplats uppfylls (Bild ÅWL). Liknande lokal åtgärd kan tillämpas inom kvarter 1 ovan.  
Th: Bild på bostadshus visar skärmlösning på Alviks torn i Alvik, uppförd som en del av uteplats (balkonger) med täta räcken och ljudabsorbenter under tak. Liknande lokal åtgärd kan tillämpas inom kvarter 4 och 5 ovan.

### *Skolområde*

Beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåer inom i stort sett hela skolgårdsytorna klarar Naturvårdsverkets riktvärden för "övriga ytor" vilket är max 55 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn och 70 dBA maximal ljudnivå. För de stora skolgårdsytorna i planområdets mitt överskrids dock riktvärdet för ytor "avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet" närmast de nya planerade lokalgatorna. Detta kan åtgärdas med hjälp av lokala skärmar eller genom att skolgården håller ett minsta avstånd till trafiken.

### *Befintlig bebyggelse*

Planförslaget beräknas medföra en ökning av trafiken på kommunala gator, med ökade bullernivåer som följd. Samtidigt skärmar också de nya, högre byggnaderna inom Nöthagen övrig bebyggelse från det buller som alstras av järnvägen och väg E4. Förslaget medför dock inte att Trafikverkets riktvärden för buller i befintlig bebyggelse överskrids. Ombyggnaden av Blommenhovsvägen bedöms inte motsvara vad Trafikverket betraktar som väsentlig ombyggnad av väg, eftersom sträckning på körbanan och kapacitet för motorfordon inte förändras.

### Risker

Länsstyrelsen Södermanlands län har utarbetat en vägledning för hur man kan planera med hänsyn till risk för olyckor intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Enligt detaljplanen kommer de planerade byggnaderna att ligga på ett minsta avstånd på 30 meter (med undantag för parkeringshus i öster och tekniska anläggningar) från riskkällorna E4 och järnväg. Detta är närmare än skyddsavstånden som rekommenderas i vägledningen från Länsstyrelsen. Om avstånden enligt Länsstyrelsens vägledning inte kan hållas ska en riskanalys göras för att klara ut om det krävs särskilda skyddsåtgärder. Mot den bakgrunden har en kvantitativ riskanalys utförts för detaljplanen Nöthagen.

Riskanalysen togs fram av Ramböll (2018-01-19) och har efter plansamråd reviderats 2018-06-27, 2019-08-30 och 2019-10-11 utifrån reviderad planstruktur med utökad riskavstånd och ny riskdata. Analysen har utgjort underlag för en lämplighetsbedömning av planen, med hänsyn till människors hälsa och säkerhet i enlighet med PBL.

Olycksrisker med hänsyn till transporter av farligt gods är för den aktuella planen de risker som speciellt studerats. Den samlade slutsatsen i riskanalysen är att risknivåerna med hänsyn till transporter av farligt gods ligger väl under samhällets krav på riskhänsyn och att inga hinder föreligger att genomföra den aktuella planen ur detta hänseende.

Den kvantitativa riskanalysen visar att individrisken längs E4:an och bidraget till samhällsrisken för planområdet både från E4:an och för järnvägen ligger inom ALARP-området. Förkortningen ALARP står för "As Low As Reasonably Practicable" och ALARP-området utgör den gråzon i risknivåer där risken är större än vad som anses godtagbart utan åtgärder, samtidigt som den är lägre än vad som kan ses som helt oacceptabelt. En risk inom ALARP-området kan alltså vara både acceptabel och oacceptabel beroende på vilka möjligheter det finns till att implementera åtgärder för att minska risken. Om skyddsåtgärder kan ses som rimliga baseras på kostnad-

nyttö-analyser, men ibland används även kvalitativa resonemang och branschpraxis. Att risknivån för detaljplanen ligger i ALARP-området medför krav på att riskreducerande åtgärder för bebyggelsen inom detaljplaneområdet införs som är rimliga i sin omfattning och effektiva ur kostnads-nyttöhanseende.

Följande riskreducerande åtgärder rekommenderas för bebyggelse inom planområdet på avstånd upp till 150 meter från E4:an och järnvägen:

- *Fasader närmast E4:an och järnvägen i obrännbart material samt lägst EI60. Fasader i obrännbart material samt lägst EI30 generellt inom området.*
- *Brandklassade fönster i minst EI 30 i fasader för byggnader närmast E4:an och järnvägen.*
- *Utförande av bostadshusens taktäckning och takfot i obrännbart material. Detta så att antändning försvåras, brandspridning begränsas samt att fasad och taktäckning endast kan ge ett begränsat bidrag till branden.*
- *Genomgående trapphus i varje uppgång i bostadshusen. Detta för att säkerställa säker utrymningsväg på bortsidan av byggnaderna från järnvägen och E4:an sett.*
- *Ventilationsöppningar i fasader riktade bort från järnvägen och E4:an, d.v.s. bort från riskområdet. Detta så att brandspridning och gasspridning till bostäderna i händelse av olycka begränsas.*
- *Säkerställande att brandfarlig vara vid olycka med tåg eller tankbil inte kan rinna från järnvägen respektive från E4:an närmare byggnader i planområdet. Avrinningsskydd mellan E4:an och byggnader ska utarbetas så att det även i möjligaste mån kan stoppa brandfarlig vätska från eventuellt avåkt tankfordon i norrgående körfält för att rinna mot byggnaderna*
- *I syfte att förhindra stadigvarande vistelse rekommenderas att inga balkonger eller uteplatser placeras på fasader närmast järnvägen och E4an.*

De av riskanalysen rekommenderade åtgärder ovan är reglerade genom planbestämmelser på plankartan. Bestämmelserna gäller som en förutsättning för beviljat startbesked genom en administrativ bestämmelse. Med de rekommenderade riskreducerande åtgärderna införda bedöms risken med hänsyn till transporter av farligt gods på E4:an och på järnvägen vara acceptabel.

Utformning av skydd för avrinning av brandfarlig vara från E4 och järnvägen är kopplat till detaljprojektering av allmän platsmark och dess tillhörande dagvattenanläggningar. Längs E4 kommer avrinningsskydd utformas genom höjdskillnad mellan planområdet och marken under E4. Höjdsättningen för kvartersmark säkerställs med planbestämmelser. För naturmark längs järnvägen kommer skydd att utformas i samråd med Trafikverket för att säkerställa hänsyn till nuvarande och kommande järnvägsanläggning. För torgytan i planområdets sydöstra del (soltrappan) kommer avrinning också hanteras genom höjdsättning av mark. Markhöjder kommer att fastställas i samband med projektering av passagen under järnvägen (västra passagen). Kommunen har rådighet över utformningen av allmän platsmark och kan därför säkerställa att den utformas så att en acceptabel risknivå uppnås.

För parkeringshuset vid Nyköping resecentrum gäller samma skyddsbestämmelse som för byggnadens reglering inom detaljplanen för Nyköping resecentrum.

Bestämmelsen ( m<sub>3</sub> ) reglerar att " *Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspärning.*"

För bedömning av parkeringshusets lämplighet har också rapporten *Komplettering av Fördjupad Riskutredning* (upprättad 2018-10-11) för detaljplan för Nyköpings Resecentrum. Beräkningarna för Nyköpingsbanan visar att för urspärningar som leder till påkörning vid urspärning/mechanisk konflikt är risknivån hög inom 6 meter och åtgärder bör vidtas inom 10 meter. Bortom 10 meter behöver inte åtgärder för att minska denna risk vidtas för enskilda individer. Parkeringshuset ligger inom 15 meter från mitten på närmaste spår.

## **Teknisk försörjning**

### Geotekniska förhållanden

Enligt Jordartskartan utförd av SGU utgörs området av glacial lera. Utanför området i norr förekommer berg i dagen och i nordväst finns postglacial silt, svallsediment och grus. I utkanten av områdets sydöstra delar förekommer främst fyllningsmaterial. Inom själva planområdet är marken relativt flack medan naturmarken i norr är kuperad med berg i dagen som lutar brant mot Blommenhovsvägen.

Geotekniska och marktekniska undersökningar har utförts i planområdet (Utrednings-PM Geoteknik, markförhållanden och grundläggning, Structor 2017-08-09). Inom fastighet Raspen 1 består det översta lagret av fyllningsmassor med en varierande blandning av sand och lera samt inslag av kol, tegel och mull. Glacial lera påträffas vid 0,3 m till 1,25 m djup och har en mäktighet omkring 8,5 m med underliggande morän ned till cirka 16,5 m djup. Det översta markskiktet inom fastigheterna Raspen 2 och 3 utgörs av fyllningsmassor och är mellan 0,5 m och 2 m tjockt. Innehållet utgörs av sand med inblandning av grus och silt samt rivningsmassor innehållande tegel på vissa ställen. Under fyllningen återfinns skikt med silt med inslag av lera och finsand. Vissa lättare byggnader kan vara möjliga att grundlägga med plattor eller sulor och tyngre byggnader grundläggs med pålar. Inför fortsatt utrednings- och projekteringsarbete bör kompletterande geotekniska utredningar och undersökningar utföras.

### Vatten och spillvatten

Anslutningspunkter till kommunalt VA-nät finns i anslutning till planområdets norra och sydvästra delar. Befintligt VA-nät behöver byggas om och dimensioneras upp för att tillgodose planerad utbyggnad i Nöthagen, Nyköpings Resecentrum och andra områden. Utredning av teknisk lösning för det pågår. I projektering av Nöthagen ska exakt behov av kapacitet fastställas, då planen möjliggör olika alternativ i antal hushåll och typ av verksamheter.

### Dagvatten

I samband med planarbetet har en dagvattenutredning tagits fram av Structor, 2017-06-28 rev 2019-09-09 och 2015-05-14. I dagsläget avvattnas planområdet med självfall ytledes via dagvattenbrunnar till befintligt ledningssystem som ansluts till kommunalt dagvattennät och vidare till recipient Nyköpingsån utan kända fördröjnings- eller reningsåtgärder. Avvattning av takytor sker via slutna stuprör som



kopplas direkt på befintligt ledningssystem. Viss infiltration sker troligen i befintliga vegetationsytor såsom gräsmattor och svackdiken utmed Blommenhovsvägen. Anslutning till kommunalt dagvattennät sker via flertalet anslutningspunkter till planområdet. Det finns tre befintliga servisanslutningar för dagvatten till planområdets kvartersmark och möjligheten att fortsätta nyttja dessa efter exploatering måste utredas vidare i samråd med Nyköping Vatten.

Den framtida dagvattenhanteringen inom planområdet ska ske på ett miljömässigt hållbart sätt med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Recipient Nyköpingsåns känslighet ska vara styrande i valet av dagvattenlösningar, detta för att inte försvåra förutsättningen att uppnå Nyköpingsåns miljö kvalitetsnormer. Flöden och föroreningsbelastning får inte öka efter exploatering jämfört med befintlig situation.

Fördröjningsberäkningar baseras på regn med återkomsttid 10 år och att flöden som överskrider befintlig situations flöde ska fördröjas lokalt. Resultat från flödesberäkningar visar att dagvattenflödet förväntas minska med 195 l/s efter exploatering jämfört med befintlig situation om fördröjningsåtgärder anläggs i den omfattning som beskrivs i utförd dagvattenutredning. Planerad exploatering kan således bidra till en minskad belastning av kommunalt dagvattennät och i förlängningen även flödesbelastningen på Nyköpingsån.

Inom planområdet föreslås fördröjning av dagvatten ske i gröna lösningar som med rätt utformning, skötsel och underhåll kan skapa höga estetiska värden och bidra till ökad biologisk mångfald. Förslag till dagvattenhantering bygger på att dagvatten från delar av nya tak och gator avvattnas mot trädplanteringar med skelettjordsmagasin som anläggs nedsänkta i lokalgator och längs huvudgatorna; Blommenhovsvägen och N. Bangårdsgatan. Vidare föreslås att dagvatten från resterande nya takytor och hårdgjorda gårdsytor avvattnas mot nedsänkta grönytor belägna på kvarterens innergårdar. Två planbestämmelser *dagvatten<sub>1</sub>* och *dagvatten<sub>2</sub>* reglerar att fördröjnings ska finnas inom allmänplatsmark respektive kvartersmark. Då flertalet innergårdar planeras ha en sluten bebyggelse är det viktigt att gårdarna förses med släpp (portiker eller öppningar) samt en höjdsättning som säkerställer en sekundär avrinning i samband med extrema regn. Plankartan reglerar att öppning/portik ska finnas inom slutna bostadskvarter. Föreskriven markhöjd på gator, parker och torg finns illustrerad på plankartan i syfte skapa sekundära avrinningsvägar för effektiv avledning mot översvämningsytor vid skyfall.

Dagvatten från E4-bron avvattnas i dagsläget österut längs befintlig låg linje utmed Blommenhovsvägen. För att förhindra att miljö- eller hälsofarliga vätskor rinner in i planområdet om en olycka sker på E4:an har kvartersmark för parkering höjdsatts så att ytvattnet avleds. På detta sätt kommer även naturmarken väster om E4:an kunna avledas söderut i samband med skyfall. Slutlig höjdsättning utreds i samband med förprojektering av området.



Förslag till sekundära avrinningsvägar inom planområdet för ytavrinning i samband med extrema regn. Utsnitt ur dagvattenutredning (Structor 2020-05-14)

### Värme, Avfall, El och tele, Fiber

Tillkommande byggnader kan anslutas till befintligt fjärrvärmesystem samt el-, tele- och bredbandsnät. Planförslaget har två områden med plats för nätstationer. Avfallshantering ska ske enligt kommunens avfallspolicy.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Tidplan

Planarbetet bedrivs med utökat planförfarande. Tidplanen är preliminär och kan förändras under arbetets gång.

Samråd sep 2018

Granskning Q4 2019

Antagande i kommunfullmäktige Q3 2020

Laga kraft Q3 2020

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft. För del av kvarter i planområdets östra del börjar genomförandetiden 8 år efter lagakraft, med anledning av tillfällig gatukoppling under järnväg. Den fördröjda genomförandetiden är reglerad med en administrativ planbestämmelse på plankartan.

#### Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. och ansvarar för utbyggnaden av denna. Fastighetsägaren är ansvarig för åtgärder/genomförande inom kvartersmark.

#### Namsättning

Kommunens namnberedning har tagit fram förslag på namn för nya kvarter, gator, torg och parker. Förslag på namn för nya gator är Vesterlunds väg, Wedholms allé, Nöthagsstråket, Rosas gräns, Kronas gränd, Stjärnas gränd, Röllas gränd och Bellas gränd. Förslag på namn för parker är Kung Rönnes park och Fällan. Förslag på namn för torg är Nöthagstorget och Floraterassen.



Som kvartersnamn föreslås: Fjällkon, Rödkullan, Vänekon, Ringamålakon, Bohuskullan, Korthorn, Simmertal, Dexter, Jersey, Hereford, Charolais, Brangus, Beefmaster, Red Poll, Bradford och Galloway.

## Avtal

### Planavtal

Avtal om handläggning av detaljplanen har tecknats mellan SBB och plan- och naturenheten, Nyköpings kommun.

### Exploateringsavtal

Exploateringsavtal mellan SBB och Nyköpings kommun har tecknats. Avtalet reglerar genomförandet av planförslagets olika delar.

Huvudpunkter som regleras i avtalet är:

- Marköverlåtelse och lantmäteriförrätningar, såsom fastighetsbildning, förrätningar och ledningsrätter samt överlåtelse av allmän platsmark.
- Utförande och bekostande av allmänna anläggningar i form av allmän platsmark och Va-anläggningar
- Utförande och bekostande av övriga anläggningar, såsom byggnation på kvartersmark, hantering av ledningar och bullerskydd
- Villkor under genomförande

## Fastighetsrättsliga frågor

Delar av fastigheterna Raspen 1, 2 och 3 som utgör kvartersmark och ägs av SBB kommer genom fastighetsreglering att överföras till allmän platsmark och övergå i kommunens ägo. Delar av Trafikverkets fastighet Väster 1:2 som utgör trafikområde kommer genom fastighetsreglering att överföras till allmän platsmark och kvartersmark och övergå i kommunens respektive SBB:s ägo. Detta är inte fastställt i vilket skede som överlåtelse av marken kommer ske, då delar av den kommer att

behöva nyttjas vid genomförande av järnvägsplanen för Ostlänken. Del av fastigheten Väster 1:43 i sydost övergår från trafikområde till allmän platsmark.

3D-fastighetsbildning kan bli aktuell inom planområdet där allmän plats gata sammanfaller med underjordiska parkeringsgarage eller överbyggnader. En planbestämmelse på plankartan för användningar i 3D möjliggör för 3D-fastighetsbildning vid ett plangenomförande.

Gemensamhetsanläggningar för innergårdarna kan behövas i de fall då det är flera fastighetsägare inom ett kvarter för att säkerhetsställa omhändertagande av dagvatten.

Inom planområdet finns några befintliga servitut: en ledningsrätt, ett officialservitut och fyra avtalservitut. Ledningsrätten måste till viss del omprövas eller upphävas. Övriga servitut kommer förmodligen behöva dödas. Kommunen kommer att ansöka om detta om behov uppstår.

Majoriteten av servituten är för olika ledningar vilka istället kommer att kunna dras i ny allmän platsmark. Servitut om utfart på Raspen 1 för Raspen 4 kommer inte att behövas då utfart istället kan ska via parken.

### **Ekonomiska frågor**

Kostnaderna för utbyggnaden av allmän platsmark är regleras i exploateringsavtalet och fördelas enligt en princip över framtida behov mellan fastighetsägaren/exploatören och kommunen. SBB bekostar samtliga interngator inom området samt parken medan övriga gator och anläggningar inom allmän platsmark fördelas på olika sätt mellan SBB och kommunen, baserat på framtida nyttjande från Nöthagenbor respektive övriga kommuninvånare.

Anslutningsavgifter erläggs enligt gällande taxor.

Kommunen får en ökad driftskostnad för nya gator och ledningar. Då området kommer att ha en hög befolkningstäthet förväntas slitage på park bli högt och driftskostnaden förhållande till yta därmed bli högre än för andra parker.

### **Tekniska frågor**

Utbyggnad av ledningar kommer att krävas och ska utredas i samband med plangenomförande. Skydd och flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

### **Utredningar**

Utredningar som tagits fram under planarbetet:

Miljökonsekvensbeskrivning, Structor 2017-08-28 rev. 2019-10-16, 2020-05-08.

Omgivningsbuller: väg- och spårtrafik, Structor 2018-05-23, rev 2019-10-15 och 2020-05-15.

Vibrationsutredning, Structor 2019-10-02.

Dagvattenutredning, Structor 2017-06-28, rev 2019-09-09 och 2020-05-14.

Riskutredning Ramböll 2018-06-19, rev 2018-06-27, rev 2019-08-30 och 2019-10-11.

Miljöteknisk markundersökning, Liljemark Consulting 2017-06-08 , 2019-09-13.



Markteknisk undersökningsrapport geoteknik, Structor 2017-06-19.

Utrednings PM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning, Structor 2017-08-09.

Antikvarisk förundersökning, Wilund arkitekter & antikvarier 2015-08-03, rev 2020-05-11.

Antikvariskt planeringsunderlag, Nyréns Arkitektkontor 2017-08-07.

Trafikutredning, Sweco, oktober 2019.

Parkerings- och Mobilitetsutredning, Trivector 2019-09-05.

## **Konsekvenser av planens genomförande**

### **Miljökonsekvenser – sammanfattning av MKB**

Vid den ursprungliga bedömningen fanns antaganden att planen kunde medföra betydande miljöpåverkan, vartefter en miljökonsekvensbeskrivning upprättades. Vid den slutliga bedömningen antas planen inte medföra betydande miljöpåverkan. De frågor som bedömdes kunna medföra betydande miljöpåverkan avgränsades till kulturmiljö, trafikmiljö, buller, olycksrisker, föroreningar i mark/byggnader och dagvatten. Planförslagets konsekvenser har även jämförts med ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ. Dessa beskrivs inte i denna sammanfattning. Nedan sammanfattas de miljöaspekter som togs upp vid upprättad miljökonsekvensbeskrivning.

#### Kulturmiljö

Planförslaget innebär att merparten av byggnadsmassan i fastigheten Raspen 1 (Wedholms fabriker) ersätts. I den antikvariska förundersökningen samt det antikvariska planeringsunderlaget har fabriken södra och tillika äldsta delar bedömts ha högst värde, och det är här strukturer sparas i planförslaget. De byggnader som har bedömts ha högst värde och en hög känslighet mot förändringar, maskinverkstaden och kontoret, sparas i sin helhet. Av de byggnadsdelar som bedömts ha ett visst värde så försvinner personalbyggnaden från 1970 samt de södra delarna av den stora byggnadskroppen väster om maskinverkstaden. Dessa delar har en högre förändringshistorik och har bedömts som dels känsliga och dels tåliga. Den södra fasadens siluett har pekats ut som värdefull, då den fungerat som en symbol för företaget. Rivningen av den innebär därmed en viss negativ påverkan på kulturmiljön. Berörda delar har omfattande föroreningsproblematik, och under planeringsprocessen har dess värde inte bedömts vara tillräckligt stort för att motivera en omfattande saneringsinsats. I planprocessen har ett bevarande av fabriksbyggnadens södra fasad som integrerade delar av ny bebyggelse prövats, men bedömts som ej genomförbart av ekonomiska men även arkitektoniska skäl.

Personalbyggnaden från 1970 har en tidstypisk karaktär, trots ett flertal ovarsamma ombyggnationer. Rivningen innebär en viss negativ påverkan på kulturmiljövärdet. Byggnaden bidrar till att rama in det centrala parkrummet, men då den inte materialmässigt samspelar med 1940-talsbebyggelsen är dess betydelse mindre än de övriga byggnaderna kring parkrummet.

Den i planeringsunderlaget utpekade siktlinjen längs med Raspen 1s södra fasad med Raspen 2s före detta charkuterifabrik som fond bevaras till viss del längs med

maskinverkstaden och kontorsbyggnadens södra fasader men skärs av strax väster om maskinverkstaden.

Raspen 2s äldsta delar bevaras och friställs från senare tillkomna påbyggnader. I planeringsunderlaget anges dess äldsta delar ha en hög känslighet medan senare tillkomna delar har markerats som tåliga, med vissa undantag. Planförslaget innebär att komplexets ursprungliga nationalromantiska arkitektur tas fram, vilket är positivt. Ett i underlagen utpekad trapphus förses med en varsamhetsbestämmelse. Delar från tillbyggnationen 1948 som markerats som känslig tas bort, vilket har en viss negativ påverkan på kulturvärdet. Slakteriets kontors- och bostadshus från samma tid bevaras dock vilket innebär att det skedet i fastighetens historia finns bevarad. Att byggnaden bevaras bidrar även till den centrala platsbildningens 1940-talskaraktär.

Raspen 3 rivs i sin helhet i planförslaget. Fastigheten består till största delen av lager och har i den antikvariska förundersökningen bedömts som svår att anpassa till ny verksamhet.<sup>1</sup> Byggnadskomplexets norra delar har bedömts ha vissa kulturhistoriska värden utifrån sin framsideskaraktär med mönstermurade fasader och till viss del bevarade fönsterpartier. Mjöltornet har fungerat som en visuell markör för området sett från staden i sydväst. Dess status bygger på att omgivande bebyggelse är betydligt lägre. Ett bevarande av mjöltornet har prövats under framtagande av förslaget. Själva tornet är en integrerad del av lagerbyggnaden och går inte att frikoppla utan stora åtgärder. Utan den större byggnadskroppen kommer tornet upplevas som en artefakt utan sammanhang. Sett till tillkommande föreslagna byggnaders placering och höjder hade även merparten av tornets fasader skylts. Även lagerbyggnadens norra fasad har bedömts som svår att integrera i strukturen på ett naturligt vis.

Blommenhovsvägen är en mycket gammal vägsträckning som tidigare haft en betydligt mer lantlig karaktär, kantad av alléer. I planförslaget föreslås den att återfå alléerna, vilket bedöms ha en stor positiv påverkan på dess kulturhistoriska kvalitéer.

Intill Vesterlunds krog, ett stenhus från 1730-talet strax utanför planområdets nordvästra del, föreslås en park och öster därom ett punkthus på 10 våningar på den nuvarande parkeringen. Miljön kring stenhuset har beskrivits vid anläggandet av E4an och parkeringen, men kring byggnaden har miljön fortfarande en viss integritet bevarad. Då det föreslagna punkthuset håller ett visst avstånd genom den nyanlagda parken samt att det uppförs på en i nuläget hårdgjord yta bedöms påverkan på kulturmiljön vara begränsad. Att kulturmiljön aktiveras genom att området får en ökad befolkning bedöms som positivt.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget innebära en förhållandevis omfattande rivning av befintlig bebyggelse. Sett till representation bedöms planförslaget ha en relativt väl avvägd variation av befintliga byggnader som sparas; Slakteriets ursprungliga bebyggelse samt en byggnad från dess expansionsfas i slutet av 1940-talet, en industrihall och ett kontor från Wedholms etableringsfas samt en överloppsbyggnad i form av bevakningsstugan från 1973. De yttre miljöer som bedömts som högkänsliga bevaras i dess helhet och miljöer som markerats som känsliga bevaras i viss mån. Bevarade byggnader förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser.

---

<sup>1</sup> Nöthagen antikvarisk förundersökning, Wilund arkitekter & antikvarier AB 2015-08-03. S. X

### Stadsbild

Sammantaget bedöms planförslaget medför övervägande positiva konsekvenser på stadsbilden inom Nöthagen samt i Nyköping i stort. Blommenhovsvägen omvandling från infartsväg till stadsgata bidrar till att stärka de rumsliga sambanden mellan Nöthagen och Nyköpings mer centrala delar. Den nya bebyggelsen föreslås uppföras i robusta material i en gestalt som anspelar till Nöthagens befintliga industrikaraktär vilket bedöms vara positivt för stadsbilden som helhet då Nyköpings industrihistoria tas tillvara och utvecklas. Tillskapandet av en tät och blandad stadsbebyggelse med både bostäder, verksamheter och service invid Nyköpings resecentrum är positiv då det bidrar till att stärka Nyköpings resecentrum som en knutpunkt i kommunen. I planförslaget föreslås flera nya tydliga offentliga rum (torget, Soltrappan, industristråket, parken, tvärgränderna) som alla bidrar till att stärka stadsbilden positivt då Nöthagen öppnas upp mot kringliggande gatustruktur.

### Bullerplankets påverkan

Planförslaget möjliggör för uppförande av bullerplank längs spårområdet mellan E4 i väster och planerat parkeringshus i öster. Planområdets placering i utkanten av den centrala staden samt spårområdets bredd på knappt 40 meter upp till dryga 60 meter innebär att bullerskärmarnas påverkan på stadsbilden är begränsad; från stadens mer centrala delar är skärmarna inte möjliga att se. Från gångbron sydväst om stationen kommer skärmarna innebära en viss skillnad gentemot nuläget; den visuella påverkan kommer, i jämförelse med hur föreslagen bebyggelse kommer upplevas, inte innebära en påtaglig försämring av upplevelsen av planförslaget från söder, eller den befintliga upplevelsen av stadsbilden i vyn.



*Utsnitt från Konsekvensanalys kulturmiljö (Nyréns 2020-05-11) som visar bullerskärmen och bebyggelseförslaget från gångbron närmast planområdet i söder.*

### Skuggning

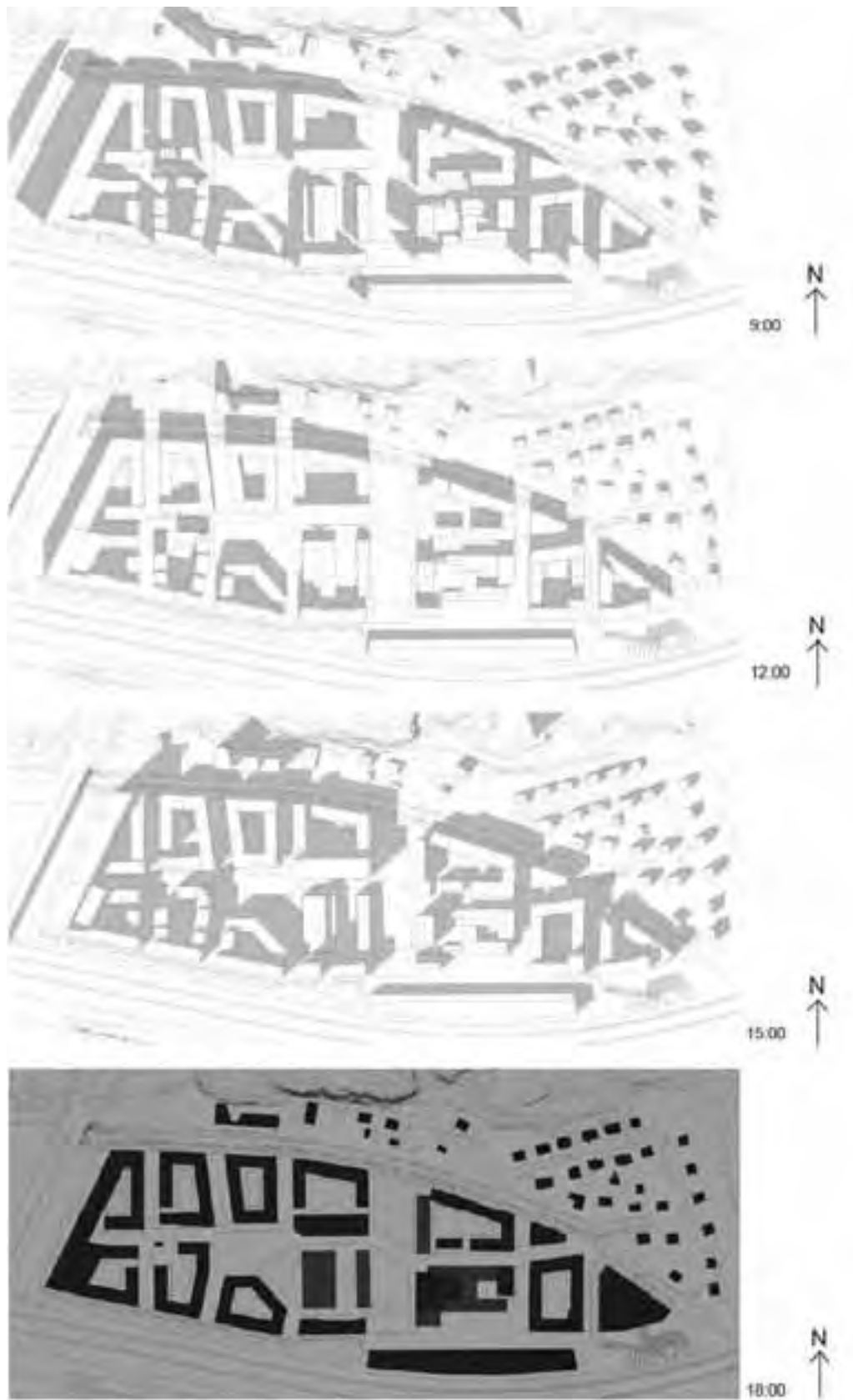
Ett genomfört planförslag innebär en ökad skuggeffekt på närliggande bostadsområde som ett resultat av att Blommenhovsvägen omvandlas från en infartsväg till en stadsgata då ny bebyggelse placeras som en del av det nya gaturummet. Skuggstudier visar dock på en liten påverkan på kringliggande bebyggelse. Viss påverkan sker för enskilda villor, dock påverkas främst

villaträdgårdar utmed Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen vinter och vår-/höstdagjämning. Bedömningen är dock att den total påverkan av den ökade skuggningen vid ett genomfört planförslag ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslaget många positiva konsekvenser.

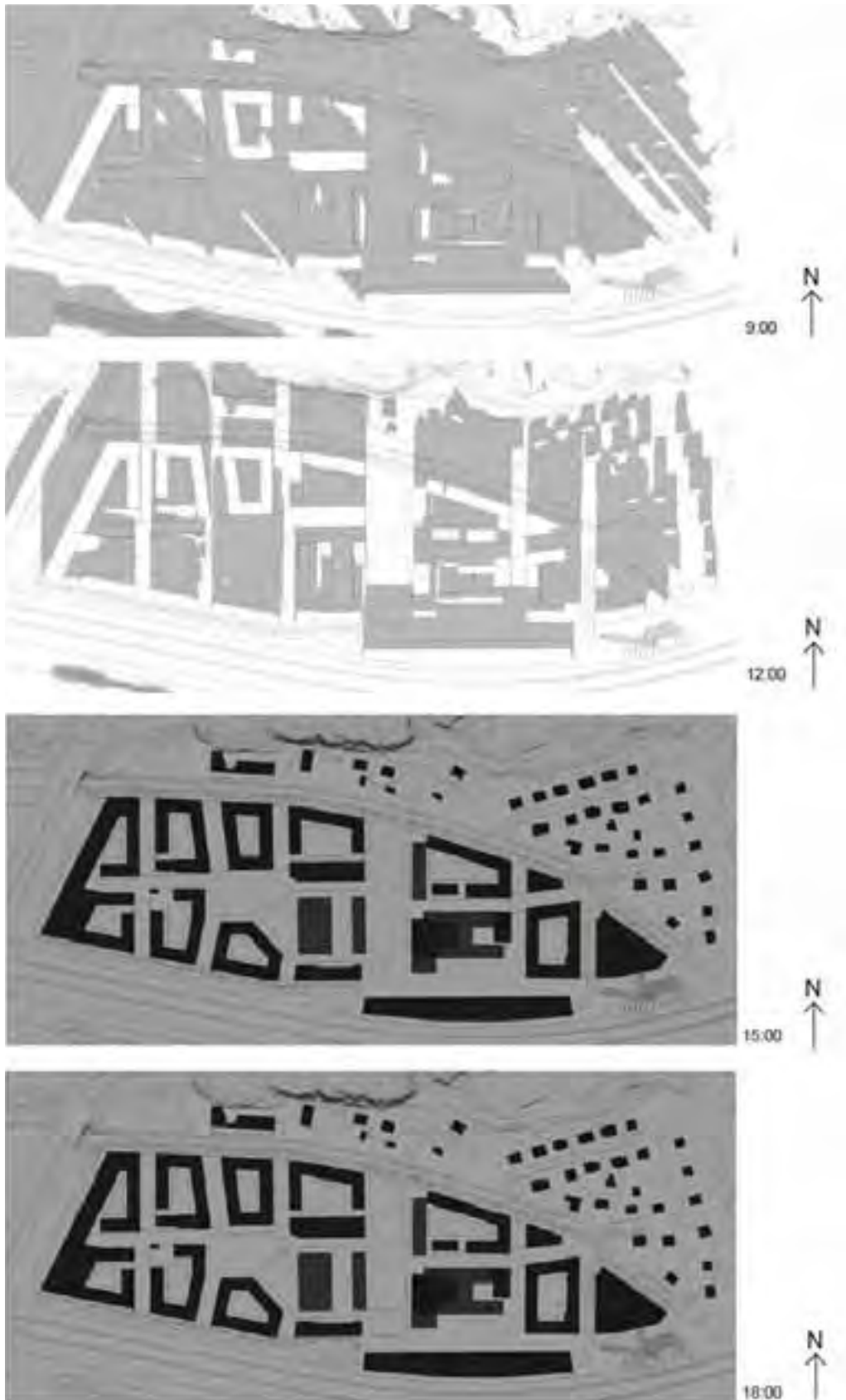




Skuggstudie - Midsommarafton 21 juni

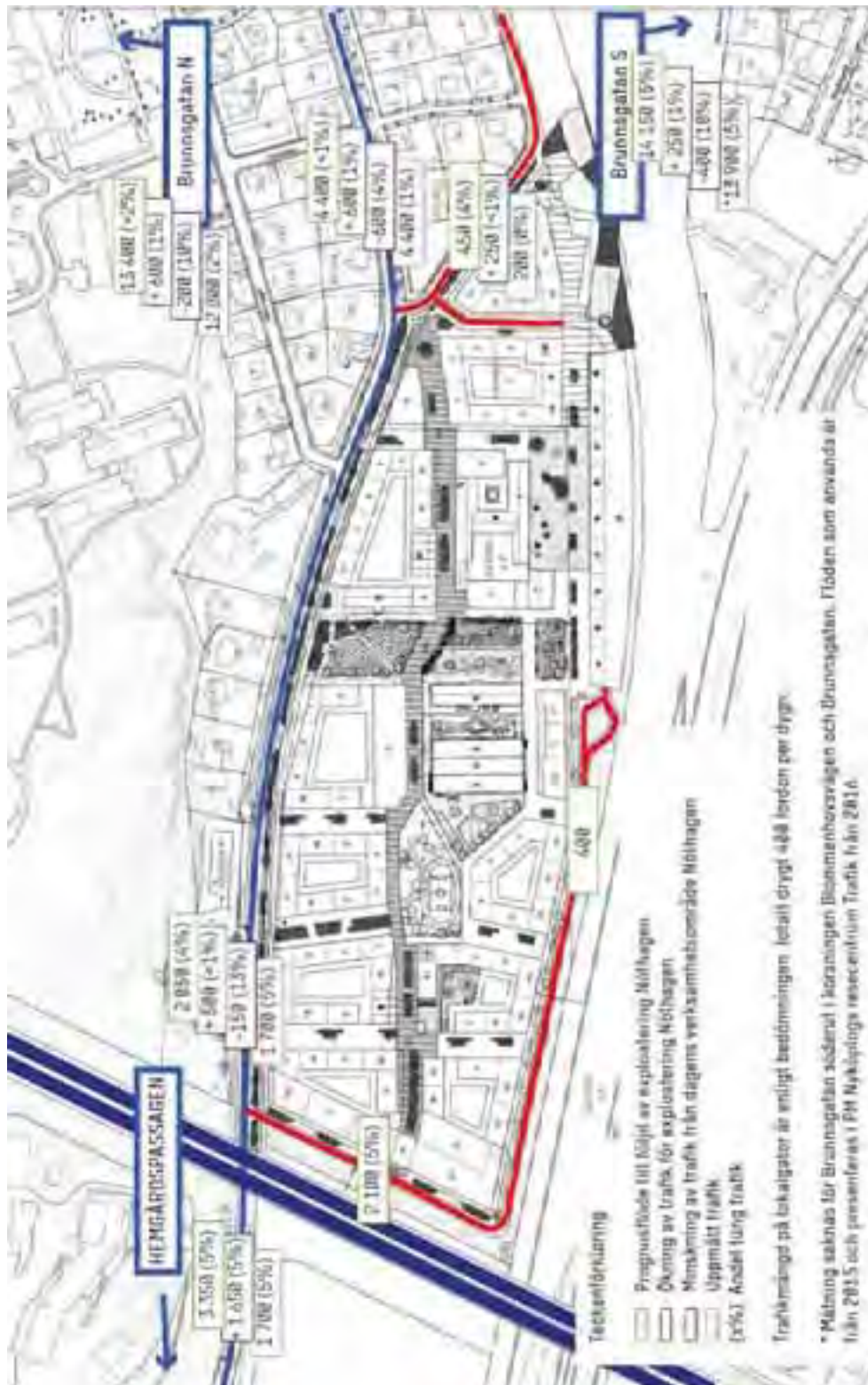


Skuggstudie – Vårdagjämning 20 mars



Skuggstudie – Midvinter 22 dec

## Trafikalstring och trafikmiljö



Prognos över trafikflöde. Strukturutredning Sweco oktober 2019

Vägtrafikprognoserna visar att biltrafiken i Nöthagens närhet ökar jämfört med dagsläget till följd av att Nöthagen exploateras. Från 1700 fordon per dygn i dagsläget på Blommenhovsvägen till 2050. Samtidigt minskar andelen transporter från området i takt med att befintliga verksamheter avvecklas.



Det blir en utmaning att leda den lokala trafiken inom Nöthagen längs de perifera gatorna och inte locka in biltrafiken på lokalgatorna inom området för att komma till parkeringshusen kortaste vägen. För att lyckas med detta krävs låga hastigheter i området, erbjuda få kantstensparkeringar och att gång- och cykeltrafiken prioriteras.

Hemgårdspassagens tillkomst möjliggör att Brunnsgratan och vägnätet inom staden inte belastas i lika hög grad av trafikökningen från Nöthagen. Ökningen av trafik, till följd av Nöthagens exploatering på Brunnsgratan i riktning mot centrum är att i sammanhanget marginell. Detta gäller även Brunnsgratan norrut.

Inom Nöthagen-området är det i huvudsak låg trafikintensitet. Det är främst lokalgatan som löper parallellt med E4 och sedan längs järnvägsspåren fram till parkeringshus som ger trafiksiffror av betydelse. Inom planområdet planeras för parkeringshus i söder mot Nyköpings resecentrum för att lösa behov för pendelparkering. Parkeringen kommer att generera bilresor inom planområdet. Placering av parkeringshus vid E4 är fördelaktigt för att begränsa trafik i området. I det läget kan trafik till parkeringar ledas in direkt från Blommenhovsvägen, vilket begränsar trafiken längre in i Nöthagen. Utformningen av detaljplanen ger förutsättningar för låga hastigheter inom området och småskaligheten i gatustruktur ger förutsättningar för en ömsesidighet mellan olika transportslag.

I området tillförs funktioner som är i linje med transportstrategin då det skapas starka och gena gång- och cykelstråk mellan Nöthagen, Nyköpings resecentrum och *Sunlight-området*. Den västra passagen under järnvägen som planeras vid Nyköpings resecentrum ger ett starkt gång- och cykelstråk till Nyköpings centrum. Utvecklingen innebär att det blir effektivare att ta sig fram till fots eller cykel jämfört med att ta den längre sträckan med bil. Utformningen bedöms begränsa biltransporter på korta avstånd och därmed begränsa klimatpåverkan. Ökat gång- och cykelnyttjande ger även positiva hälsoeffekter. Detta är i god enlighet med transportstrategin. En annan faktor som avgör trafiksammansättning är i vilken mån som service och utbud kan erbjudas lokalt i området. En lokal mataffär planeras i planområdet vilket innebär att boende kan handla inom gångavstånd. Även förskola/skola planeras mitt i området vilket innebär att boende i området har möjlighet att välja bort bilen vid lämning. Beroende på inriktning och utformning av och kring förskolan/skolan kan ett högre eller lägre bilnyttjande bedömas för de som bor längre från förskolan. I vilken grad som hållbar mobilitet kan nås inom området är beroende på i vilken mån som aktiva åtgärder görs för att stimulera gång, cykel och kollektivtrafik. Val och omfattning av mobilitetslösningar kommer att utredas vidare vid planens genomförande och bygglov.

### Kollektivtrafik

Nöthagens placering intill Nyköping resecentrum ger goda förutsättningar för att arbeta med Mobility Managementåtgärder, det vill säga beteendefrågor som kan leda till ökat hållbart resande i vardagen. Boende och anställda i Nöthagen kommer att få mycket goda möjligheter och underlag för att kunna välja kollektivtrafik framför andra motorfordonsresor. Det bör dock uppmannas till och arbetas aktivt med, exploatörer såväl som kommun och kollektivtrafikmyndighet. Resecentrumets funktion som knutpunkt kommer att erbjuda möjligheter till vidare resor, vare sig det är lokala, regionala eller längre resor. Detta går väl ihop med kommunens

transportstrategis strävan att öka andelen resor med kollektivtrafiken och samtidigt minska det totala resbehovet.

### Buller

Planområdet är med sitt direkta läge intill järnväg och E4 utsatt för bullerpåverkan. En bullerutredning har tagits fram där bullernivåer har beräknats utifrån framtida prognostiserat trafikflöde. Beräknade bullervärden visar att ljudnivåer kommer att överstiga gällande riktvärden för buller, om inte åtgärder vidtas. Det innebär i så fall risk för bullerstörningar för boende och andra inom planområdet. Att vara utsatt för buller kan innebära konsekvenser för människors hälsa. En bullerskärm mot järnvägen är en effektiv åtgärd för att få ned de generella bullervärdena i området, som tillsammans med lokala åtgärder bedöms skapa en ljudmiljö där gällande riktvärden för buller klaras.

### Vibrationer

Structor har kontrollmätt vibrationer från spårtrafik vid planområdet. Mätningens syfte var att utreda om de planerade bostadshusen kan komma påverkas av kännbara komfortvibrationer och stomljud. Mätningar visar att riktvärde om måttlig störning, 0,4 mm/s, kan innehållas inom planområdet om byggnaders konstruktioner och grundläggning beaktas vid projektering. Beräknade stomljud, utifrån uppmätta vibrationer förväntas som högst uppgå till 20 dBA Slow på ett avstånd om 30 m från spår. Gällande riktvärde innehålls därmed med god marginal.

### Olycksrisker

Olycksrisker har bedömts för planförslaget, utifrån järnväg och E4 som potentiella riskkällor. Olycksrisker med hänsyn till transporter av så kallat farligt gods är för den aktuella planen de risker som speciellt studerats. Den samlade slutsatsen är att säkerhetsavstånden i planförslaget bedöms som fullt tillräckliga för att uppfylla samhällets acceptanskriterier. Inga relevanta olycksscenarior påverkar planområdet i kalkylerbar omfattning på de avstånd och med de säkerhetsförebyggande åtgärder som planen reglerar.

### Föroreningar i mark/byggnader

En stor del av de gamla föroreningarna kommer att åtgärdas för att minska risken för miljö- och hälsorisker såväl inom som utanför planområdet. Efterbehandlingsåtgärder är nödvändiga. Genom ett flertal markmiljöundersökningar har förorenade delområden inom Nöthagen identifierats och avgränsats liksom att typ av förekommande föroreningar har klargjorts. Inom området har det konstaterats förekomst av metaller och PAH liksom klorerade lösningsmedel. Ett källområde för lösningsmedel har identifierats inom området. En sanering av källområde innebär att källan för spridning av lösningsmedel tas bort och att en spridning till andra områden inom såväl planområdet som utanför planområdet kan reduceras. Att precisera efterbehandlingsåtgärder för klorerade lösningsmedel anses särskilt angeläget.

Omgivningarna och grundvattenströmningarna ger en låg risk för återkontaminering efter att sanering har genomförts. Föroreningsförekomsten inom området har utretts i tillräcklig omfattning i samband med planarbetet. Ytterligare preciseringar kan göras

inför byggskede och slutliga avvägande och avgränsningar görs i samband med genomförande av efterbehandlingsåtgärder. Utifrån identifierad föroreningsförekomst anses det vara genomförbart och rimligt att åtgärda föroreningsskadan relaterat till exploateringsprojektets karaktär och omfattning.

Vissa delar av den befintliga bebyggelsen kommer att sparas enligt planförslaget och byggnadernas kondition och föroreningsrisker i eller under befintlig bebyggelse utgör ett viktigt underlag inför beslut om det är möjligt att spara byggnaderna, eller om de behöver rivas med anledning av efterbehandling av föroreningar. Ytterligare utredningar och preciseringar inför efterbehandlingsåtgärder kan vara effektivast att genomföra efter att byggnader har rivits, då verksamhetsbyggnader berör stora ytor inom området. Det pågår även idag verksamhet i verksamhetslokalerna. Efter genomförd sanering minskar risken för spridning av föroreningarna till ytvattnet. Att ha reducerat den risken anses ha särskild betydelse vid händelse av översvämning i området.

Markundersökning har påvisat förhöjda halter av bly och PAH i yttlig fyllningsjord inom delar av fastigheten Raspen 1. Vid förändrad markanvändning till bostäder kan risker med dessa föroreningar inte uteslutas, framför allt hälsorisker kopplade till hudkontakt, inandning av damm och intag av jord. Påträffade halter av klorerade lösningsmedel i grundvattnet vid tidigare TRI-tvätt gör det sannolikt att det förekommer ett källområde kring tidigare TRI-tvätt under befintlig byggnad 47. När det gäller grundvattnet bedöms riskerna med de klorerade lösningsmedlen vara styrande.

Vid en förändrad markanvändning inom Raspen 2 och 3 till bostadsmark (KM), föreligger risker för hälsa och miljö och saneringsåtgärder behöver vidtas. Inom östra delen av Raspen 3 har tjärasfalt påträffats som klassas som farligt avfall. Uppmätta halter av nickel, zink och klorerade lösningsmedel i grundvattnet bedöms vara på låga nivåer som inte innebär några oacceptabla miljö- eller hälsorisker inom Raspen 2 och 3.

Konsekvenser har även bedömts för byggskedet som berör trafik, buller, vibrationer, luft, dagvatten, markföroreningar, klimatpåverkan och naturresurser. Genom att miljöprogram, miljöplaner, kontrollplaner och riskanalyser tas fram i god tid innan byggskedet kan negativ miljöpåverkan minimeras eller förhindras. Materialval och logistik har stor betydelse för byggskedets klimat- och miljöpåverkan.

### Dagvatten

Fördröjningstiden av dagvattnet kommer att förlängas från 10 minuter i dagens läge, till 20 minuter efter exploatering med fördröjningsåtgärder. Resultatet av flödesberäkningarna i dagvattenutredningen för området, visar att avrinningen av dagvatten efter exploatering med fördröjningsåtgärder beräknas minska med 190 L/s jämfört med befintlig situation. Med en minskad avrinning av dagvatten kommer även mängden förorenande och övergödande ämnen att minska från området. Resultat från genomförda föroreningsberäkningar från kvartersmark och kommunal mark visar att samtliga modellerade ämnen förväntas minska efter exploatering och rening.

Baserat på resultat från föroreningsberäkningar bedöms planerad exploatering ge större förutsättningar till möjligheten att uppnå MKN för kemisk status i

Nyköpingsån, eftersom föroreningarna förväntas minska med de fördröjnings- och reningsåtgärder för dagvattnet som föreslås för området i dagvattenutredningen. De principlösningar som föreslås för fördröjning och rening av dagvatten i området är trädplanteringar med skelettjordsmagasin, planteringsytor som kan användas till att fördröja och rena dagvatten (växtbädd) samt multifunktionella ytor/översvämningssytor – som kan ha flera användningsområden, t.ex. park, lekplats eller dylikt vid torrväder och samtidigt kan användas till flödesutjämning i samband med nederbörd. Dessa lösningar på dagvattenhantering används tillsammans i en systemlösning, där de olika typerna av dagvattenhantering samverkar med varandra i ett öppet dagvattensystem.

De lokala dagvattenlösningarna som föreslås för området bedöms ge positiva kumulativa effekter utöver renare vatten. Dagvattenlösningarna skapar även förutsättningar för ett ökat växt- och djurliv och ökad biologisk mångfald i området. Även vi människor mår bra av att omges av vatten och grönska vilket ger positiva effekter på människors hälsa.

När det gäller lågpunkter och översvämningssrisker planeras ny bebyggelse att öppna upp flödesvägar och att nya kvarter ska byggas så att ny höjdsättning av marken möjliggörs, för att skapa nya sekundära avrinningsvägar förbi byggnader och vidare mot en översvämningssyta, t ex parkytan i planområdets mitt. De exploateringar och åtgärder för dagvatten som planeras för området bedöms ge positiva konsekvenser för dagvattnet och recipienten Nyköpingsån, eftersom mängden föroreningar och näringsämnen som transporteras från området med dagvatten kommer att minska i förhållande till befintlig situation.

#### Riksintressen

Planförslaget bedöms inte medföra skada på något riksintresse.

#### MKN - luft

Planområdet ligger i direkt anslutning till vältrafikerad väg, E4. Det innebär risk för spridning av luftföroreningar till området, men det avtar snabbt med avståndet från E4. Enligt en översiktlig kartering av luftföroreningar i Södermanland som är framtagen av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund framgår att beräknade nivåer av partiklar (PM10) samt kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) inte överstiger normvärden. För berörd sträcka på E4 beräknas ett värde på 20-28 ug/m<sup>3</sup> PM10 per år. Inom ett område av ca 15 meter från E4 beräknas partikelhalten ha sjunkit till 15-20 ug/m<sup>3</sup> per år. För kvävedioxid beräknas ett medelvärde per år på mellan 10-15 ug/m<sup>3</sup> för planområdet samt berörd sträcka på E4. Värdena för partiklar och kvävedioxid beräknas inte heller överstiga miljö kvalitetsmålet på 15 ug/m<sup>3</sup> respektive 20 ug/m<sup>3</sup>.<sup>[1]</sup> Tack vara planområdets öppna läge bedöms MKN för luft inte överskridas. Den aktuella sträckan av E4 har hög luftomsättning då den utgörs av en bro. Ett eventuellt bullerskydd på västra sidan av E4 samt detaljplanens disposition med högre bebyggelse mot E4 bedöms även de ha goda effekter för att minska

---

<sup>[1]</sup> SLB-analys, Östra Sveriges Luftvårdsförbund, <http://slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/> [Hämtat 2019-09-11.]



föreningsspridning in i området. Friskluftsintag till byggnader längs E4 sker från lokalgator.

#### MKN - vatten

Planförslaget bedöms inte medföra negativ påverkan på MKN för vatten. Planförslaget medföra att vattenkvaliteten förbättras då industrimark omvandlas till stadsbebyggelse med bostadsgårdar, park och renande anläggningar i gatumark.

### **Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare**

Delar av fastigheterna Raspen 1, 2 och 3 samt delar av Väster 1:2 och 1:43 planläggs som allmän platsmark och behöver därmed övergå i kommunens ägo.

3D-fastighetsbildning kan bli aktuell inom planområdet där allmän plats gata sammanfaller med underjordiska parkeringsgarage eller överbyggnader.

Tillgängligheten till området samt kopplingen mellan norra och södra sidan av järnvägen förbättras avsevärt genom planens genomförande.

Det visuella intrycket av området från omgivningen förändras avsevärt från industri- till stadsbebyggelse.

En utbyggnad av Nöthagen enligt planen leder till ökade trafikmängder på omgivande gator och därmed ökade bullernivåer, dock inte överskridande Trafikverkets riktvärden för buller i befintlig bebyggelse.

#### Sociala konsekvenser

Genom utbyggnad av Nöthagen skapas nya bostäder och arbetsplatser i ett centralt och kollektivtrafiknära läge, vilket bland annat ger goda möjligheter till pendling och möjligheter att smidigt lösa vardagsärenden. Utbyggnaden av området bidrar till ökade kopplingar mellan norra sidan av järnvägen och Nyköpings resecentrum samt centrala Nyköping. Både genom att området öppnas upp och blir mer tillgängligt och genom att bättre kopplingar över järnvägen tillskapas. Den inre miljön i området präglas av gångfartsgator där fotgängare och cyklisters framkomlighet prioriteras, detta ger förutsättningar för trygga och säkra miljöer, inte minst för barn. Flertalet av bostadskvarteren uppförs med omslutande bostadsgård vilket är en förutsättning för små barn att utforska sin närmiljö själva, utan att föräldrar ska behöva känna oro för att de ska springa bort. Nya publika platser och parker nära bostaden ger förutsättningar för utevistelse och umgänge mellan både närboende och besökare. Tidigare kvartersmark för industriändamål omvandlas till allmän plats park med möjlighet att anlägga lekplats. Anlagda och spontan platser för lek behövs för barns hälsa, välmående och utveckling. Kulturhistoriskt intressanta miljöer i området lyfts fram och får nytt innehåll och kan bidra till att ge området sin särskilda identitet. Områdets blandade funktioner och levande bottenvåningar ger förutsättningar för stadsliv större delar av dygnet vilket kan bidra till ökad trygghet och ett socialt blandat område som är öppet för både boende och besökare.

### **Medverkande i planarbetet**

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Nyköpings kommun.

Detaljplanen har upprättats av Nyréns Arkitektkontor i samarbete med Nyköpings kommun. Ansvarig planhandläggare på kommunen är Sofia Buhrgard.

Ansvarig konsult på Nyréns Arkitektkontor är Gustav Karlsson. Från Nyréns har även Emma Pihl och Mårten Espmarker medverkat i planarbetet.

## **Bilagor**

MKB

Gestaltningprogram Nöthagen

Bullerutredning

Dagvattenhantering

Riskutredning

Markförorening

Antikvarisk förundersökning

Antikvariskt planeringsunderlag

Konsekvensanalys kulturmiljö

Trafik PM

Parkerings- och Mobilitetsutredning

Vibrationsutredning

**Gustav Karlsson**  
**Nyréns Arkitektkontor**









# Nöthagen Gestaltungsprogram

2020-05-15 Antagandehandling. SBH19/235

**Nyréns** Arkitektkontor

Gestaltungsprogram für Nöthagen

*Prinzipien für Gestaltung von Bebauung und öffentlichen Räumen*



# Innehåll

## 1. Inledning

## 2. Vision

## 3. Nöthagens Gestaltungsprinciper

- *Industristråket*
- *Tvärgränder*
- *Huvudgator*
- *Parken*
- *Torget*
- *Soltrappan*
- *Material och färg*
- *Stärkt Kulturmiljö*
- *Bostadsgårdar*
- *Trafik- och parkeringsprincip*

## 4. Situationsplan

## 5. Namnsättning

# 1. Inledning

## Syfte

Gestaltningssprogrammet för Nöthagens arkitektur och offentliga rum beskriver och illustrerar Nöthagens vision och den konceptuella idén som ligger bakom strukturplanens utformning. Huvudsyftet med programmet är att säkerställa att Nöthagens stadsbyggnadsmässiga och arkitektoniska kvaliteter tas tillvara i den fortsatta planeringen av Nöthagen. Programmet beskriver ingående Nöthagens kvaliteter och karaktärsdrag, samt hur dessa säkerställs vidare i detaljplan.

## Status och fortsatt process

Strukturplanen för stadsutveckling av Nöthagen togs fram under 2017 och utgör underlag för detaljplan. Hösten 2018 gick detaljplanen för Nöthagen (Raspen 1 m.fl.) ut på granskning och gestaltningssprogrammet var en bilaga till planhandlingen. Efter att detaljplanen antagits kommer programmet utgör ett stöd i plangenomförandet.

Gestaltningssprogrammet beskriver den mellan kommunen och exploatören överenskomna viljan, visionen och idén med utbyggnaden, dess kvalitetsnivå och utförande. Programmet kommer att vara stöd i det fortsatta utredningsarbetet under planprocessen och utgöra underlag för kommande bygglov och projekteringsinsatser.

Gestaltningssprogrammet kommer att knytas till avtal om genomförande mellan SBB och kommunen, samt även i avtal med eventuellt tillkommande genomförandeaktörer.

Gestaltningssprogrammet har utarbetats av Nyréns Arkitektkontor på uppdrag av SBB i nära samverkan med Nyköping kommun. Samtliga illustrationer och foton är framtagna av Nyréns Arkitektkontor, om inte annat anges.



# Nöthagen i sitt sammanhang







*Slakteriets karaktäristiska tegelarkitektur.*



*Befintlig stationsbyggnad söder om järnvägen*



*Wedholms tekniska verkstad*



*Blommenhovsvägen tangerar hela området i norr och kopplar Nöthagen till staden.*



*Befintlig koppling under spåren vid stationen planeras att utvecklas vid genomförande av Resecentrum.*

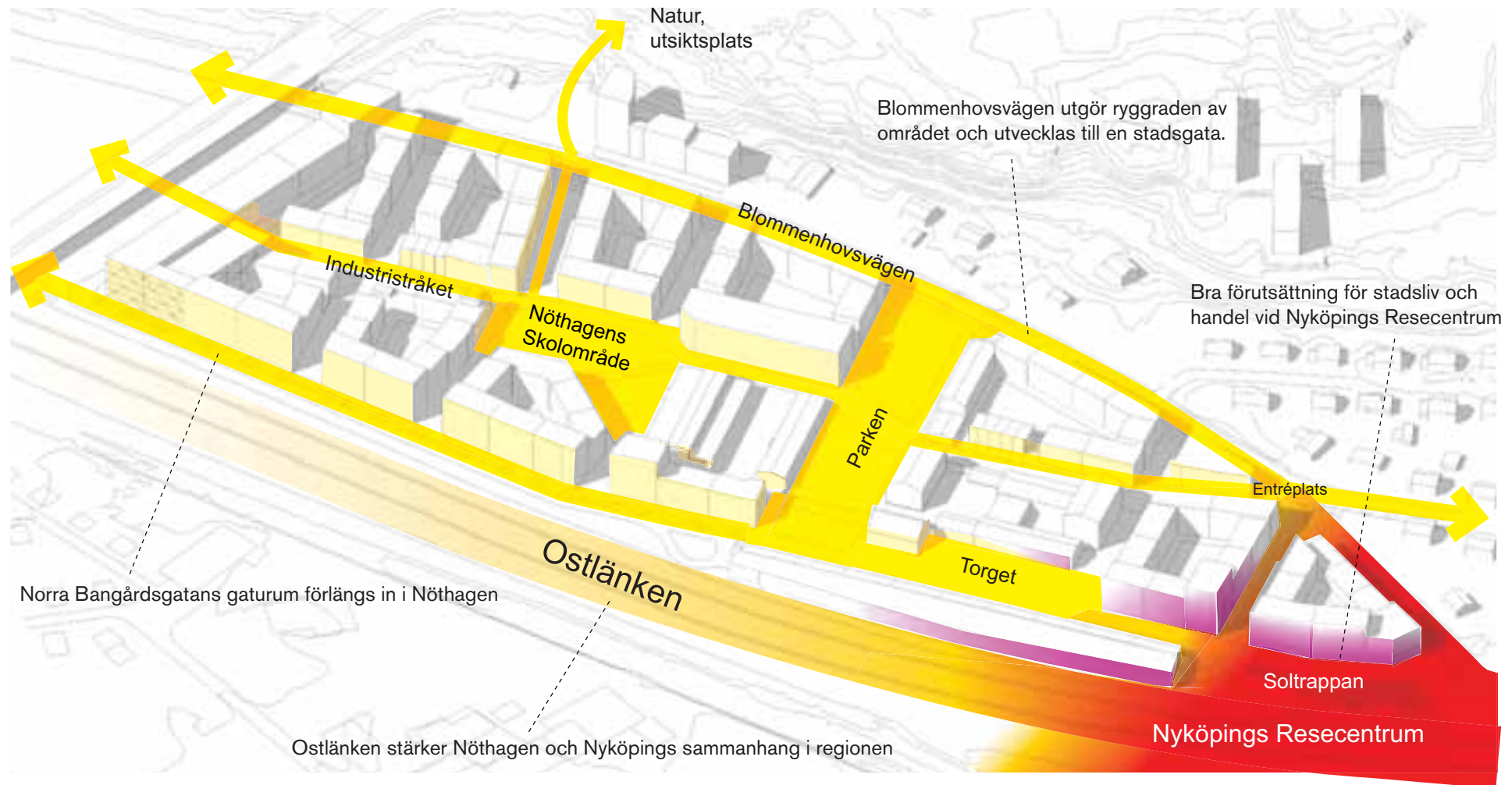


*Det stora öppna rummet i mitten av Nöthagen har potential att utvecklas till en park.*



## 2. Vision

### Stärkta samband



## 2. Vision

### Stärkta samband

Nöthagen ligger strategisk invid Nyköpings centralstation norr om stadskärnan och järnvägen. Stationen ska i närtid utvecklas till Nyköpings Resecentrum – en aktiv bytespunkt för både tåg-, regional- och lokalbusstrafik. Den planerade banan för höghastighetståg (Ostlänken) kommer få ett bispår via det nya stationsområdet med vidare direktkoppling till den nya banan.

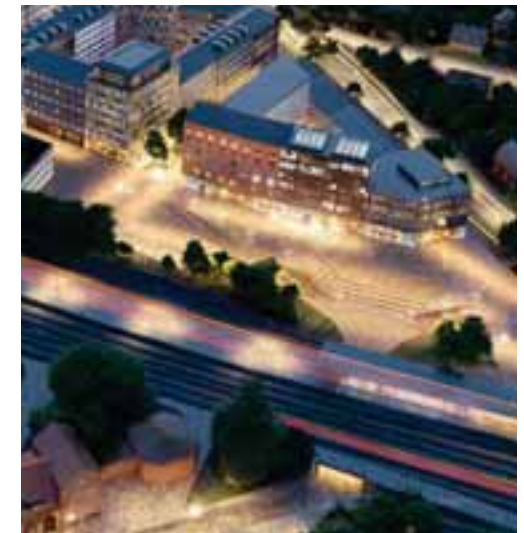
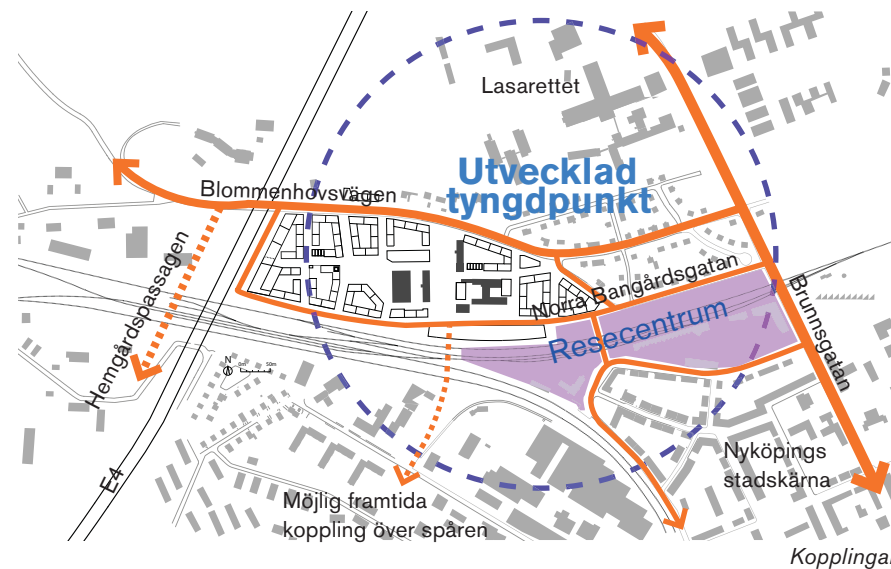
På lokalnivå kopplas Nöthagen till Nyköpings befintliga struktur via gatorna Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan som båda blir en del av Nöthagen i förslaget. På den regionala skalan innebär Resecentrum och den nya järnvägen att hela Nyköping får stärkta samband till både Stockholm- och Norrköping/Linköpingsregionen. Nöthagens attraktiva läge vid Nyköpings Resecentrum skapar goda förutsättningar för stadsliv och handel, då en ny tyngdpunkt bildas.

### Stadsbyggnadskvalitéer

- Stärkta samband med regionen skapar möjligheter
- Nöthagen och Nyköpings Resecentrum bildar tillsammans till att skapa en ny tyngdpunkt i Nyköping.
- Nyköpings befintliga stråk blir en del av Nöthagen med stärkta samband som följd, en förutsättning för handel och stadsliv.



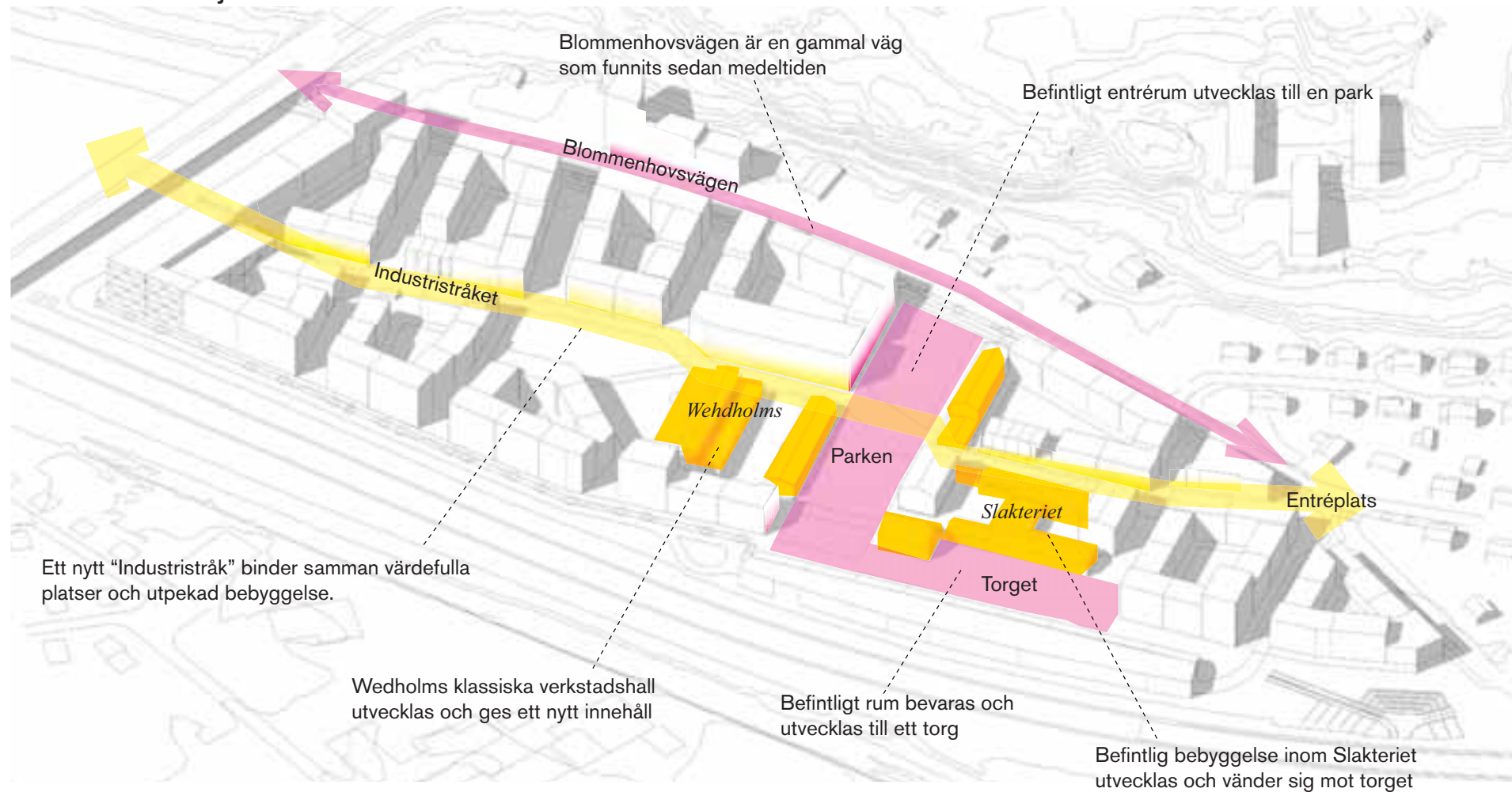
Ostlänken (från Trafikverket)



Det nya entrétrorget vid Nyköpings Resecentrum

## 2. Vision

### Stärkt kulturmiljö





## 2. Vision

### Stärkt kulturmiljö

Nöthagens verksamhetsområde har genom sin brokiga framväxt fått en unik karaktär. Slakteriets äldsta byggnader med sin karaktäristiska tegelarkitektur uppfördes redan kring förra sekelskiftet. Kort därefter expanderade Wedholms med sina mer storskaliga verkstadshallar, tätt följt av KFs bageri. Den rika kulturmiljön skapar goda förutsättningar att skapa en spännande helhet med nya tillägg, där de äldre strukturerna får leva kvar och får en ny innebörd. Centralt i strukturen utvecklas parken och torget, Nöthagens centrala offentliga finrum för både besökare och Nöthagen-bor.

#### Stadsbyggnadskvalitéer

- Historisk förankring för ökad hemmakänsla
- Kulturmiljökvaliteter säkerställs för framtiden
- Unik blandning av gammalt och nytt
- Hållbar stadsutveckling genom stadsåterbruk



*Blommenhovsvägens trädallé återskapas.*



*Historiska rum och platser lyfts fram och fylls med nya funktioner och liv.*



*Platsens historia framhävs.*



*Karaktärsskapande industridetaljer.*



*Wedholms verkstadshall får ny funktion(tv). Omvandlad Diselverkstad, Sickla (th).*



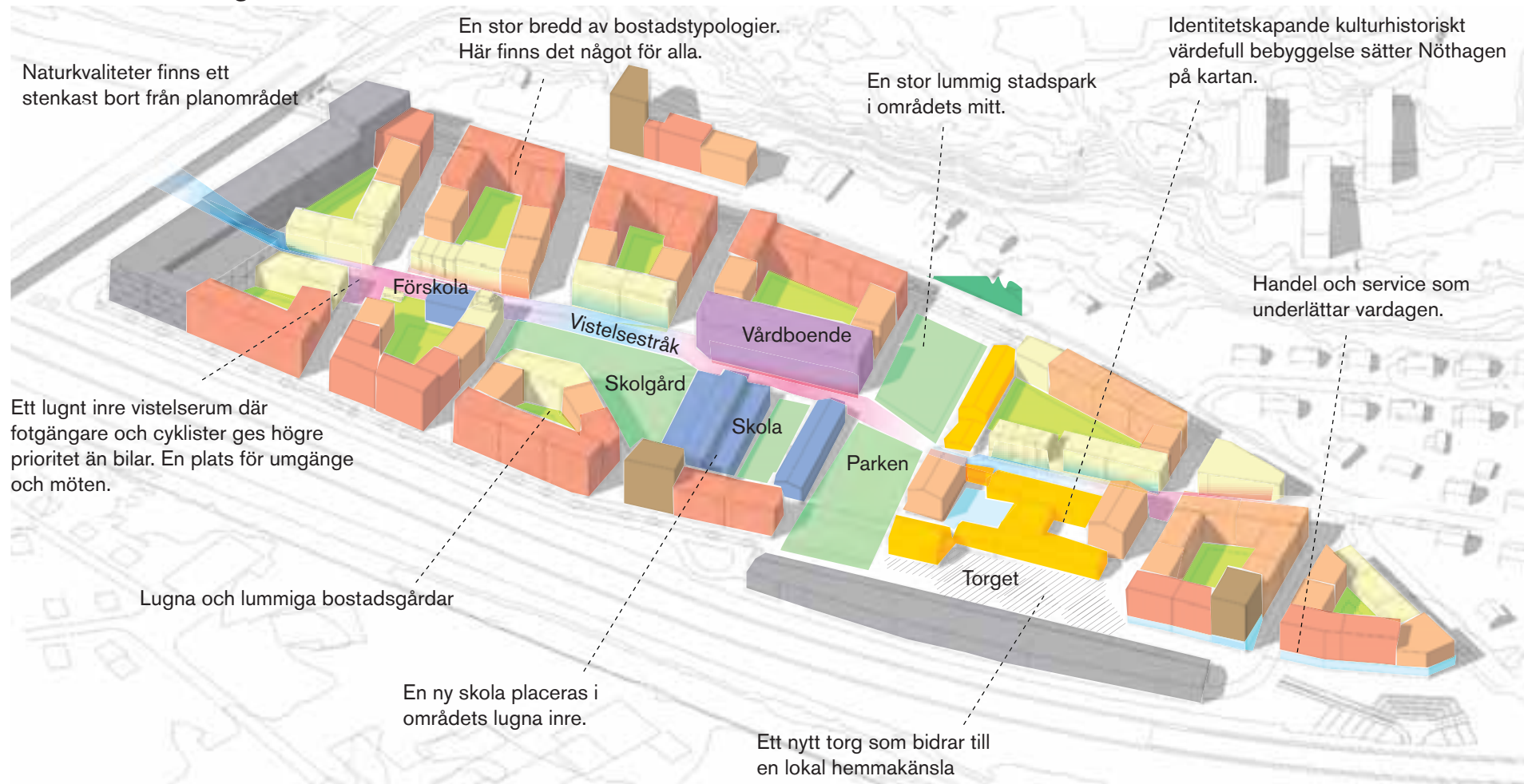
*Bostäder, Docklands Nacka, referensprojekt.*





## 2. Vision

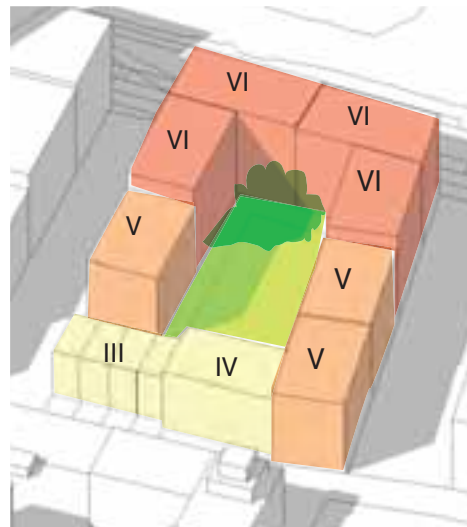
### Hemma i Nöthagen



## 2. Vision

### Hemma i Nöthagen

- En blandning av bostäder och funktioner som underlättar vardagen
- Lummiga och lugna bostadsgårdar skapar hemkänsla
- En bredd av bostadstypologier
- Gott om rekreativa offentliga rum för boende att mötas i
- Naturkvalitéer inpå knuten



Bostadskvarter med goda boendekvaliteter.



Varierat utbud av flerbostadshus med olika boendemöjligheter.



Uttrycksfull arkitektur



Stadsradhus i områdets småskaliga inre



Lummiga och lugna bostadsgårdar.

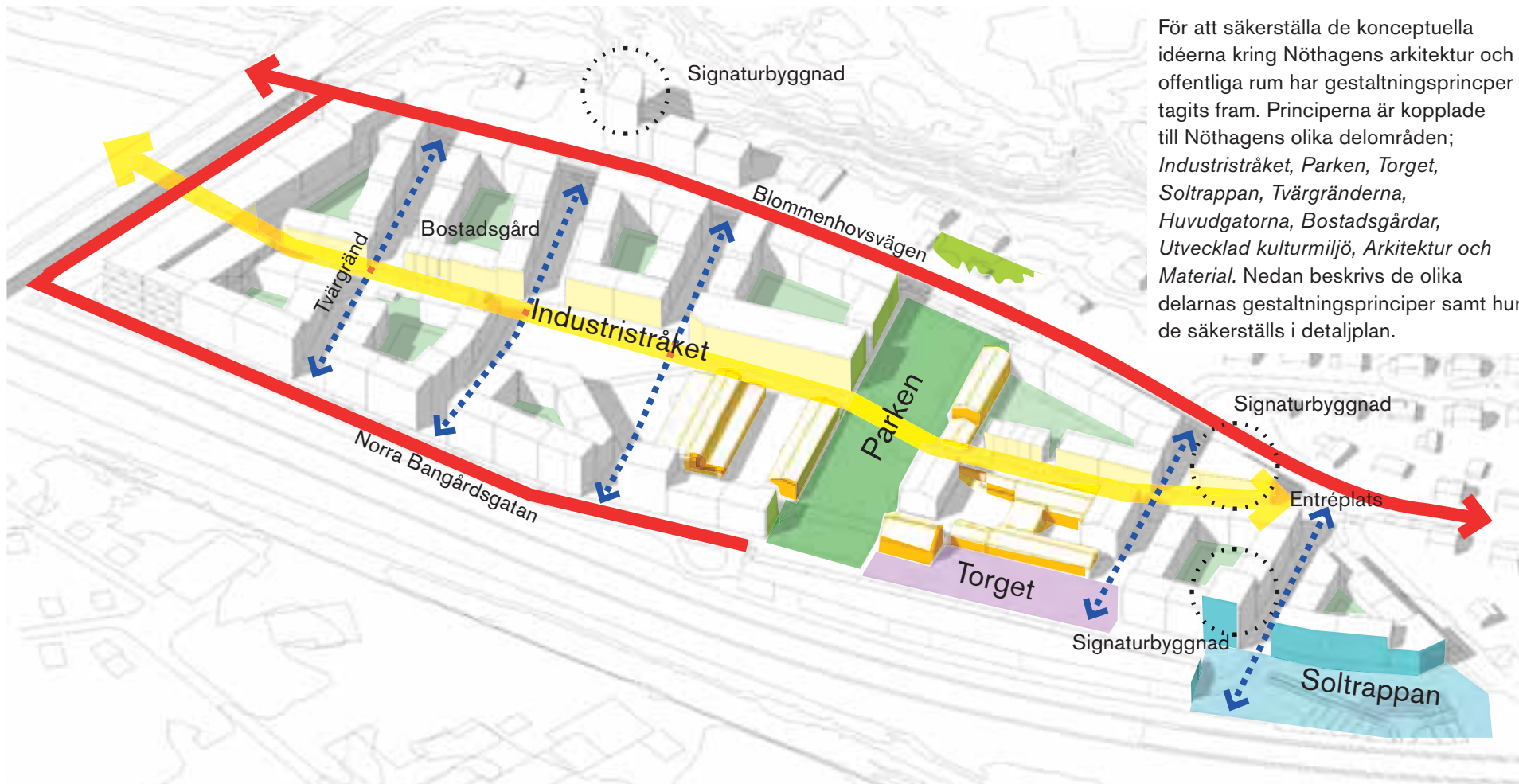


Ta det lungt i parken nära hemmet.



Plats för aktivitet och rörelse nära hemmet

### 3. Nöthagens Gestaltungsprinciper



#### Delområden

För att säkerställa de konceptuella idéerna kring Nöthagens arkitektur och offentliga rum har gestaltungsprinciper tagits fram. Principerna är kopplade till Nöthagens olika delområden; *Industristråket, Parken, Torget, Soltrappan, Tvärgränderna, Huvudgatorna, Bostadsgårdar, Utvecklad kulturmiljö, Arkitektur och Material.* Nedan beskrivs de olika delarnas gestaltungsprinciper samt hur de säkerställs i detaljplan.



### 3. Nöthagens Gestaltningsprinciper



Situationsplan

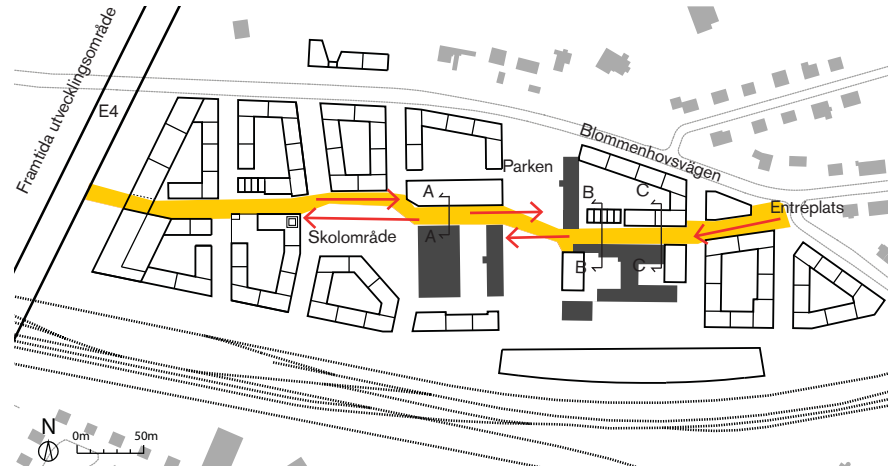
# Industristråket



Bebyggelsen längs stråket ges en sammanhållen brokighet med olika byggnadsskala och karaktär

## En sekvens av rum

I Nöthagens inre skapas ett lugnt och karaktärskapande *Industristråk* som binder samman Nöthagens bevarade industrimiljöer till en spännande helhet. *Industristråket* utformas som en brokig sekvens av rum, med olika innehåll och karaktär. I öster vid Blommenhovsvägen utgör stråket en viktig entrépunkt till området, här skapas en entréplats i form av ett litet torg. Inne i området kopplas Slakteriet, Parken och Nöthagens Skolorråde till stråket, och i väster ges möjligheten att förlänga stråket till framtida utvecklingsområden väster om E4. Längs hela stråket ges gående och cyklister högre prioritet än bilister, vilket skapar en lugn och trygg miljö där boende och besökare kan mötas.



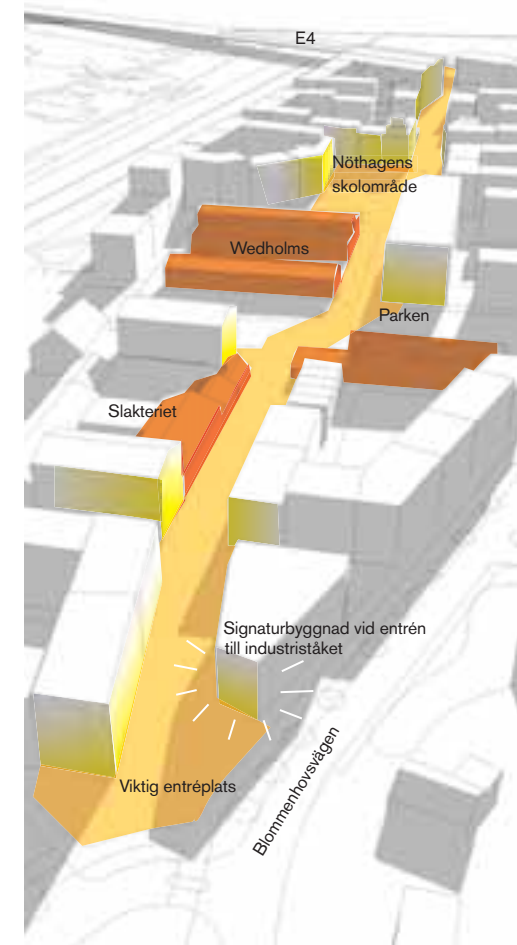
Siktlinjer längs stråket med fondmotiv illustrerat med röda pilar.



Industristråket får ett sammanhållande golv i samma nivå och tätt mellan bostadsentréerna.



Rumskapande, linspänd belysning



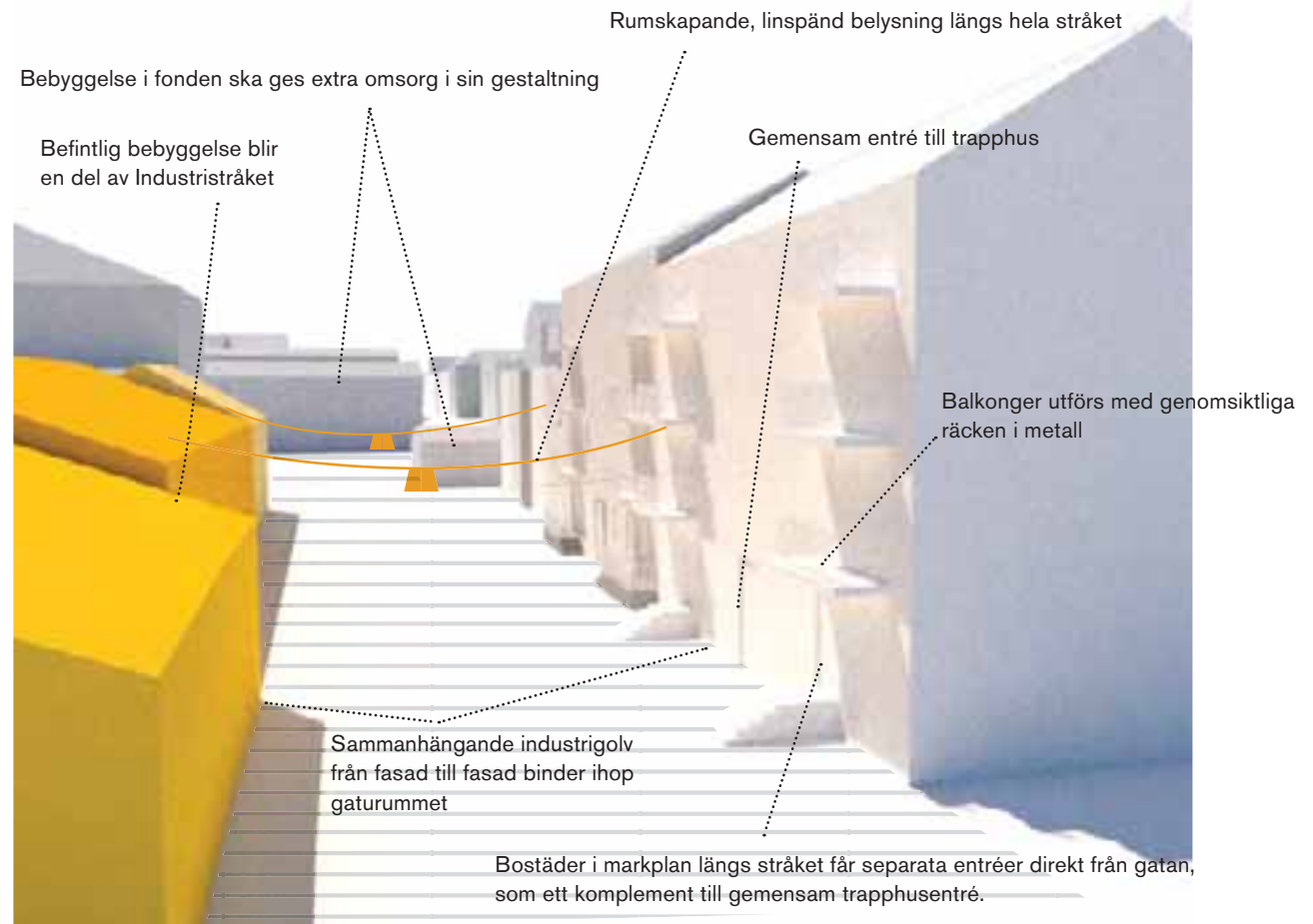
Industristråket. Vy öst mot väster. Stråket får flera betydelsefulla rum kopplade till sig.

# Industristråket

## Gestaltungsingsprinciper

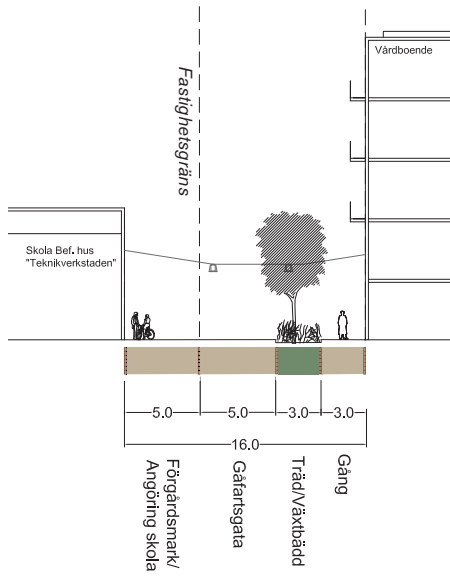
- Industristråket blir ett intimt stråk med en varierad bebyggelse på 1-5 våningar\*. Den varierade byggnadshöjden speglar industriområdets brokiga framväxt där byggnadsvolymer uppförts i olika skala och karaktär.
- Byggnad ska placeras i egenskaps/användningsgräns mot gata.\*
- Markbeläggningen längs stråket utformas till ett sammanhållet industrigolv som sträcker sig från fasad till fasad i samma nivå.
- Belysningen längs stråket uppförs som linspänd belysning.
- I syfte att aktivera stråket eftersträvas en hög entrétäthet, där bostäder i markplan förses med separat entrétrappa direkt från gatan, som ett komplement till gemensam entre från trapphus.\*
- Balkonger får skjuta ut max 1.2 m från fasad över allmän platsmark.\*

*Princip markerade med \* är reglerade med planbestämmelse på plankartan.*

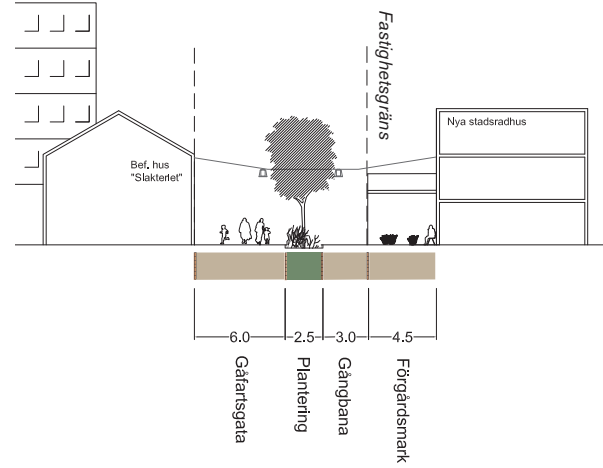




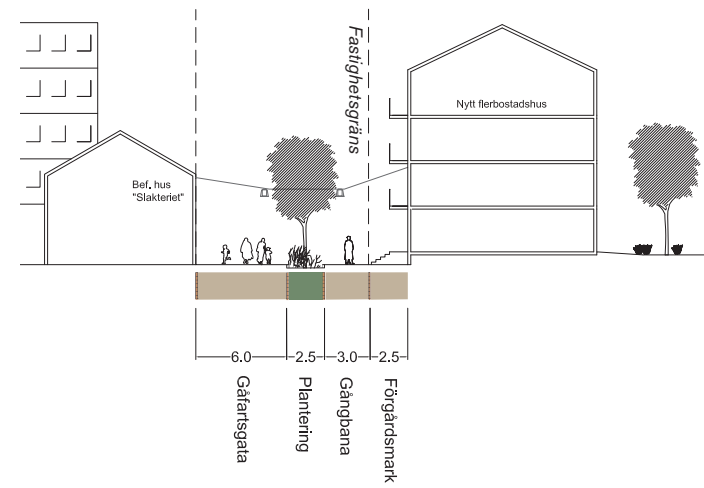
# Industristråket



Sektion AA

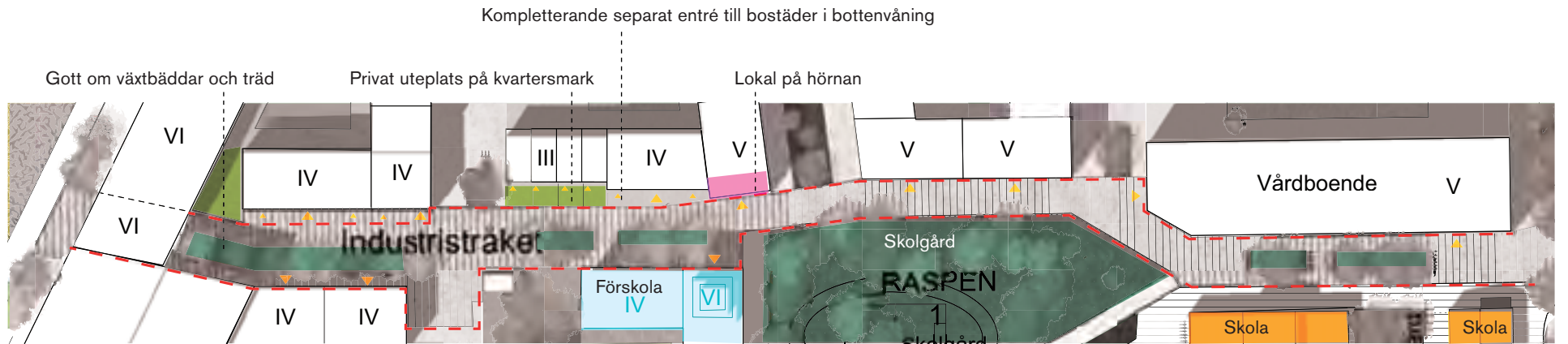


Sektion BB

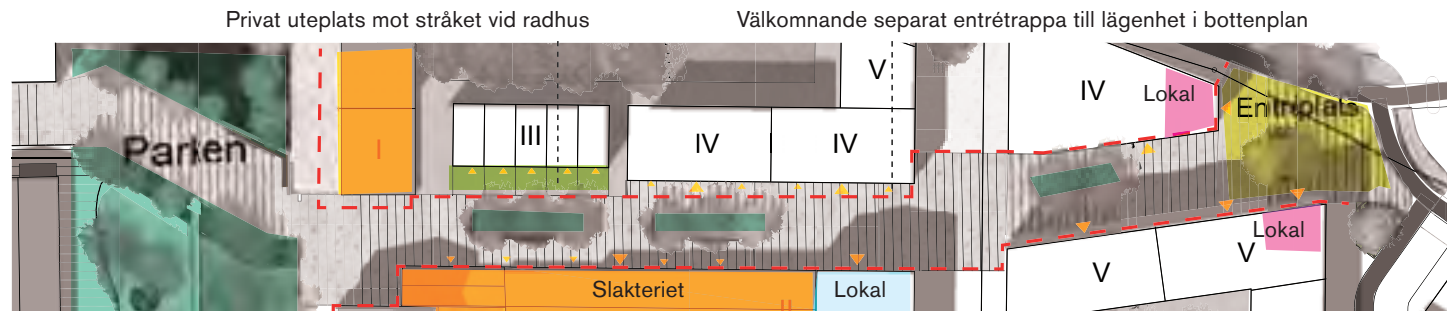


Sektion CC

# Industristråket



Industristråkets västra del



Industristråkets östra del



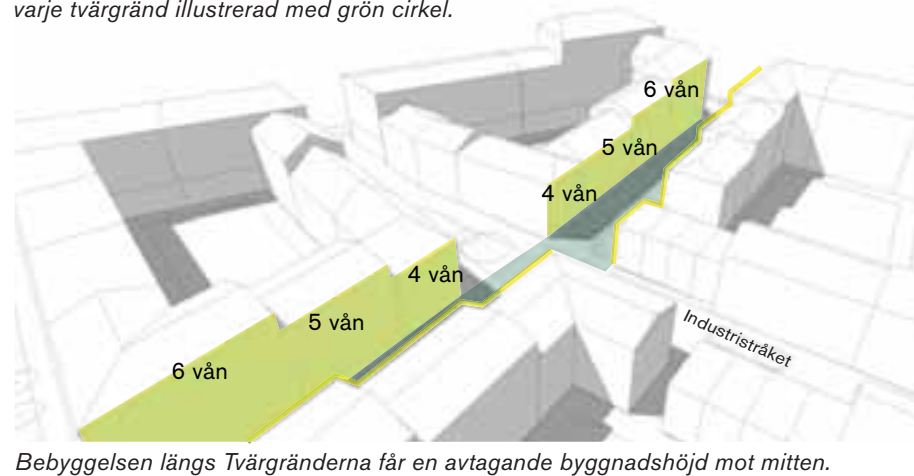
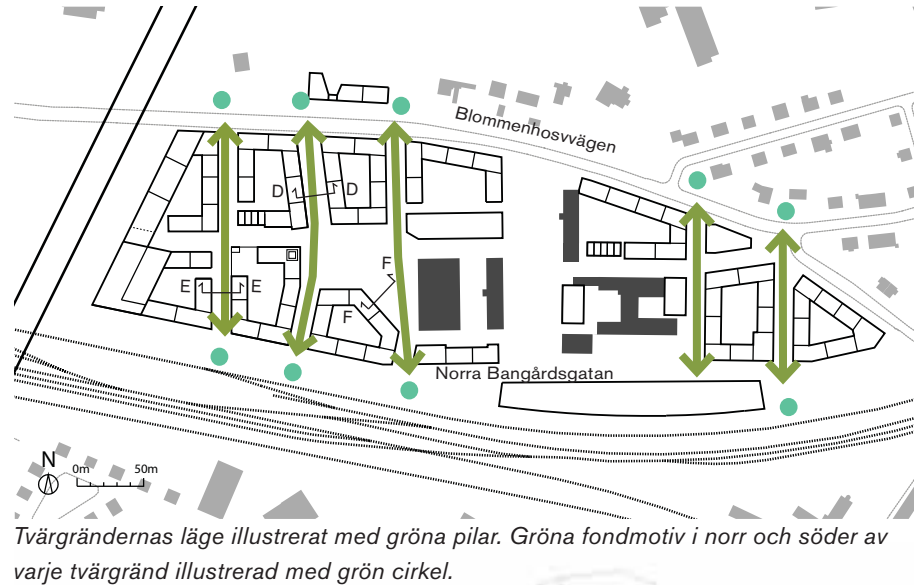
Markbeläggning av plattor - betong med inslag av marktegel

# Tvärränder

## Lummiga gränder

Som kontrast till de mer rörelseintensiva stadsgatorna Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan skapas tvärgående kvartersgator i nord-sydlig riktning. Tvärränderna utformas som både angörings- och vistelsegator. Tvärrändernas riktning mot söder skapar bra förutsättningar för träd och vegetation. Grändernas gröna karaktär bidrar till en trivsamt gatumiljö och ett omhändertagande av dagvatten, samtidigt som det gynnar biologisk mångfald.

Utöver vegetationen i gaturummet bidrar fondvegetation i norr och söder till gaturummets gröna och lummiga karaktär.



Växtbädd på hösten



Tvärgatorna med växtbäddar med marktäckare av vild karaktär



# Tvärgränder

## Gestaltungsprinciper

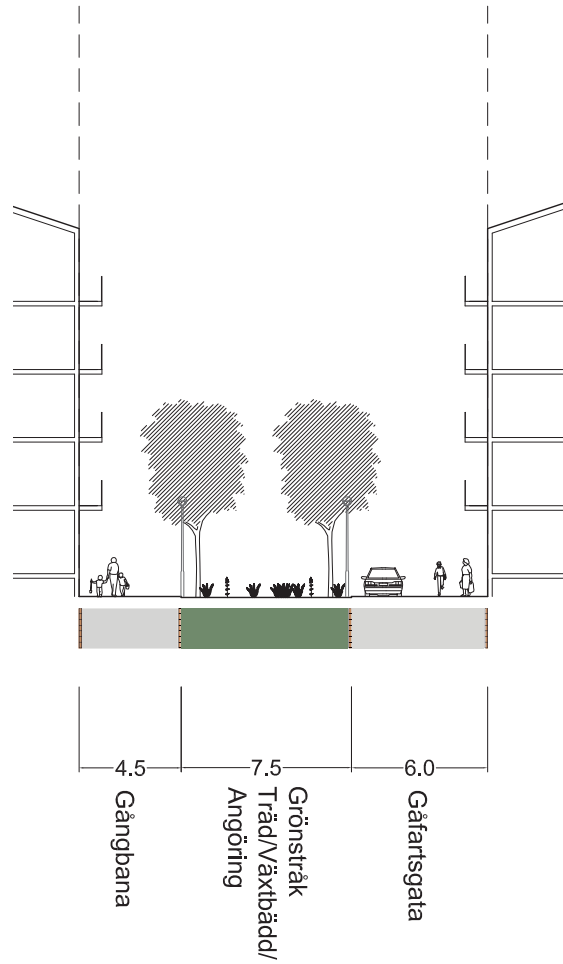
- Tvärgränderna får en smal sektion på i snitt 15 m där körbana och trottoar ligger på samma nivå. \*
- Bebyggelsen längs Tvärgränderna får en avtagande byggnadshöjd från 6-3 våningar in mot områdets mitt och Industristråket. \*
- Bebyggelsen längs stråket ska placeras i användningsgräns mot gata och balkonger får skjuta ut max 1.2 m från fasad över allmän platsmark. \*
- Fasader som vänder sig mot Tvärgränderna kan med fördel uppföras i s.k. vegetationsbeklätt utförande (gröna fasader). Vegetationsbäddarna ges en vild och "naturlig" gestalt.

*Princip markerade med \* är reglerade med planbestämmelse på plankartan.*

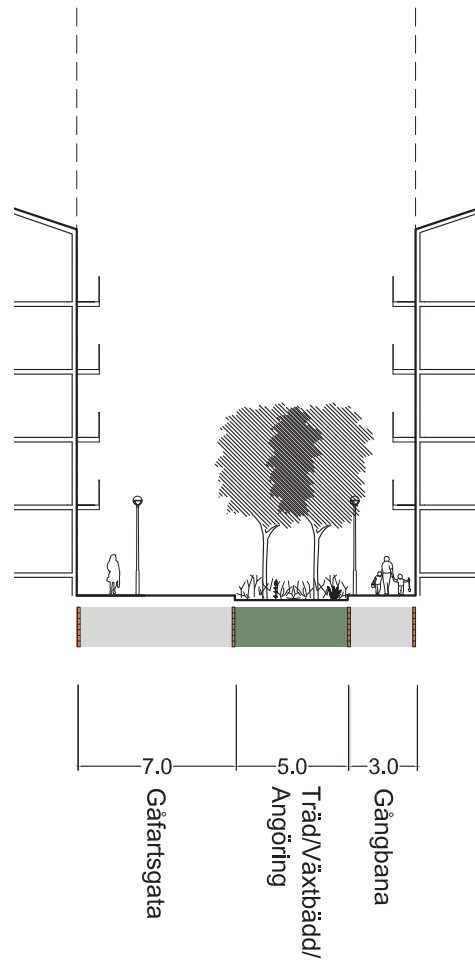


Växtbäddar och träd skapar bra förutsättning för en god dagvattenhantering

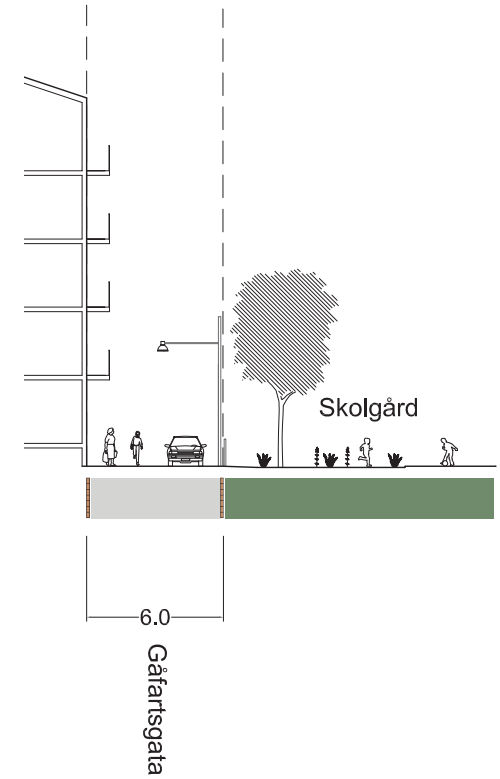
# Tvärränder



Sektion DD - Tvärgränd (Grönstråk)

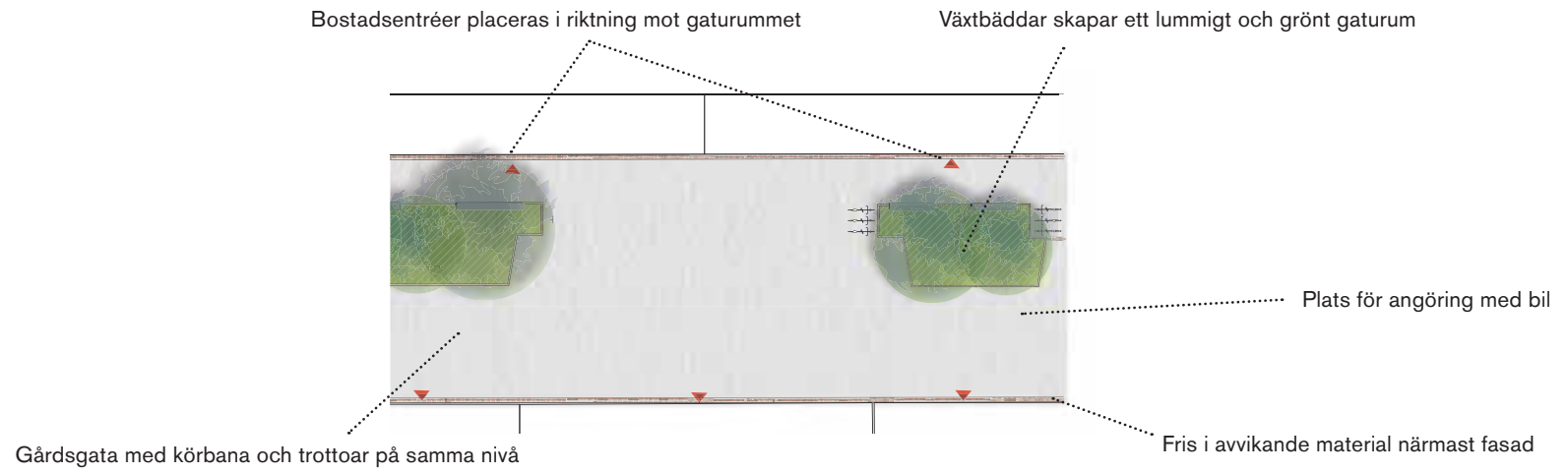


Sektion EE - Tvärgränd



Sektion FF - Tvärgränd vid skolgård

# Tvärgränder



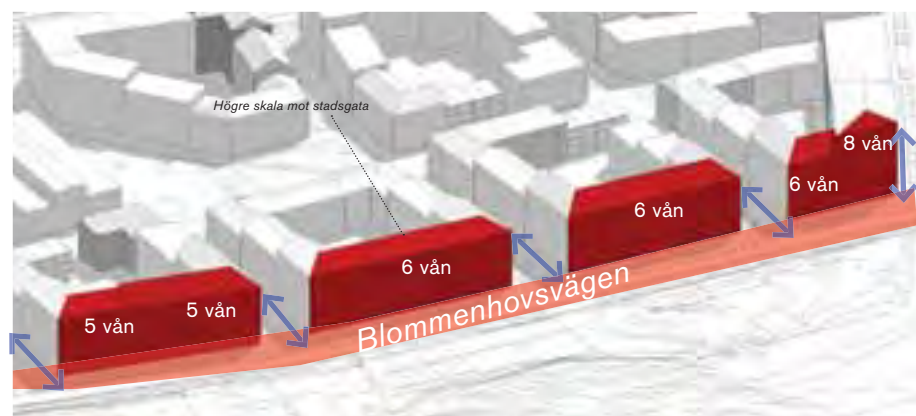
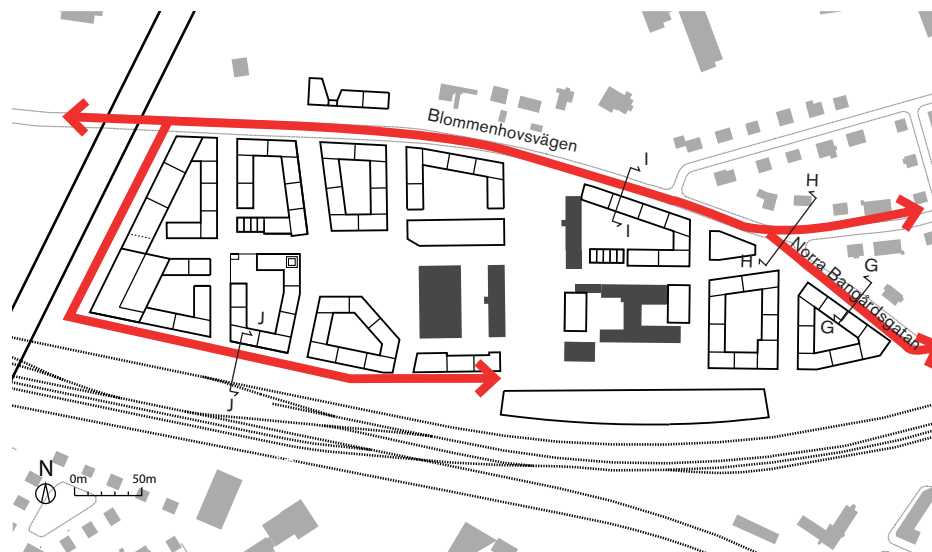


# Huvudgator

## Omgivande gator

Nöthagen kopplas rumsligt till intilliggande stadsdelar och Nyköping via de större gatorna Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan. Gatorna får flera mindre kvartersgator kopplat till sig, vilket bidrar till en lugnare trafikmiljö. Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan gestaltas med generösa trottoarer, gatuträd och separata körbanor för både cykel och bil. Den nya bebyggelsen bidrar till att förtydliga gaturummen och stärka Nöthagens koppling till övriga Nyköping. Förutom två byggnader på 8 och 10 våningar sträcker sig byggnadshöjden som mest upp till 6 våningar mot Blommenhovsvägen i norr och 7 våningar mot spårområdet i söder.

Intill villabebyggelsen i öster blir bebyggelsen lägre med ett våningsantal på 3-5 våningar. Norra Bangårdsgatans ges en ny gestalt och bredare sektion innehållande både fler gatuträd, cykelbana och konstensparkering.



Utsnitt Blommenhovsvägen, markerad stadsfront i fem - åtta våningar. Angörande Tvärgränder öppnar upp stadsdelen mot omgivningen



Rejåla cykel- och gångbanor anläggs längs både Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen.



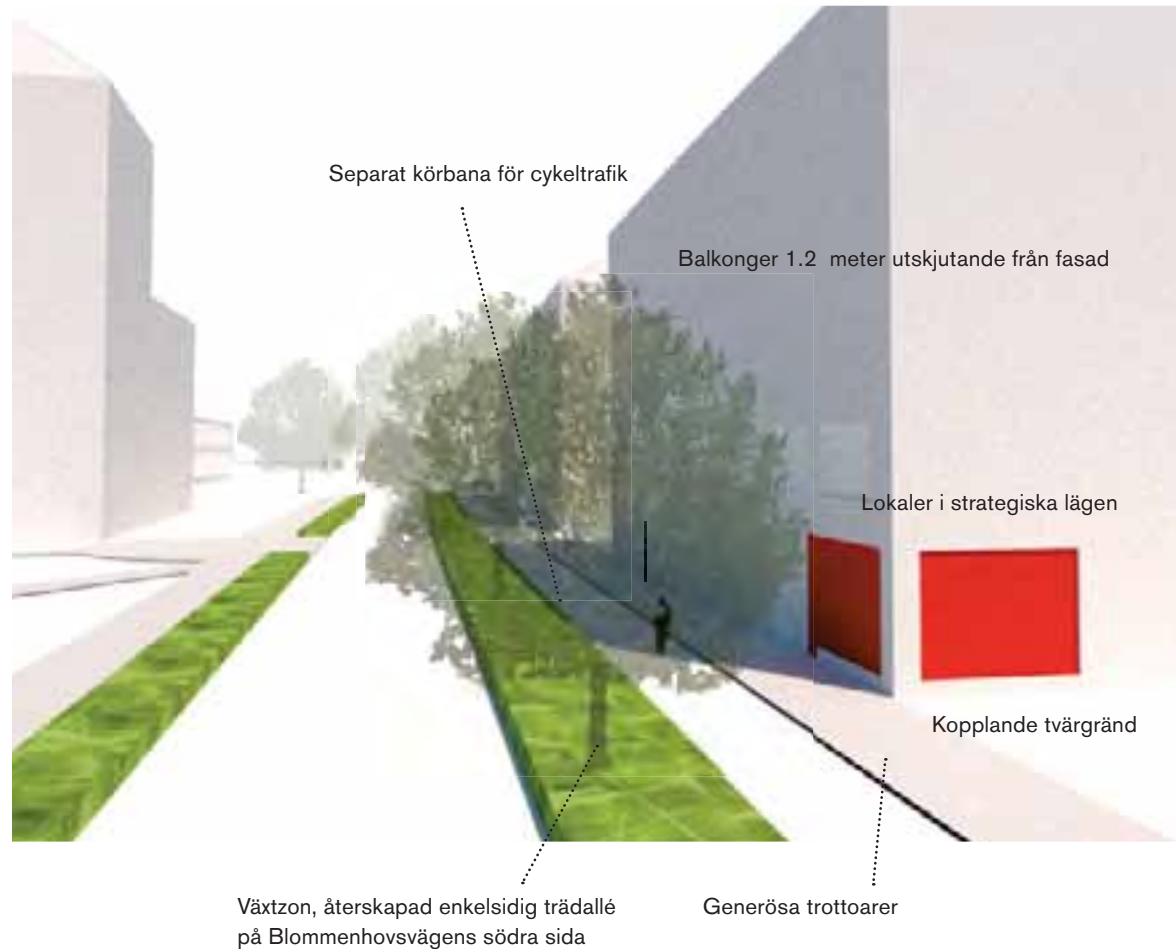
Gatorna anläggs som gröna gaturum med trädplantering.

# Huvudgator

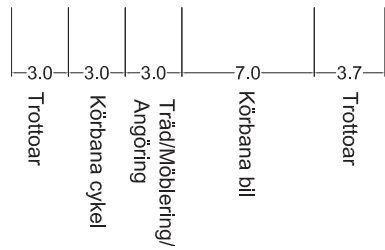
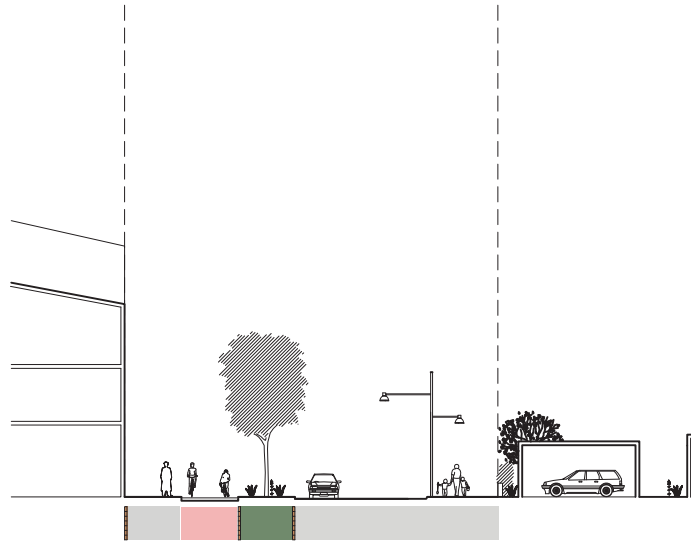
## Gestaltungsprinciper

- Centrumändamål tillåts i bebyggelsens bottenvåningar i syfte att aktivera gaturummet. \*
- Bebyggelse längs Blommenhovsvägen ges en lägre skala mot villorna på 3-5\*
- Balkonger längs Bommenhovsvägen tillåts få skjuta ut som mest 1,2 meter från fasad fr.o.m. 5 meter ovan marknivå.\*
- Balkonger tillåts inte mot spårområdet med anledning av riskfaktorer från spåret\*
- Gatorna anläggs som gröna gaturum med gatuträd. \*
- Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan gestaltas med separat körbana för bil och cykel, samt generösa trottoarer.

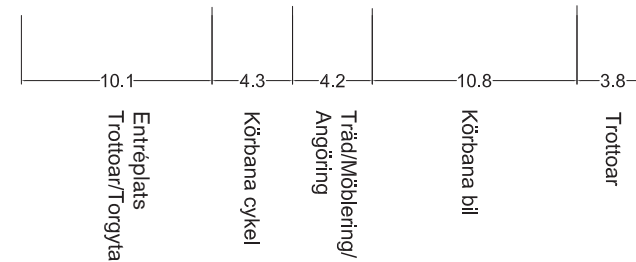
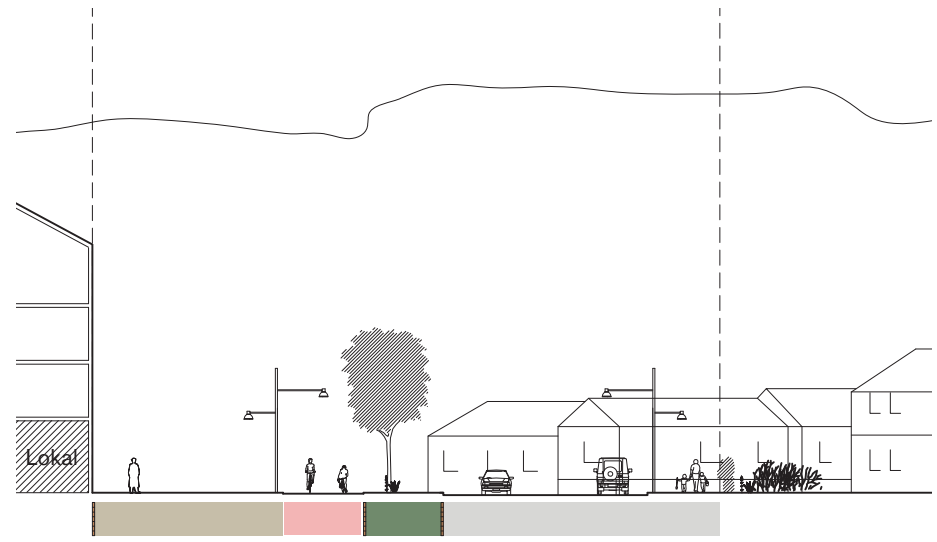
*Princip markerad med \* är reglerade med planbestämmelse på plankartan.*



# Huvudgator

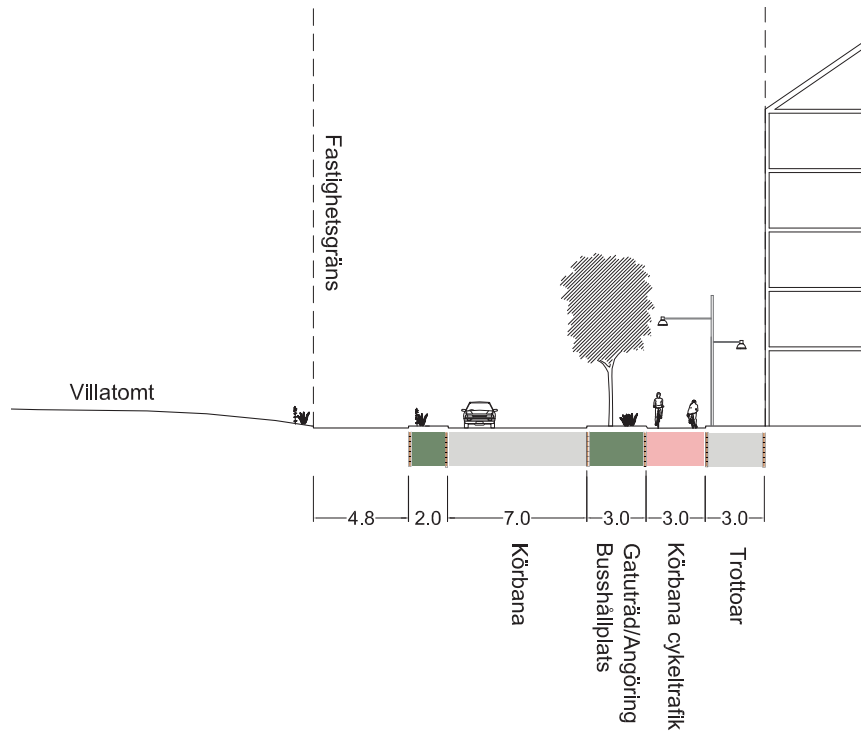


Sektion GG - Norra Bangårdsgatan

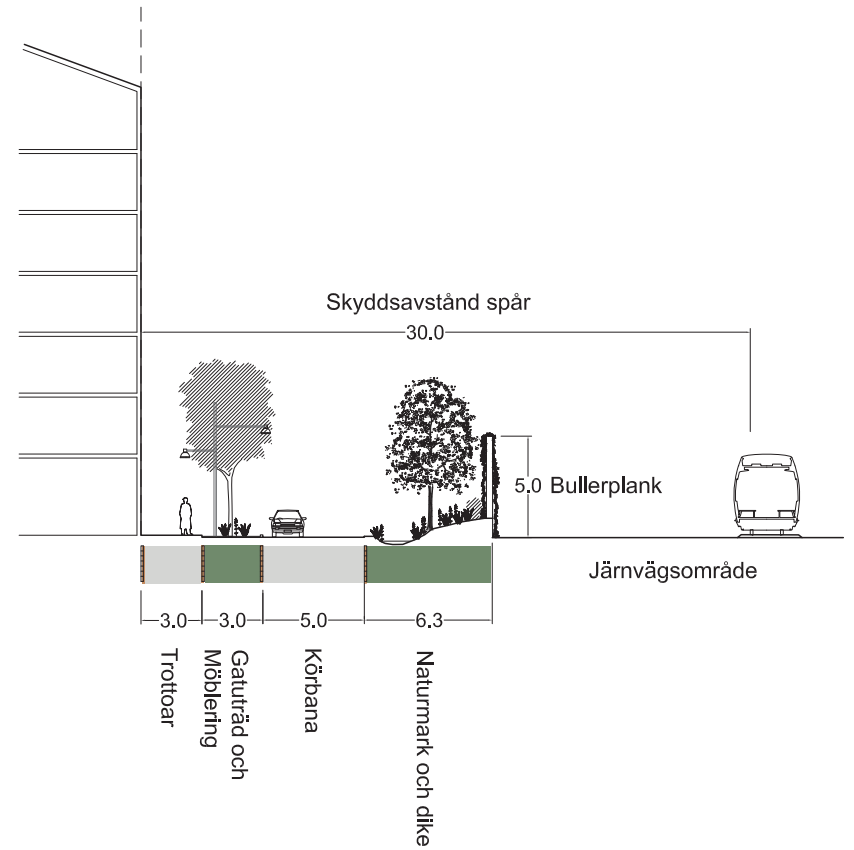


Sektion HH - Blommenhovsvägen/Entréplats till industristråket

# Huvudgator



Sektion II - Blommenhovsvägen



Sektion JJ - Parallellgata längs med spåret



# Huvudgator



Äldre bild av Blommenhovsvägen.



Blommenhovsvägen omvandlas till en stadsgata med generösa ytor för gående och cyklister.



Referensbild, trädplanterad gata.



Planförslaget möjliggör för verksamhetslokaler utmed Blommenhovsvägen.

# Huvudgator

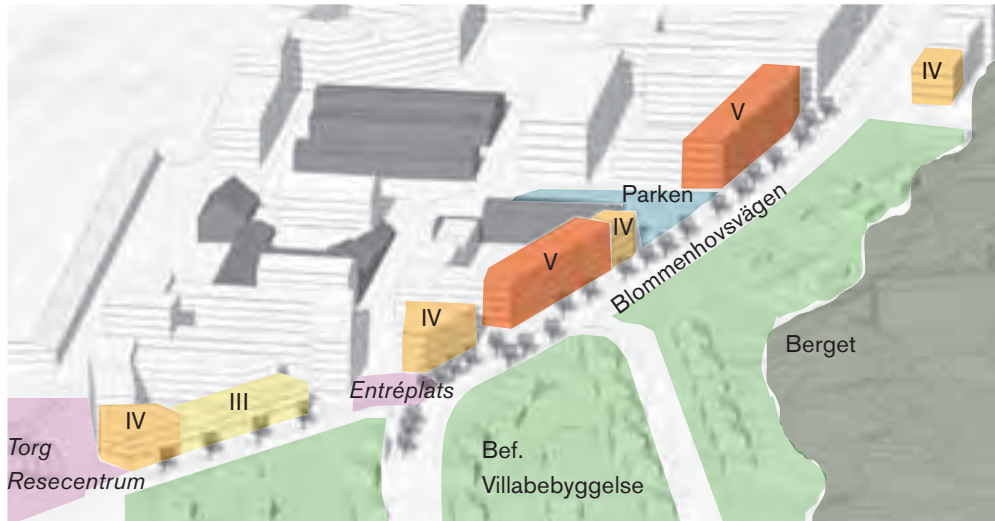
Övergång till villabebyggelse



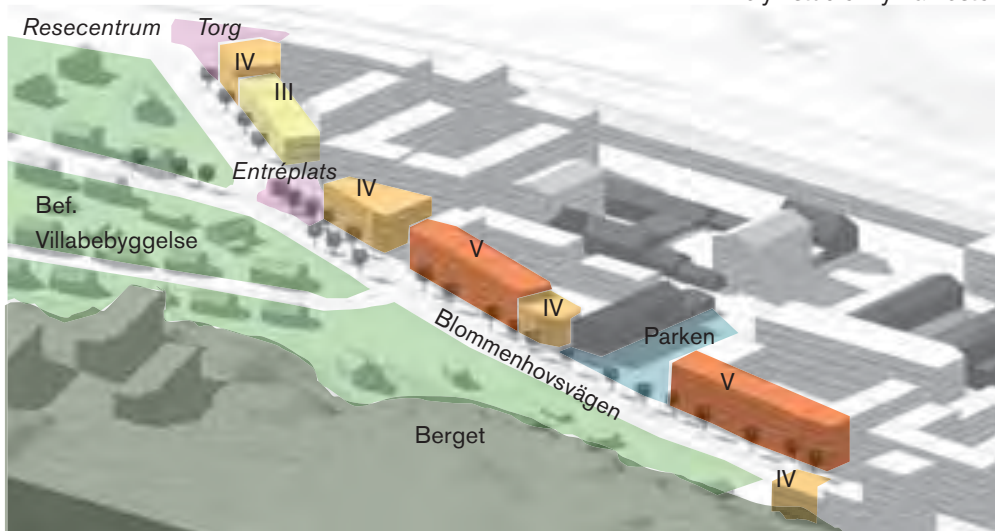
*Nytt entrétorg vid Resecentrum och Norra Bangårdsgatan*

# Huvudgator

Övergång till villabebyggelse



Volymstudie. Vy från öster



Volymstudie. Vy från nordväst

## Gestaltungsprinciper

- Bebyggelsen längs Blommenhovsvägen som möter villaområdet ges ett våningsantal på tre till fem våningar.\*
- Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad. \*
- Nya allmänna platser skapas i gräns mot villabebyggelsen - Soltrappan, Entréplats till industristråket, tvärgränder och Parken.\*
- Bebyggelsens bottenvåningar (sockelvåning) föreslås ges en avikande gestalt än normalplan.
- Bottenvåningar i strategiska lägen görs uppglasade och förbereds för centrumfunktioner.
- Entréer ska finnas mot Blommenhovsvägen i syfte att levandegöra gaturummet och göra det tryggt.\*

*Princip markerade med \* är reglerade med planbestämmelse på plankartan*

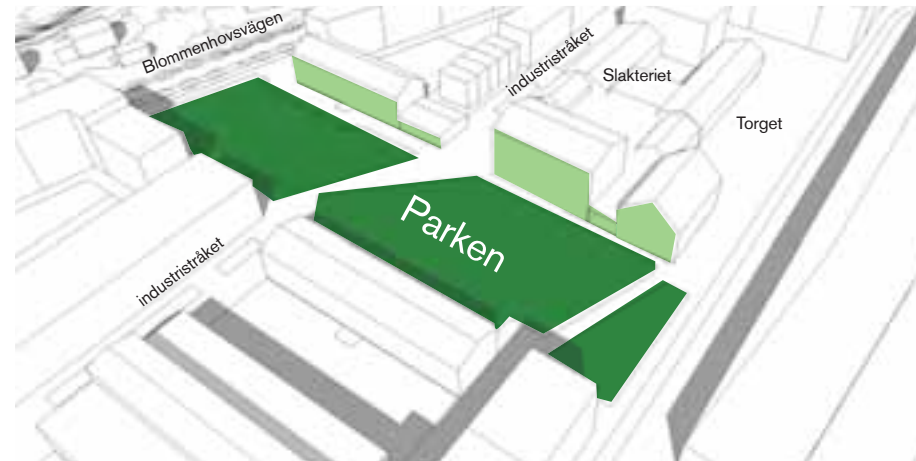
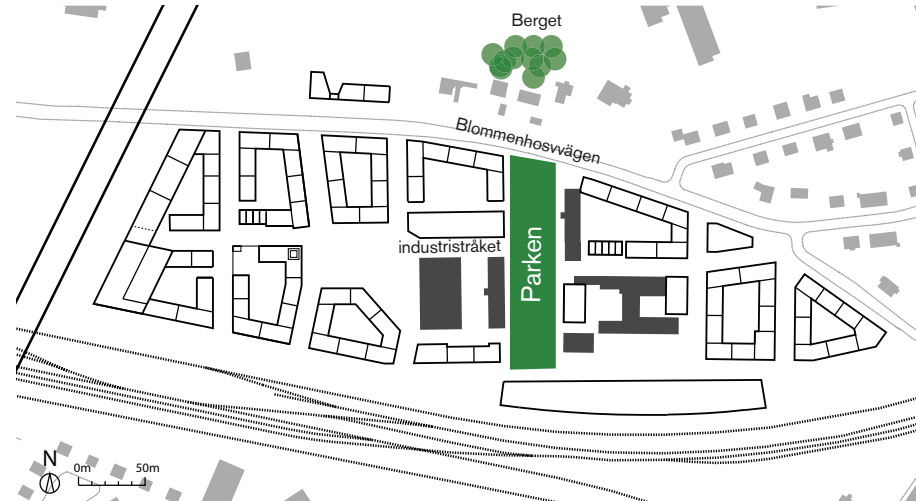


# Parken

## Nöthagens gröna hjärta

Områdets mittpunkt, som tidigare fungerat som rekreationsområde och entréplats, tas tillvara och utvecklas till stadsdelens offentliga parkrum.

I norr finns en lugnare del med sittplatser i söderläge med blomprakt, frodig grönska och fria öppna gräsytor för picknick eller bollspel. Den norra och den södra delen av parken delas upp av industristråket som löper rakt genom området i öst-västlig riktning. I söder intill förskolan och skolan finns den mer aktiva delen av parken med fokus på rörelse och lek. Parken ges en ram av träd och buskar som skapar ett inre rum med lek för både små och stora barn.



Nöthagsparken sett från sydväst.



Parken sett från berget idag



Återvunna material från platsen



Enkel och självklar gestaltning

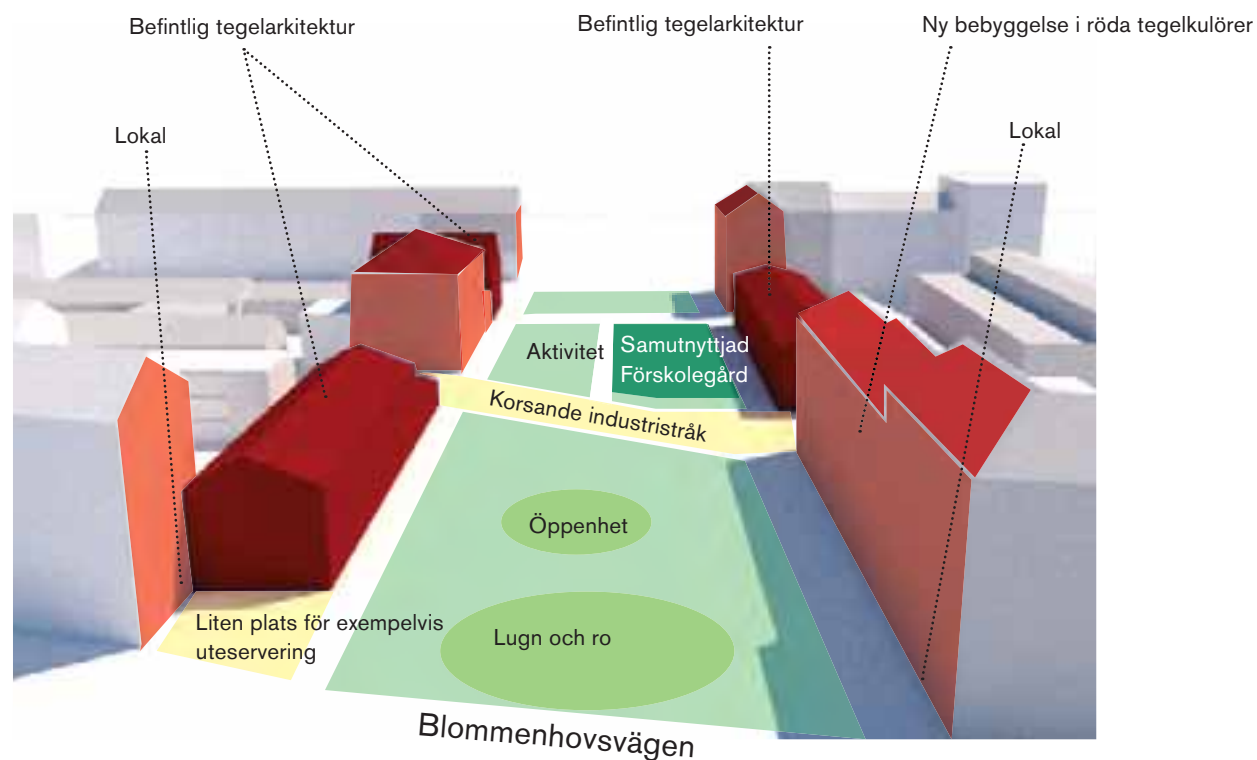


# Parken

## Gestaltungsprinzipier

- Industrikaraktär, robusta material, framhäv platsens historia och själ. Betongplattor, stenmjöl och asfalt i kombination med stål och marktegel.
- Frodiga planteringar för att skapa ett härligt grönt vardagsrum för stadsdelen.
- Planteringar som också fungerar för att fördröja och infiltrera dagvatten. Skapa lokal lågpunkt längs parken för att möjliggöra fördröjning av vatten vid större skyfall.
- I syfte att aktivera parkrummet ska bottenvåningar uppföras som verskamhetslokaler. \*
- Ekosystemtjänster med fördröjning av normala regnmängder.
- För att skapa en sammanhängande ram runt parken föreslås de nya byggnaderna uppföras i röda tegelkulörer. Detta förstärker den befintliga historiska karaktären samtidigt som det skapar en vacker fond till den gröna parken.

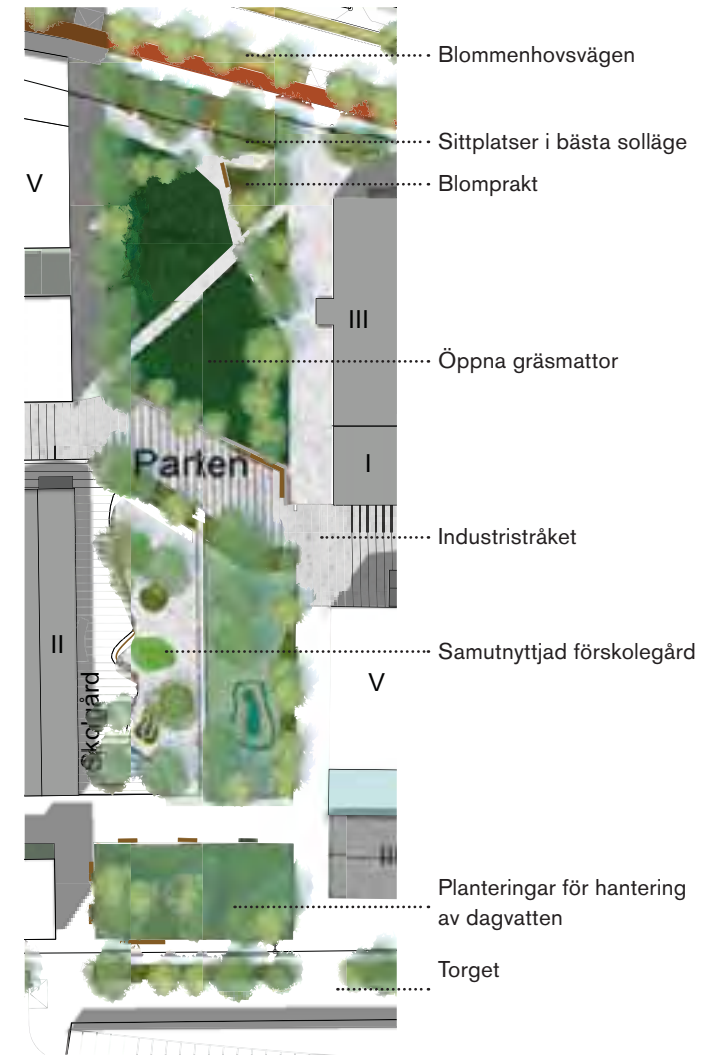
*Princip markerade med \* är reglerade med planbestämmelse på plankartan.*



# Parken



Växtmaterialet har en vild och naturlig karaktär. Gröna perenner och gräs så som strutbräken, rörlfen, älväxning och jättedaggkåpa blandas med häggmispel, salixbuskar och balkanbergstall som ger vår, vinter och höstkaraktär. Stora, inhemska träd så som björk och sorter av ek ger volym och lövskugga, samtidigt som de gynnar biologisk mångfald.



# Parken



*Nöthagsparken sett från norr. En grön oasis centralt i området.*



# Torget

## Kultur och stadspuls

Söder om det gamla Slakteriet återskapas ett torgrum. Torget får en strategisk placering i Nöthagen nära Nyköping Resecentrum. Slakteriets äldre fasader skapar en härlig södersida mot torget med möjlighet till aktiva bottenvåningar och uteserveringar. Befintlig bebyggelse som sparas skapar ett intressant möte med ny bebyggelse vid torgets södra och östra sida. Markbeläggningsen föreslås spegla den befintliga tegelarkitekturen.

Motordriven fordonstrafik ges begränsad framkomlighet på torget i syfte att skapa en lung stadsmiljö med fokus på stadsliv och mänsklig aktivitet.



*Före detta slakteriet blir torgets centrala byggnad och fasaden som vetter mot torget blir en framsida med ett utåtriktat anslag.*



*Gamla industrilokaler får nytt liv*

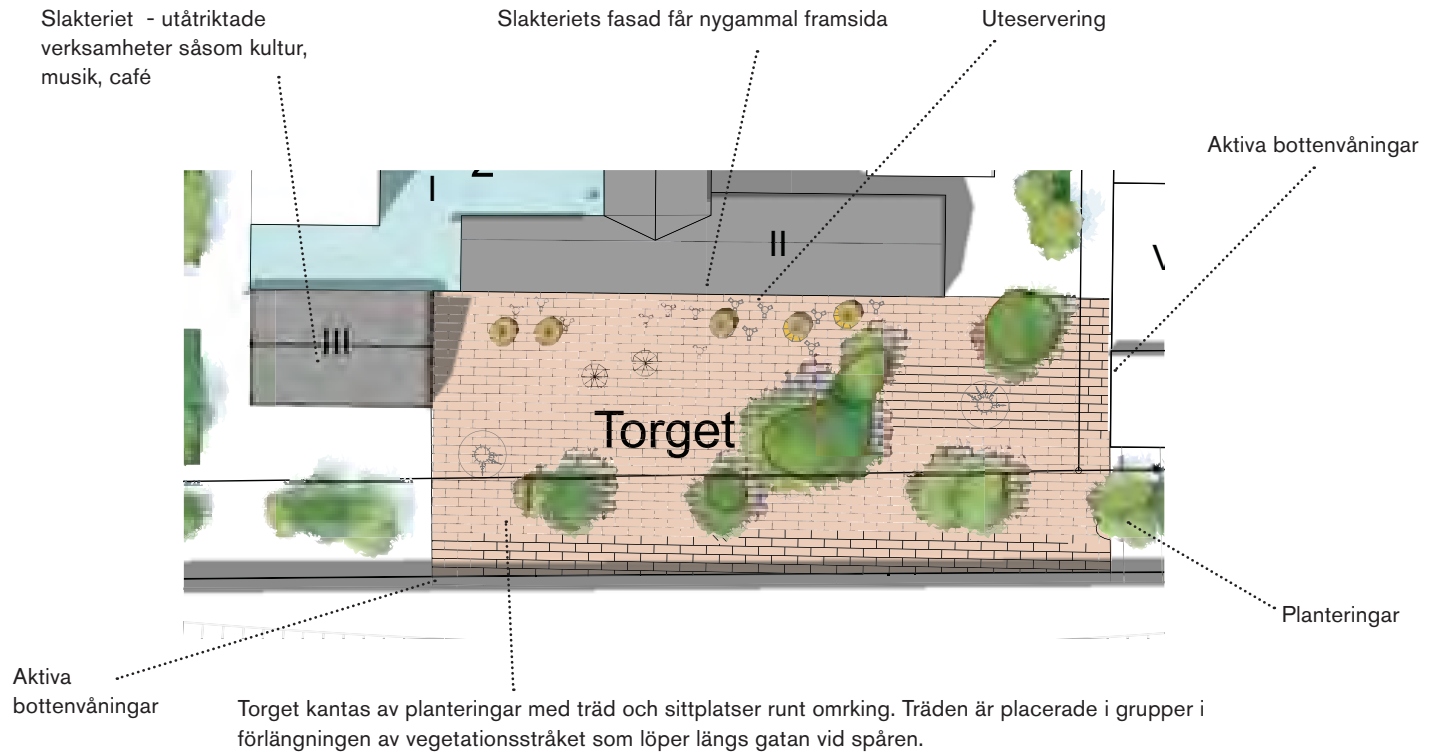




# Torget

## GESTALTNINGSPRINCIPER

- Ett inbjudande rum för både boende och besökare.
- Sammanhängande golv som spänner mellan fasaderna.
- Upphöjda planteringar med sittbara kanter.
- Uteserveringar mot den södervända fasaden.
- Begränsad framkomlighet för motortrafik där endast taxi, färdtjänst och transporter tillåts.



Exempel på plattor av mindre storlek för torgyta, t. ex. marktegel.



Exempel på hur man kan göra begränsningar mot trafik.



Uteservering i solläge.



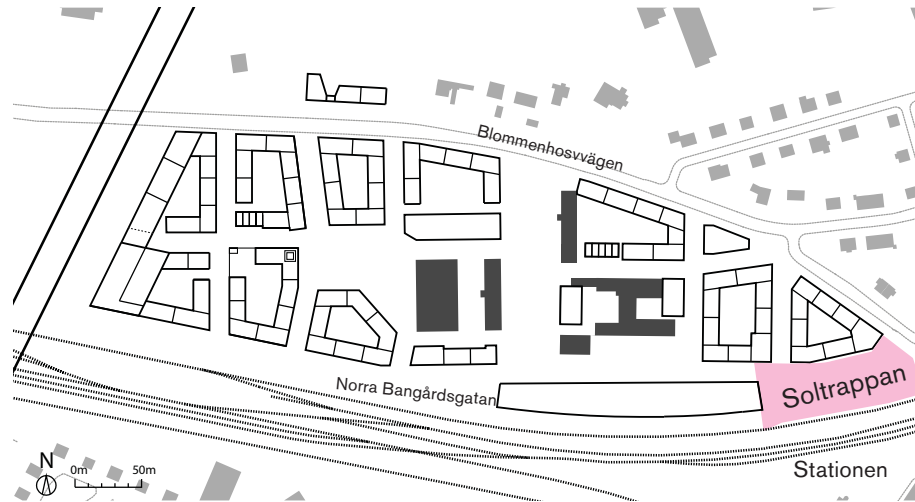
Sittplatser runt träd på torg.

# Soltrappan

## Mötespunkt med karaktär

Soltrappan är en generös, öppen och välkomnande plats med stark karaktär. Den breda trappan skapar en luftig mötesplats med informella sittplatser. På torget ovanför finns både cykelparkering och sittplatser i solen. Det är en inbjudande plats att slå sig ner på för att njuta av solen, titta på människor och vänta på tåget. En ramp leder rörelsen in i Nöthagen och en generös trappa leder upp till bussarna samt lasarettet.

Generösa cykelparkeringar mellan spåren och cykelramp skapas. För cykelpendlaren blir det nära till perrongen samtidigt som cyklarna inte hindrar rörelsen för fotgängare.



Soltrappan blir en viktig och rörelseintensiv entréplats till Nöthagen som kopplar området till Nyköpings Resecentrum och Nyköping.



Rejåla och säkra cykelparkeringar för att uppmuntra till att ta cykeln till tåget.



Exempel på cykelparkering från Uppsala resecentrum.

# Soltrappan

## GESTALTNINGSPRINCIPER

- Bred, generös trappa i bra solläge
- Välkomnande torg med sittplatser kring träd
- Plats som öppnar upp sig och välkomnar
- Generöst med cykelparkeringar
- Möjligt med uteservering ihop med ev café eller kiosk i bottenvåning av stadsbebyggelse



Illustration för den västra station-entrén - SWECO



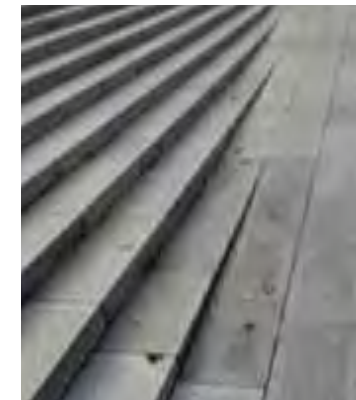
Trappan som samlingspunkt och mötesplats.



Exempel på sittplatser runt träd i Köpenhamn.



Bred och lång trappa i Lyon där man kan samlas och mötas.



Bred trappa som går in i ramp



# Material och färg

## Samtida och robust

Nöthagen ges ett samtida uttryck i materialval och detaljer. Samtidigt skapas en helhet där kopplingen till områdets historia är den återkommande "röda tråden" genom hela området.

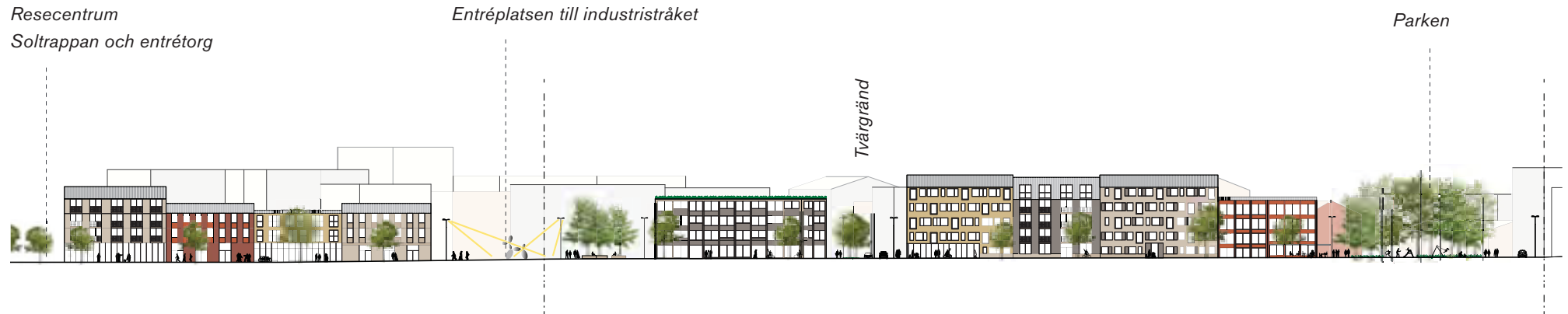
Fasadmaterial och arkitektoniska detaljer hämtar sitt uttryck i områdets brokiga historia. Arkitekturen kan med fördel återspegla den brokiga framväxt som varit karaktäristisk för Nöthagen - där robusta material som tegel, metal och sten skapar en spännande och hållbar blandning som tål förändring över tid.



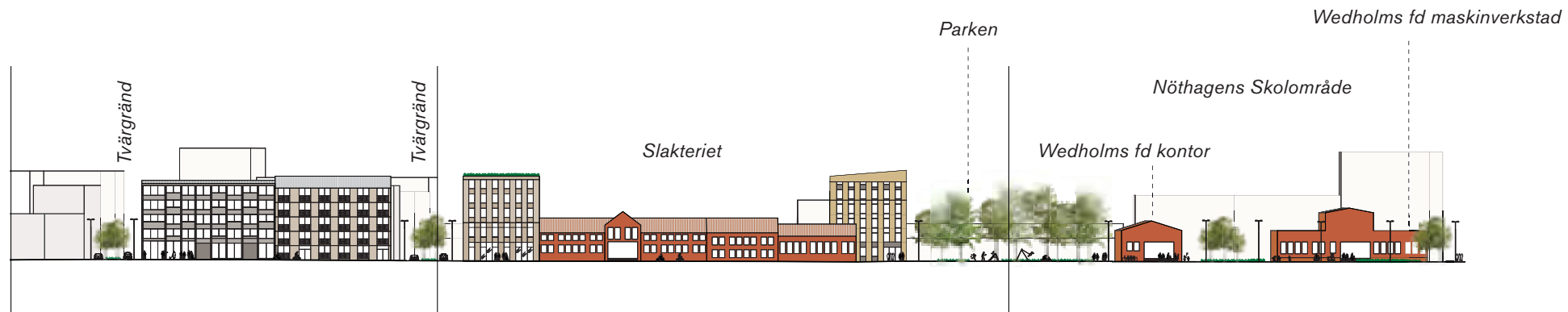


# Material och färg

## Elevation Blommenhovsvägen - Öst till väst



## Elevation Industristråket - Öst till väst



## Elevation Blommenhovsvägen - Öst till väst



## Elevation Industristråket - Öst till väst



# Material och färg

## Fasader

Ny bebyggelse ska ha en industrikoppling i karaktär och gestaltning. Fasader som vätter mot parken ska uppföras i röda tegelkulörer i syfte att uppnå ett sammanhållet parkrum, där fasaderna kontrasterar mot parkens grönska.



## Tak

Nöthagen får ett karkatäristiskt taklandskap bestående av ljusa tak och synliga takvinklar. De ljusa kulörerna kontrasterar mot befintlig industribebyggelse. Takbeklädnad kan uppföras i exempelvis aluzink och rheinzink.



## Golv

Markbeläggningen i Nöthagen ska ges en robust och slitstark karaktär som uppmuntrar till användning. Grovheten ska samspela med industribebyggelsen - ett område i dåtid, nutid och framtid. Exempel på material är asfalt, betongplattor, stenmjöl och marktegel.



## Detaljer

Byggnadsdetaljer som exempelvis räcken, fönster, handtag och takkupor ska uppföras i industrikaraktär, d.v.s. material och gestaltning med en robust karaktär och en långsiktig enkelhet. Exempel på material är metall och trä.



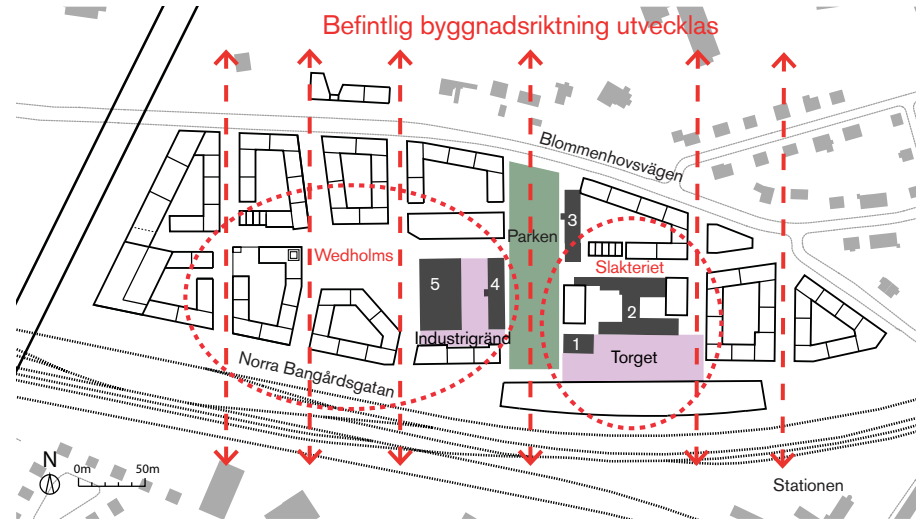


# Stärkt kulturmiljö

## Nöthagens rika historia

Nöthagens industriverksamhet påbörjades 1917 i slakteriet, uppfört i nationalromantisk arkitektur. Vid slutet av 1940-talet tillkom Wedholms fabriker i högkvalitativ industriarkitektur.

Industriemiljön har stora materiella kvaliteter med tegelfasader och träpartier, vilka bevaras och utgör områdets centralpunkt.



Framhävd befintlig struktur



Wedholms västra fasad



Wedholms kontor 4



Wedholms maskinverkstad 5



Slakteriets högdal 1



Slakteriets längor 2



Slakteriets bostads- och kontorshus 3

# Stärkt Kulturmiljö

## Skyddsbestämmelser

Utpekad bebyggelse som bevaras ges skydds- och varsamhetsbestämmelser i syfte att säkerställa kulturmiljövärden. Bestämmelserna är utformade så att byggnaderna kan förändras för att passa nya verksamheter, utan att utpekade värden försvinner. Skydds- och varsamhetsbestämmelserna beskrivs ingående på plankarta och i planbeskrivning.

### BEVARANDEPRINCIPER

- Byggnaderna får inte rivras
- Igensatta eller borttagna partier får återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska uttryck
- Förändringar och tillägg anpassas till byggnadens karaktärsdrag.

*Principerna är reglerade med planbestämmelser på plankartan.*



*Maskinhallens spröjsade fönster bevaras.*



*Maskinhallens upplevelse av rymd bevaras.*



*Försvunna kvalitéer får möjlighet att återskapas.*



*Slakteriets trapphusmålning.*



*Wedholms kontorsbyggnads fönster och indragna fogar beaktas.*



*Ursprungliga entrépartier återskapas.*

# Stärkt kulturmiljö

## Slakteriet

### GESTALTNINGSPRINCIPER

- Ny bebyggelse ska i huvudsak uppföras i industrikaraktär och med material som samspelar med befintlig arkitektur på ett harmoniskt sätt.
- Ny bebyggelse ges generösa, uppglasade partier i bottenvåning.
- Kulörer på ny bebyggelse ska samspela med befintliga kulörer.
- Två inre gårdsrum skapas inom Slakteriet mellan den nya bebyggelsen och de äldre längorna.
- Nya muröppningar i befintlig bebyggelse för exempelvis fönster och entrépartier tillåts. Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnads karaktärsdrag.



Referens: Tillbyggnad i corten mot befintlig tegelbyggnad. Malmö Saluhall, Malmö.



Nya tillägg anpassas i form och skala till befintlig bebyggelse. De nya byggnadsvolymer kompletterar befintlig bebyggelse och två inre bakgårdar skapas. Parken och tvärgränder förtydligas och Slakteriet blir en helhet som kan förändras med olika innehåll över lång tid framöver.



Elevation söderfasad. Slakteriet förbereds för ett publikt innehåll. Igensatta muröppningar för fönster återställs och nya entrépartier skapas i befintliga fönsterlägen med nya muröppningar ned till golvnivå.



# Stärkt kulturmiljö

## Nöthagen - en del av Nyköpings industriomvandling

Nyköping har en rik historia av omvandlingsprocesser där före detta industriområden fått nya användningsområden. Längs Nyköpingsån finns flera industrilokaler från olika tidsepoker som nu innehåller både bostäder, kontor, restauranger, konferencelokaler och kulturverksamheter. Goda exempel som Spinneriet och Bryggeriet visar på en omsorg om platsens historiska betydelse och hur den skapar ett mervärde för både den nya användningen och omgivningen.



Park med friställd byggnadsstomme. Hermann Blankenstein park, Berlin. Befintlig stomme på bebyggelse inom Wedholms kan sparas och bli spännande inslag på skolgård.



Wedholms maskinverkstad bevaras och omvandlas till skola/förskola. Väster om byggnaden kan stomkonstruktion friställas och bli ett skulpturalt inslag i planerad förskolegård (likt Hermann Blankensteins park i Berlin)



Slakteriet idag.



Omvandling verksamhetsbebyggelse. Nyköping



Referens: Bryggeriet, folkhögskola och kulturverksamhet. Nyköping



Referens: Repslagaregatan, företagshotell. Nyköping



Referens: Spinnerskan, omvandling till bostäder. Nyköping



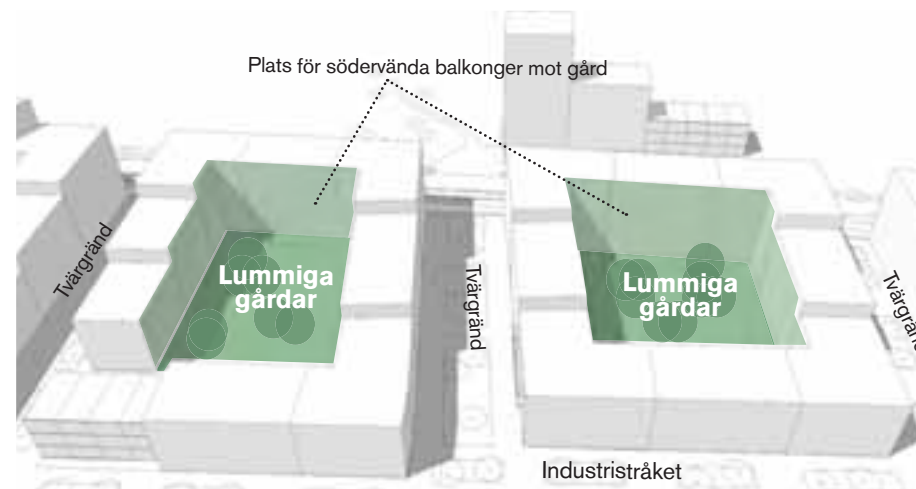
# Bostadsgårdar

## Gröna innergårdar

Nöthagen får många lummiga bostadsgårdar där det är lätt att koppla av och möta sina närmsta grannar. På gårdarna finns träd, planteringar och möjlighet för odling för de boende. De ska också erbjuda plats för lek och en gräsmatta att springa på.

De flesta bostadsgårdarna har ej underjordiska parkeringsgarage vilket möjliggör stora jorddjup, vegetation och bättre dagvattenhantering - en förutsättning för ökad biologisk mångfald.

Det ska vara trivsamt att vistas på gården. Det ska finnas sittplatser, bord och stolar i bra solläge. Med hjälp av planteringar skapas ett trivsamt gårdsrum. Lägenheterna på bottenvåningen får privata uteplatser.



*Rumskapande, trivsamma planteringar*



*Sittplatser för samvaro på gården*



*Utrymme för odling i tex pallkragar för de boende.*

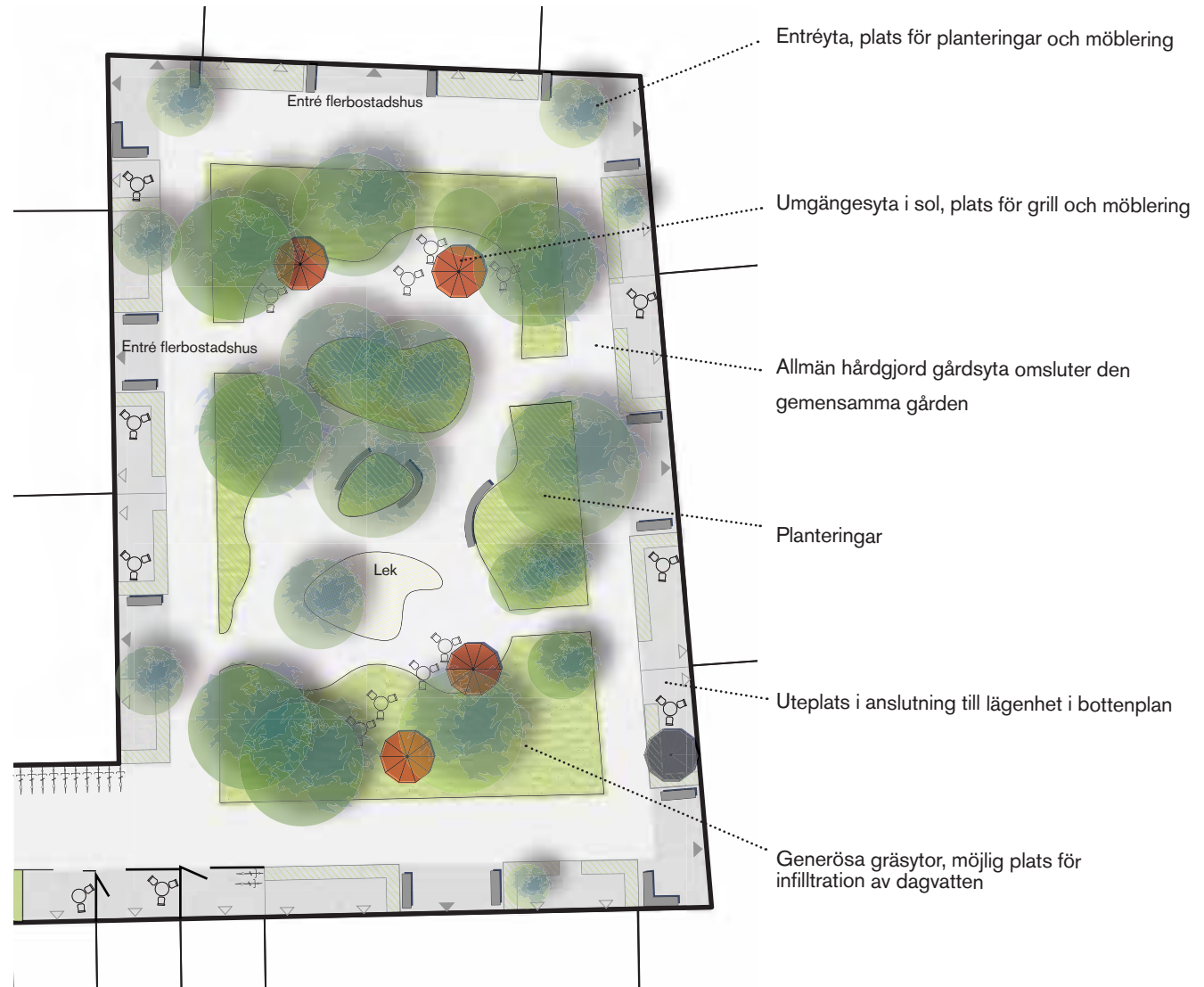
# Bostadsgårdar

## GESTALNINGSPRINCIPER

- Sittplatser i solen
- Generösa planteringar som skapar trivsamma rum och bidrar till biologisk mångfald
- Tydliga gränser mellan privata uteplatser och det stora gårdsrummet.
- Ytor för lek
- Möjlighet för odling



Lummiga gårdar planerade för lek och samkväm.






# Trafik- och parkeringsprincip

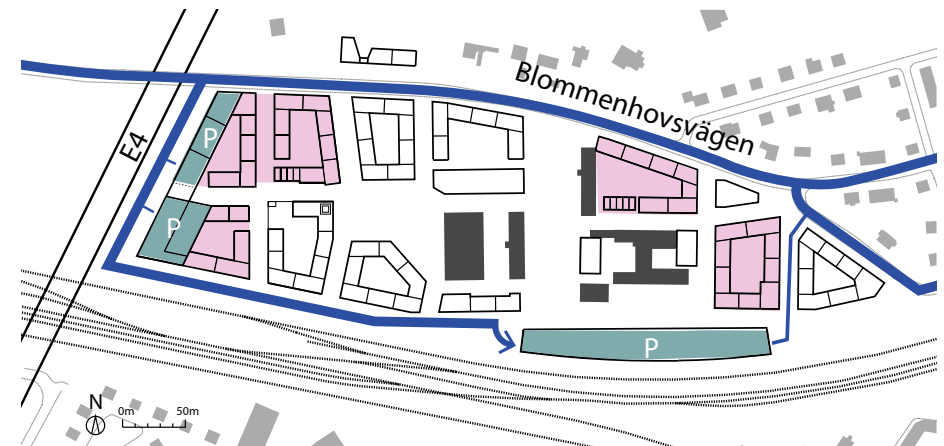
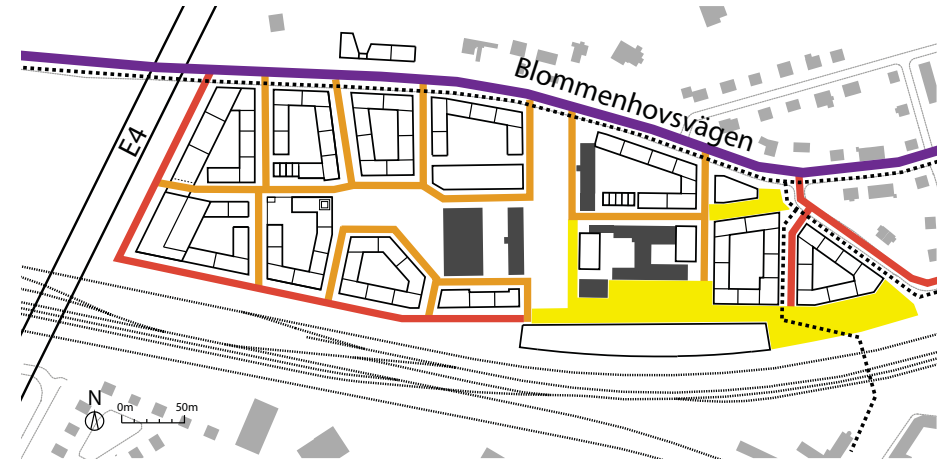
Stadsgatorna Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan är områdets uppsamlande gator som kopplar Nöthagen till intilliggande stadsdelar. Från de större gatorna leder tvärgränder in i området. Tvärgränderna fungerar som lokala angoringsgator och är utformade som lummiga gränder med träd, växtbäddar med dagvattenhantering. Centralt i området sträcker sig det öst-västliga Industristråket som kantas av bevarad industribebyggelse och består av en sekvens av olika stadsrum. Tvärgränderna och Industristråket utformas som "gångfartsområde" där biltrafik endast får ske på fotgängarnas villkor. I anslutning till Resecentrum och Slakteriet skapas en sammanhängande torgyta med fokus på stadsliv.

Boendeparkering föreslås lösas i tre större p-hus, två placeras vid E4an i väster och ett vid resecentrum. Möjlighet ges även att uppföra underjordiska parkeringsgarage i strategiska lägen. I varje bostadskvarter nära bostadsentréer föreslås uppglasade och upplysta cykelrum inrättas i markplan.

-  Uppsamlande gata. Separerad körbana och trottoar - högre beräknat trafikflöde
-  Lokalgata. Separerad körbana och trottoar - lägre beräknat trafikflöde
-  Gångfartsområde. Alla trafikslag delar på utrymmet i låg hastighet
-  Torg/Gågata. Mycket begränsad framkomlighet för motortrafik
-  Cykelbana, separerad körbana för cykel

-  Parkeringshus
-  Angöring parkeringshus med bil
-  Underjordiskt parkeringsgarage

Allmän parkering för bil och cykel föreslås inrättas inom gatumark som en integrerad del av gaturummens gestalt. I parkeringshus vid Resecentrum ges möjlighet att skapa en större cykelparkering inomhus för pendling.





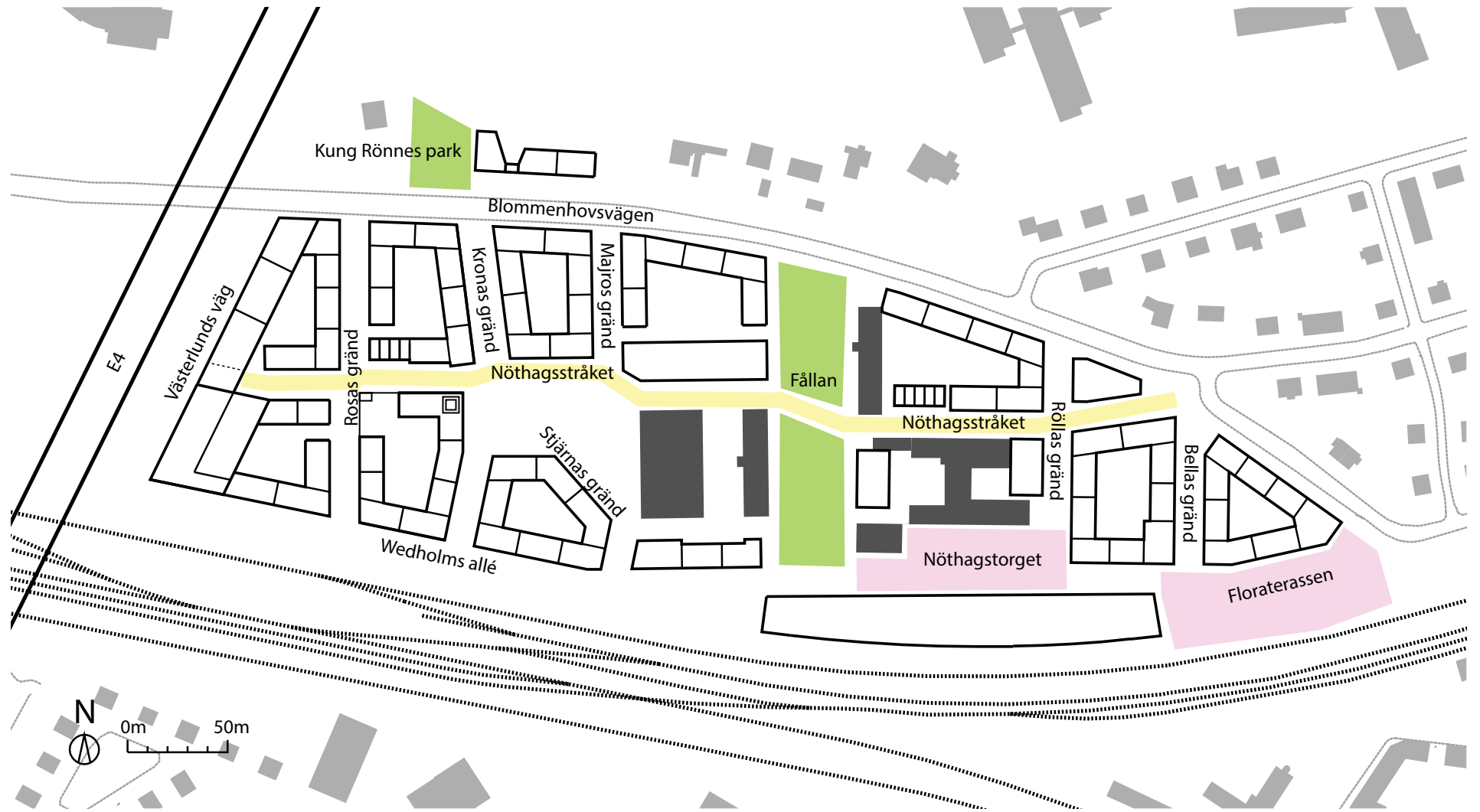
# 4. Situationsplan



Situationsplan



# 5. Namnsättning





*Referensbilder visar växtbäddar av vild karaktär - för ruderatmarkskänsla och ökad biologisk mångfald. (Koncept Kari Mecka)*



Detaljplan, Raspen 1, 2 och 3  
Nyköpings kommun

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING



*15 maj 2020*



## **Projektledning och administration**

### *Beställare*

Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB

### *Datum*

2020-05-15

### *Ansvarig Konsult*

Structor Miljöpartner AB

### *Medverkande*

Johan Rodéhn, Structor Miljöpartner AB, uppdragsledare och MKB

Carina Lundgren, Structor Miljöpartner AB, buller, förorenade områden och byggtiden

Robin Rundström, Structor Miljöpartner AB, dagvatten

Helena Westin, Structor Miljöpartner AB, förorenade områden

Björn Turegård, Structor Miljöpartner AB, konsekvenser i byggskede

Mattias Eklund, Nyréns arkitektkontor AB, kulturmiljö

Per Stein, Ramböll, olycksrisker

Kajsa Andersson och Maria Külen, Structor Miljöpartner AB, kvalitetsgranskare

### *Spårbarhet*

8658

## Sammanfattning

En miljöbedömning i enlighet med 6 kap Miljöbalken har genomförts för detaljplanen Nöthagen, Nyköpings kommun, då det befarades att detaljplanen kunde medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanens syfte är att utveckla området för i huvudsak bostäder, centrumfunktioner och kontor. Planförslaget omfattar nyetablering av bostäder med varierande våningsantal, i huvudsak tre till sju våningar, med någon enstaka högre byggnad. Konsekvenser beskrivs för planförslaget, ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ.

Miljöbedömningsprocessen inleddes med att avgränsa de miljöaspekter där det ansågs finnas risk för betydande miljöpåverkan. Avgränsningen har beslutats i samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län. Utifrån avgränsning bedöms konsekvenser för kulturmiljö, trafikmiljö, buller, olycksrisker, föroreningar i mark och dagvatten.

Planförslaget innebär att de byggnader och strukturer som har störst kulturhistoriskt värde och är mest känsliga för förändringar sparas, vilket bedöms som positivt. Detta berör Wedholms södra äldsta delar, de vill säga maskinverkstaden och kontoret på Raspen 1. Av de byggnadsdelar som bedömts ha ett visst värde, så försvinner personalbyggnaden från 1970 samt de södra delarna av den stora byggnadskroppen väster om maskinverkstaden. Dessa delar har en högre förändringshistorik och har bedömts som dels känsliga och dels tåliga. Att den södra fasaden, vars siluett pekats ut som värdefull då den fungerat som en symbol för företaget, rivs innebär en viss negativ påverkan på kulturmiljön. Föroreningssituationen är det främsta skälet till att ett bevarande inte anses vara motiverat. Slakthusets äldsta byggnader på Raspen 2 tas tillvara i planförslaget, liksom även kontors- och bostadshuset från 1946. På Raspen 3, KFs gamla centrallager, är det gamla mjöltornet utpekade som en viktig komponent. Ett bevarande har prövats men bedömts som svårmotiverat då tornet tappar sin kontext och flera av dess nuvarande kvalitéer vid en anpassat bevarande. Den yttre miljön tas i huvudsak väl till vara, där de ytor som markerats som högkänsliga bevaras i sina helheter och känsliga ytor bevaras till viss del. I förslaget återplanteras allén längs Blommenhovsvägen vilket bedöms som positivt då det innebär ett återskapat kulturhistoriskt värde. Sammanvägt bedöms påverkan på områdets kulturvärden vara sammantaget något negativ utifrån att merparten av bebyggelsen rivs och däribland en del av högre värderad bebyggelse. Påverkan mildras av att ett representativt urval av byggnader bevaras och förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser och de yttre miljöer som har kvalitéer tas till vara och utvecklas.

Trafikflöden i Nöthagen och dess närområde kommer att öka i och med att stadsdelen utvecklas i en riktning för mer boende, centrum och kontor. Stadsutvecklingen innebär även att kommunen satsar på utveckling av infrastruktur i närområdet. Förändringen innebär att industriområden avvecklas i området, vilket innebär att tyngre transporter minskar. Trafikprognoser har tagits fram och utgör underlag för bedömning av andra miljöaspekter, t.ex. bullersituationen. Planen har utformats så att det ska finnas goda möjligheter för gång, cykel och kollektivtrafik i enlighet med kommunens trafikpolicy. Med planerad gång- och cykeltunnel under järnvägen ges dessa trafikslag gena vägar till centrum. Åtgärdsförslag ges för att stimulera hållbar mobilitet i området.

Planområdet är med sitt direkta läge intill järnväg och E4 utsatt för bullerpåverkan. En bullerutredning har tagits fram där bullernivåer har beräknats. Beräknade bullervärden visar att ljudnivåer kommer att överstiga gällande riktvärden för buller, om inte åtgärder vidtas. Det innebär i så fall risk för bullerstörningar inom planområdet. Att vara utsatt för buller kan innebära konsekvenser för människors hälsa. Anpassningsåtgärder för buller har vidtagits och behöver säkras i genomförandet för att uppfylla gällande riktvärden för buller. Beräkningar visar att en effektiv åtgärd som reducerar bullerpåverkan i området är att en bullerskärm placeras längs järnvägen. Bullerskärm är en effektiv åtgärd som reducerar generella bullernivåer inom området, men kräver ändå lokala åtgärder och anpassningar för att klara gällande riktvärden. Planförslaget har beaktat behov av anpassningar i struktur och genom att lokala åtgärder vidtas. Genomförd bullerutredning visar hur det kan genomföras på ett sätt så att gällande riktvärden för buller klaras.

Olycksrisker har bedömts för planförslaget, där järnväg och E4 utgör potentiella riskkällor. Riskanalys avseende olycksrisker med avseende på transporter av farligt gods järnvägen och

E4:an har genomförts för planförslaget. Transporterna på järnvägen och E4:an utgör riskkällor och personer som bor, arbetar eller vistas i planområdet utgörs skyddsobjekt. Risknivån för exploateringen är acceptabel under förutsättning att de i riskanalysen rekommenderade riskreducerande åtgärderna blir införda.

Miljötekniska undersökningar har utförts i planområdet då förorenande verksamheter tidigare har funnits i området. Både mark, grundvatten, luft inne i byggnader och porluft i marken har undersökts. Delar av området har visat sig vara förorenat i mark och grundvatten. I marken förekommer det delvis förhöjda halter PAH'er, tungmetaller som bly och kvicksilver i fyllnadsmassorna inom delar av området. Det har också påträffats klorerade alifater i mark och grundvatten. Föroreningarnas utbredning bedöms som tillräckligt avgränsade och saneringsåtgärder bedöms behövas vid en exploatering. Det har tagits fram åtgärds mål till planerade efterbehandlingsåtgärder och med avseende på klorerade alifater har det tagits fram två olika åtgärdsförslag för in-situ sanering. En sanering av området bedöms som tekniskt och ekonomiskt genomförbar. Att identifierat förorenat område saneras ger positiva miljökonsekvenser.

Det har utförts en dagvattenutredning för området, som visar att det finns möjlighet till fördröjnings- och reningsåtgärder för en modern dagvattenhantering i området. Det finns förutsättningar för minskad avrinning från området jämfört med idag och därmed en minskad belastning på vattenrecipienten Nyköpingsån. Åtgärder kommer att vidtas för att begränsa risk för översvämning och för hantering av skyfall. Planerad dagvattenhantering i kombination med sanering av förorenat område bedöms ge positiva konsekvenser för yt- och grundvatten.

Konsekvenser har även bedömts för byggskedet som berör trafik, buller, vibrationer, luft, dagvatten, markföroreningar, klimatpåverkan och naturresurser. Genom att miljöprogram, miljöplaner, kontrollplaner och riskanalyser tas fram i god tid innan byggskedet kan negativ miljöpåverkan minimeras eller förhindras. Materialval och logistik har stor betydelse för byggskedets klimat- och miljöpåverkan.

Jämförelsealternativet innebär att kulturellt värdefulla byggnader sparas i något högre grad och är därmed mer positivt för kulturmiljöaspekten. För jämförelsealternativet har det inte gjorts någon strukturanpassning som beaktar bullerpåverkan. Det innebär att jämförelsealternativet inte är anpassat för att klara gällande riktvärden för buller. Nollalternativet innebär negativa konsekvenser i högre grad, då det saknas motiv för sanering av förorenad mark samt att området inte utvecklas med moderna dagvattenlösningar. Nollalternativet är även sämre ur kulturmiljöperspektiv, då det innebär att kulturellt värdefull bebyggelse inte kan säkras på sikt.

Planförslaget bedöms inte medföra skada på något riksintresse och inte heller bidra till att miljö kvalitetsnormer inte kan klaras. Med de anpassningar som gjorts i planförslaget med hänsyn till miljöaspekter samt förslagna skadeförebyggande åtgärder så bedöms inte planen medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.



## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>MILJÖBEDÖMNING</b> .....	<b>6</b>
2.1	BEHOVSBEDÖMNING .....	6
2.2	SAMRÅD .....	7
2.3	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB).....	7
2.4	MILJÖ- OCH HÅLLBARHETSMÅL.....	8
2.5	MILJÖKVALITETSNORMER .....	9
<b>3</b>	<b>NÖTHAGEN OCH DESS OMGIVNINGAR</b> .....	<b>10</b>
3.1	NULÄGE.....	10
3.2	KOMMUNENS PLANER .....	11
3.3	TRAFIKVERKETS UTBYGGNAD AV ÖSTLÄNKEN.....	12
3.4	RIKSINTRESSEN OCH SKYDDADE OMRÅDEN .....	14
<b>4</b>	<b>AVGRÄNSNING</b> .....	<b>17</b>
4.1	TIDSMÄSSIG.....	18
4.2	GEOGRAFISK .....	18
4.3	SAKLIG .....	18
<b>5</b>	<b>BEDÖMNINGSSKALA</b> .....	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>PLANFÖRSLAG</b> .....	<b>19</b>
<b>7</b>	<b>ALTERNATIV</b> .....	<b>20</b>
7.1	JÄMFÖRELSEALTERNATIV .....	20
7.2	NOLLALTERNATIV .....	21
7.3	TIDIGARE STUDERADE ALTERNATIV .....	22
<b>8</b>	<b>MILJÖKONSEKVENSER</b> .....	<b>23</b>
8.1	KULTURMILJÖ .....	23
8.2	TRAFIKMILJÖ.....	31
8.3	BULLER OCH VIBRATIONER.....	34
8.4	OLYCKSRISKER .....	43
8.5	FÖRORENINGAR I MARK OCH BYGGNADER .....	50
8.6	DAGVATTEN .....	66
<b>9</b>	<b>KONSEKVENSER I BYGGSKEDET</b> .....	<b>74</b>
<b>10</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE</b> .....	<b>78</b>
10.1	SAMLAD BEDÖMNING.....	78
10.2	KONSEKVENSER PÅ RIKSINTRESSEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER .....	78
10.3	BEAKTANDE AV MILJÖMÅL .....	80
<b>11</b>	<b>UPPFÖLJNING</b> .....	<b>82</b>
<b>12</b>	<b>REFERENSER OCH UNDERLAG</b> .....	<b>83</b>

## 1 Inledning

Samhällsbyggnadsbolaget planerar utveckling av aktuellt område i Nöthagen, Nyköping. Nyköpings kommun tar fram en ny detaljplan för Nöthagen. Området blir ett nytt stadsdelsområde i direkt anslutning till Nyköpings resecentrum, med bostäder, kontor och handel. Behovet av nya bostäder är stort och i Nyköpings kommuns översiktliga planering pekas området kring nya resecentrum ut om ett strategiskt område för utveckling. Området kommer att ligga i ett mycket attraktivt kollektivtrafikanslutet läge, med bra pendlingsläge både mot Stockholm och Norrköping/Linköping.

I Nyköping sker en större stadsomvandling i området kring kommande resecentrum. Planområdet ligger norr om Södra stambanan och sträcker sig från dagens stationsbyggnad i öster och vidare mot E4 i väster. Området består idag i huvudsak av verksamheter, industri och handel. Verksamheter har bedrivits i området under längre tid. Det finns befintlig äldre bebyggelse i området, som vid bevarande kan utgöra ett värdefullt historiskt inslag när området ska utvecklas.

Miljöbedömningen omfattar hela Nöthagenområdet med de ingående fastigheterna Raspen 1, 2 och 3.



Figur 1-1: Den föreslagna detaljplanens utbredningsområde (röd markering) samt ingående fastigheter (gul markering).

## 2 Miljöbedömning

### 2.1 Behovsbedömning

För den nya detaljplanen har det i enlighet med gällande lagstiftning genomförts en behovsbedömning där det har bedömts om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Om planen antas medföra betydande miljöpåverkan ska den genomgå en miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas, där den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms.

En behovsbedömning genomfördes i november 2016 (daterad 2016-11-16) för Raspen 2 och 3, Nöthagen. Länsstyrelsen i Södermanlands län lämnade synpunkter på behovsbedömningen 2016-12-15. Länsstyrelsens bedömning var att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Länsstyrelsen poängterade att åtgärder inom planen *kan* få betydande påverkan på riksintresse för kommunikationer och kulturmiljövård samt trafikmiljön och därmed utlösa krav på en miljöbedömningsprocess med tillhörande MKB.

Med beaktande av länsstyrelsens synpunkter för att hantera konsekvenser i dess helhet för området konstateras att planen kan medföra risk för betydande miljöpåverkan och att

miljöbedömning ska ske. Fastigheten Raspen 1 har tillkommit efter att behovsbedömningen togs fram. Raspen 1 utgörs idag av ett tydligt avgränsat industriområde som ligger mellan Raspen 2 och E4. Området har ett flertal pågående verksamheter, förlagda inom de stora industrilokalerna som finns på fastigheten. Med Raspen 1 utökas områdets yta jämfört med tidpunkten då tidigare behovsbedömning genomfördes och utökningen innebär även att miljörisker tillkommer jämfört med tidigare. Till exempel är det viktigt att beakta ytterligare närhet till E4 i förhållande till buller och olycksrisker.

Inom ramen för behovsbedömningen har bedömningar gjorts kring vilka miljöaspekter som har betydelse för planområdet och de utgör därför underlag för en saklig avgränsning av MKB. Miljöbedömning för planen tas fram så att detaljplaneläggning kan baseras på miljöbedömningen och förslagna skadeförebyggande åtgärder.

## 2.2 Samråd

Samråd är en viktig del av miljöbedömningsprocessen. Flera samråd med myndigheter, med berörda och med allmänhet ingår i processen. En avstämning med Länsstyrelsen genomfördes vid framtagandet av behovsbedömningen. Länsstyrelsen lämnade 2016-12-15 sitt yttrande på behovsbedömningen. Länsstyrelsens bedömning är att betydande miljöpåverkan inte går att utesluta och att miljökonsekvensbeskrivning därmed behöver upprättas.

Samråd med Länsstyrelsen är en viktig del vid avgränsning av vilka miljöaspekter som ska behandlas i MKB samt vilken detaljeringsgrad bedömningarna ska vara på. Avgränsningssamråd med Länsstyrelsen genomfördes 2017-03-31. Vid avgränsningssamrådet redovisades förslag till avgränsning i tid, geografi och i sak. Alternativredovisning i MKB diskuterades. Förutom huvudalternativ hanteras även jämförelsealternativ samt nollalternativ i MKB. Avgränsningssamrådet hölls utifrån hela det aktuella planområdet, d.v.s. även inkl. Raspen 1.

Länsstyrelsen gav specifika synpunkter på innehåll i MKB. Länsstyrelsen poängterade vikten av att planarbetet sker med aktiv dialog med Trafikverket. Stora förändringar kommer ske i området som följd av Ostlänken, vilket planen behöver beakta. Förändringarna kommer att påverka trafiklösningar, buller och olycksrisker fram till 2040.

Plansamråd för detaljplanen och därmed även miljökonsekvensbeskrivningen innehåll hölls under tiden 2018-09-05 t.om. 2018-10-05. Handlingarna har hållits tillgängliga i Nyköpings stadshus och på kommunens webbplats. Annonsering om samråd har skett i den lokala dagstidningen. Ett samrådsmöte för allmänheten arrangerades den 17 september 2018.

Planhandlingarna har skickats till berörda myndigheter, kommunala remissinstanser, föreningar, organisationer och sakägare enligt särskild förteckning. Inkomna synpunkter på förslaget har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Efter plansamrådet har planförslaget och MKB reviderats med beaktande av inkomna synpunkter.

## 2.3 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

MKB är det huvuddokument som ska upprättas inom miljöbedömningen där den betydande miljöpåverkan identifieras, beskrivs och bedöms. Syftet med en MKB, är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekterna av en planerad markanvändning och dess inverkan på miljö, hälsa och hushållning med naturresurser. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av effekter på människors hälsa och miljön. Arbetet med en miljökonsekvensbeskrivning ska integreras med den övriga planeringsprocessen för att på så sätt tidigt kunna identifiera konflikter mellan olika intressen, samt för att öka möjligheterna till att finna miljöanpassade lösningar så att en hållbar utveckling främjas.



Flera tekniska underlagsutredningar har tagits fram och utgör underlag inom arbetet med miljöbedömning. Samtliga underlagsutredningar som har tagits fram i samband med planarbetet listas i kap. 12 – Referenser och underlag – underlagsrapporter.

## 2.4 Miljö- och hållbarhetsmål

### 2.4.1 Sveriges miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål

FN beslutade 2015 om en Agenda 30 för hållbar utveckling. Flera av de ingående målen handlar om miljödimensionen av hållbar utveckling.

Det svenska miljömålssystemet består av 16 miljö kvalitetsmål och syftar till att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Etappmål har tagits fram som steg på vägen i arbetet.

Sex av de nationella miljö kvalitetsmålen har bedömts vara särskilt relevanta för detaljplanen för Nöthagen.

- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Giftfri miljö**
- **Levande sjöar och vattendrag**
- **Grundvatten av god kvalitet**
- **God bebyggd miljö**
- **Ett rikt växt- och djurliv**

### 2.4.2 Regionala och lokala mål

#### Miljö- och folkhälsopolicy

Nyköpings kommun har en antagen miljö- och folkhälsopolicy för åren 2012–2015 (policyen har inte reviderats därefter). Policyen är en konkretisering av nationella mål för miljö och folkhälsa. Syftet är att utveckla kommunen på ett sätt där miljö- och folkhälsofrågor är prioriterade. Två av målen är särskilt relevanta för detaljplanen för Nöthagen;

- *Klimat och energi*  
Målet handlar om att sträva efter ett samhälle som ger låga utsläpp samt att samhället anpassas för att möta de risker som ett förändrat klimat medför. Målet fokuserar bland annat på hållbara resor och transporter.
- *Natur och vatten*  
Målet handlar om att utveckla förutsättningarna för biologisk mångfald i naturmiljöer och vattenområden, samt om resurseffektiv tillväxt. Målet fokuserar även på ökad tillgänglighet till rekreation och naturupplevelser.

#### Klimat- och energistrategi

Nyköpings kommun har en antagen energi- och klimatstrategi för åren 2016–2020. Strategin fokuserar på att minska utsläppen av växthusgaser samt att Nyköping ska vara en resiliert kommun där sårbarheten mot störningar i energiförsörjningen minskar. Det innebär omställning av fossila drivmedel till förnyelsebara, effektiv användning av energi samt klimatsmart agerande.

#### Transportstrategi

Nyköpings kommun har antagit en transportstrategi som prioriterar transportslagen i följande ordning; gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

## 2.5 Miljökvalitetsnormer

### 2.5.1 Miljökvalitetsnormer för vatten

År 2000 infördes EU:s ramdirektiv för vatten (200/60/EG). Direktivet implementerades i svensk lagstiftning 2004 genom 5 kap miljöbalken och vattenförvaltningsförordningen (SFS 2004:660). Svensk vattenförvaltning syftar till att vi ska förbättra våra vatten och skapa en långsiktigt hållbar förvaltning av våra vattenresurser. Vattenförvaltningen omfattar sjöar, vattendrag, kust- och övergångsvatten samt grundvatten. Det övergripande målet för vattenförvaltningen är att uppnå god vattenstatus till år 2021, eller senast till år 2027. God status innebär god ekologisk och vattenkemisk status i alla inlands- och kustvatten. För grundvatten innebär det, förutom god vattenkemisk status även god kvantitativ status. Varje vattenförekomst har en miljökvalitetsnorm (MKN). Normen fastställs med stöd av 5 kap miljöbalken, enligt vattenförvaltningsförordningen och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift, HVMFS 2013:19 samt HVMFS 2015:4. Normerna är ett rättsligt verktyg och ställer krav på vattnets kvalitet vid en viss tidpunkt, till exempel "god status 2021".

Dagvatten från ett planlagt område kan betraktas som avloppsvatten, detta innebär att krav ställs på att dagvattnet inte ska påverka miljön. Dagvattenhantering omfattas av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken, miljöfarlig verksamhet i 9 kap och tillsyn i 26 kap. Dagvatten bör omhändertas lokalt så långt som det är möjligt, vilket kan förhindra en geografisk spridning av föroreningar. Nyköping och planområdet ingår i Norra Östersjöns vattendistrikt. Nyköpingsån är en ytvattenförekomst som ligger öster om planområdet. MKN för Nyköpingsån hanteras i kapitel om dagvatten i denna MKB.

Strax söder och väster om planområdet ligger grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. För Larslundsmalmen är MKN satt till god kemisk grundvattenstatus, och statusen är att det idag finns problem med bland annat miljögifter. Det finns ett flertal förorenade områden som riskerar att belasta vattenförekomsten. Bland andra anges en mejerikärlsfabrik, d.v.s. Wedholms verksamhet i Nöthagen. Bland möjliga åtgärder för att uppnå bättre vattenkvalitet inom vattenförekomsten är efterbehandling av förorenade områden. Bland förbättringsbehoven anges ämnena Trikloretin och Tetrakloretin vilka är ämnen som förekommer inom Nöthagenområdet, se kap. 8.5 om föroreningar i denna MKB.

### 2.5.2 Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet och kommunerna är ansvariga för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta MKN och Naturvårdsverket för ett par av dem. De ämnen som reglerades från början var kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid och bly. Efter revideringar har MKN för luft också kompletterats med reglering av partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. MKN baseras på krav i EU-direktivet och den av regeringen utfärdade luftkvalitetsförordningen (2010:477) för utomhusluft. För luftkvaliteten utomhus finns nationella miljökvalitetsnormer för bland annat kvävedioxid, svaveldioxid och partiklar. Normvärdet som ska klaras för partiklar är 40ug/m<sup>3</sup> (mikrogram per kubikmeter). De luftföroreningar som finns i Nyköpings kommun har bland annat bildats utanför landets gränser men även lokala källor som trafik påverkar luftkvaliteten.

Påverkan på MKN för luft anges i samlad bedömning kap. 10.2.

### 2.5.3 Miljökvalitetsnormer för buller

Miljökvalitetsnormer för buller gäller för kommuner över 100 000 invånare. Även små och medelstora kommuner berörs av bullernormen i de områden som störs av buller från större vägar (>3 miljoner fordon år). Planen berörs av bullernormen genom sin närhet till E4. Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller är en slags målsättningsnorm. I förordningen skriver regeringen: "det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa".

För bedömning av miljökonsekvenser av buller, se avsnitt 8.3. och bedömning av MKN för buller anges i kap. 10.2.

### 3 Nöthagen och dess omgivningar

#### 3.1 Nuläge

Det aktuella planområdet ligger norr om Södra stambanan och TGOJ-banan samt öster om E4. Strax öster om planområdet ligger Nyköpings järnvägsstation. I norr begränsas området i stort av Blommenhovsvägen, förutom i västra delen där även ett område norr om Blommenhovsvägen ingår. Nöthagen har under lång tid successivt byggts ut med industrier och verksamheter. Industriell verksamhet har pågått i området under längre tid, med ett flertal aktörer. Ungefär halva planområdet (Raspen 1) berör Wedholms industriområde.



Figur 3-1: Nöthagenområdet (planens läge) samt läge för planerat nytt Resecentrum.



Figur 3-2: Ingående fastigheter, Raspen 1, 2 och 3.

Inom området finns både äldre och nyare industribebyggelse. Den äldre bebyggelsen omfattar det äldre slakthuset och annan tegelbebyggelse kring detta. I området finns pågående handel, ett

mindre antal bostäder samt arbetsplatser. Området är av industriell karaktär med storskalig industribebyggelse och stora asfaltsytor och uppställningsytor mellan byggnaderna.

Gällande detaljplan omfattar plan 74–10, som avser hela det aktuella området, inkl. området ned mot järnvägen samt norr om Blommenhovsvägen. Planen tillkom i syfte att reglera en framväxande industriutveckling som inte varit föremål för planläggning tidigare. Ingående fastigheter är Raspen 1, 2 och 3.

Blommenhovsvägen har idag karaktären av en genomfartsled från stationen via Nöthagen och vidare mot Dammgruvan, för anslutning till Katrineholmsvägen. Större transporter och leveranser till Nöthagen leds idag via Blommenhovsvägen norrifrån. Persontrafik till Nöthagen från Nyköpings centrala delar sker direkt från Brunngatan och vidare på Blommenhovsvägen.

Järnvägsstationen har idag undermålig standard och är föremål för ombyggnad i samband med pågående utveckling av nytt resecentrum.

Järnvägstrafik som idag passerar planområdet utgörs av tåg på Södra stambanan respektive TGOJ-banan. Dessa båda banor sammanstrålar vid området. Antalet passager med godståg på stambanan är idag två per dygn. Persontåg på stambanan står i dagsläget för 38 passager/dygn. TGOJ-banan ger i dagsläget fyra tågpassager per dygn och utgörs endast av godståg<sup>1</sup>.

### 3.2 Kommunens planer

Översiktsplanen för Nyköpings kommun antogs av kommunfullmäktige i november 2013. I december 2013 antogs en fördjupning av översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta. Planområdet är där angett som utredningsområde för bebyggelse. Fördjupningen påtalar områdets goda tillgänglighet till kollektivtrafik och anger att området bör vara ett utvecklingsområde för bostäder, kontor och handel. Området anges ha mycket stor potential att utvecklas tillsammans med resecentrum. Ny översiktsplan är under framtagande med samråd under våren 2020.

I Nyköping pågår planering av och följt av utveckling av ett nytt resecentrum. Nyköpings busstation som idag ligger ca 700 meter söderut kommer att flytta upp till stationsområdet och tillsammans med andra funktioner bilda resecentrum. Syftet är att skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum som möjliggör effektiva byten mellan olika trafikslag.

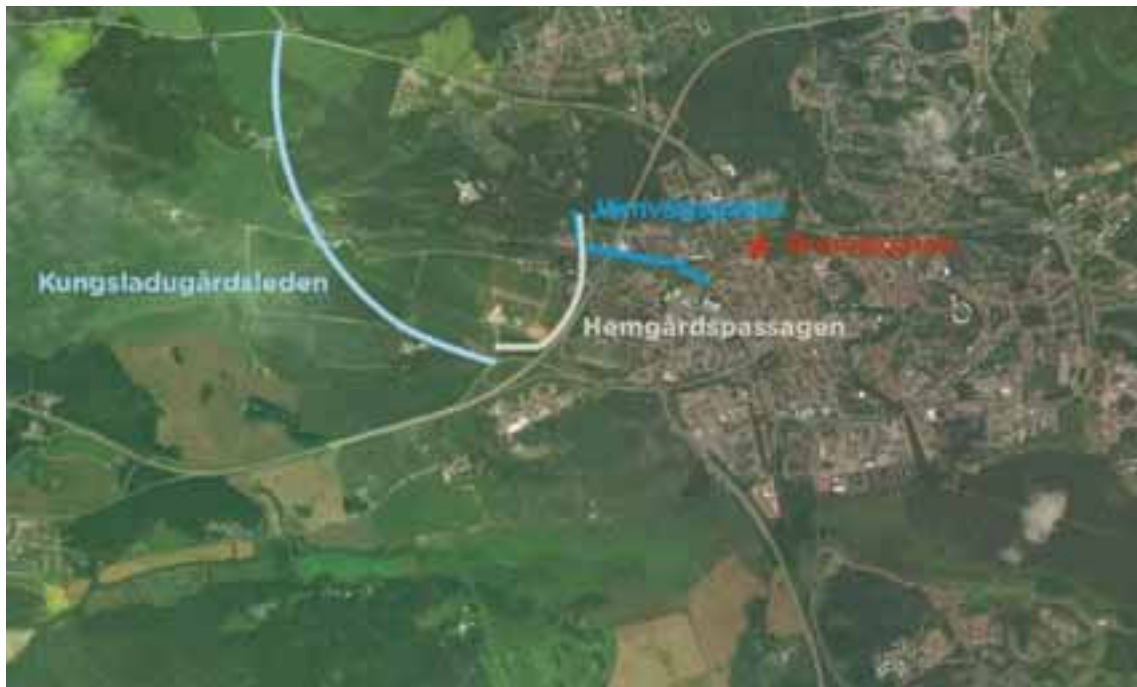
Kommunen har även planer på utveckling av infrastruktur i planområdets närhet, som har betydelse för Nöthagen. Kommunen har 2018 tagit fram en trafikutredning<sup>2</sup> för Nyköping med syftet att se över hur transportsystemets funktionalitet kan säkerställas samtidigt som Nyköping växer. Utredningen utfördes för att se över vilka kompletteringar som behöver göras i infrastrukturen så att utveckling av Nöthagen och det efterföljande området Dammgruvan kan möjliggöras. Hemgårdspassagen avser att befintlig gång- och cykelpassage över järnvägen väster om E4 byggs om till planskildhet och att man i samband med det ger möjlighet att öppna passagen även för motorfordonstrafik. Exakt placering av Hemgårdspassagen ska utredas vidare. Genomförande av Hemgårdspassagen påverkar trafikflödena i och kring Nöthagenområdet, och antas som förutsättningar vid planering av området.

---

<sup>1</sup> Sweco, 2019 b.

<sup>2</sup> Ramböll, 2018 b.





**Figur 3-3. Hemgårdspassagen antas som förutsättningar för planering av Nöthagenområdet.** Ytterligare möjliga infrastrukturutvecklingar har studerats inom ramen för genomförd trafikutredning.

### 3.3 Trafikverkets utbyggnad av Ostlänken

Nyköpings nya resecentrum är en del i den större järnvägsinvestering som sker i stråket Järna – Linköping (Ostlänken). Ostlänken innebär satsning i nya järnvägsspår mellan Stockholm och södra Sverige. För Nyköpings del kommer nationella tåg att passera på huvudbanan via Skavsta. Tåg för pendlingstrafik med stopp vid Nyköpings resecentrum samt tågtrafik med stopp vid Skavsta flygplats kommer att gå via en ny bibana genom Nyköping. Den nuvarande järnvägen förbi Nyköping (Nyköpingsbanan) kommer att behållas och framöver nyttjas för både person- och godstrafik. TGOJ-banan som går från Oxelösund och vidare mot Flen/Sala kommer även fortsättningsvis vara aktuell för godståg.

Investeringar i Ostlänken och nytt resecentrum i Nyköping respektive Skavsta innebär väsentligt utvecklade förutsättningar för arbetspendling och restider per tåg förkortas.



**Figur 3-4. Ostlänkens huvudbana kommer att passera Skavsta.** De nya resecentran Nyköping respektive Skavsta nås via bibana som går genom Nyköping. Illustration WSP, 2017.

### Trafikprognos för järnvägstrafik 2040

Trafikuppgifter för tågtrafiken har tagits fram i samband med detaljplanering av Nyköpings resecentrum, och presenterar trafiken i nuläget samt resecentrums planalternativ (prognosår 2040)<sup>3</sup>. Uppgifterna kommer från Swecos bullerutredning för resecentrum daterad 2019-02-14. Sweco har erhållit uppgifterna om järnvägstrafiken från COWI 2019-01-11. Trafikuppgifter presenteras i Tabell 1.

<sup>3</sup> Sweco 2019 b.

**Tabell 1: Trafikuppgifter för tågtrafiken, nuläge och prognosår 2040.**

	Tågtyp Gods	Tågtyp X40	Tågtyp X60	Hastighet persontrafik (km/h)	Hastighet gods (km/h)	Tåglängd person- trafik (m)	Tåglängd gods (m)
<b>Nuläge</b>							
Sala-Oxelösund	4			80			650
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 3	1	19		70	80	160	650
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 2		19		70		160	
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 1	1			80			650
<b>Planalternativ</b>							
Sala-Oxelösund	8				80		750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 3		28		130		125	
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 2 öster om stationen	10	14		130	90	125	750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 2 väster om stationen	12	14	16	130 (X40) 110 (X60)	90	125 (X40) 75 (X60)	750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 1 öster om stationen		14		130		125	
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 1 väster om stationen		14	16	130 (X40) 110 (X60)		125 (X40) 75 (X60)	

Nöthagen berörs av de trafikuppgifter som i tabellen anges för delen väster om stationen (Nyköpings resecentrum) i de fall där antalet skiljer sig (Nöthagen ligger väster om resecentrum). Spår 1 ligger längst i söder och spår 3 ligger längst norrut. Tabellen från Sweco 2019-02-14.

**Tabell 2: Sammanställning tågtrafik år 2040 som passerar Nöthagen.**

Regionaltåg väster om resecentrum (X40 och X60)	88 tåg/dygn
Godståg Nyköpingsbanan	12 tåg/dygn
Godståg TGOJ-banan	8 tåg/dygn

Detta innebär att 88 passager av regionaltåg kommer att passera Nöthagen per dygn, då området ligger väster om Resecentrum. Det innebär dessutom 20 passager av godståg per dygn då både Nyköpingsbanan och TGOJ-banan passerar området. Vägtrafikprognoser för planområdet behandlas i avsnitt 8.2. då framtida trafikmängder beror av hur planområdet utvecklas.

### 3.4 Riksintressen och skyddade områden

#### 3.4.1 Riksintresse för kulturmiljö

Områden av riksintresse för kulturmiljö pekas ut med stöd av 3 kap 6 § miljöbalken, områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

#### **Nyköping. D57**

Nyköpings stad är angett som riksintresse med motiveringen ”Residensstad som utgjort ett viktigt politiskt maktcentrum sedan medeltiden. Som huvudort i Karl IX:s hertigdöme 1568–1622 utvecklades staden till ett av landets första industriella centra. Stadsmiljö präglad av konsekvent genomförd reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrianläggningar från skilda tider.” Riksintresset omfattar centrala Nyköping där områden som väster, öster, perioden, delar av Isaksdal, Allahelgona och Nyköpingshus ingår. Området för den i miljöbedömningen aktuella detaljplanen ligger strax utanför område för riksintresse.

Kunskapsunderlaget<sup>4</sup> för riksintresset uttrycker mål för att bevara riksintresset enligt följande;

*”Bevara Nyköpings karaktär av småstad med dess tydliga historiska prägel. De fysiska uttrycken för Nyköpings utveckling från medeltidsstad via 1600-talets rutnätsstad till en av sent 1800-tal och tidigt 1900-tal präglad småstad ska bevaras och vara avläsbara. Området kring ån, med kringliggande grönska, dess fall, broar och kringliggande byggnader förmedlar stadens tidsdjup och utgör känsliga miljöer som ska fortsätta att brukas. De olika stadsplanerna med rötter i olika tider ska kunna upplevas och utvecklas så att de fortsätter att utgöra rammar för sina respektive områden. Den för varje område karaktäristiska bebyggelsen ska behålla sin prägel och skalmässiga förhållanden.”*



**Figur 3-5: Riksintresse för kulturmiljö, Nyköping D57 tangerar planområdet.**

#### **Arnö, Stora Kungsladugården (D56)**

Riksintresset ligger väster om Nyköping och bedöms inte vara aktuellt för risk för skada, det hanteras därför inte närmare.

#### 3.4.2 Riksintresse för naturvård

Områden av riksintresse för naturvård pekas ut med stöd av 3 kap 6 § miljöbalken, områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön.

#### **Nyköpingsån, NRO 04–37**

Nyköpingsån är utpekad som riksintresse för naturvård. Ån hyser stor artrikedom, med bland annat lax, havsöring, färna, vimma och nissöga. Även den rödlistade tjockskaliga målarmusslan förekommer.

Åns naturvärden kan bestå om vattenkvaliteten inte försämras. Det innebär bland annat att rening av dagvatten är av stor betydelse för att undvika skada på riksintresset.

<sup>4</sup> Länsstyrelsen Södermanlands län, 2019.





Figur 3-6: Riksintresse för naturvård, vid Nyköpingsån.

### 3.4.3 Riksintresse för kommunikationer

Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Här avses att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Tillkommande bebyggelse, exempelvis nybyggnad inom en anläggnings influensområde, får inte negativt påverka varken nuvarande eller framtida nyttjande av denna.

Områden av riksintressen pekats ut av Trafikverket och kan utgöra mark- och vattenområden för både befintliga, planerade och framtida kommunikationsanläggningar. För varje utpekad anläggning av riksintresse ska det finnas en funktionsbeskrivning som beskriver anläggningen. I funktionsbeskrivningarna finns information om anläggningens huvudsakliga funktion och eventuella framtida behov av markanspråk.

Riksintressenas markanspråk och funktioner ska säkerställas i de planer som upprättas och beslut som tas enligt bland annat plan- och bygglagen och miljöbalken. Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas vid en tänkt etablering och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att deras funktion påverkas negativt. Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar.<sup>5</sup> Följande befintliga och planerade anläggningar för kommunikationer berörs av riksintresse.

#### Södra stambanan

Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Stockholm till Malmö och är mycket viktig för person- och godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnetet. Strax söder om Järna delar sig banan i två grenar, en via Katrineholm och en via Nyköping. I Åby, öster om Norrköping, förenas de igen.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Trafikverket, 2017 a.

<sup>6</sup> Trafikverket 2017 a.

### TGOJ-banan

TGOJ-banan, som går mellan Sala-Eskilstuna-Flen-Oxelösund är en enkelspårig bana som trafikeras av godståg och norr om Flen även av persontåg. Banan är av nationell betydelse och Oxelösunds hamn har förbindelse med banan.<sup>7</sup>

### Ostlänken

Götalandsbanan är en framtida höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg via bland annat Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. För Ostlänken (Linköping – Järna) finns framtagna järnvägsutredningar. Planerna som hör samman med utbyggnad av Ostlänken beskrivs närmare i kapitel 3.3.

### Väg E4

Väg E4 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E4 sträcker sig genom hela Sverige, från Helsingborg till Haparanda, och är en viktig väg för långväga transporter av såväl gods som personer.<sup>8</sup>



Figur 3-7: Riksintresse för kommunikationer berör nuvarande motorväg och järnväg intill Nöthagen samt planerade utbyggnader av järnvägen.

## 4 Avgränsning

För att nå syftet med en miljöbedömning ska MKB behandla den mest betydelsefulla påverkan på människa och miljö som planens genomförande kan antas medföra. Inom ramen för en miljöbedömning ska därför innehållet i MKB avgränsas, dels geografiskt och sakligt och dels tidsmässigt. Där påverkan på de olika aspekterna i en första bedömning kan te sig osäkert, tas dessa aspekter med för en fortsatt bedömning i miljökonsekvensbeskrivningen.

<sup>7</sup> Trafikverket 2017 a.

<sup>8</sup> Trafikverket 2017 a.

#### 4.1 Tidsmässig

Bedömningen av miljökonsekvenser sker utifrån en fullt ianspråktagen plan. Bedömningen anger de långsiktiga konsekvenserna som detaljplanen kan ge till områdets omgivning; hur mänskliga aktiviteter ur ett långsiktigt perspektiv kan påverka de aspekter som ska miljöbedömas i MKBn. Planens horisontår är 2040, vilket har betydelse för bland annat bedömningar av framtida trafikflöden. Tidsperspektivet motsvarar planen för resecentrum. Störningar under byggtiden bedöms.

#### 4.2 Geografisk

Den geografiska avgränsningen kan göras i olika nivåer. Miljöaspekter bedöms dels inom berört detaljplaneområde och dels i omgivningarna. Bland annat behöver riksintresset för kulturmiljövård sättas i sitt sammanhang där påverkan på riksintresset bedöms i en helhet. En viktig utgångspunkt för planarbetet är samordning med andra samtida stadsutvecklingsprojekt vid resecentrum och däromkring. Detta innebär större möjligheter att göra en samlad bedömning av miljöaspekterna. Konsekvenser bedöms därför såväl inom planområdet som i närområdet.

#### 4.3 Saklig

Enligt miljöbalken ska MKBn innehålla en beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma. Den sakliga avgränsningen tar sin utgångspunkt ifrån behovsbedömningen för detaljplanen, med de förtydliganden som Länsstyrelsen har lämnat i sitt yttrande. Till detta beaktas även tillkommande hantering som följd av att även Raspen 1 ingår i miljöbedömningen.

Följande miljöaspekter bedöms vara av vikt att beakta inom ramen för MKB-arbetet:

- Kulturmiljö
- Trafikmiljö
- Buller
- Olycksrisker med farligt gods
- Föroreningar i mark och byggnader
- Dagvatten

Riksintressen som hanteras i arbetet med MKB är riksintresse för kulturmiljövård, riksintresse för naturvård och riksintresse för kommunikationer.

## 5 Bedömningsskala

Bedömningar av konsekvenser i en MKB är relativa och utgår dels från objektets värde och dels från påverkans omfattning. En stor påverkan på ett objekt (t.ex. ett naturområde eller en recipient) av litet värde kan bedömas som liten konsekvens medan en mindre påverkan på ett objekt av stort värde kan bedömas som en måttlig konsekvens. En stor påverkan på ett värdefullt objekt blir en stor konsekvens. Utgångspunkter för bedömningsgrunder består i vilka värden som finns i berört område liksom vilka riktlinjer och förhållningssätt som finns angivna för olika miljöaspekter.

## 6 Planförslag

Området är i fördjupning av översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta utpekat som utvecklingsområde för bostäder, kontor och handel. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en sådan utveckling.

Planförslaget innebär utveckling av området i enlighet med vald stadsbyggnadsvision i översiktsplanen. Planförslaget innebär att tidigare verksamheter i området i huvudsak avvecklas och att området omvandlas till en ny boendestadsdel med inslag av handel och verksamheter. Äldre kulturellt värdefull bebyggelse sparas och införlivas i den nya utvecklingen. Centrumfunktioner koncentreras särskilt invid torgytor i planens östra delar.

I planförslaget placeras i vissa sträckningar parkeringshus mellan järnvägen och kvarteren längre in i Nöthagen. Parkeringshus placeras även mot E4. Ny bebyggelse i Nöthagen planeras i huvudsak till att bli mellan sex och åtta våningar i de yttre delarna och på något ställe tillåts högre signaturbyggnader sticka upp. Inne i området blir bebyggelsen huvudsakligen tre till fem våningar. För området väljs en kvartersstruktur med inneslutna gårdar. Ett mindre område norr om Blommenhovsvägen ingår i planen, där det planeras för ny bebyggelse.

Detaljplanen möjliggör för 142 700 BTA bostäder. Detaljplanen möjliggör även för 6 700 BTA vårdboende, 3 900 BTA skola, 6 000 BTA handel, 6 200 BTA kontor och 28 000 BTA parkeringshus (ovan jord)

Befintligt grönområde centralt i Nöthagen införlivas och tas tillvara i den nya strukturen. Ytterligare ett grönområde utvecklas centralt i området och ytterligare ett nytt grönområde utvecklas även för skolgård. Blommenhovsvägen anpassas till det nya området.

En ny undergång under järnvägen för gång och cykel planeras i samverkan med Resecentrum. På norra sidan om järnvägen ger planen utrymme för en större trappa med torgyta i solläge.



**Figur 6-1: Strukturplan för området, 2020-05-15.**

Detaljplanen ger området förutsättningar för att med sin direkta närhet till Resecentrum utgöra en utökning av resecentrumets funktioner. Det omfattar anslutningar till resecentrum samt i direkt närhet till resecentrum erbjuda stadsmiljöer, handel, service och parkering etc. Planförslaget för Nöthagen har tagits fram samordnat med plan för Resecentrum, då det finns betydelsefulla samordningsfrågor planerna emellan.





**Figur 6-2: Illustrationsplan för nytt Resecentrum, granskningshandling 2018-04-06. Ytan norr om ny västlig undergång under järnvägen har disponerats om och ingår nu i detaljplan för Nöthagen.**

## 7 Alternativ

### 7.1 Jämförelsealternativ

Inom miljöbedömningen studeras ett jämförelsealternativ (alternativ 2), som ett alternativt scenario för området.

Nöthagenområdet har i fördjupning av översiktsplan för staden pekats ut som strategiskt utvecklingsområde med planeringsmål för kontor, handel och bostäder. Av den anledningen är det av mindre relevans att bedöma andra lokaliseringar, däremot är det av betydelse att bedöma olika dispositioner och dess konsekvenser inom området. Jämförelsealternativ används därför för att redovisa en alternativ utformning inom planområdet. Det valda jämförelsealternativet har funnits med i den tidiga processen med framtagande av planförslag för Nöthagen, och har därefter inte bearbetats vidare.



**Figur 7-1: Illustration av jämförelsealternativet (alternativ 2).**

Jämförelsealternativet skiljer sig mot planförslaget på så sätt att det är fler delar av befintlig kulturhistorisk bebyggelse som sparas i jämförelsealternativet. I jämförelsealternativet placeras ytterligare en byggnad som barriär mot spåren, centralt i området. Norra Bangårdsgatan får då en

placering norr om denna byggnad. En annan skillnad är att planerad skolgård får en annan utformning.

## 7.2 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver områdets sannolika utveckling om detaljplanen inte genomförs. I nollalternativet kommer nu gällande detaljplan att gälla även fortsättningsvis i det aktuella området. Det innebär att dagens verksamheter i området förväntas pågå på liknande sätt som idag. Den stadsomvandling som efterfrågas i fördjupning av översiktsplan blir inte möjlig i nollalternativet.



**Figur 7-2:** Pågående markanvändning av området, med stor industribyggnad och hårdgjorda uppställningsytor.



**Figur 7-3:** Nollalternativet innebär att nuvarande verksamheter inom området fortsätter. Foto: Johan Rodéhn



Gällande detaljplan P74-10, fastställd 1974, pekar ut fastigheterna som område för industriändamål.

### 7.3 Tidigare studerade alternativ

I planarbetets inledande skede har flera scenarier och strukturplaner tagits fram och bedömts i syfte att landa i ett bearbetat och övervägt planförslag. Under processen har det funnits ett alternativ där det inte finns parkeringshus mellan järnvägsspår och publika ytor. Istället ges utrymme för markparkering utmed järnvägen. I alternativet har det även blivit en tydlig förlängning av Norra Bangårdsgatan från Resecentrum utmed järnvägen mot E4.



**Figur 7-4: Alternativ 3. Markparkering mot Resecentrum.**

Alternativet har avfärdats då markparkering inte genererar tillräckligt med parkeringsplatser. Alternativet ger även Norra Bangårdsgatan en tydligare karaktär av genomfartsgata med risk för biltrafik får en ökad dominans i området, vilket ses som negativt jämfört med huvudalternativet. Parkeringshus mot järnvägen ger även en önskvärd risk- och störningsreducerande funktion. Även byggnadshöjder har justerats mot tidigare alternativ, då anpassningar till olika aspekter har vidtagits under planarbetets gång.

## 8 Miljökonsekvenser

### 8.1 Kulturmiljö

#### 8.1.1 Bedömningsgrunder

Nyköpings kommun har i ett tidigt skede låtit ta fram en antikvarisk förundersökning av Nöthagenområdet<sup>9</sup>. Syftet med rapporten var att identifiera kulturhistoriska värden i fastigheterna och ge förslag på hur dessa ska kunna tas tillvara i en framtida utveckling av området. Den antikvariska förundersökningen var tänkt att fungera som ett kulturhistoriskt underlag i den kommande planprocessen, och att redovisa de kulturhistoriska värden och kvalitéer som området besitter och även belysa eventuella dolda eller oupptäckta kvalitéer.

I samband med att arbetet med strukturplanen påbörjades ställdes det krav från kommunens sida att de utpekade värdena i den antikvariska förundersökningen beaktades i arbetet med strukturplanen. För att säkerställa att kulturvärdena togs tillvara och användes som resurs i projektet togs ett antikvariskt planeringsunderlag fram; ett dokument som var tänkt att tydliggöra tidigare ställningstaganden, fördjupa kunskapsläget och på ett pedagogiskt och tydligt grafiskt sätt fungera som underlag för framtagandet av strukturplanen.

Det antikvariska planeringsunderlaget<sup>10</sup>, innehåller en känslighets- och tålighetsanalys, där områdets yttre miljö, fasaders samt interiörers respektive känslighet- och tålighet för förändringar redovisas på tre kartor. Analysen som föregått kartorna har utgått från den tidigare framtagna antikvariska förundersökningens värderingsdel, sammanslaget med kompletterande värderingar som gjorts under arbetet med planeringsunderlaget, där bland annat den yttre miljön samt infrastruktur undersökts närmare. Planförslagets konsekvenser för kulturmiljön och riksintresset för kulturmiljövården har bedömts i en antikvarisk konsekvensanalys<sup>11</sup>.



**Figur 8-1: Känslighets-tålighetsanalys yttre miljö.** Hämtad ur Nöthagen – antikvariskt planeringsunderlag. Nyréns arkitektkontor AB 2017-08-07.

<sup>9</sup> Wilund arkitekter & antikvarier AB. 2015.

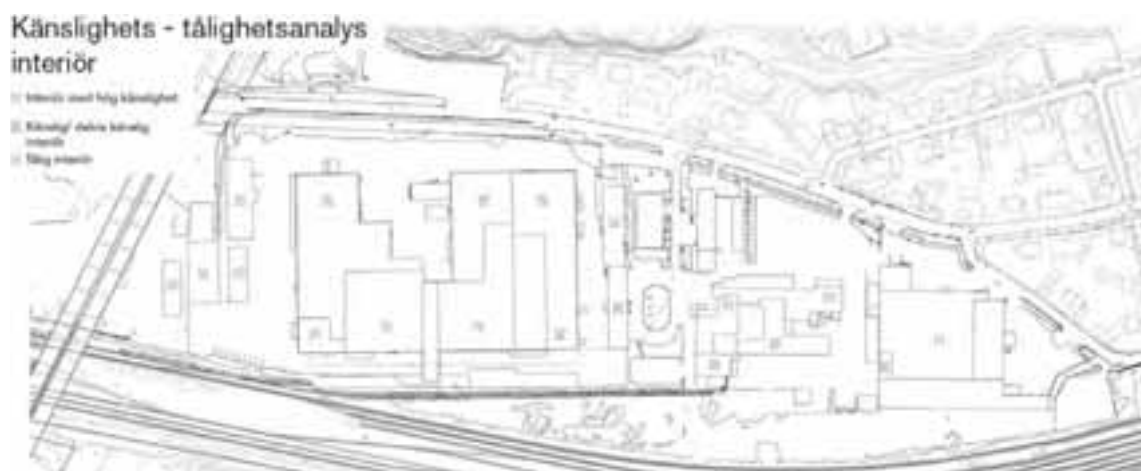
<sup>10</sup> Nyréns arkitektkontor AB, 2017.

<sup>11</sup> Nyréns arkitektkontor AB, 2019.





**Figur 8-2: Känslighets-tålighetsanalys fasader.** Hämtad ur Nöthagen – antikvariskt planeringsunderlag. Nyréns arkitektkontor AB 2017-08-07.



**Figur 8-3: Känslighets-tålighetsanalys interiör.** Hämtad ur Nöthagen – antikvariskt planeringsunderlag. Nyréns arkitektkontor AB 2017-08-07.

### 8.1.2 Nuläge



**Figur 8-4: Nöthagenområdets bebyggelse markerad efter tillkomstår.** Grafik: Mattias Eklund, Nyréns arkitektkontor AB.

Området består av tre fastigheter med olika uppförandeår. Den äldsta industrietableringen på området var slakteriet (Raspen 2), vars äldsta delar uppfördes 1917. Slakteriet har sedan kontinuerligt byggts ut där delar har tillkommit eller försvunnit. Fastigheten har en stor del byggnadskroppar uppförda kring 1948, bland annat ett fristående kontors/bostadshus. Wedholms fabriker (Raspen 1) uppfördes från 1946 och framåt. Dess äldsta delar är uppförda i tegel och ligger i dess södra del, där kontorsbyggnaden och maskinhallen har pekats ut som mest värdefulla i komplexet. Längst i öster ligger KF:s före detta bageri och lagercentral, uppfört 1957 i gult tegel. Komplexet har ett välbevarat före detta mjöltorn med murade reliefmönster samt en del bevarad ursprunglig inredning, vilket är bedömt som fastighetens mest intressanta del ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

De viktigaste yttre miljöerna kulturhistoriskt sett är den centralt belägna grönytan med tydlig 1940-talskaraktär, gränden mellan Wedholms kontorsbyggnad och maskinverkstad samt platsbildningen vid slakteriets södra fasad.

Området har ur ett stadsbyggnadsperspektiv en problematik utifrån att det till stor del består av stora byggnadsmassor utan genombrott, vilket är svårt att förena med användningen som pekas ut i översiktsplanen.<sup>12</sup> I liknande fall vid tidigare genomförda industriomvandlingar har större byggnadskroppar omvandlats till köpcenter (exempelvis Sickla i Solna och Mobilia i Malmö). Raspen 1 och Raspen 3 saknar dock till stor del de interiöra kvalitéer som nämnda exempel har eftersom deras användning kontinuerligt ändrats. De respektive komplexens interiöra kvalitéer är begränsade till maskinverkstaden och kontoret (Raspen 1), ett trapphus i slakteriet (Raspen 2) samt mjöltornet (Raspen 3).

Raspen 1 har en omfattande föroreningsproblematik, där föroreningarna till stor del finns under mark<sup>13</sup>. Detta innebär att det i vissa fall kan behöva göras avvägningar mellan ett bevarande, med omfattande sanering och byte av en stor andel material eller rivning. I de fall där den berörda byggnadsdelen bedöms vara av stort kulturhistoriskt värde, och där värdet inte sitter i befintligt material utan mer i dess symboliska värde, kan det förstnämnda vara motiverat.

### 8.1.3 Konsekvenser planförslag

Planförslaget innebär att merparten av byggnadsmassan i fastigheten Raspen 1 (Wedholms fabriker) ersätts. I den antikvariska förundersökningen samt det antikvariska planeringsunderlaget har fabriken södra och tillika äldsta delar bedömts ha högst värde, och det är här strukturer sparas i planförslaget. De byggnader som har bedömts ha högst värde och en hög känslighet mot förändringar, maskinverkstaden och kontoret, sparas i sin helhet. Av de byggnadsdelar som bedömts ha ett visst värde så försvinner personalbyggnaden från 1970 samt de södra delarna av den stora byggnadskroppen väster om maskinverkstaden. Dessa delar har en högre förändringshistorik och har bedömts som dels känsliga och dels tåliga. Den södra fasadens siluett har pekats ut som värdefull, då den fungerat som en symbol för företaget. Rivningen av den innebär därmed en viss negativ påverkan på kulturmiljön. Berörda delar har omfattande föroreningsproblematik, och under planeringsprocessen har dess värde inte bedömts vara tillräckligt stort för att motivera en omfattande saneringsinsats. I planprocessen har ett bevarande av fabriksbyggnadens södra fasad som integrerade delar av ny bebyggelse prövats, men bedömts som ej genomförbart av ekonomiska men även arkitektoniska skäl.

<sup>12</sup> Nyköpings kommun 2013 a. S. 16

<sup>13</sup> Liljemark Consulting 2017 a.



**Figur 8-5:** *Maskinverkstadens östra fasad med ursprungliga spröjsade träfönster. Foto: Mariette Svensson 2017.*

Personalbyggnaden från 1970 har en tidstypisk karaktär, trots ett flertal ovarsamma ombyggnationer. Rivningen innebär en viss negativ påverkan på kulturmiljövärdet. Byggnaden bidrar till att rama in det centrala parkrummet, men då den inte materialmässigt samspelar med 1940-talsbebyggelsen är dess betydelse mindre än de övriga byggnaderna kring parkrummet. Den i planeringsunderlaget utpekade siktlinjen längs med Raspen 1s södra fasad med Raspen 2s före detta charkuterifabrik som fond bevaras till viss del längs med maskinverkstaden och kontorsbyggnadens södra fasader men skärs av strax väster om maskinverkstaden.

Raspen 2s äldsta delar bevaras och friställs från senare tillkomna påbyggnader. I planeringsunderlaget anges dess äldsta delar ha en hög känslighet medan senare tillkomna delar har markerats som tåliga, med vissa undantag. Planförslaget innebär att komplexets ursprungliga nationalromantiska arkitektur tas fram, vilket är positivt. Ett i underlagen utpekat trapphus förses med en varsamhetsbestämmelse. Delar från tillbyggnationen 1948 som markerats som känslig tas bort, vilket har en viss negativ påverkan på kulturvärdet. Slakteriets kontors- och bostadshus från samma tid bevaras dock vilket innebär att det skedet i fastighetens historia finns bevarad. Att byggnaden bevaras bidrar även till den centrala platsbildningens 1940-talskaraktär.



**Figur 8-6.** *Den före detta charkuterifabriken på slakteriet (Raspen 2). Trots fönsterbyten har byggnaden en distinkt nationalromantisk arkitektur likt de samtida byggnaderna stationen, tingshuset och Odd Fellow-huset i Nyköping. Foto: Mattias Eklund 2017.*

Raspen 3 rivs i sin helhet i planförslaget. Fastigheten består till största delen av lager och har i den antikvariska förundersökningen bedömts som svår att anpassa till ny verksamhet.<sup>14</sup> Byggnadskomplexets norra delar har bedömts ha vissa kulturhistoriska värden utifrån sin framsideskaraktär med mönstermurade fasader och till viss del bevarade fönsterpartier. Mjöltorner har fungerat som en visuell markör för området sett från staden i sydväst. Dess status bygger på att omgivande bebyggelse är betydligt lägre. Ett bevarande av mjöltorner har prövats under framtagande av förslaget. Själva tornet är en integrerad del av lagerbyggnaden och går inte att frikoppla utan stora åtgärder. Utan den större byggnadskroppen kommer tornet upplevas som en artefakt utan sammanhang. Sett till tillkommande föreslagna byggnaders placering och höjder hade även merparten av tornets fasader skylts. Även lagerbyggnadens norra fasad har bedömts som svår att integrera i strukturen på ett naturligt vis. Rivningen innebär en negativ påverkan på kulturmiljön.



**Figur 8-7.** *Raspen 3, mjöltorner. Foto: Mattias Eklund 2017.*

<sup>14</sup> Wilund arkitekter & antikvarier AB, 2015.



Blommenhovsvägen är en mycket gammal vägsträckning som tidigare haft en betydligt mer lantlig karaktär, kantad av alléer. I planförslaget föreslås den att återfå alléerna, vilket bedöms ha en stor positiv påverkan på dess kulturhistoriska kvalitéer.

Intill Vesterlunds krog, ett stenhus från 1730-talet strax utanför planområdets nordvästra del, föreslås en park och öster därom ett punkthus på 10 våningar på den nuvarande parkeringen. Miljön kring stenhuset har beskrivits vid anläggandet av E4an och parkeringen, men kring byggnaden har miljön fortfarande en viss integritet bevarad, bland annat med den kulturhistoriskt mycket intressanta Kung Rönnes källa. Stenhuset och den intilliggande yttre miljön avgränsas mot norr av berget och mot väster av E4an. Hela miljön kommer ytterligare avskärmas mot öster och söder av den tillkommande högre bebyggelsen, vilket innebär att sammanhanget kommer upplevas som annorlunda. Mellan det föreslagna punkthuset och källan anläggs en 20 meter bred park på vad som i nuläget är parkering, vilket mildrar effekten av den stora exploateringen punkthuset innebär. Den ökade befolkningen i närområdet kan ha effekten att kulturmiljön aktiveras; stenhuset kan få ett mer publikt användningsområde än vad det i nuläget har och därmed komma fler till del. Att inkludera Vesterlunds krog i planen har utretts. Dess placering nära E4an med vad det innebär i form av buller och risk hade dock inneburit att byggnaden hade behövt omfattas av åtgärder som hade påverkat byggnaden och dess omgivande miljö mer negativt än om den lämnas utanför planen. Byggnaden har utifrån dess nuvarande användning och ägarform inte bedömts riskera förvanskande åtgärder i en snar framtid. Även på längre sikt bedöms risken för att byggnaden och dess omgivande miljö förvanskas vara liten utifrån att den är identifierad som kulturhistoriskt värdefull av remissinstanser som Sörmlands länsmuseum vilka kommer yttra sig om eventuella planer i bygglovsförfarandet, samt att dess placering med ovan angivna bullerförutsättningar innebär att en kostnad för en större utveckling av fastigheten osannolikt går att räkna hem.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget innebära en förhållandevis omfattande rivning av befintlig bebyggelse. Merparten av bebyggelsen som rivs består av de fabriks- och lagerlokaler som upptar större delen av området. Då saneringskostnaderna satt en ekonomisk ram för hur stor exploatering som varit nödvändig samt områdets fördelaktiga läge i förhållande till allmänna kommunikationer har ett större bevarande därmed fått stå tillbaka för andra samhällsintressen; bevarandet har koncentrerats till de högst värderade byggnaderna kring områdets centrala del samt några byggnader/byggnadskroppar som värderats lägre men som bidrar till de avgränsade rum som bedömts ha hög känslighet mot förändring; exempelvis slakteriets bostadshus lägre del (hus 13) och slakteriets norra länga (hus 12).

En större del av södra fasaden på Raspen 1, som värderats högt i utredningarna, var initialt planerad att bevaras. Dessvärre ligger den ovanpå några av de mest förorenade delarna. Den föreslagna bebyggelsen mot söder har ett högre våningsantal för att skydda mot järnvägens buller för de planerade kvarterens innergårdar. Ett förslag att integrera befintliga tegelfasader i de nya byggnadernas nedre våningar har prövats men den arkitektoniska helheten blev märklig och den kulturhistoriska vinsten bedömdes vara låg.

### **Sammanfattning konsekvenser kulturmiljö**

Sett till representation bedöms planförslaget ha en relativt väl avvägd variation av befintliga byggnader som sparas; slakteriets ursprungliga bebyggelse från 1917 samt en byggnad från dess expansionsfas i slutet av 1940-talet, en industrihall och ett kontor från Wedholms etableringsfas 1946 samt en överloppsbyggnad i form av bevakningsstugan från 1973. De yttre miljöer som bedömts som högkänsliga bevaras i dess helhet och miljöer som markerats som känsliga bevaras i viss mån. Bevarade byggnader förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser för att säkerställa byggnadernas karaktärsdrag. Sammanvägt bedöms påverkan på områdets kulturvärden vara sammantaget något negativ utifrån att merparten av bebyggelsen rivs och däribland en del av högre värderad bebyggelse. Påverkan mildras av att ett representativt urval av byggnader bevaras och förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser och de yttre miljöer som har kvalitéer tas till vara och utvecklas.

### **Bullerplankens påverkan på stadsbild**

Utifrån bullersituationen är en bullerreducerande åtgärd att uppföra bullerskärmar. Bullerskärmar påverkar stadsbilden utretts, då man i ett tidigare skede bedömde att de behövde uppföras mot resecentrum. Genom att vidta vissa åtgärder har förslaget lyckats undvika att placera bullerskärmar vid denna plats, och de bullerskärmar som kommer behöva uppföras är placerade mot spåret i sydväst. Detta innebär en mycket begränsad påverkan på stadsbilden. Sammanvägt bedöms bullerskärmar inte innebära ett brott mot PBL 2 kap 6§.



**Figur 8-8:** *Visualisering vy från gångbron sydväst om stationen. Bullerskärmen är rödmarkerad. Påverkan på stadsbilden bedöms vara mycket begränsad.*

#### 8.1.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet innebär att även mjöltornet på Raspen 3 sparas och integreras i den nya kvartersstrukturen. Alternativet innebär därmed något bättre konsekvenser för kulturmiljön.

Den utpekade siktlinjen längs Raspen 1s södra fasad bevaras och förstärks i detta alternativ jämfört med huvudalternativet, vilket är positivt. Även Raspen 3s mjöltorn bevaras i detta alternativ, vilket bidrar till det föreslagna torgets inramning. Endast tornets västra fasad bevaras; inte heller interiören bevaras. Förslaget innebär i sin helhet att områdets kulturhistoriskt högt värderade delar bevaras i något större utsträckning vilket är positivt ur ett kulturmiljöperspektiv.



Figur 8-9: Siktlinjen längs Wedholms södra fasad. Foto: Mattias Eklund 2017.

#### 8.1.5 Konsekvenser nollalternativ

Nollalternativet innebär att befintliga verksamheter fortsätter. I ett kort perspektiv innebär det en positiv påverkan på kulturmiljön genom att området behåller sin kontinuitet som industriområde samt att bebyggelse inte rivs i någon större omfattning. I ett längre perspektiv kommer nollalternativet att innebära att befintliga kulturmiljövärden i bebyggelsen potentiellt försvinner då de inte är skyddade i detaljplan, samt att det i takt med att verksamheter förändras görs ovarsamma förändringar som inte är anpassade till byggnadernas värden, vilket exempelvis är påtagligt på Raspen 1s södra fasad vilken har förändrats något ovarsamt under åren.

#### 8.1.6 Åtgärdsförslag

Om de nya volymerna, som planeras mellan de bevarade delarna i Raspen 1s huvudsakliga byggnadsmassa, ges en form som tar sin utgångspunkt i den befintliga siluetten innebär det ett mildrande av den negativa konsekvensen rivningen av befintliga byggnader innebär.

I planförslaget bevaras inte något av bebyggelsen på Raspen 3. Ett bevarande av Raspen 3s mest karaktärsbärande del, mjöltornet, skulle ha en positiv påverkan på områdets kulturhistoriska karaktär och särskilt på det föreslagna södra torget. Tornets interiöra kvaliteter har bedömts ha ett visst kulturhistoriskt värde. Vid ett bevarande av tornet är en ny verksamhet i det nödvändig, vilket innebär att befintlig inredning från tiden som mjöltorn sannolikt behöver tas bort.

Det föreslagna 10-våningshuset i närheten av Vesterlunds krog bör anpassas så att det inte påverkar kulturmiljön som utgörs av krogen och vattendraget. Omsorg bör tas vid landskapsgestaltningen så att kulturmiljön inte "privatiseras" utan upplevs som tillgänglig för alla, vilket kan innebära åtgärder vid programmeringen av den föreslagna parken intill.

Hela Nöthagens industribebyggelse har genomgående, med ett fåtal undantag, en enhetlig färgskala med jordfärger. Nyttillkommande bebyggelse bör förhålla sig till det.

Den planerade bebyggelsen kommer ha en högre skala än den mötande befintliga bebyggelsen norr om Blommenhovsvägen samt öster om Norra Bangårdsgatan. Skalförskjutningen är inte nödvändigtvis ett problem då den markerar övergången till ett nytt område. Dock bör

tillkommande bebyggelse i möjligaste mån gestaltningsmässigt anpassas så att det inte påverkar upplevelsen av det kulturhistoriskt intressanta småhusområdet i kvarteret Sylen och Hyveln negativt.

## 8.2 Trafikmiljö

### 8.2.1 Bedömningsgrunder

Nyköpings kommun har tagit fram en transportstrategi. Strategin strävar efter att ställa om transportsystemet så att en större andel av resorna sker med gång, cykel och kollektivtrafik samt en mindre andel med bil. Transportstrategins syfte är att även minska det totala resbehovet. Strategin kopplar till de transportpolitiska målen som innehåller hänsynsmål innefattande god säkerhet, miljö och hälsa. Dessa berör även insatser för att begränsa klimatpåverkan, ökad folkhälsa, utvecklad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Detta kommunstrategiska ställningstagande är en bedömningsgrund för bedömning och utvärdering av detaljplanen.

Fördjupning av översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta<sup>15</sup> har motsvarande princip för prioritering av trafik, där gång prioriteras före cykel, kollektivtrafik och bil i fallande ordning. Fördjupningen uttrycker att kollektivtrafiken behöver prioriteras vid resecentrum och få mycket god framkomlighet i området så att den blir tillgänglig för resenärerna. Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik ska vara minst lika god. Det gäller från alla riktningar och ända fram till stationen. Befintliga gång- och cykelvägar är mycket viktiga länkar i vägnätet och bör så långt som möjligt vara anslutna utan avbrott till och från Resecentrum. Bilister kan tvingas parkera på lite längre avstånd men kan därifrån använda de goda gångvägarna till tåg och buss.

### 8.2.2 Nuläge

I dagsläget finns ett betydande inslag av tung trafik inom området, då Nöthagen fram till aktuell omvandling varit ett utpräglat industri- och verksamhetsområde. Tung trafik leds till området via Blommenhovsvägen norrifrån. Persontrafik utgörs av både resor som intilliggande villaområde genererar och av resor som handel och verksamheter inom Nöthagen genererar.

Vägtrafik i nuläget för gator i närområdet har räknats under maj 2017<sup>16</sup>. Brunnsgatan är i dagsläget en vältrafikerad gata med 12 800 fordon/dygn.

Vidare in på Blommenhovsvägen avtar trafiken ju längre in i Nöthagen man kommer. Andelen tung trafik är som högst i de västra delarna.

Norra Bangårdsgatan är i dagsläget en lokalgata med begränsad trafik med 200 fordon/dygn. I figuren nedan redovisas trafikmätningarna från maj 2017.

---

<sup>15</sup> Nyköpings kommun 2013 a.

<sup>16</sup> Sweco, 2017.





Figur 8-10: Uppmätt antal fordon/dygn, på gator i närområdet. Sweco, maj 2017.

Trafikflödet på E4 är i dagsläget ca 26 800 fordon/dygn<sup>17</sup>.

### 8.2.3 Konsekvenser planförslag

Konsekvenser som berör trafikmiljö kan beröra ett flertal miljö- och hälsoaspekter. Det kan handla om klimatpåverkan, luftkvalitet, buller, folkhälsa, motion och trafiksäkerhet. En viktig faktor för hur konsekvenser ter sig är beroende av framtida trafiksammansättning i närområdet.



Figur 8-11: Vägtrafikprognos<sup>18</sup> som visar situationen 2040 där Nöthagen har omvandlats enligt planförslaget.

<sup>17</sup> Trafikverket, 2017 b.

<sup>18</sup> Sweco, 2019 a.

Vägtrafikprognoserna visar att biltrafiken ökar i vissa delar av Nöthagens närhet jämfört med dagsläget och att trafiken styrs om i andra delar. Från 1700 fordon per dygn i dagsläget på Blommenhovsvägen (vid Raspen 1) till 2050 fordon per dygn år 2040 med resecentrum och Nöthagen utbyggda. Resecentrum och tillskapande av nya bostadsområden ger tillkommande trafik men avveckling av befintliga verksamheter inom Nöthagen innebär samtidigt att befintliga transporter försvinner. Genomförd trafikmodellering har i sina analyser<sup>19</sup> utgått från Hemgårdspassagens tillkomst.

På lokalgatorna inom Nöthagenområdet är det i huvudsak låg trafikintensitet. Det är främst lokalgatan som går parallellt med E4 och sedan längs järnvägsspåren fram till parkeringshus som ger trafiksiffror av betydelse. Inom planområdet planeras för parkeringshus i söder mot resecentrum för att lösa behov för pendlarparkering. Parkeringen kommer att generera bilresor inom planområdet. Placering av parkeringshus i områdets utkanter är fördelaktigt för att begränsa trafik i området. I det läget kan trafik till parkeringar ledas in direkt från Blommenhovsvägen, vilket begränsar trafiken längre in i Nöthagen. Utformningen av detaljplanen ger förutsättningar för låga hastigheter inom området och småskaligheten i gatustruktur ger förutsättningar för en ömsesidighet mellan olika transportslag.

I området tillförs funktioner som är i linje med transportstrategin då det skapas starka och gena gång- och cykelstråk mellan Nöthagen och resecentrum. Den västra passagen under järnvägen som planeras vid resecentrum ger starkt gång- och cykelstråk till Nyköpings centrum. Utvecklingen innebär att det blir effektivare att ta sig fram till fots eller cykel jämfört med att ta den längre sträckan med bil. Utformningen bedöms begränsa biltransporter på korta avstånd och därmed begränsa klimatpåverkan. Ökat gång- och cykelnyttjande ger även positiva hälsoeffekter. Detta är i god enlighet med transportstrategin.

En annan faktor som avgör trafiksammansättning är i vilken mån som service och utbud kan erbjudas lokalt i området. En lokal mataffär i planområdet innebär att boende kan handla inom gångavstånd. Även skola mitt i området innebär att boende i området har möjlighet att ta sig till skola till fots eller med cykel. Beroende på inriktning och utformning av och kring skolan kan ett högre eller lägre bilnyttjande bedömas för de som bor längre från skolan.

I vilken grad som hållbar mobilitet kan nås inom området är beroende på i vilken mån som aktiva åtgärder görs för att stimulera gång, cykel och kollektivtrafik. Planen har beaktat att det ska finnas god tillgång till cykelparkeringar, vilket ger förutsättningar för cykelanvändning. Åtgärder är inte alltid reglerbara inom detaljplan utan handlar mer om vilka funktioner och tekniska lösningar som området utrustas med i senare skede. Se vidare under åtgärdsförslag.

#### 8.2.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet bedöms inte utifrån trafikmiljö att skilja sig på något större sätt från planförslaget, då grundstrukturen är liknande. Trafikalstring riskeras dock längre in i området genom att Norra Bangårdsgatan får en mer nordlig placering i jämförelsealternativet.

#### 8.2.5 Konsekvenser nollalternativ

I nollalternativet sker ingen förändring av bebyggelsen eller om disposition av området jämfört med i dagsläget. Däremot utvecklas resecentrum på planerat sätt, och kommer att generera trafik. Den kombinationen innebär att kommande trafik som resecentrum genererar ska samordnas med lokal övrig trafik. En viktig skillnad för resecentrum är att det inte tillskapas några parkeringsplatser inom Nöthagen för resecentrums behov. Följden blir att det kan bli brist på parkeringsplatser för resecentrums behov. Det kan även innebära att parkeringsplatser behöver tillskapas på annan plats. Om parkeringsplatser istället anordnas mer centralt eller i området utmed Brunnsgatan kan det generera trafik på redan belastade gatunät. Möjligheten att ta in

---

<sup>19</sup> Sweco, 2019 a.

landsortstrafik till resecentrum från Blommenhovsvägen västerifrån kan inte tas tillvara i samma utsträckning, med ökad trafik på redan belastade gator som följd.

För gång- och cykeltrafiken ger nollalternativet begränsade förutsättningar att ordna välutvecklade anslutningar på norra sidan om den undergång som planeras under järnvägen.

Prognosen för trafiken på E4 år 2040 är 39 000 fordon/dygn (oberoende av utbyggnad av planförslaget)<sup>20</sup>.

### 8.2.6 Åtgärdsförslag

Området ligger i ett mycket starkt kollektivtrafikområde i och med kommande resecentrum. Här finns särskilt goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. I vilken mån som hållbar mobilitet tillskapas i praktiken beror utöver planstrukturen på hur förutsättningar skapas i övrigt. En del åtgärder regleras inte i samband med detaljplanen utan beror av vilka funktioner som tillkommer inom området. Några åtgärder som underlättar för hållbart resande kan vara tillskapande av bilpool i området och att det skapas en infrastruktur för elbilar med etablering av laddstolpar. Det kan även handla om att möjliggöra cykelhus, där fokus är på funktionella cykelparkering inomhus i anslutning till bostäder. Att förenkla för cyklister kan även bestå av att skapa servicestation för cykel och att utrymme ges för cykelreparatör strategiskt i området. Principer med Sustainable Mobility HUB har blivit ett etablerat koncept i vissa sammanhang, där en tydligt avgränsad plats med funktioner och service för hållbara resor synliggörs och blir en del av gaturummet. Det kan handla om att på en synlig plats och med ett tydligt uttryck samla funktioner som exempelvis laddning av elbilar, cykelservice och pumpning och cykelparkering under tak. Konceptet anses stimulera och förenkla för människor att nyttja hållbara färd sätt. Mobilitetsåtgärder har lyfts in i utveckling av området genom den mobilitetsutredning som har tagits fram.

Att fokusera på en trafiksäker miljö kring planerad skola ökar förutsättningarna för att man går eller cyklar till lämning och hämtning. Att separera lämning/hämtning med bil från gående och cyklister är betydelsefullt, liksom en planering som inte medför backning av fordon.

## 8.3 Buller och vibrationer

### 8.3.1 Bedömningsgrunder

Bygg- och tekniknämnden i Nyköpings kommun beslutade den 18 oktober 2016 att planarbete får inledas. Därför utgår denna utredning från de nya riktvärden som anges i SFS 2015:216 och SFS 2017:359.

Riktvärden för buller finns angivna av ett antal myndigheter. Nedan följer de som är relevanta för det aktuella området.

#### **Nationella riktvärden: trafikbuller utomhus vid bostäder**

Regeringen har angett riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader i förordningen om trafikbuller<sup>21</sup>. Dessa riktlinjer kan tillämpas på planärenden som påbörjats från och med den 2 januari 2015 och ligger till grund för bedömningen i denna plan.

<sup>20</sup> Sweco 2017.

<sup>21</sup> SFS 2015:216, SFS 2017:359, Förordning om ändring i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader

**Tabell 3: Riktvärden för buller från spårtrafik och vägar vid nybyggnation av bostäder**

Utrymme	Högsta trafikbullernivå (dBA frifält)	
	Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Utomhus (frifältsvärde) vid fasad	60 / 65 <sup>a</sup>	
på uteplats	50	70 <sup>b</sup>

a) För bostad om högst 35 m<sup>2</sup> gäller det högre värdet

b) Värdet bör inte överskridas med mer än 10 dBA fem ggr/ timme kl. 06:00-22:00

Om ljudnivån vid fasad överskrider tabellens värden bör minst hälften av bostadsrummen ha tillgång till en sida där dygnsekvivalent ljudnivå är högst 55 dBA och maximal ljudnivå högst 70 dBA kl. 22:00-06:00. Med bostadsrum avses rum för daglig samvaro och rum för sömn, ej kök.

### Trafikbuller vid skolor och förskolor

Vid skolor och förskolor regleras inte ljudnivån utomhus vid fasad. Däremot har Naturvårdsverket gett ut riktvärden för friytor<sup>22</sup>. Naturvårdsverkets riktvärden för skolgårdar är snarlika de som tidigare angetts av Boverket<sup>23</sup>. Naturvårdsverkets riktvärden avser dock dygnsekvivalent ljudnivå (årsmedeldygn) medan Boverkets riktvärden avser dagsvärde.

Enligt Naturvårdsverket avses med ”ny skolgård” skolgårdar vid skolor, förskolor eller fritidshem som tas i drift eller inkommer som remiss eller anmälan till tillsynsmyndigheten efter det att denna vägledning publicerats, september 2017. Värdena som anges för de delar som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet bör uppfyllas. För övriga ytor är värdena en målsättning. Riktvärdena gör ingen skillnad på vilken årskurs skolan används för.

**Tabell 4: Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik på skolgård (frifältsvärde).**

Del av skolgård	Ekvivalent ljudnivå för dygn (dBA)	Maximal ljudnivå, (dBA, Fast)
De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet.	50	70
Övriga vistelseytor inom skolgården.	55	70 <sup>a</sup>

a) Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolgården nyttjas (exempelvis 07-18).

### Buller inomhus

Inomhus i lägenheterna gäller Boverkets Byggregler, BBR. Där anges att bostadsbyggnaders ljudisolering ska bestämmas utifrån fastställda ljudnivåer utomhus, så att ljudnivåer inomhus inte överskrider 30 dBA ekvivalent ljudnivå eller 45 dBA maximal ljudnivå nattetid i utrymmen för sömn, vila eller daglig samvaro. Riktvärdet för maxnivå gäller kl. 22:00-06:00 och ska inte överskridas med mer än 10 dBA högst fem gånger per natt. I utrymmen för matlagning eller personlig hygien är riktvärdet 35 dBA ekvivalent ljudnivå och krav saknas för maximal ljudnivå.

Folkhälsomyndighetens allmänna råd, FoHMFS 2014:134, avser bedömning av buller i bostäder. De allmänna råden gäller för bostadsrum i permanentbostäder och fritidshus. Som bostadsrum räknas rum för sömn och vila, rum för daglig samvaro och matrum som används som sovrum. De allmänna råden gäller även för lokaler för undervisning, vård eller annat omhändertagande och sovrum i tillfälligt boende.

<sup>22</sup> Naturvårdsverkets vägledning NV-01534-17,

<sup>23</sup> Boverkets rapport 2015:8



Även för skolor och kontor regleras ljudnivån inomhus genom BBR. Kraven inomhus varierar beroende på lokaltyp, men är som lägst 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå.

### **Trafikbuller i befintlig miljö**

I Naturvårdsverkets vägledning<sup>24</sup> anges i vilka fall som åtgärder behöver vidtas vid befintlig äldre bebyggelse. Med äldre befintlig miljö avses bullerstörning vid bostäder byggda före våren år 1997. Riktvärden som tillämpas för att avgöra när skyddsåtgärder behöver övervägas anges i framtagna bullerutredning<sup>25</sup>. Trafikverket har ett åtgärdsprogram för buller i befintlig miljö<sup>26</sup>. I det ges åtgärdsnivåer för buller från väg- och spårtrafik vid befintlig miljö. Befintlig miljö omfattar vägar och järnvägar som byggts före 1997 och som inte varit föremål för en väsentlig ombyggnad sedan 1997. Hus byggda efter 1995 ingår inte i åtgärdsprogrammet. Trafikverkets riktvärde för åtgärder vid befintliga bostäder är 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats, samt 40 dBA dygnsekvivalent respektive 55 dBA maximal ljudnivå nattetid inomhus.

### **Vibrationer och stomljud**

Vibrationer i bostäder vid spårtrafik brukar bedömas enligt SS 460 48 61. ”Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för stöt i byggnader. Oftast används gränsen för måttlig störning, d.v.s. 0,4 mm/s eller 14,4 mm/s<sup>2</sup>.

De riktvärden som normalt tillämpas för stomljud vid nybyggnation; Byggnader ska grundläggas och utföras så att stomljud i byggnad inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) eller 35 dBA (fast) vid tågpassage.

## **8.3.2 Nuläge**

Området ramas in av järnvägen i söder och väg E4 i väst och är starkt påverkat av buller. De dominerande ljudkällorna i planområdet är trafikbuller från främst E4 och Blommenhovsvägen, samt ljud från spårbunden trafik på Södra stambanan och TGOJ-banan, som båda passerar Nöthagen och planområdet. Även industriverksamheterna som finns inom området idag alstrar buller.

### **Bullerutredning**

Structor Akustik har utrett ljudnivåer för planförslaget orsakade av väg- och spårtrafik vid Nöthagen i Nyköping<sup>27</sup>.

Färgskalan i ljudkartorna i bullerutredningen är relaterad till riktvärdet så att gränsen mellan grönt och gult motsvarar riktvärdena för luddämpad sida för bostäder, d.v.s. 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid.

Beräknade ljudnivåer vid fasad avser nivåer utan inverkan av reflex i egen fasad (frifältsvärden).

Trafikutredningar som redogör för hur utvecklingen av vägtrafikmängder prognostiseras har tagits fram av SWECO 2019<sup>28</sup>. Beräkningarna är gjorda inklusive resecentrum samt tillkommande trafik som genereras av de nya bostäderna i planområdet. Att Hemgårdspassagen blir anlagd har satts som förutsättning för de beräknade trafiksiffror som utgör underlag för bullerberäkningarna.

För den spårbundna trafiken har Trafikverket ett pågående utredningsarbete med prognoser och bullerberäkningar. Ljudberäkningarna utgår från Trafikverkets samlade prognos för de olika banorna, se avsnitt 3.3.

<sup>24</sup> Naturvårdsverket, 2017.

<sup>25</sup> Structor Akustik, 2020.

<sup>26</sup> Trafikverket Rapport 2015:065.

<sup>27</sup> Structor Akustik, 2020.

<sup>28</sup> Sweco 2019 a.

Hastighetsbegränsningar för vägar har hämtats från webbversionen av Trafikverkets nationella vägdatabas. För planerade lokalgator har en hastighetsbegränsning om 30 km/h antagits. Samtliga trafikflöden har givits schablonmässig dygnsfördelning. Prognosen antar 5% tung trafik på samtliga bilvägar förutom väg E4 där 15% tung trafik antas.

Följande underlag har använts vid beräkningarna:

- DWG-fil med höjddata, spår, vägar och omgivande bebyggelse (erhållen 2017-04-27)
- Strukturplaner för planområdet (Nyréns, daterade 2019-08-23)
- Utkast till områdesanvändning (daterad 2019-10-04)
- Trafikprognos för områdets spårtrafik (från tidigare bullerutredning av Sweco: Nyköpings resecentrum, bullerutredning gällande ny detaljplan, reviderad 2019-02-14)
- Trafikprognos för vägtrafik Nollalternativet och huvudalternativet (Sweco, daterad 2019-08-28)

Bullret har beräknats utifrån en digital terrängmodell med programmet SoundPLAN version 7.4. Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spårtrafik (NV 4653 och NV 4935). Modellerna tar hänsyn till terräng, byggnader, marktyp och trafikflöden. De förutsätter också väderförhållanden som motsvarar svag medvind i alla riktningar. Ljudutbredning över mark har beräknats till punkter på höjden 1,5 m över mark med en täthet om 5×5 m.

Marken inom planområdet har ansetts vara akustiskt hård då det idag utgörs av hårdgjorda industriytor. Marken har i övrigt antagits vara akustiskt mjuk i enlighet med den nordiska beräkningsmodellen.

Översiktlig genomgång av bullerskärmar i området har genomförts med hjälp av karta/satellitfoto. En befintlig bullerskärm har identifierats längs väg E4, längs östra sidan av den norra änden av motorvägsbron över järnvägen. Höjden har uppskattats variera mellan 1,5 och 2 m relativt vägbanan.

### **Avgränsningar**

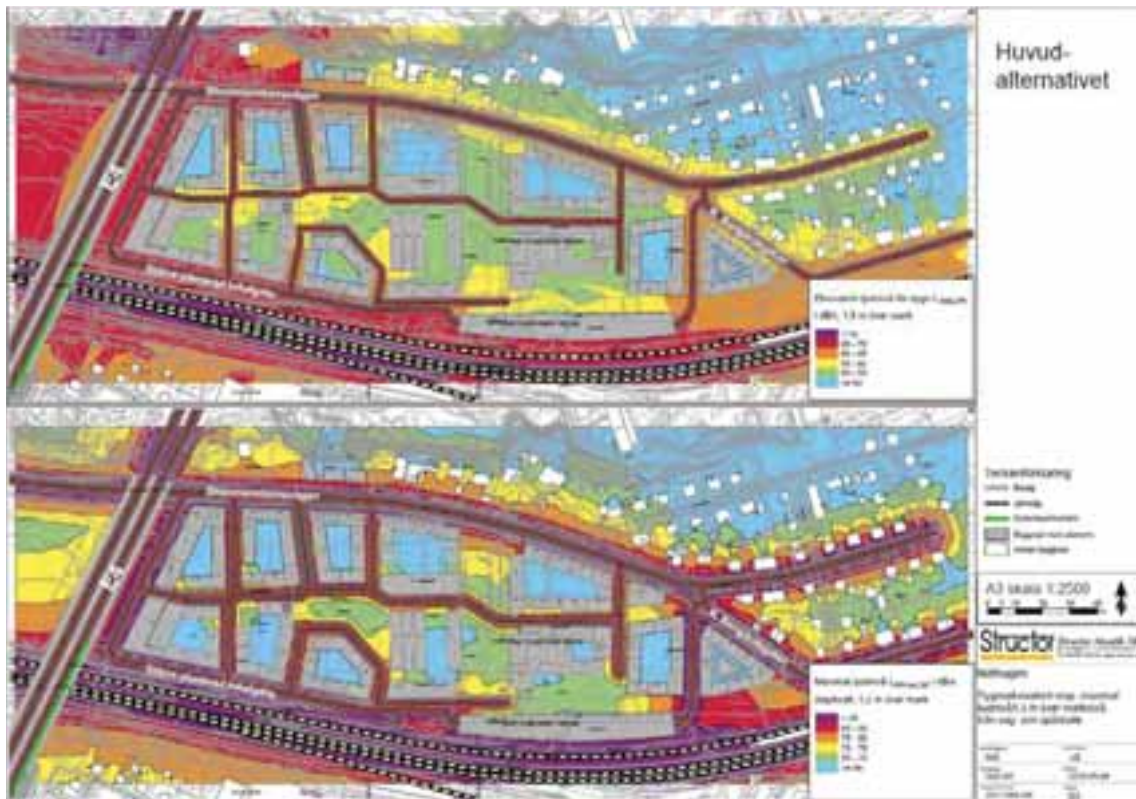
Rangering kommer ej att förekomma inom spårområdena.

#### **8.3.3 Konsekvenser planförslag**

Beräknade bullervärden visar att ljudnivåer kommer att överstiga gällande riktvärden för buller, om inte åtgärder vidtas. Planförslaget innebär risk för bullerstörningar för boende och andra inom planområdet. Att vara utsatt för buller kan innebära konsekvenser för människors hälsa. Aktuellt planförslag har tagits fram med beaktande av bullerstörningar, framförallt genom strategisk utformning där bebyggelse hindrar buller från väg och järnväg att leta sig in i området. Byggnadshöjder har också anpassats så att byggnader närmast väg och järnväg skyddar bakomliggande byggnader från bullerstörning. Genom dessa strategisk val har konsekvenser för buller kunnat reduceras under planarbetets gång.

#### **Ljudnivå vid bostadsfasad utan åtgärder**

Den ekvivalenta ljudnivån uppgår till som mest 74 dBA för fasader som vetter mot väg E4 och ny planerad lokalgata i väst. Dessa fasade hör dock inte till bostäder utan till byggnader avsedda för kontor och parkering. Vid bostadsfasad beräknas som mest 66 dBA mot järnvägen i söder. Se Figur 8-12.



Figur 8-12: Beräknade ekvivalenta respektive maximala ljudnivåer vid fasad för planförslaget.

Mot gårdssidorna beräknas huvudsakligen dygnsekvivalenta ljudnivåer under 55 dBA. Den ekvivalenta ljudnivån på de fasader som vetter ut mot gatan avgör därför huruvida lägenheter kan byggas utan hänsyn till trafikbuller eller ej (se Figur 8-13). Planområdet innehåller områden (längre från de större trafiklederna) där lägenheter kan byggas utan att planlösningen anpassas med hänsyn till trafikbuller. Dessutom finns områden där endast mindre lägenheter (om som mest 35 m<sup>2</sup>) kan byggas utan hänsyn till trafikbuller, samt områden där hänsyn måste tas oavsett lägenhetens storlek.



Figur 8-13: Möjligheter att bygga lägenheter utan åtgärder mot trafikbuller. Grönt: lägenheter möjliga. Gult: lägenheter om som mest 35 m<sup>2</sup> möjliga. Rött: ej möjligt utan åtgärder mot trafikbuller.

Den maximala ljudnivån vid de nya byggnadernas fasader uppgår till som mest 83 dBA för fasader som vetter mot E4 och ny planerad lokalgata i väst, respektive 86 dBA mot järnvägen i söder. Vissa av kvarteren får maximala ljudnivåer över 70 dBA även för delar av de mer skyddade fasaderna, varpå lägenheter kan sakna ljuddämpad sida (huruvida sådan behövs eller ej beror emellertid på de dygnsekvivalenta ljudnivåerna).

### Ljudnivå vid uteplats

Vid delar av vissa fasader beräknas 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå eller mindre och 70 dBA maximal ljudnivå eller mindre, vilket innebär att eventuella balkonger vid dessa fasader klarar riktvärdena för uteplats om högst 50 dBA dygnsekvivalent respektive 70 dBA maximal ljudnivå, se Figur 8-12.

Som alternativ till att förse enskilda uteplatser med lokala balkongåtgärder kan istället möjligheterna för gemensamma uteplatser anläggas. Bullerutredningen visar hur detta kan genomföras.

### Ljudnivå vid skolgård

Vid delar av området som ska användas för skolverksamhet beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer över 50 dBA. För vissa av områdena beräknas dessutom maximala ljudnivåer över 70 dBA. Målsättningen om dygnsekvivalenta ljudnivåer om högst 50 dBA för del av skolgården och 55 dBA i övrigt samt högst 70 dBA maximal ljudnivå klaras ej utan bullerskyddsåtgärder. Framförallt behövs lokala åtgärder som sänker den dygnsekvivalenta ljudnivån inom delar av skolgårdarna.

### Ljudnivå inomhus

Målet för trafikbuller inomhus kan klaras med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Ljudnivåerna är dock i vissa lägen så höga att extremt bra ljudisolering erfordras, om bostäder skall byggas inom dessa fasader. Detta gäller främst de kvarter som gränsar mot järnvägen och motorvägen. Vissa av dessa byggnader planeras dock användas som kontor och garage och inte bostäder. Krav för ljudisolering för fasad, fönster med mera måste studeras mer i detalj i projekteringen, när lägenheternas planlösningar tas fram.

### Ljudnivå vid befintlig bebyggelse

Den nya bebyggelse som i huvudalternativet ersätter dagens byggnader inom Nöthagen beräknas medföra en förändring av trafiken i området. Samtidigt som trafik medför buller vid områdets huvudleder skärmar också de nya, högre byggnaderna övrig bebyggelse från det buller som alstras av järnvägen och väg E4.

Vid befintliga bostäder norr om Blommenhovsvägen (öster om Nöthagen) beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer efter planförslagets genomförande förändras med någon enstaka decibel jämfört med Nollalternativet. Närmast Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan ökar ljudnivån något till följd av den ökade trafikmängden, medan ljudnivån längre från vägarna sjunker något till följd av minskade bidrag från mer avlägsna källor, som skärmas av de nya byggnaderna inom Nöthagen.

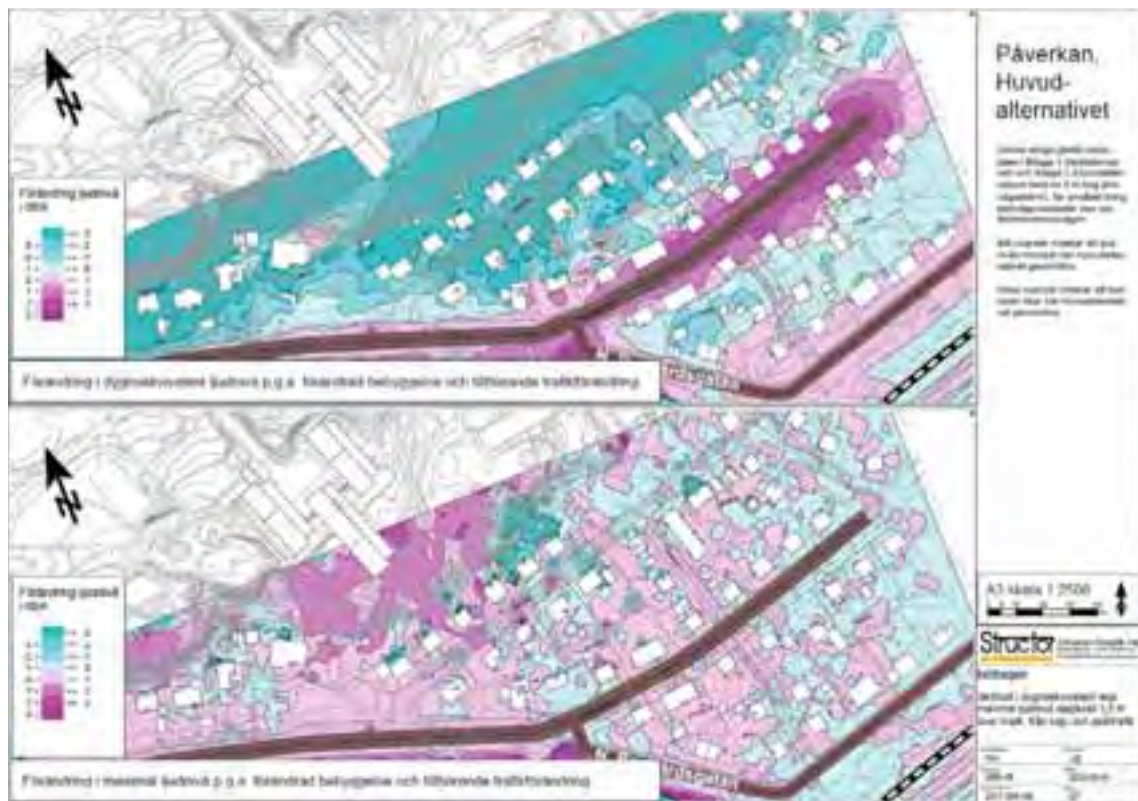
Maximala ljudnivåer nära Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen beräknas till inom  $\pm 1$  dBA jämfört med Nollalternativet. Se Figur 8-14 för skillnad i ljudutbredning mellan de båda alternativen. Enligt bullerutredningen är det endast en befintlig byggnad som går från under 55 dBA till över 55 dBA i en situation där skärm längs järnvägen byggs.

### Vibrationer och stomljud

Mätning av vibrationer har utförts 2019-09-10<sup>29</sup>. Mätningarna visar att vibrationer ligger under riktvärde. Det finns dock risk att vibrationerna förstärks till ovanliggande våningsplan. Vibrationer behövs därför beaktas vid val av grundläggningsmetod och projektering av byggnader. Beräknade stomljud ligger med god marginal under gällande riktvärden.

<sup>29</sup> Structor Akustik, 2019.





**Figur 8-14: Förändring av ljudnivå vid befintlig bebyggelse om huvudalternativet genomförs med en 5 m hög järnvägsskärm. Färgskalan visar ökningen eller minskning av ljudnivån när planförslaget genomförs.**

#### 8.3.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet har inte detaljstuderats utifrån bullersynpunkt. Jämförelsealternativet har en annan struktur som inte är anpassad utifrån beräknade bullernivåer och skulle därför sannolikt ha svårt att klara riktvärden för buller utan omarbetning.

#### 8.3.5 Konsekvenser nollalternativ

I nollalternativet fortgår användningen av området som idag, d.v.s. att industrier och verksamheter fortsätter att alstra buller och att både tung trafik och persontrafik är kvar. Trafiken kring resecentrum tillkommer därutöver. Trafikmängden är dessutom uppräknad enligt Trafikverkets prognoser för år 2040. Skillnaden mellan planförslaget och nollalternativet är att om inte planförslaget genomförs uteblir de nybyggda fasaderna i Nöthagen, som fungerar som avskärmning mot de befintliga bostadshusen norr om Blommenhovsvägen.

Nollalternativet bedöms ge i stort sett oförändrade konsekvenser då alternativet endast kan antas medföra en liten förändring av ekvivalent och maximal ljudnivå jämfört med nuläget. I Figur 8-14 ovan syns att utredningen visar på små förändringar av ljudnivån för de flesta befintliga bostäderna norr om planområdet. De hus som ligger i raden närmast spåren ligger öster om planområdet och påverkan kommer sannolikt i huvudsak från Resecentrums trafik.

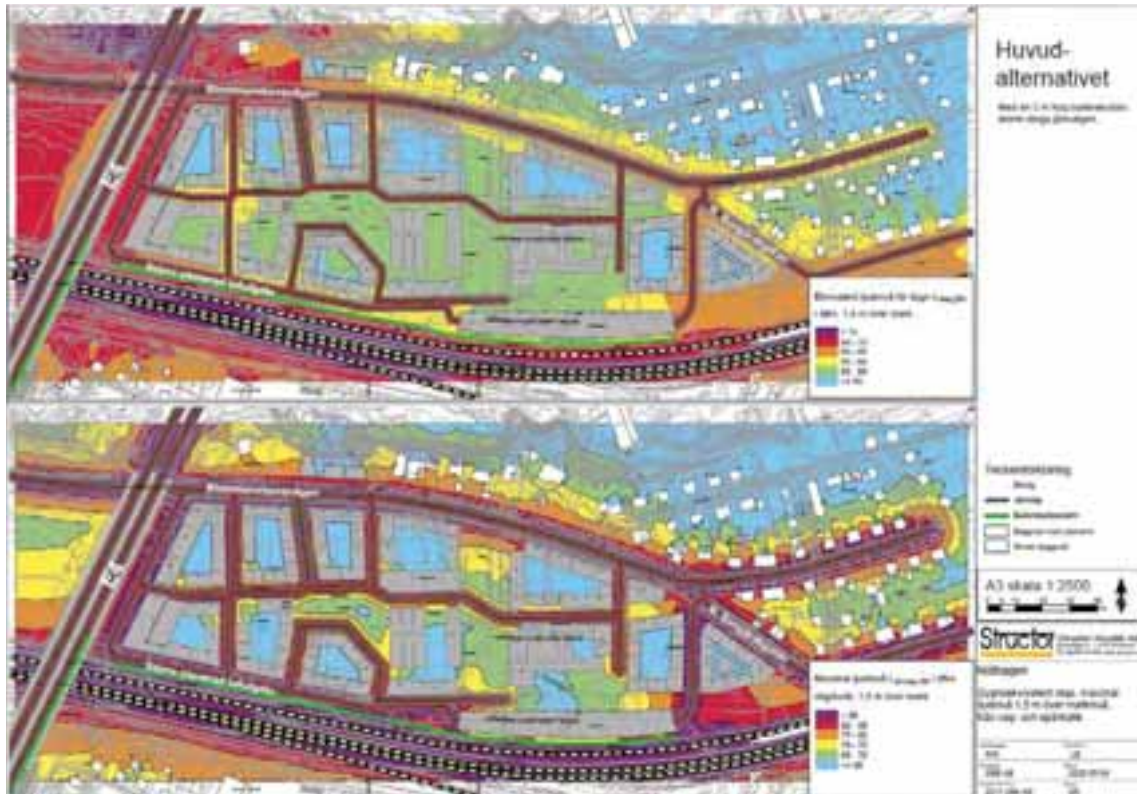
#### 8.3.6 Åtgärdsförslag

Trafikbullersituationen gör att bostadshusen ej kan byggas utan hänsyn till trafikbuller. Åtgärder behöver vidtas för att kunna klara riktvärdena för ljudnivåer utomhus. Det finns flera alternativ för bullerskyddande åtgärder; dels anläggande av bullerskyddsskärm längs järnväg, dels anpassad utformning av kvarter och lokalgator och dels lokala åtgärder (anpassade kvartersformer och våningshöjder och lokala skärmar vid kvarteren med mera). Kvarterens utformning har redan ändrats med hänsyn till buller.

### Bullerskärm längs järnvägen och lokala åtgärder

Vid framtagande av bullerutredning har en bullerskärm mot järnvägen satts som en betydelsefull övergripande åtgärd i syfte att skärma av buller från järnvägen. Den skärm som har lagts in i beräkningar är 5 m hög och på ca 10 m avstånd från närmaste spår, vilket är närmast möjliga placering utanför Trafikverkets fastighet. En avskärmning av buller direkt vid källan begränsar det generella bullret i området. Skärmen minskar behovet att planera bostäder med hänsyn till trafikbuller och reducerar behovet av andra lokala anpassningsåtgärder.

Resultatet för planförslaget med dessa åtgärdsvarianter presenteras i Figur 8-15 övre. Att skärm mot järnvägen satts som förutsättning innebär att samtliga övriga åtgärdsförslag ses som komplement till en sådan skärm.



Figur 8-15. Beräknade ekvivalenta respektive maximala ljudnivåer vid fasad för planförslaget, med en 5 m hög bullerskyddsskärm längs järnvägen.

Skärmen längs järnvägen ger stora positiva effekter på bullernivåerna inom Nöthagen och gynnar även kringliggande bostäder. Inom Nöthagen blir skillnaden som störst i marknivå, eftersom skärmens placering och järnvägsspårens utbredning medför att högre våningsplan har fri sikt till järnvägen över skärmens krön. Skärmens effekt skulle förbättras ytterligare om den kunde placeras närmare spåren.



**Figur 8-16:** Möjligheter för huvudalternativet att bygga lägenheter, förutsatt en 5 m hög skärm längs järnvägen (övre bilden). Grönt: Lägenheter möjliga utan hänsyn till trafikbuller. Mörkblå: ljuddämpad sida som uppfyller riktvärdena finns. Ljusblå: riktvärdena för ljuddämpad sida kan klaras med hjälp av lokala åtgärder. Gult: åtgärder behöver utredas ytterligare om bostäder större än 35 m<sup>2</sup> skall byggas.

Sammanfattningsvis ger en bullerskärm längs järnvägen stora positiva effekter på bullernivåerna inom Nöthagen och gynnar även kringliggande bostäder.

Järnvägsskärmen minskar behovet att planera bostäder med hänsyn till trafikbuller, främst i några specifika kvarter. Järnvägsskärmen förbättrar ljudmiljön betydligt vid flera skolgårdar. Med skärmen sänks ekvivalent och maximal ljudnivå, så att riktvärdena för ”övriga vistelsezoner” på skolgårdar uppfylls. Även med skärmen längs järnvägen beräknas dock inga betydande områden som klarar det striktare riktvärdet för ytor avsedda för bl.a. lek och pedagogisk verksamhet. Beräkningar visar att ytterligare bullerskyddande åtgärder kan vidtas genom att lokala skärmtak orienteras på lämpligt sätt inom skolgården.

Även med bullerskärm längs järnvägen behövs lokala åtgärder i flera delar av planområdet för att klara gällande riktvärden. Genomförd bullerutredning visar hur lokala åtgärder kan utformas och att planförslaget kan genomföras på ett sätt som innebär att gällande riktvärden klaras.

### **Befintlig bebyggelse**

Åtgärder för buller behövs inte i befintlig bebyggelse, då det är små förändringar i bullernivåer för befintlig bebyggelse. Ställningstaganden har gjorts att anpassningen av Blommenhovsvägen inte definieras som en väsentlig ombyggnad av väg. Ej väsentlig ombyggnad av väg i kombination med att det är fråga om äldre bebyggelse resulterar också i att åtgärder ej erfordras.

### **Etappvis utbyggnad**

Bullerutredningen har undersökt huvudalternativet i färdigställd form. I praktiken kommer utbyggnad att ske i etapper, och utbyggnadsordning behöver planeras med bullerpåverkan i åtanke. Bullerkrav är satta så att riktvärdena ska uppnås för respektive kvarter, och utbyggnad av området behöver genomföras med detta i beaktande. I det fall som byggnader utmed järnväg och E4 byggs först ger dessa ett naturligt skydd för kommande bakomliggande byggnader. I annat fall kommer bakomliggande byggnader att utsättas för högre bullernivåer under en tidsperiod fram tills att byggnader i områdets utkanter är uppförda. Vid annan utbyggnadsordning behöver bullervärden för respektive kvarter beaktas utan att närliggande byggnader har uppförts. Bullerutredningen visar att det särskilt i områdets östra del finns kvarter som kan uppföras fristående utan större anpassningsbehov för att klara riktvärden under en utbyggnadsperiod av området som helhet.



## 8.4 Olycksrisker

### 8.4.1 Bedömningsgrunder

Det har utförts en riskanalys avseende olycksrisker som kan drabba personer som vistas i planområdet Nöthagen. Identifierade riskkällor i närområdet till planområdet är järnvägen och E4 eftersom de är transportleder för farligt gods. Skyddsobjekt är personer som bor eller vistas i planområdet. Länsstyrelsen Södermanland har utarbetat en vägledning för hur man kan planera med hänsyn till risk för olyckor intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Enligt detaljplanen kommer de planerade byggnaderna att ligga närmare E4:an och järnvägen än som anges i vägledningen från Länsstyrelsen i Södermanlands Län. Om avstånden enligt Länsstyrelsens vägledning inte kan hållas ska en riskanalys göras för att klara ut om det krävs särskilda skyddsåtgärder. Mot den bakgrunden har en kvantitativ riskanalys utförts för detaljplanen Nöthagen.

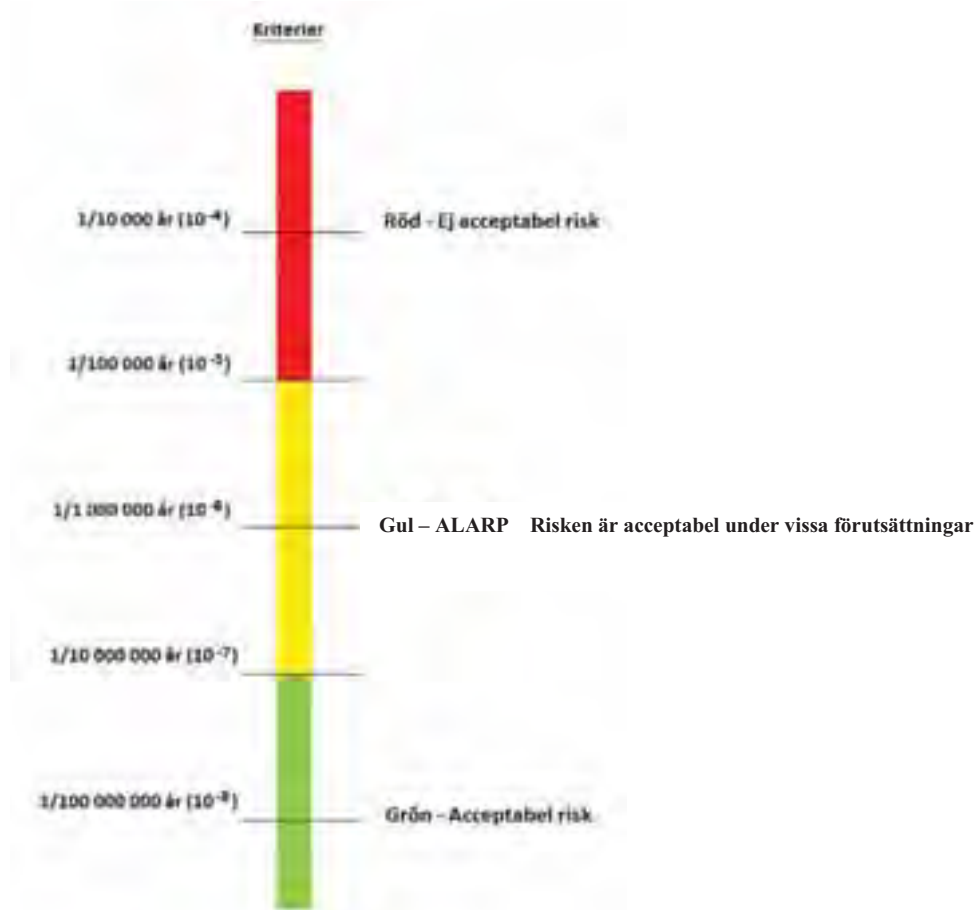
Utgångspunkt för värdering av risker i samhällsbyggnadsprocessen är följande:

- Rimlighetsprincipen - Om det med rimliga tekniska och ekonomiska medel är möjligt att reducera eller eliminera en risk skall detta göras.
- Proportionalitetsprincipen - En verksamhets totala risknivå bör stå i proportion till den nyttan i form av exempelvis produkter och tjänster, verksamheten medför.
- Fördelningsprincipen - Riskerna bör, i relation till den nytta verksamheten medför, vara skäligt fördelade inom samhället.
- Principen om undvikande av katastrofer - Om risker realiserar bör detta hellre ske i form av händelser som kan hanteras av befintliga och tillgängliga beredskapsresurser än i form av katastrofer.

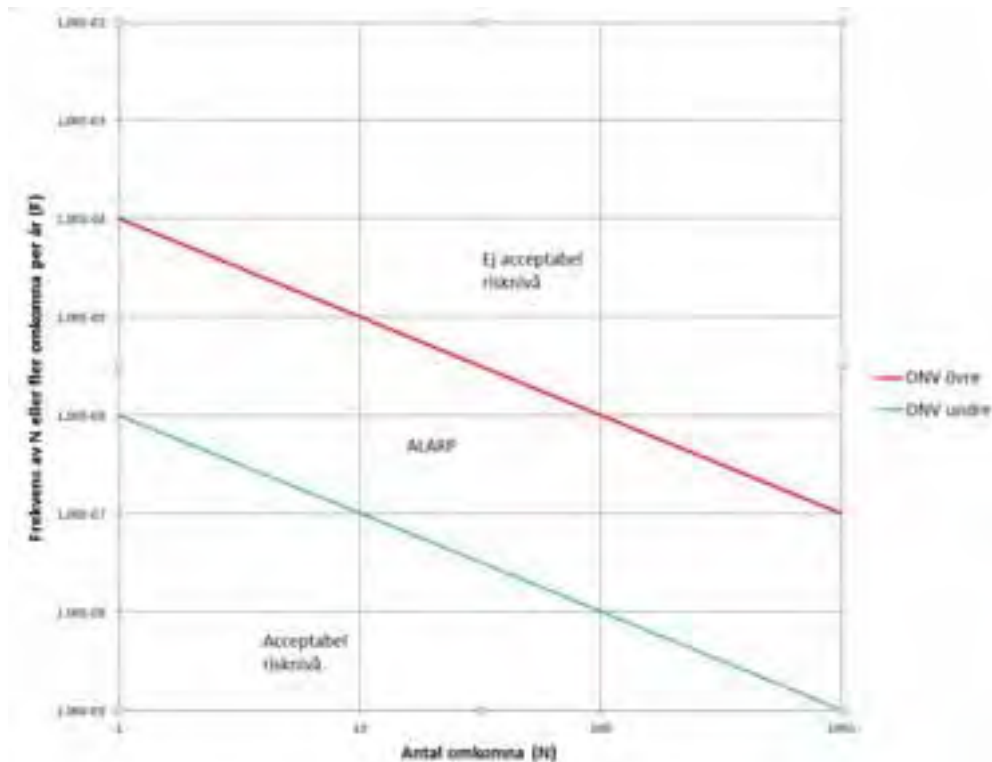
#### **Kriterier för värdering av risk**

Följande kriterier används enligt praxis för riskanalyser i samhällsbyggandsprocessen och etablerades av MSB 1997:





Figur 8-15: Visualisering av acceptanskriterier för individrisk enligt DNV:s förslag på kriterier för samhällsrisk för tredje man utgivna i rapport av MSB 1997.



**Figur 8-16:** *F/N-diagram som visar DNV:s förslag på kriterier för samhällsrisk för tredje man utgivna i rapport av MSB 1997.*

Området mellan uppsatta kriterier kallas för ALARP, As Low As Reasonably Practicable, och betyder att om risken med rimliga medel kan minskas så ska åtgärder vidtas. Risken i ALARP-området är tolerabel om alla rimliga åtgärder är vidtagna.

#### 8.4.2 Nuläge och trafikering

Industriområdet ansluter direkt mot E4:an och järnvägen. E4:an passerar på bro ca 6 meter över marknivån, se Figur 8-17 nedan. Vid E4:ans passage av järnvägen har bron en skyddsbarriär mot avåkning vilken avslutas vid passage av industriområdet.



**Figur 8-17:** *Planområdet med industrier av blandad karaktär*

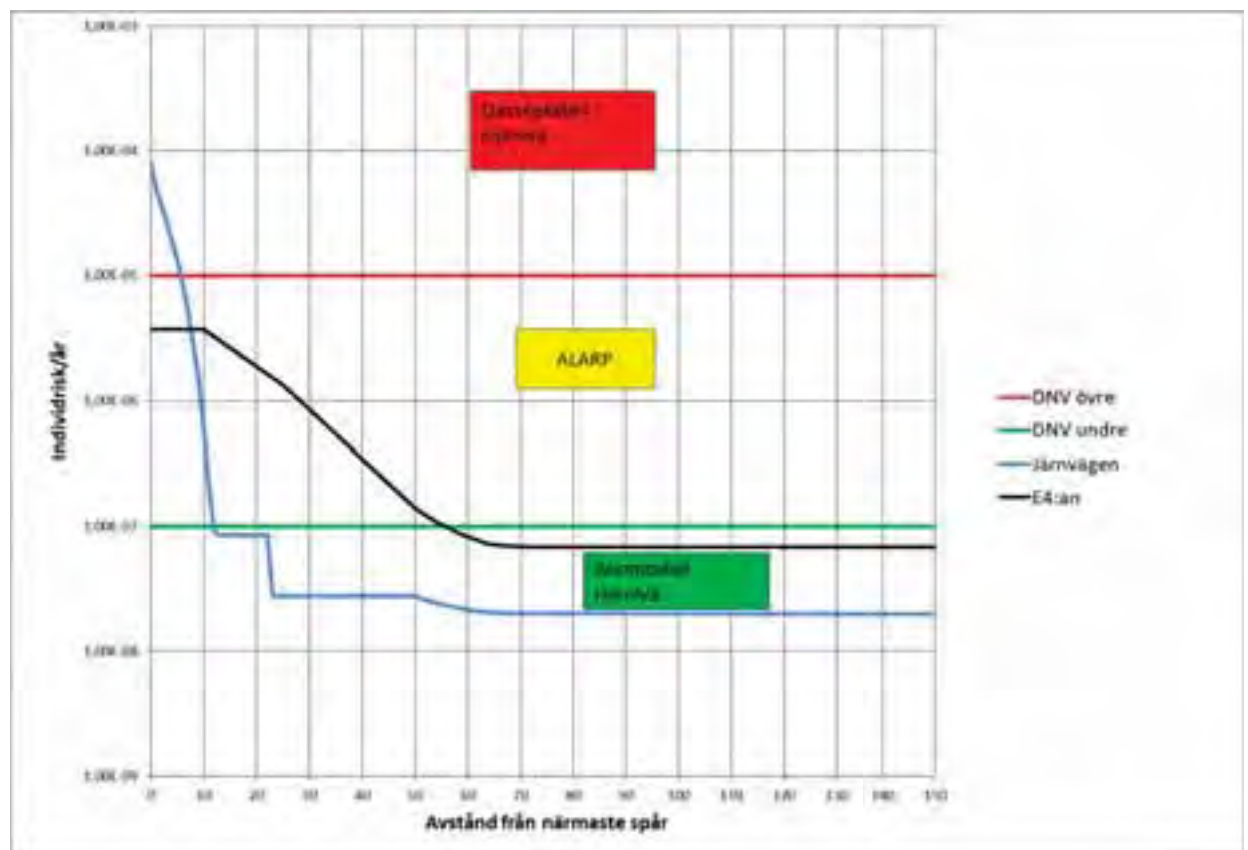
Som utgångspunkt för riskanalysen antas som prognos för 2040 passage av 12 godståg per dygn totalt i båda riktningar tillsammans på Nyköpingsbanan. Prognosen för TGOJ-banan är 8 godståg per dygn totalt i båda riktningar tillsammans, varav 2 antas ha farligt gods. Godstågen antas till 5

% bestå av vagnar med farligt gods med en fördelning på klasser av farligt gods enligt ett riksgenomsnitt. Det antas att 88 persontåg per dygn passerar totalt i båda riktningar tillsammans. Hastigheten för tågen antas vara 100 km/h. TGOJ-banan är de sydligare av spåren på järnvägen längs detaljplanområdet Nöthagen.

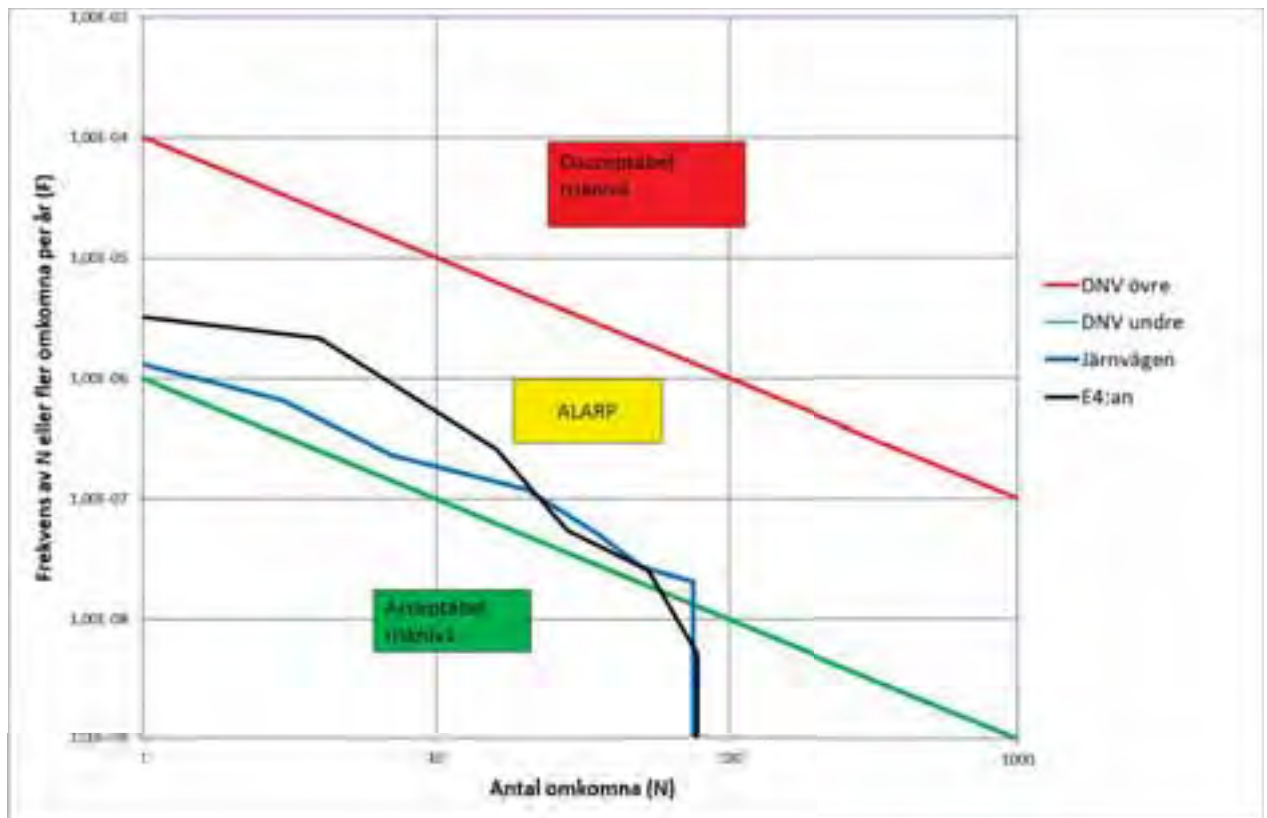
På E4:an antas som prognos för 2040 ett ÅDT på 39 000 fordon (årsdygnsmedeltrafik). Andelen tung trafik är enligt Trafikverkets mätningar 15 %. Av den tunga trafiken antas 1,5 % utgöras av transporter av farligt gods fördelat på klasser av farligt gods enligt genomsnitt för södra Sverige.

### 8.4.3 Konsekvenser planförslag

Analys av individrisk och samhällsrisk för planområdet ger resultat enligt nedanstående diagram.



**Figur 8-18: Resultat – Individrisk p.g.a. transporter på E4:an och järnvägen, Nyköpingsbanan och TGOJ-banan.** Individrisken ligger på en låg och acceptabel nivå för avstånd över ca 40 meter från E4 och för avstånd över ca 12 meter från närmaste spåret på järnvägen.



**Figur 8-19: Resultat – Samhällsrisk p.g.a. transporter på E4:an och järnvägen, Nyköpingsbanan och TGOJ-banan.** Samhällsrisk ligger i ALARP-området. Resultatet visar bidraget till samhällsrisk för personer i byggnader inom DP Nöthagen. Riskanalysen visar att risknivån ligger i ALARP-området och riskreducerande åtgärder behöver införas som är rimliga och kostnadseffektiva.

Riskanalysen visar att bidraget till risknivån för planområdet ligger i ALARP-området och riskreducerande åtgärder behöver därför införas som är rimliga och kostnadseffektiva. Individrisk längs E4:an och bidraget till samhällsrisk för planområdet både från E4:an och för järnvägen ligger i ALARP-området. Det medför krav på att riskreducerande åtgärder för bebyggelsen inom detaljplaneområdet införas som är rimliga i omfattning och effektiva ur kostnads-nyttohänseende.

Den sammanlagda risken inom konsekvensavstånd för både järnvägen och E4:an där dessa möts blir något högre. Den sammanlagda risknivån är inte så hög att det bedöms påverka förslag på riskreducerande åtgärder.

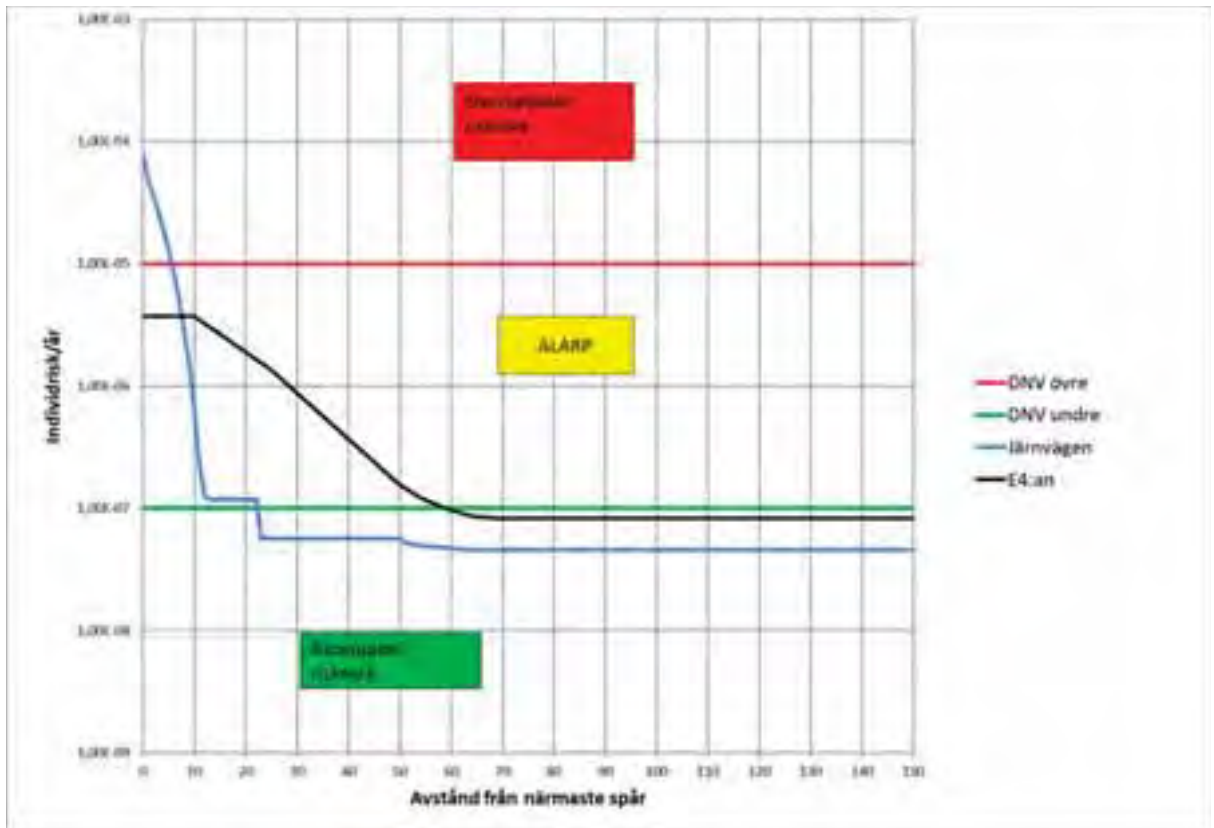
### **Känslighetsanalys gällande transporter av LNG från eventuell framtida LNG-terminal i Oxelösund**

Företaget OxGas AB har enligt uppgift lämnat in en ansökan hos Mark- och miljödomstolen för intransporter av LNG med båt till en LNG-terminal i Oxelösund för vidare transport med järnväg på TGOJ-banan. Mot den bakgrunden har en känslighetsanalys för fallet med utökade framtida LNG-transporter utförts. Enligt uppgifter i Riskutredning avseende farligt gods i Oxelösund kommer det att transporteras upp till 3800 vagnar per år med LNG från Oxelösund via Nyköping<sup>30</sup>.

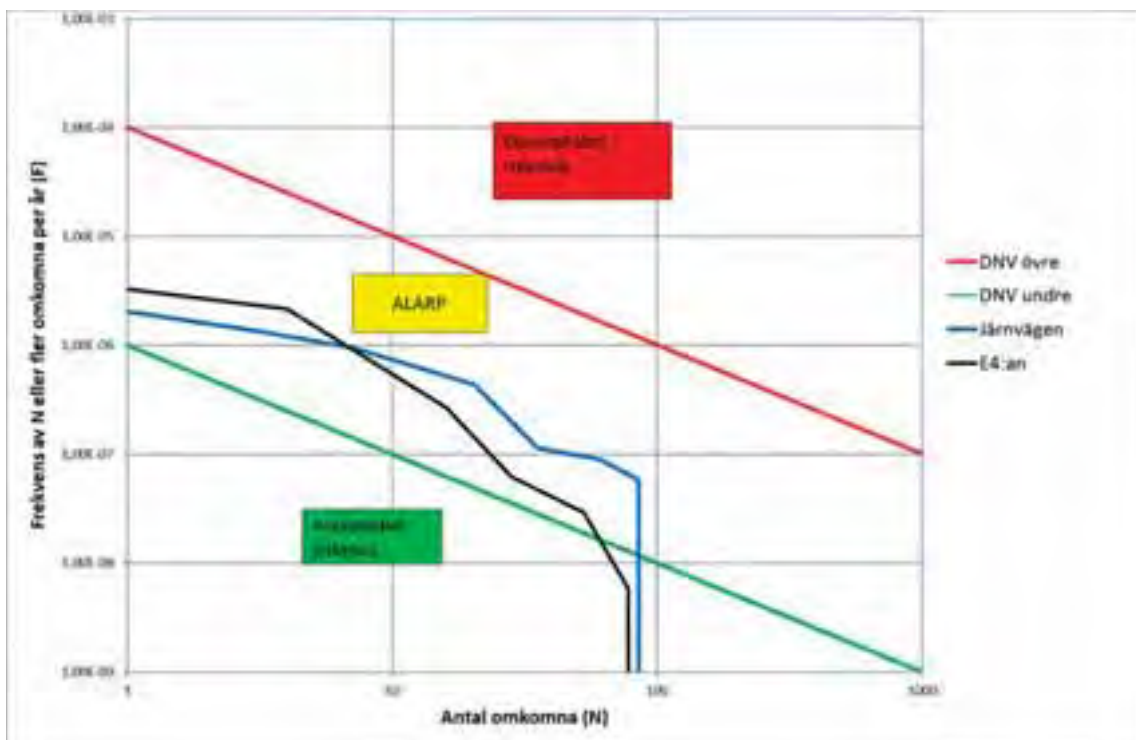
En ökning av transporter på E4:an m.h.t. LNG-terminalen skulle kunna omfatta upp till 4 transporter per dygn vilket som mest endast skulle innebära 12 % ökning av transporterna av brännbara gaser vilket är en relativt sett liten förändring. Detta förutsätter också att samtliga av dessa passerar på E4:an vid Nöthagen.

<sup>30</sup> Cowi, 2019.





Figur 8-20. Resultat för känslighetsanalys med LNG-terminal i Oxelösund – Individrisk p.g.a. transporter på E4:an och järnvägen, Nyköpingsbanan och TGOJ-banan. Individrisken för järnvägen ligger i ALARP-området i hela planområdet.



Figur 8-21: Resultat för känslighetsanalys med LNG-terminal i Oxelösund – Samhällsrisk p.g.a. transporter på E4:an och järnvägen, Nyköpingsbanan och TGOJ-banan. Samhällsrisk ligger i ALARP-området. Resultatet visar bidraget till samhällsrisk för personer i byggnader inom DP Nöthagen. Riskanalysen visar att risknivån ligger i ALARP-området och riskreducerande åtgärder behöver införas som är rimliga och kostnadseffektiva.

Det visar sig att risknivåerna skulle ligga i ALARP-området även med LNG-transporter i den omfattning som det redogörs riskanalys för farligt gods i Oxelösund. Det bedöms baserat på riskanalysen att inga tillkommande riskreducerande åtgärder behövs m.h.t. eventuella tillkommande LNG-transporter.

#### **Eventuell framtida Hybritanläggning på SSAB i Oxelösund**

I samrådet har Nyköpings Kommun fått frågor om en eventuell framtida fullskalig Hybritanläggning för fossilfri framställning stål på SSAB i Oxelösund skulle innebära transporter av vätgas genom Nyköping. Fråga gällande detta har ställts vidare till SSAB och till företaget Hybrit Development som är huvudaktörerna i utvecklingen av denna verksamhet. SSAB och Hybrit Development har informerat om att det inte planeras för transporter av vätgas genom Nyköping utan att det vid en eventuell framtida fullskalig fossilfri stålproduktion i Oxelösund också skulle tillverkas vätgas i anläggningens närområde i Oxelösund.

#### **8.4.4 Konsekvenser jämförelsealternativ**

Jämförelsealternativet skiljer sig inte från planförslaget i någon nämnvärd omfattning vad beträffar risknivåer.

#### **8.4.5 Konsekvenser nollalternativ**

I nollalternativet kvarstår dagens industriområde med verksamheter inom Nöthagen, vilket gör att risknivån inte förhöjs såsom med bostadsutveckling. I nollalternativet kvarstår riskerna på en låg nivå utifrån olycksriskhänseende i förhållande till den verksamhet som nollalternativet innebär.

#### **8.4.6 Åtgärdsförslag**

Följande riskreducerande åtgärder rekommenderas för byggnader inom planområdet på avstånd upp till 150 meter från E4:an och järnvägen:

1. Fasader närmast E4:an och järnvägen i obrännbart material samt lägst EI 60. Fasader i obrännbart material samt lägst EI 30 generellt inom området.
2. Brandklassade fönster i minst EI 30 i fasader för byggnader närmast E4:an och järnvägen.
3. Utförande av bostadshusens taktäckning och takfot i obrännbart material. Detta så att antändning försvåras, brandspridning begränsas samt att fasad och taktäckning endast kan ge ett begränsat bidrag till branden.
4. Genomgående trapphus i varje uppgång i bostadshuset. Detta för att säkerställa säker utrymningsväg på bortsidan av byggnaderna från järnvägen och E4:an sett.
5. Ventilationsöppningar i fasader riktade bort från järnvägen och E4:an, d.v.s. bort från riskområdet. Detta så att brandspridning och gasspridning till bostäderna i händelse av olycka begränsas.
6. Säkerställande att brandfarlig vara vid olycka med tåg eller tankbil inte kan rinna från järnvägen respektive från E4:an närmare byggnader i planområdet. Avrinningssskydd mellan E4:an och byggnader ska utarbetas så att det även i möjligaste mån kan stoppa brandfarlig vätska från eventuellt avåkt tankfordon i norrgående körfält för att rinna mot byggnaderna.
7. I syfte att förhindra stadigvarande vistelse rekommenderas att inga balkonger eller uteplatser placeras på fasader närmast järnvägen och E4:an.

Numreringen av de riskreducerande åtgärderna innebär inte rangordning. Med de rekommenderade riskreducerande åtgärderna införda bedöms risken med hänsyn till transporter av farligt gods på E4:an och på järnvägen vara acceptabel.

## 8.5 Föroreningar i mark och byggnader

### 8.5.1 Bedömningsgrunder

Vid utvärdering av analysresultat från jordprovtagning har halterna jämförts med Naturvårdsverkets generella riktvärden för mark; mindre känslig markanvändning (MKM) och känslig markanvändning (KM), (Naturvårdsverket, 2009).

Vid föroreningsnivåer som motsvarar känslig markanvändning, begränsas inte valet av markanvändning, utan såväl bostäder, förskola, odling av livsmedel etc. är möjlig användning. Vid föroreningsnivåer som motsvarar Mindre känslig markanvändning, begränsas valet av markanvändning till t.ex. kontor, industrier eller vägar.

Riktvärdena utgör rekommendationer och fungerar som ett av flera verktyg som kan användas för riskbedömning av förorenade områden. Riktvärdena är inte juridiskt bindande värden och ett överskridande av riktvärdena medför inte alltid negativa effekter.

Uppmätta halter i grundvatten har för metaller jämförts med SGU:s tillståndsklassning och för klorerade alifater jämförts med Livsmedelsverkets gränsvärde för otjänligt dricksvatten och SPI:s riktvärde för dricksvatten. För grundvatten används även Intervention values/ Action values indikerar nivå över vilken risker för människors hälsa eller miljön inte kan uteslutas

### Utförda utredningar

Följande utredningar är utförda inom planområdet avseende förorenad mark:

- En inventering av efterbehandlingsbehov på Raspen 1 gjordes på uppdrag av Wedholms Industrihus AB 2005 (Bergström & Öhrström 2005).
- Liljemark Consulting AB har på uppdrag av PropCon Sweden AB utfört en inventering av miljörisker i mark och grundvatten på fastigheterna Raspen 2 och 3. Inventeringen är sammanfattad i rapporten "Miljödesktop Fogden 4 samt Raspen 2 & 3, Nyköping", daterad 2016-05-04.
- Liljemark Consulting AB har på uppdrag av Health Runner AB utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning på fastigheterna Raspen 2 och 3. Undersökningen är sammanfattad i rapporten "Markundersökning Fogden 4 samt Raspen 2 & 3, Nyköping", daterad 2016-06-08.
- Liljemark Consulting AB har på uppdrag av Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning på fastigheten Raspen 1. Undersökningen är sammanfattad i rapporten "Miljöteknisk markundersökning Raspen 1, Nyköping", daterad 2017-03-24.
- Liljemark Consulting AB har gjort en kompletterande miljöteknisk undersökning av Raspen 1, daterad 2017-10-12.
- Liljemark Consulting AB har gjort en kompletterande MIP-sondering och provtagning av jord och grundvatten för att klarlägga omfattning och utbredning av föroreningen av klorerade lösningsmedel på fastigheten Raspen 1. Undersökningen är sammanfattad i rapporten "Raspen 1, Kompletterande miljöteknisk undersökning med MIP-sondering" daterad 2019-03-20.
- Liljemark Consulting AB har gjort en kompletterande grundvattenutredning på Raspen 1 "PM Kompletterande grundvattenutredning" daterad 2019-05-31.

### 8.5.2 Nuläge

Enligt översiktlig kartering av jordlager redovisad i SGU:s kartvisare utgörs ytlig jord i området av glacial lera med övergång till postglacial sand allra längst upp mot nordväst och mot berg i dagen i norr. I öster förekommer ett område med fyllning i anslutning till Nyköping centralstation, se Figur 8-22.

Undersökningar har visat att grundvattenytan i området ligger djupt, ca 8 meter under markytan<sup>31</sup>. Vid provtagningar inom Raspen 1 av Liljemark Consulting i mars 2017 påträffades grundvattenytan lokalt även ytligare, i en provpunkt trängde vatten upp vid skruvborrning på 3 m djup. I sydvästra delen av området har grundvattnet mätts upp till drygt en meters djup i två punkter, samt 5 meter i norra delen. Mätningen utfördes av Structor Geoteknik Stockholm. Structor Geoteknik Stockholm skriver i sin rapport att baserat på variationen i dessa glest utspridda punkter är det tillsviare rimligt att anta att det förekommer flera övre grundvattenmagasin, som inte nödvändigtvis behöver kommunicera med varandra.



**Figur 8-22: Översiktlig kartering av jordarter enligt SGU:s kartvisare, hämtad 2017-08-08. Gult=lera, rött=berg, orange med vita prickar=svallsediment grus, randigt=fyllning**

Den generella strömningsriktningen för grundvatten bedöms baserat på topografien och grundvattnets djup vara riktad mot ost-sydost, mot Nyköpingsån och Stadsfjärden.

#### Raspen 1, historik

Wedholms har haft verksamhet på fastigheten sedan 1948. Verksamheten har huvudsakligen inneburit tillverkning av kärl och tankar i metall, bland annat mejerikärl och farmartankar. Stora volymer kemikalier har hanterats i verksamheten bl.a. betningsmedel, krom-, nickel- och zinkbad. Under närmare 30 års tid använde man klorerade lösningsmedel i form av trikloreten för avfettning av produkter före ytbehandling och lackering. Andra potentiella föroreningar från verksamheten är högfluorerade ämnen (PFAS\*), som i ytbehandlingsindustrin vanligen har använts som en del i bl.a. förkromningsprocessen. Bristande rening av processvatten har konstaterats och det var först på 1970-talet som reglering av verksamheten påbörjades och reningsanläggning installerades för processvatten. Detta medför risk för föroreningar, både i byggmaterial och i ledningsgravar, samt i mark och grundvatten inom fastigheten.

Den verksamhet som förekommer på platsen idag med mekaniska verkstäder kan också ha bidragit till föroreningar, främst i form av petroleumprodukter. Huvudbyggnaden har genom åren

<sup>31</sup> Structor Geoteknik, 2017.

\* PFAS är en förkortning som används för högfluorerade ämnen. PFAS står för per- och polyfluorerade alkylobstanser.



utökats norrut och nya byggnader har tillkommit i västra delen av fastigheten vilket innebär att tidigare uppställningsytor numera ligger under byggnader och har inte kunnat provtas.

Asfaltering av fastigheten har troligen tillkommit någon gång efter 1950-talet, och idag är markytan huvudsakligen hårdgjord.

Undersökning av föroreningar genomfördes på fastigheten 1–2 mars 2017<sup>32</sup>.



Figur 8-23: Provtagningspunkter 1–2 mars 2017 på Raspen 1.

### Jordprover Raspen 1, undersökningsresultat

På fastigheten har det med hjälp av borrhandsvagn och grävmaskin tagits prover av jordprofilen i tretton punkter och i grundvatten i tre punkter och ett grundvattenrör som sattes ner redan år 2016, se Figur 8-23. I provpunkt nummer sju har prov tagits ut på olika djup, vilket redovisas i tabellen nedan.

Resultatet presenteras i Tabell 3 - Tabell 7. Provtagningen gjordes 1 – 2 mars 2017<sup>33</sup>.

Tabell 3 visar att halten bly i två proverna överskred riktvärdet för KM, dock under riktvärdet för MKM. Samtliga övriga halter av metaller underskred KM.

<sup>32</sup> Liljemark Consulting, 2017

<sup>33</sup> Liljemark Consulting, 2017.

**Tabell 3: Uppmätta halter av metaller i jord i mg/kg TS, jämfört med Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM. Grå siffror representerar halter under analysens rapporteringsgräns. Gulmarkerad text innebär att värdet översteg KM.**

METALLER	As, arsenik	Ba, barium	Cd, kadmium	Co, kobolt	Cr, krom	Cr6+ krom(VI)	Cu, koppär	Hg, kvicksilver	Ni, nickel	Pb, bly	V, vanadin	Zn, zink
<b>KM</b>	<b>10</b>	<b>200</b>	<b>0,8</b>	<b>15</b>	<b>80</b>	<b>2</b>	<b>80</b>	<b>0,25</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>100</b>	<b>250</b>
LC01: 0,3–0,5	4,9	54	0,2	5	24	0,25	24	<0,1	11	46	28	135
LC02: 0,6–0,8	0,61	17	0,13	1,7	6,9	0,29	6,9	<0,1	3,5	13	7,5	240
LC03: 1–1,3	1,8	85	0,11	6,7	31	0,78	16	<0,1	14	15	31	82
LC04: 0,5–1	0,9	30	0,13	2,8	13	0,46	16	<0,1	6	16	13	60
LC05: 0,4–0,6	0,62	15	0,099	1,5	9,3	0,39	6,6	<0,1	3,6	11	9	69
LC07: 0,3–0,5	0,64	17	<0,1	1,9	8	0,31	8	<0,1	3,8	8,8	8,3	24
LC07: 0,5–1	2,5	82	0,36	6	28	0,33	46	0,2	11	38	30	191
LC08: 1–2	1,9	93	<0,1	9,3	43	0,48	18	<0,1	19	12	41	78
LC09: 0–0,5	1,2	44	0,15	3,9	17	0,22	18	<0,1	7,6	21	17	36
LC10: 0,25–0,7	1,7	83	0,15	6,3	30	0,43	21	<0,1	13	<b>132</b>	30	95
LC11: 0,5–0,6	0,98	20	0,22	2,1	9,8	0,26	5,8	<0,1	4,5	<b>60</b>	9,1	66
LC12: 0–0,5	2,4	32	<0,1	4,5	17	0,46	20	<0,1	9,9	15	16	49
LC13: 0,6–0,9	0,96	78	0,26	6	32	0,3	29	<0,1	14	29	31	82
LC15: 0,3–1	0,73	74	<0,1	6,1	32	0,61	11	<0,1	14	10	30	60

Tabell 4 visar att PAH H<sup>34</sup> förekom i halter över riktvärdet för KM i två prover. Halterna ligger under riktvärdet för MKM. I det ena provet var även halten PAH M över riktvärdet för KM. För övriga prover låg samtliga halter av organiska ämnen under rapporteringsgränsen. Halterna av PFAS i de två jordprover som analyserats avseende de ämnena, underskred analysernas rapporteringsgräns, detsamma gäller för analyserade halter av BTEX<sup>35</sup>.

**Tabell 4: Uppmätta halter av ett urval av organiska föroreningar i jord i mg/kg TS, jämfört med Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). Grå siffror representerar halter under analysens rapporteringsgräns. Gulmarkerad text innebär att värdet översteg KM.**

PETROLEUM-KOLVÄTEN	alifater >C5-C8	alifater >C8-C10	alifater >C10-C12	alifater >C12-C16	alifater >C16-C35	aromater >C8-C10	aromater >C10-C16	aromater >C16-C35	PAH L	PAH M	PAH H
<b>KM</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>3,5</b>	<b>1</b>
LC01: 0,3–0,5									<0,15	<0,25	<b>0,05</b>
LC02: 0,6–0,8									<0,18	<0,29	<0,21
LC03: 1–1,3	<0,10	<0,10	<0,8	<0,8	<10	<0,80	<0,24	<1,0	<0,25	<0,85	<0,28
LC04: 0,5–1	<0,10	<0,10	<0,8	<0,8	<10	<0,80	<0,24	<1,0	<0,25	<0,25	<0,28
LC05: 0,4–0,6									<0,18	<0,28	<0,28
LC07: 0,3–0,5									<0,15	<0,25	<0,21
LC07: 0,5–1									<0,15	<0,25	<0,21
LC08: 1–2									<0,15	<0,25	<0,21
LC09: 0–0,5									<0,15	<0,25	<0,21
LC10: 0,25–0,7	<0,10	<0,10	<0,8	<0,8	<10	<0,80	<0,24	<1,0	<b>0,13</b>	<b>1,5</b>	<b>8,6</b>
LC11: 0,5–0,6									<0,15	<0,25	<0,21
LC12: 0–0,5									<b>0,12</b>	<b>12</b>	<b>8,6</b>
LC13: 0,6–0,9	<0,10	<0,10	<0,8	<0,8	<10	<0,80	<0,24	<1,0	<0,25	<0,25	<0,28
LC15: 0,3–1									<0,15	<0,25	<0,21

### Grundvatten Raspen 1, undersökningsresultat

Vid analys av grundvatten i tre grundvattenrör påträffades förhöjda halter metaller och organiska föroreningar.

Tabell 5 visar att arsenik och nickel förekom i provpunkt LC02 i halter motsvarande ”Måttlig halt” utifrån SGU:s bedömningsgrunder. I LC05 påträffades arsenik i ”Hög halt” och nickel i

<sup>34</sup> PAH H och PAH M är förkortningar för polyaromatiska kolväten eller polyaromater.

<sup>35</sup> BTEX är en samlingsförkortning för monoaromaterna bensen, toluen, etylbensen, xylener.

”Mycket hög halt”. I LC14 påträffades nickel och zink i ”Måttlig halt”. Övriga metaller förekom i ”Låga” eller ”Mycket låga” halter.<sup>41</sup>

**Tabell 5: Resultat för analyser av metaller i grundvatten klassade utifrån SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten. Samtliga halter anges i µg/l. Siffror i grått representerar halter under analysens rapporteringsgräns.**

METALLER	Måttlig halt	Hög halt	Mycket hög halt	LC02	LC05	LC14
Arsenik	2-5	5-10	>10	4,9	6,7	0,15
Barium				75	145	22
Kadmium	0,5-1	1-5	>5	0,45	0,23	<0,002
Kobolt				0,96	3,0	0,070
Krom	5-10	10-50	>50	<0,01	0,023	0,042
Koppar	200-1000	1000-2000	>2000	2,3	0,91	0,34
Molybden				2,1	2,9	0,23
Nickel	2-10	10-20	>20	2,5	28	2,3
Bly	1-2	2-10	>10	0,067	0,13	<0,01
Zink	10-100	100-1000	>1000	1,2	0,44	11
Vanadin				2,7	4,0	0,0065
Kvicksilver	0,01-0,05	0,05-0,1	>0,1	<0,002	<0,002	<0,002
Krom(VI)				<0,40	<0,40	<0,40

Tabell 6 visar att trikloreten, TCE\*, förekom i LC05 i halt motsvarande ”Mycket hög halt”, även överstigande Livsmedelsverkets gräns för tjänligt dricksvatten. Även andra klorerade alifater påträffades i detta rör, särskilt kan nämnas cis-1,2-dikloreten, i en halt av 20 µg/l, som är en nedbrytningsprodukt till trikloreten. I LC02 förkom spår av trikloreten och cis-1,2-trikloreten. I LC14 och 16-LC01 påträffades inga klorerade alifater. Vid tidigare provtagning av 16-LC01, i maj 2016, påträffades spår av trikloreten i detta rör i en halt på 0,4 µg/l<sup>36</sup> Detta grundvattenrör i punkt 16-LC01 är i stål utan slitsar, och provet tas ut på ca 8 – 9 meters djup.

<sup>36</sup> Liljemark Consulting, 2016.

\*TCE är en vätska med en densitet som är högre än vattens. Detta gör att denna vätska kan spridas som en separat (fri) fas i jordlager och grundvatten till stora djup. Där vätskan har trängt ned i marken kvarlämnas ofta rester av lösningsmedel i form av droppar eller strängar. Dessa rester, liksom ansamlingar av lösningsmedel ovan täta lager, kan utgöra så kallade källområden från vilka långsam diffusion till grundvattnet sker. Detta medför att klorerade lösningsmedel kan spridas i grundvatten under lång tid och ha en påverkan på grundvatten över stora områden. Dessa ämnen är också flyktiga och kan utgöra en risk genom ånginträngning till byggnader.



**Tabell 6: Resultat för analyser av klorerade alifater i grundvatten från Raspen 1 jämfört med SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten, samt Livsmedelsverkets gränsvärde för otjänligt dricksvatten (SLV FS 2001:30). Samtliga halter anges i µg/l. Siffror i grått representerar halter under analysens rapporteringsgräns.**

KLORERADE ALIFATER	Måttlig halt	Hög halt	Mycket hög halt	SLV FS 2001:30	LC02	LC05	LC14	16-LC01
diklormetan					<1,0	<2,0	<2,0	<2,0
1,1-dikloreten					<0,10	1,3	<0,10	<0,10
1,2 dikloreten	0,1 0,5	0,5 3	>3		<0,50	<0,50	<0,50	<0,50
trans-1,2-dikloreten					<0,10	0,38	<0,10	<0,10
cis-1,2-dikloreten					1,2	20	<0,10	<0,10
1,2-diklorpropan					<1,0	<1,0	<1,0	<1,0
triklormetan					<0,30	<0,30	<0,30	<0,30
tetraklormetan (koltetraklorid)					<0,10	<0,10	<0,10	<0,10
1,1,1-trikloreten					<0,10	0,42	<0,10	<0,10
1,1,2-trikloreten					<0,20	0,21	<0,20	<0,20
trikloreten	1-2*	7-10*	>10*	10*	0,23	67	<0,10	<0,10
tetrakloreten	1-2*	2-10*	>10*	10*	<0,20	<0,20	<0,20	<0,20
vinylklorid				0,5	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0
1,1-dikloreten					<0,10	0,52	<0,10	<0,10

\*Tillämpas på summan av tri- och tetrakloreten.

Förekomsten av TCE har därefter undersökts vidare och analysresultat för porluft och inomhusluft visar att det finns klorerade lösningsmedel (främst trikloreten) under byggnaden<sup>37</sup>. Syftet med undersökningen var att tydligare lokalisera källområden för klorerade kolväten. Undersökningen genomfördes genom stegvis provtagning av porluft och inomhusluft. Baserat på resultaten från luftprovtagningarna följde sedan kompletterande grundvattenprovtagning. Undersökningen bekräftar att föroeningen sannolikt kommer från TCE-tvätten som Wedholms historiskt haft i byggnaden direkt norr om provpunkten, se Figur 8-24.



**Figur 8-24: Den röda linjen markerar under vilken del av byggnaden på Raspen 1 där TRI-tvätten har stått. Planskiss med planerad bebyggelse i samma bild.**

<sup>37</sup> Liljemark Consulting, 2017.



Tabell 7 visar att alifater >C16-C35 förekom i LC02 i halter strax över SPI:s riktvärde för dricksvatten. Då denna alifat-fraktion inte är flyktig saknas riktvärde för ånginträning i byggnad. Övriga petroleumkolväten förekom i halter under riktvärden, alternativt under rapporteringsgränsen för analysen.

**Tabell 7: Resultat för analyser av petroleumkolväten i grundvatten jämfört med SPI:s riktvärden för grundvatten, med hänsyn till skydd av grundvatten för dricksvattenändamål, miljörisker i ytvatten samt risk för ångor i byggnader. Samtliga halter anges i µg/l. Siffror i grått representerar halter under analysens rapporteringsgräns.**

PETROLEUMKOLVÄTEN	SPI - Dricksvatten	SPI -Ångor i byggnader	SPI - Ytvatten	LC02
alifater >C5-C8	100	3 000	300	<0,20
alifater >C8-C10	100	100	150	<0,20
alifater >C10-C12	100	25	300	12
alifater >C12-C16	100	—	3 000	12
alifater >C16-C35	100	—	3 000	138
aromater >C8-C10	70	800	500	0,59
aromater >C10-C16	10	10 000	120	0,25
aromater >C16-C35	2	25 000	5	<0,20
bensen	0,5	50	500	<0,20
toluen	40	7 000	500	1,01
etylbenzen	30	6 000	500	<0,20
xylener, summa	250	3 000	500	0,8
PAH, summa L	10	2 000	120	0,25
PAH, summa M	2	10	5	<0,20
PAH, summa H	0,05	300	0,5	0,047

Två prover analyserades på PFAS och PFOS\*. PFAS förekom i nivåer under Livsmedelsverkets åtgärdsgräns<sup>38</sup> i båda proverna. Halterna av PFOS understeg rapporteringsgränsen i båda proverna.

Asfalten på fastigheten bedöms inte vara så kallad tjärasfalt utifrån test med asfaltsspray samt verifierande laboratorieanalys.

### Vidare karaktärisering av föroreningsituationen för klorerade lösningsmedel på Raspen 1, undersökningsresultat

För att fastställa omfattningen och utbredningen av förorenande klorerade lösningsmedel på Raspen 1 gjordes i januari 2019 en in-situ screening med MIP-sondering<sup>39</sup>. Därigenom mättes relativa koncentrationer av flyktiga kolväten (såsom klorerade lösningsmedel) i jordprofilen i realtid. Screeningen genomfördes runt placeringen av det tidigare TCE-karet samt i områden där tidigare undersökningar visat på förhöjda halter klorerade lösningsmedel. Provtagningen var dynamisk, dvs provtagningspunkterna för MIP-sonderingen anpassades fortlöpande utifrån resultaten från föregående provpunkter.

Utifrån resultatet av MIP-sonderingen togs även jordprover i 5 provpunkter. Proverna togs som stickprov för varje halvmeter, ner till som mest 17 m djup och summerade till totalt 130 stycken. I samband med jordprovtagningen installerades även 6 grundvattenrör och provtagning gjordes på tre olika djup i varje rör.

\* PFAS och PFOS är förkortningar som används för högfluorerade ämnen. PFAS står för per- och polyfluorerade alkylsubstanser. PFOS är en förkortning för det högfluorerade ämnet perfluoroktansulfonat.

<sup>38</sup> Livsmedelsverket, 2016.

<sup>39</sup> Liljemark Consulting, 2019 b.

Baserat på resultatet av MIP-sonderingarna har en tredimensionell modell av föroreningens utbredning tagits fram. Förekomst av klorerade kolväten detekterades i två djupintervall:

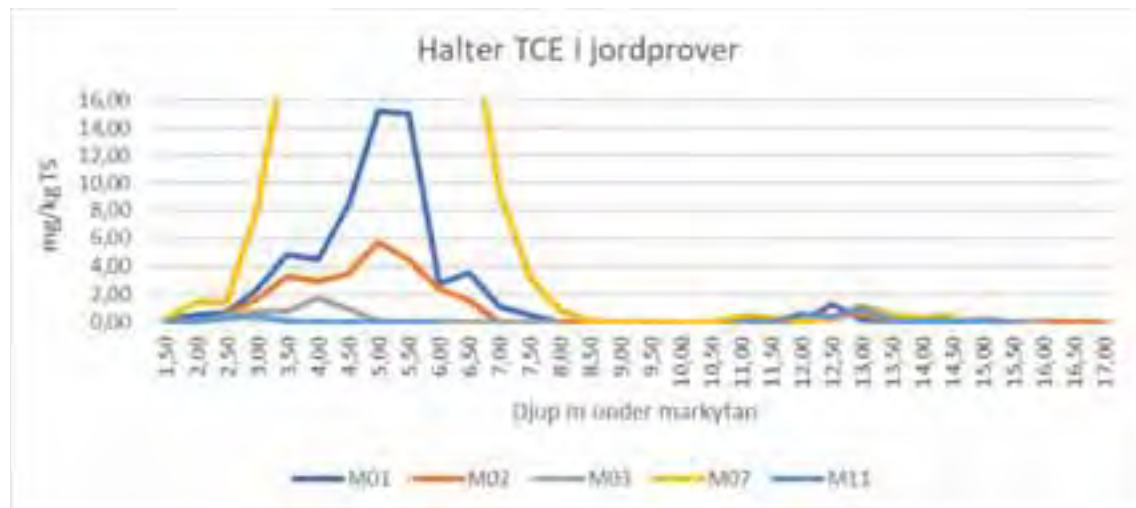
På ca 1,5–8 m djup detekterades ett övre föroreningsområde med höga halter av flyktiga klorerade kolväten koncentrerade i markens omättade zon under läget för det tidigare TCE-karet. Föroreningsområdet bedömdes vara väl avgränsat i både yt- och djupled.

På 12–14 m djup fanns ett andra föroreningsområde i jord liksom grundvatten.

Området där förhöjda halter av klorerade lösningsmedel påträffades täcker en yta på ungefär 330 m<sup>2</sup> och omfattar en jordvolym på ca 1800 m<sup>3</sup>.

Analysresultaten från de samtidigt tagna jordproverna visar halter av klorerade lösningsmedel över riktvärdena för MKM i alla provpunkter, med trikloreten och dess nedbrytningsprodukt cis-1,2-dikloreten som dominerande föroreningskomponenter.

Jordproverna återspeglar resultatet från MIP-sonderingarna med tydliga toppar i föroreningshalter på 3–7 m djup respektive 12–13 m djup i mätpunkterna närmast det tidigare TCE-karets placering (mätpunkterna M01-03 och M07). Figur 8-25 visar en sammanställning av hur halterna trikloreten varierar i de olika provpunkterna och på olika djup.



Figur 8-25: Halten trikloreten (TCE) på olika djup i jordprover från de 5 provpunkterna.

Tabell 8 visar analysresultaten för grundvattenproverna som togs i anslutning till MIP-sonderingen i januari 2019 (MW03\*, MW11\*, MW07 14\*, MW07 19\*, MV09\*). Mycket höga halter klorerade lösningsmedel påvisades. Halterna är bedömda i relation till SGU:s tillståndsklassning och påverkansbedömning för grundvatten (SGU 2013), respektive till holländska riktvärden för grundvatten, Intervention values (VROM, 2000)\*. SGU:s riktvärden i klass 5 motsvarar Livsmedelsverkets gränsvärde för otjänligt dricksvatten. Grundvattenproverna påvisade även att nedbrytning av de klorerade lösningsmedlen pågår, och har kommit längre i det djupare föroreningsområdet jämfört med det övre.

För att närmare bestämma utbredningen av den djupt liggande föroreningens, och avgöra om dess källa är den samma som för den övre föroreningen, utfördes en kompletterande grundvattenundersökning på fastigheten Raspen 1 i maj 2019<sup>40</sup>. 12 nya grundvattenrör i stål installerades och dessa, samt tre gamla rör, provtogs den 9 maj 2019. Provtagningspunkternas läge på fastigheten ses markerade i Figur 8-26. Samtliga rör var etablerade med filter på 12–14 m djup för provtagning på den nivå där den djupare föroreningen tidigare hade detekterats.

\* Intervention values/ Action values indikerar nivå över vilken risker för människors hälsa eller miljön inte kan uteslutas.

<sup>40</sup> Liljemark Consulting AB, 2019 c.

Analysresultaten i Tabell 8 visar på förhöjda halter av trikloreten (TCE) samt dess nedbrytningsprodukter cis-1,2-dikloreten (cDCE), trans-1,2-dikloreten (tDCE) och vinylklorid (VC) i grundvattnet. Dessutom förekommer 1,1-dikloreten, 1,2-dikloreten, 1,1-dikloreten samt tetrakloreten (PCE) i lägre halter. TCE detekterades i halter som klassas som ”mycket höga” enligt SGU i provpunkterna 19LC03, 19LC06, 19LC07, 19LC08, MW03 och MW11. Analysresultaten visar också på en omfattande nedbrytning av TCE till främst cDCE, samt även en liten vidare nedbrytning till VC\*.

Halterna är som högst i provtagningspunkterna i området där TCE-karet tidigare har stått, vilket tyder på att TEC-tvätten är källa till både det ytliga föroreningsområdet (på 1,5–8 m djup) och till den djupare liggande föroreningen på 12–14 m djup.

---

\* Uppmätta halter har jämförts med holländska riktvärden/ Intervention values (VROM, 2000) samt med SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten (SGU, 2013).

**Tabell 8: Analysresultat från undersökningarna i maj respektive januari 2019 för djupare grundvattenrör.** Till höger i tabellen ses ett mått på den totala mängden klorerade alifater (TCE, cDCE, tDCE samt VC), uttryckt som TCE-ekvivalenter, där halter av TCE-ekvivalenter över 100 µg/l har fetmarkerats. Interventiewaarde är Hollands aktionsvärden (VROM, 2000). "e.d."- betyder att ämnet ej detekterats i denna analys. \*- Analys från grundvattenprovtagning vid tidigare MIP-undersökning i januari 2019

	1,1-dikloretan	1,1,1-trikloretan	1,1,2-trikloretan	tetrakloretan (PCE)	trikloretan (TCE)	cis-1,2-dikloretan (cDCE)	trans-1,2-dikloretan (tDCE)	vinylklorid (VC)	TCE+PCE	TCE-ekvivalenter
	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l
19LC01	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,26	<0,10	<0,10	<1,0	0,26	0,26
19LC02	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,42	<0,10	<0,10	<1,0	0,42	0,42
19LC03	0,26	<0,50	3,0	<0,20	468	100	1,5	2,3	469	814
19LC04	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,19	<0,10	<0,10	<1,0	0,19	0,19
19LC05	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,21	<0,10	<0,10	<1,0	0,21	0,21
19LC06	0,46	<0,50	2,0	<0,20	370	6,6	<0,10	<1,0	376	879
19LC07	<0,10	<0,50	0,37	<0,20	64	21	0,49	<1,0	85	24
19LC08	1,8	<0,50	1,8	<0,20	17	5,3	9,8	<1,0	17	38
19LC09	8,4	<0,50	0,64	<0,20	2,0	0,87	<0,10	<1,0	2,0	3
19LC10	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,14	<0,10	<0,10	<1,0	0,14	0,14
19LC11	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	<0,10	<0,10	<0,10	<1,0	-	0
19LC12	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,12	<0,10	<0,10	<1,0	0,12	0,12
17SG105G	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	<0,10	<0,10	<0,10	<1,0	-	0
MW02	<1,0	<5,0	87	<20	5 100	19 000	0,1	<1,0	5 200	27 856
MW11	2	<5,0	49	2,4	5 190	9 080	0,0	<1,0	5 292	16 377
MW03*	e.d.	2,4	85	9,1	19 900	11 000	0,1	0,8	7 000	26 802
MW11*	e.d.	e.d.	36	e.d.	3 650	2 000	0,0	0,8	1 950	11 568
MW07 14*	e.d.	e.d.	56	e.d.	13 400	10 800	0,3	0,3	4 440	19 194
MW07 19 4*	e.d.	e.d.	e.d.	e.d.	8	7	e.d.	e.d.	8	11
MW09*	e.d.	e.d.	11	e.d.	1 870	400	5,4	0,3	2 070	2 659
Låg halt		0,02							0,1	
Måttig halt		0,1							1	
Hög halt		0,2							2	
Interventiewaarde		2							10	
Interventiewaarde 1990	0,001	0,005	0,01	0,02	0,05	0,01	0,01	0,1		

Figur 8-26 illustrerar utbredningen av klorerade lösningsmedel på 12–14 m djup. Modellen baseras på en interpolering av de påvisade halterna klorerade lösningsmedel som har mätts upp i de två grundvattenundersökningarna som gjordes under 2019. Eftersom både MIP-sondering och grundvattenprovtagningen i januari 2019 har genomförts ner till ca 19 m djup i källområdet utan att några större mängder klorerade alifater påträffades, bedöms det sannolikt att föroreningarna i grundvattnet i huvudsak är koncentrerade till djupintervallet 12–14 m där förhöjda halter påträffades.<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Liljemark Consulting 2019 c.





**Figur 8-26:** Interpolering av halter klorerade alifater i grundvatten på ca 12–14 m djup, baserat på prover tagna i grundvattenundersökningarna under 2019. Modell skapad i QGIS. Alla halter i  $\mu\text{g/l}$ . Interpoleringen bör endast ses som en fingervisning av föroreningsutbredning och inte som skarpa gränser. Högsta halter i rött, därefter avtagande mot färglöst, linjeavstånd ca 800  $\mu\text{g/l}$ .

### Raspen 2 och 3, historik

I rapporten ”Miljödesktop Fogden 4 samt Raspen 2 & 3, Nyköping” (Liljemarks Consulting AB 2016-05-04) beskrivs historiken för både Raspen 2 och 3. Dessa anlades som industriområden under första halvan av 1900-talet, och rapporten pekar på att det då kan ha använts förorenade fyllningsmassor. De tidigare bilvårdsanläggningarna på Raspen 2 utgör risk för föroreningar på platsen. Det är inte känt vilka tidigare verksamheter som legat på Raspen 3 då fastigheten inte finns listad i Länsstyrelsens register över potentiellt förorenade områden och det inte har utförts en historisk inventering av verksamheten och fastigheten.

Provtagning av jord genomfördes på fastigheterna den 19–20 maj 2016 av Liljemarks Consulting<sup>42</sup>. Provtagning utfördes i nio punkter inom Raspen 2 och 3, se Figur 8-27.

<sup>42</sup> Liljemark Consulting, 2016.



Figur 8-27: Provtagningskarta Raspen 2 och 3.

### Jordprover Raspen 2 och 3

I Tabell 9 syns att för vissa provpunkter har prov tagits ut på olika djup, vilket redovisas i tabellen. Kvicksilver påträffades i halter över generella riktvärden för KM i tre prover på fyllningsjord. I en punkt översteg halterna av barium och koppar i fyllningsjord, riktvärden för MKM, och i en punkt översteg PAH riktvärde för MKM. Det kan inte uteslutas att PAH-halterna i punkt LC09 härstammar från ovanliggande tjärhaltiga asfalt. Sammantaget påträffades föroreningar i halter över generella riktvärden för KM i 5 av 10 punkter (LC02, LC05, LC06, LC07 & LC09). I två av dessa punkter, LC05 och LC09, överskreds även riktvärdena för MKM.

Tabell 9: Uppmätta halter i jord inom Raspen 2 och 3, jämförda med Naturvårdsverkets riktvärden för KM och MKM. Halter över riktvärden är färgmarkerade. Enhet: mg/kg TS.

Metaller	Prövpunkt, djup (m)														Riktvärden	
	LC02: 0,3-0,8	LC02: 1-1,9	LC03: 0-0,8	LC04: 1-1,3	LC04: 1,3-1,9	LC05: 0,5-0,8	LC06: 1-1,3	LC06: 1,3-1,9	LC07: 0-0,5	LC08: 0,5-0,8	LC08: 1-1,5	LC09: 0,3-0,9	LC10: 1-1,5	LC10: 2-2,8	KM	MKM
Arsenik (As)	1,5	2,1	3,1	1,9	1,8	4,8	1,8	1,4	1,9	4,6	1,4	1	3,8	1,1	10	25
Barium (Ba)	18	81	8,4	57	66	415	42	22	48	44	31	10	12	13	200	900
Kadmium (Cd)	<0,1	0,15	<0,09	0,12	<0,1	0,4	0,11	<0,1	0,13	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	0,5	15
Kobolt (Co)	3	7,3	2,2	6,3	6,5	6	4,3	4,4	4,9	3	3,5	2,3	3	2,1	15	35
Krom (Cr)	11	29	5,7	29	31	19	18	19	20	8,9	14	7,9	6,9	6,6	80	150
Koppar (Cu)	10	24	8,5	13	13	860	21	8,4	17	15	14	8,0	6,7	10	60	200
Kvicksilver (Hg)	<0,2	0,34	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	0,85	<0,2	0,28	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	0,25	2,5
Nickel (Ni)	6	16	5,2	13	15	15	9,5	8,4	9,7	7	7,1	5,4	5,7	4,6	40	120
Bly (Pb)	7,5	28	3,4	18	10	194	50	5,9	36	12	16	4,8	7,2	4,3	50	400
Vanadin (V)	11	33	5,7	32	33	19	20	19	25	11	16	8	7	6,4	100	200
Zink (Zn)	28	84	22	67	58	302	69	35	89	78	35	21	22	17	250	500
Petroleumkolvöten																
Aromater >C8-C10	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	10	50
Aromater >C10-C16	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	1	<1,2	<1,2	3	15
Aromater >C16-C35	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	4,4	<1,0	<1,0	10	30
PAH-L	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	0,27	<0,15	<0,15	3	15
PAH-M	<0,25	<0,25	<0,25	<0,25	<0,25	0,12	<0,25	<0,25	0,12	<0,25	<0,25	12	<0,25	<0,25	3	20
PAH-H	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	0,082	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	12	<0,32	<0,32	1	10

De förhöjda halterna av metaller (barium, koppar och kvicksilver) tycks vara kopplade till ett lager med fyllning som sannolikt utgörs av rivningsmassor.

Asfaltsspray gav tydliga indikationer på förekomst av tjärasfalt i två provpunkter, varav det ena provet klassas som farligt avfall enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.



### Grundvatten Raspen 2 och 3

Tabell 10: Uppmätta halter i grundvatten, där metaller jämförs med SGU:s tillståndsklassning (blå) och klorerade alifater jämförs med Livsmedelsverkets gränsvärde för ojämnt dricksvatten (lila). Enhet  $\mu\text{g/l}$ .

Ämne	LC01	Måttlig halt	Hög halt	Mycket hög halt	SLV FS 2001:30
Arsenik (As)	0,21	2-5	5-10	>10	
Barium (Ba)	58	-	-	-	
Kadmium (Cd)	0,2	0,5-1	1-5	>5	
Kobolt (Co)	4	-	-	-	
Krom (Cr)	0,049	5-10	10-50	>50	
Sexvärt krom (Cr <sup>VI</sup> )	<20	-	-	-	
Koppar (Cu)	1,9	200-1000	1000-2000	>2000	
Kvicksilver (Hg)	<0,002	0,01-0,05	0,05-0,1	>0,1	
Nickel (Ni)	8	2-10	10-20	>20	
Bly (Pb)	0,043	1-2	2-10	>10	
Vanadin (V)	0,12	-	-	-	
Zink (Zn)	27	10-100	100-1000	>1000	
Trikloretan	0,4				10
1, 1, 1-trikloretan	0,13				-
Tetrakloretan	<0,20				10
Vinylklorid	<1,0				0,5

Då det vid provtagningsstillfället var djupt ner till grundvattnet i området (ca 8 m) erhöles vatten enbart från ett stålror (LC01) som slogs ner till 10 meters djup under markytan. Provpunkterna LC05 och LC09 var torra. Enligt Tabell 10 ovan påträffades måttliga halter av nickel och zink i grundvattnet, medan halterna av övriga metaller var låga. Spår av klorerade lösningsmedel i form av trikloretan och 1,1,1-trikloretan påträffades, dock i låga halter.

#### 8.5.3 Konsekvenser planförslag

Genom ett flertal markmiljöundersökningar har förorenade delområden inom Nöthagen identifierats och avgränsats och typ av förekommande föroreningar har klargjorts. Förekomst av metaller och PAH liksom klorerade lösningsmedel har konstaterats. Konsekvenserna av planförslaget är att man bygger bostäder och gör andra exploateringar i ett område där det finns föroreningar, vilket medför risker för människors hälsa och miljö samt ökad risk för spridning av föroreningarna. Stor del av de gamla föroreningarna behöver åtgärdas för att minska risken för hälsa och miljö inom planområdet, och för att minska risken för spridning av föroreningarna utan för planområdet, exempelvis till Larslundsmalmens vattentäkt 300 m sydväst om fastigheten. Efterbehandlingsåtgärder är nödvändiga för att inte riskera människors hälsa och miljö.

Omgivningarna och grundvattenströmningarna ger en låg risk för återkontaminering efter att sanering väl har genomförts. Föroreningsförekomsten inom området bedöms ha utretts i tillräcklig



omfattning inför granskningsskede inför antagande av detaljplanen. Ytterligare preciseringar kan göras inför byggskede och slutliga avvägande och avgränsningar görs i samband med genomförande av efterbehandlingsåtgärder. Utifrån identifierad föroreningsförekomst anses det vara genomförbart och rimligt att åtgärda föroreningsskadan relaterat till exploateringsprojektets karaktär och omfattning.

Efter genomförd sanering minskar risken för spridning av föroreningarna till yt- och grundvatten. Att ha reducerat risken för spridning till ytvatten anses vid händelse av översvämning i området som positivt liksom även spridning till grundvatten.

#### 8.5.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet skiljer sig inte nämnvärt från planalternativet och ger ingen förändring gällande vilka förorenade områden som berörs. Miljökonsekvenser blir snarlika de som gäller för huvudalternativet, vid utveckling av området enligt jämförelsealternativet. Motsvarande åtgärdsbehov föreligger i jämförelsealternativet.

#### 8.5.5 Konsekvenser nollalternativ

Konsekvenserna för nollalternativet är likartat jämfört med nuläget. Påvisade föroreningshalter av klorerade lösningsmedel innebär i nuläget inga hälsorisker för människor då ångor från föroreningsområdena inte kommer upp i byggnaden ovan i någon större omfattning<sup>43</sup>. Inget grundvattenuttag finns heller i anslutning till föroreningen.

Inte heller övriga föroreningar av PAH:er eller metaller bedöms medföra några betydande hälsorisker med fortsatt rådande markanvändning.

I nollalternativet används området på samma sätt som idag, och om/när efterbehandlingsåtgärder kommer att göras i en framtid går inte att bedöma. Så länge områdena är förorenade finns en risk för spridning av föroreningar till dag- och grundvatten, och i förlängningen till Larslundsmalmens dricksvattentäkt. Men bedömningen är att bibehållen markanvändning med dagens förutsättningar (ventilation) inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljö så länge föroreningarna inte exponeras genom t ex schaktning.

#### 8.5.6 Åtgärdsförslag

Övergripande åtgärds mål är att:

- Människor som bor på området ska inte utsättas för oacceptabla hälsorisker till följd av markföroreningar
- Grundvattnet i Larslundsmalmens vattentäkt, nedströms det förorenade området, ska fortsätta vara tjänligt för dricksvattenändamål

För att åtgärds målen ska kunna uppnås förslås att de föroreningar som finns i området och som överstiger platsspecifika riktvärden behöver åtgärdas och marken efterbehandlas för att området ska kunna användas till bostäder.

De framräknade platsspecifika riktvärdena<sup>44</sup> för klorerade alifater som föreslås användas som mätbara åtgärds mål vid efterbehandling visas i Tabell 11.

---

<sup>43</sup> Liljemarks Consulting, 2019 b.

<sup>44</sup> Liljemark Consulting, 2019 d.

**Tabell 11: Förslag på mätbara åtgärds mål vid en efterbehandling med avseende på klorerade alifater**

Ämne	Grundvatten [mg/l]	Jord [mg/kg TS]
Trikloret (TCE)	0,43	0,50
Dikloret (DCE)	1	
Vinylklorid (VC)	0,006	

#### Åtgärdsförslag för sanering av klorerade lösningsmedel

Förorening av klorerade lösningsmedel har påvisats i två utbredningsområden på olika markdjup på Raspen 1. Båda föroreningsområdena är avgränsade i yt- och djupled. Den tidigare TCE-vätskan har identifierats som gemensam källa till båda föroreningsområdena.

Saneringsåtgärd bedöms nödvändig och bör inkludera både den övre föroreningen samt delarna av den djupare föroreningen som innehåller de högsta halterna. Därigenom bedöms stor andel av den totala massan klorerade alifater inom fastigheten att avlägsnas. Givet att omfattande nedbrytning av föroreningarna pågår, i framför allt det djupare föroreningsområdet, så förväntas återstående föroreningar brytas ned över tid och på sikt försvinna<sup>45</sup>.

Den förespråkade åtgärden innebär in situ-behandling av ca 1100 m<sup>2</sup> mark, där både källområdet (ca 400 m<sup>2</sup>) och ett omgivande område runt källområdet behandlas. Därigenom förväntas största delen av den totala massan förorenande klorerade alifater avlägsnas och en barriär som ytterligare begränsar spridning från källområdet skapas.

I praktiken innebär åtgärden att ett substrat, bestående av aktiverat kol och järnpartiklar, injekteras i marken i båda djupintervall. Klorerade alifater binds till det aktiva kolet och järnpartiklarna påskyndar nedbrytning av föroreningarna genom reduktiv deklorering.

Den föreslagna saneringsåtgärden bedöms kunna utföras i tillräcklig omfattning för att det inte ska föreligga framtida hälsorisker, eller risk för spridning av föroreningen till Larslundsmalmens dricksvattentäkt. Åtgärden bedöms vara tekniskt genomförbar såväl som ekonomiskt försvarbar<sup>46</sup>.

#### Åtgärdsförslag för sanering av övriga föroreningar

Fyllnadsmassorna inom framförallt Raspen 2–3 är diffust förorenade med PAH:er och tungmetaller. I ett fåtal provpunkter överstiger halterna KM, men understiger riktvärdet för MKM. Vid rådande användning bedöms inte föroreningsituationen medföra några betydande risker för vare sig miljö eller hälsa. Vid en förändrad markanvändning kan dock exponering av föroreningar och risk för hälsa inte uteslutas.

Uppmätta halter av PAH-M och kvicksilver bedöms kunna medföra hälsorisker för människor via ånginträngning i bostäder som byggs ovan förorenade jordlager. Inom östra delen av Raspen 3 har tjärsfalt påträffats. För de uppmätta halterna av PAH-H och bly så bedöms det osannolikt att människor som vistas inom området efter exploatering kommer exponeras för dessa föroreningar.

I samband med exploateringen av planområdet kommer jord och massor sannolikt behöva schaktas bort oavsett föroreningsgrad, och framtida bostäder kommer sannolikt inte grundläggas på de befintliga fyllnadsmassorna. Obebyggda ytor i området kommer utgöras av endera hårdgjorda ytor eller grönytor överlagrade med ren jord. Föroreningshalterna av PAH och metaller på Raspen 1–3 kommer således minska till följd av själva masshanteringen under exploatering och byggnation.

Sammantaget bedöms det ej finnas behov av saneringsåtgärder för tungmetaller och PAH:er, utöver den masshantering som exploateringen sannolikt medför. Om bostäder uppförs ovan befintliga fyllnadsmassor behöver dock hänsyn tas till befintliga kvicksilver- och PAH-M-föroreningar.

<sup>45</sup> Liljemarks Consulting AB, 2019 c.

<sup>46</sup> Liljemarks Consulting 2019 d.

Inom östra delen av Raspen 3 har tjärasfalt påträffats. Tjärasfalt ska vid markarbeten hanteras separat och skickas till deponi för omhändertagande som farligt avfall.

Omhändertagande av uppkomna schaktmassor utifrån föroreningsnivå vid en exploatering bedöms vara ekonomiskt och tekniskt genomförbar<sup>47</sup>.

## 8.6 Dagvatten

### 8.6.1 Bedömningsgrunder

I Nyköpings kommun finns det inte för närvarande någon antagen dagvattenstrategi, men dagvatten omnämns i kommunens VA-policy och -strategi<sup>48</sup>. Nyköpings kommun ställer krav på att översvämningsrisker i samband med extrem nederbörd ska utredas och att förslag till åtgärder ska tas fram. Infiltrationen inom planområdet ska inte minska efter exploateringen jämfört med befintlig situation. Det ställs även krav på att förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten med fördröjnings- och reningsåtgärder samt för öppen dagvattenhantering i rekreations- och grönområden ska utredas. Risk för spridning av markföroreningar till grundvatten- och ytvattenrecipient ska utredas. Structor Uppsala AB har utifrån kravspecifikation och VA-dokument föreslagit en åtgärdsnivå för dagvattenhanteringen som ska gälla inom planområdet. Åtgärdsnivån föreslås vara att den årliga föroreningsbelastningen som tillförs recipienten via dagvatten inte ökar efter exploatering jämfört med befintlig situation för att inte försvåra förutsättningen att uppnå MKN i aktuell recipient samt att fördröjning av dagvatten ska ske inom planområdet till en nivå som motsvarar befintlig situations dagvattenflöde, om dagvattenflödena från planområdet ökar efter exploatering. En dagvattenutredning har tagits fram för området, vilken beaktar de ställda kraven<sup>49</sup>.

Recipient för områdets dagvatten är i huvudsak Nyköpingsån, varför de aktuella miljö kvalitetsnormerna (MKN) för recipientens ekologiska och kemiska status används som bedömningsgrund.

Fastställd MKN för Nyköpingsåns ekologiska status är att god status ska uppnås till år 2027. Tidsfristen att uppnå god ekologisk status har förlängts (från tidigare uppsatt krav för år 2015 och 2021) på grund av nödvändiga åtgärder är orimliga att genomföra utifrån dess omfattning, kostnad, lagstiftning och administrativ kapacitet.

Fastställd MKN för Nyköpingsåns kemiska status är att bibehålla en god kemisk ytvattenstatus. Vattenförekomsten uppnår idag god kemisk status med undantag i form av mindre stränga krav för (poly)bromerad difenyleter (PBDE) och kvicksilver. Detta eftersom det anses tekniskt omöjligt att sänka halterna till nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. För att inte försvåra förutsättningen att uppnå MKN i Nyköpingsån bör fokus för dagvattnet vara rening av näringsämnen, PBDE:er och kvicksilver.

### 8.6.1 Nuläge

I dagsläget avvattnas planområdet med självfall ytledes via dagvattenbrunnar till befintligt ledningssystem som ansluts till kommunalt dagvattennät och vidare till recipient Nyköpingsån utan kända fördröjnings- eller reningsåtgärder. Stora delar av området är idag hårdgjort (asfalt samt tak på byggnader).

Avvattning av takytor sker via slutna stuprör som kopplas direkt på befintligt ledningssystem. Viss infiltration sker troligen i befintliga vegetationsytor såsom gräsmattor och svackdiken utmed Blommenhovsvägen. Inom kvartersmark är dagvattenhanteringen svår att fastställa då inget privat VA-underlag har erhållits. Kommunens dagvattensystem löper sedan längs Blommenhovsvägen och vidare österut via N. Bangårdsgatan innan det släpps ut i recipienten Nyköpingsån. En mindre

<sup>47</sup> Liljemarks Consulting AB, 2019 a.

<sup>48</sup> Nyköpings kommun, 2014 a och b.

<sup>49</sup> Structor Uppsala AB, 2020.

del av planområdet avvattnas via kommunalt dagvattennät utmed järnvägsspåret västerut innan utsläpp sker till Idbäcken. I dagsläget är ledningssystemets kapacitet okänd och inom ramen för utförd dagvattenutredning antas kommunens dagvattennät vara dimensionerat för att kunna avleda dagvatten från planområdet motsvarande regn med återkomsttid 2 år utan klimatfaktor.

När det gäller översvämningrisker finns det idag instängda områden inom planområdet, med risk att översvämningar uppstår vid extremregn. Samtidigt skär den befintliga bebyggelsen av den naturliga flödesvägen så att ett instängt område skapas, se Figur 8-28 nedan.



**Figur 8-28: Områden som riskerar att översvämmas i samband med extrema regn.** Svart tunn linje visar planområdets utökade avrinningsområde i samband med extrema regn. Lila områden visar instängda områden i befintliga lågpunkter och lila linjer symboliserar sekundära avrinningsvägar<sup>50</sup>.

Nyköpingsåns övergripande ekologiska status är i dagsläget fastställd som måttlig. Det som påverkar recipientens ekologiska status är näringsämnen och förändrade habitat genom fysisk påverkan. För att uppnå miljö kvalitetsnormen för näringsämnen behöver det totala utsläppet från markanvändningen i Nyköpingsåns avrinningsområde minska med 9500 kg<sup>51</sup>. Recipientens kemiska status utan undantag uppnår ej god i dagsläget för polybromerade difenyleter (PBDE:er) och kvicksilver. Ämnena tillförs huvudsakligen till vattendraget via atmosfärisk deposition från industriutsläpp och förbränning av stenkol. Luftburna föroreningar kan transporteras lång väg och är således ett problem på global skala. Enligt VISS har diffusa källor såsom urban markanvändning där dagvatten ingår och atmosfäriskt nedfall en betydande påverkan på Nyköpingsån.

### 8.6.2 Konsekvenser planförslag

Inom ramen för utförd dagvattenutredning har beräkningar gjorts för dagvattenflöden samt föroreningsinnehåll. Det dimensionerande regnet bestäms utifrån en utvald återkomsttid och regnvaraktighet. För befintlig situation har två olika dimensionerande flöden beräknats, det ena baseras på regn med återkomsttid 10 år (Alternativ 1) och det andra med återkomsttid 2 år (Alternativ 2). Anledningen till detta är för att kunna dimensionera och beräkna kostnader för två olika systemlösningar för planområdets dagvattenhantering. Valet av systemlösning beror på om

<sup>50</sup> Structor Uppsala AB, 2020.

<sup>51</sup> VISS, 2017-06-22



det kommunala dagvattensystemet nedströms planområdet kommer att byggas ut för att ha kapacitet att avleda 10-årsregn eller inte. I situation efter exploatering har regnintensiteten räknats upp med en klimatfaktor på 1,25.

Fördröjningstiden av dagvattnet kommer att förlängas från 10 minuter i dagens läge, till 20 minuter efter exploatering med fördröjningsåtgärder. Resultatet av flödesberäkningarna i dagvattenutredningen för området, visar att avrinningen av dagvatten efter exploatering förväntas att öka med cirka 425 l/s utan hänsyn till fördröjning jämfört med befintlig situation (10-årsregn). Vid jämförelse med befintlig situations dagvattenflöde vid 2-årsregn ökar flödet med drygt 1200 l/s vilket betyder att dagvattenflödet mer än fördubblas efter exploatering. När flödesberäkningar utförs med hänsyn till fördröjningsåtgärder och LOD kan avrinningen från planområdet istället förväntas minska med 195 l/s jämfört med befintlig situation. Om dimensionering istället ska ske enligt Alternativ 2 kommer ytterligare lokal fördröjning behöva ske för att inte överskrida flödet.

**Tabell 12. Beräknade dagvattenflöden från kvartersmark, kommunal mark och hela planområdet före samt efter exploatering.** I situation efter exploatering har regnintensiteten räknats upp med en klimatfaktor på 1,25. Regnintensitet för dimensionerande regn baseras på regndata enligt Dahlström (2010)

Dagvattenflöden	Befintlig situation <sup>(1)</sup> [l/s]		Efter exploatering <sup>(2)</sup> (utan fördröjning) [l/s]	Efter exploatering <sup>(3)</sup> (med fördröjning) [l/s]
	Alternativ 1	Alternativ 2	10-årsregn	10-årsregn
Kvartersmark	1052	591	1379	1026
Kommunal gata	687	386	792	563
Allmän platsmark	139	78	133	94
Hela planområdet	1878	1055	2303	1683

Baserat på dimensionerande regnvaraktighet <sup>(1)</sup> 10 min, <sup>(2)</sup> 10 min inkl. klimatfaktor, <sup>(3)</sup> 20 min inkl. klimatfaktor.

Vid anläggning av lokala fördröjningsåtgärder enligt ovanstående förlängs dagvattensystemets koncentrationstid så pass mycket att flödena efter exploatering och fördröjning minskar jämfört med befintlig situation för Alternativ 1. För Alternativ 2 krävs ytterligare fördröjningsåtgärder för att inte öka flödena från planområdet eftersom åtgärdsnivån innebär en kraftig reducering av flödet. Med en minskad avrinning av dagvatten kommer även mängden förorenande och övergödande ämnen att minska från området. Resultat från genomförda föroreningsberäkningar från kvartersmark och kommunal mark visar att samtliga modellerade ämnen förväntas minska efter exploatering och rening, med undantag för kväve. Föroreningsbelastningen minskar för de flesta ämnena trots att hårdgörandegraden i princip blir oförändrad i planområdet. Förklaringen till detta är förändrad markanvändning där industrimark ersätts av ett nytt bostadsområde samt att parkeringsytor till stor del ersätts av grönytor och andra ej trafikbelastade ytor. Det ska också poängteras att ingen rening av dagvattnet från lokalgatorna har inkluderats i beräkningarna då situationsplanerna inte inkluderat träd. I den senaste versionen av gestaltningsprogrammet redovisas att alla lokalgator och torgytor kommer att anläggas med någon form av grönska eller trädplanteringar. Genom att dagvattnet från samtliga lokalgator föreslås avvattnas mot trädplanteringar med skelettjordsmagasin kan föroreningsbelastningen från planområdet förväntas vara lägre än det som framgår av beräkningar.

Baserat på resultat från föroreningsberäkningar bedöms planerad exploatering förbättra förutsättningar till möjligheten att uppnå MKN för kemisk status i Nyköpingsån, eftersom föroreningarna förväntas minska med de fördröjnings- och reningsåtgärder för dagvattnet som föreslås för området i dagvattenutredningen. De principlösningar som föreslås för fördröjning och rening av dagvatten i området är trädplanteringar med skelettjordsmagasin, planteringsytor som kan användas till att fördröja och rena dagvatten (växtbädd) samt multifunktionella ytor/översvämningsytor – som kan ha flera användningsområden, t.ex. park, lekplats eller dylikt vid torrväder och samtidigt kan användas till flödesutjämning i samband med nederbörd (för bildillustrationer av dagvattenlösningar, se Figur 8-29 till Figur 8-33 i avsnitt 8.6.5). Dessa lösningar på dagvattenhantering används tillsammans i en systemlösning, där de olika typerna av dagvattenhantering samverkar med varandra i ett öppet dagvattensystem.<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Structor Uppsala AB, 2020

De lokala dagvattenlösningarna som föreslås för området bedöms ge positiva kumulativa effekter utöver renare vatten. Dagvattenlösningarna skapar även förutsättningar för ett ökat växt- och djurliv och ökad biologisk mångfald i området. Även vi människor mår bra av att omges av vatten och grönska vilket ger positiva effekter på människors hälsa.

Översvämning riskeras i samband med extrema regn/skyfall. Beräkningar visar att extrema regn (återkomst 50 resp. 100 år) förväntas vara drygt 3 respektive 4 gånger så stora jämfört med ett dimensionerande 10-årsregn. För att inte riskera skador till följd av extrema regn och översvämning behöver området anpassas för sekundär avrinning och att kontrollerade översvämningar ska kunna ske. Kontrollerad översvämning innebär att lågpunkter planeras på ett sätt så att vatten kan samlas utan att medföra skador på byggnader och infrastruktur. Den nya bebyggelsen och den nya höjdsättningen kommer att innebära att sekundära avrinningsvägar skapas förbi byggnader och vidare mot en översvämningssyta, t.ex. skolgården eller parkstråket. Inom slutna kvarter förses kvarteren med portiker för släpp av dagvatten ut från innergårdarna. Med planerade släpp för dagvatten hanteras risker för översvämning av innergårdar vid extrema regn. I Tabell 13 redovisas aktuella regnintensiteter som ligger till grund för flödesberäkningarna för befintlig situation och efter exploatering både med och utan hänsyn till lokala fördröjningsåtgärder.

**Tabell 13. Dimensionerande regnintensiteter (l/s ha) utifrån regn med olika varaktighet och klimatfaktor. Regndata baseras på anpassningar av statistiska fördelningar till regndata från Stockholm.**

	Återkomsttid	Regnvaraktighet	Regnintensitet <sup>(1)</sup>
Befintlig situation	2 år	10 min	132,3 l/s ha
	10 år		235,5 l/s ha
Efter exploatering utan hänsyn till lokal fördröjning	10 år	10 min	294,4 l/s ha
Efter exploatering med hänsyn till lokal fördröjning	10 år	20 min	209,3 l/s ha

<sup>(1)</sup> Efter exploatering inkluderas en klimatfaktor på 1,25 i dimensionerande regnsintensitet.

En känslig plats inom planområdet är mot gång- och cykelpassagen vid nya resecentrum, som särskilt behöver beaktas för att minimera risken för översvämning av passagen vid extrema regn. Detta är särskilt viktigt på grund av att området utgör en viktig knutpunkt utifrån ett infrastrukturperspektiv. En lokal höjdsättning erfordras så att torgytan mot passagen anläggs högre än omgivande gator så att dagvatten kan rinna bort från trappor och nedfarten under spåret.

### 8.6.3 Konsekvenser jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet skiljer sig inte nämnvärt från planförslaget. Även i jämförelsealternativet kommer det att ställas krav på motsvarande dagvattenhantering som i planförslaget. Det innebär att framtaget alternativ till exploatering och åtgärder för dagvatten kommer att ge positiva konsekvenser för dagvattnet och recipienten Nyköpingsån jämfört med befintlig situation.

### 8.6.4 Konsekvenser nollalternativ

Nollalternativet innebär att området behåller dagens markanvändning med industribyggnader och hårdgjorda parkeringar, där det inte finns någon modern hantering av dagvatten. Dagvattnet kommer fortsatt att ledas via stuprör till befintligt dagvattensystem i rör, där vattnet orenat leds vidare ut i Nyköpingsån. Nollalternativet bedöms sammantaget att ge negativa konsekvenser för vatten, då en fortsatt markanvändning i befintlig situation kommer att ge en fortsatt liknande föroreningsituation av dagvattnet som rinner ut i recipienten Nyköpingsån. Detta innebär att det kommer bli svårare att uppnå MKN för ekologisk och kemisk status i Nyköpingsån, jämfört med både planförslag och jämförelsealternativet.

I nollalternativet finns ingen möjlighet till kontrollerade översvämningar. Risk för skada på byggnader och infrastruktur vid extrema regn kvarstår.

### 8.6.5 Åtgärdsförslag

För att uppfylla den föreslagna åtgärdsnivån för dagvattenhanteringen inom planområdet krävs lokala fördröjningsåtgärder med kapacitet att fördröja dagvatten så att flödet inte överskrider befintlig situation i samband med antingen 10-årsregn (Alt 1) eller 2-årsregn (Alt 2) med varaktighet 10 min.

Detaljplanen har anpassats utifrån rekommendationer i genomförd dagvattenutredning och ytor samt funktioner har säkerställts för att möjliggöra åtgärder för dagvattenhantering.

Detaljplanen har förberetts för dagvattenåtgärd som innebär att gatusektionen förses med skelettjordar och trädplanteringar. Funktionen är likande för växtbäddar som kan anläggas på kvarterens innergårdar. Genom att samordna dagvattenhanteringen mellan kvartersmark och kommunen där takvatten från bostadskvarter avleds till fördröjnings- och reningsanläggningar i lokalgator kan dagvatten resursgöras och nyttjas till bevattning av trädplanteringarna.

Dagvattenanläggning	Yta som avvattnas till dagvattenanläggning	Dagvattenanläggning	Yta som avvattnas till dagvattenanläggning
 Trädplantering med skelettjordsmagasin	 Ny takyta (kvartersmark)  Ny lokalgata/torgyta	 Nedsänkt grönyta på innergård	 Gårdsyta inom kvarter
 Trädplantering med skelettjordsmagasin	 Huvudgata	 Ingen rening	 Befintlig takyta
 Multifunktionell yta: - parkmark <sup>(1)</sup> - naturmark <sup>(1)</sup> - del av skolgård <sup>(2)</sup>	 Ny takyta (kvartersmark)  Ny lokalgata  Skolområde		

<sup>(1)</sup> anläggningens funktion avser fördröjning och rening av dagvatten upp till dimensionerande 10-årsregn samt tillfällig översvämningssyta vid extrem nederbörd

<sup>(2)</sup> anläggningens funktion avser tillfällig översvämningssyta vid extrem nederbörd



Figur 8-29. Åtgärdsförslag för dagvattenhantering inom hela planområdet. (Structor Uppsala AB 2020)

I det planerade parkstråket i områdets mitt finns i dagsläget en låglinje som är viktig att behålla för att kunna nyttja parken som en multifunktionell yta/översvämningssyta i samband med både dimensionerade regn men även som flödesbuffring vid mer extrema regn för att minska risken för översvämningar nedströms. I detaljplanen anges att det ska finnas fördröjningsmagasin i parkstråket. Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka skyfallssituationen på ett betydande sätt eftersom områdets hårdgörandegrad i princip är oförändrad och att de befintliga flödesvägarna kan bevaras och förstärkas. Om tillfälliga översvämningssytor kan

anläggas i den omfattning som föreslås i denna dagvattenutredning kan planens genomförande istället förväntas förbättra skyfallssituationen utmed järnvägsspåret.

Utöver tillfälliga översvämningsytor inom planområdet skulle omledning av sekundära flödesvägar så att de inte avrinner via järnvägsspåret kunna minska risken för översvämnung utmed järnvägsspåret. Vid eventuell förändrad höjdsättning är det viktigt att omledningen inte medför att översvämningsrisken förskjuts österut och så att Nyköpings resecentrum översvämmas. Ytterligare åtgärder kan vara att förlänga och förstärka de avskärande låglinjerna utmed Blommenhovsvägen som avvattnar naturmarken uppströms planområdet. Förslagen behöver emellertid studeras närmare och detaljprojekteras för att bedöma funktion, genomförbarhet och ekonomisk rimlighet.



**Figur 8-30. Förslag till sekundära avrinningsvägar inom planområdet för ytavrinning i samband med extrema regn.**

Längsmed södra plangränsen mot järnvägsspåret finns en grönyta som kan utformas som ett brett växtbeväxt svackdike. Området anges som dike i plankartan och en samordning behöver vidtas då samma yta även är aktuell för störningsreducerande plank mot järnvägen.

Det i området centralt belägna skolområdet föreslås utformas och höjdsättas så att den kan nyttjas som tillfällig översvämningsyta vid extrem nederbörd. Detaljplanen anger att dagvattenfördröjning ska finnas inom skolområdet.

Detaljplanen har höjdsatts så att nya låglinjer skapas för att erhålla sekundära avrinningsvägar förbi befintliga och nya byggnader. Dessa avrinningsvägar skapas utifrån höjdsättning med tillvaratagande av befintliga lågpunkter eller naturliga avrinningsvägar. Avrinningen leds vidare mot parkytor och fördröjningsmagasin som är avsedda för mottagande av dagvatten. Det är viktigt att inom slutna kvarter förse kvarteret med någon form av släpp eller portik för att säkerställa en sekundär avrinningsväg ut från innergårdarna. Höjdsättningen är viktig att bevaka i den fortsatta exploateringsprocessen för att styra dagvattnet på ett kontrollerat sätt. För att förhindra att miljö- eller hälsofarliga vätskor rinner in i planområdet om en olycka sker på E4-bron bör marken under bron höjdsättas så att ytvatten leds söderut istället.

Det finns tre befintliga servisanslutningar för dagvatten till planområdets kvartersmark och möjligheten att fortsätta nyttja dessa efter exploatering måste utredas vidare i samråd med Nyköping Vatten. Fortsatt samverkan med Nyköping vatten behöver ske för att säkerställa erforderlig kapacitet i kommunen dagvattensystem nedströms planområdet.

Sammantaget har det genom detaljplanen skapats möjlighet för att vidta åtgärder för en erforderlig dagvattenhantering. I kommande skeden preciseras en kombination av åtgärder så att systemlösningen uppnår kraven på dagvattenhantering för området. De förslag till åtgärder som



har tagits fram i dagvattenutredningen för planområdet, behöver detaljprojekteras i kommande skeden i exploateringsprocessen.

Inför det fortsatta arbetet är det viktigt att se över vilka krav som kan ställas på framtida fastighetsägare avseende skötsel och underhåll av dagvattenanläggningarna inom kvartersmark. Det föreslagna dagvattensystemet förutsätter att någon form av samfällighet upprättas mellan de olika bostadskvarteren för att säkerställa att anläggningarna finansieras och förvaltas på ett hållbart sätt.<sup>53</sup>

Underhålls- och skötselplaner behöver upprättas för dagvattensystemets olika anläggningar och ansvarområden. I planen bör även anläggningarnas funktion och uppbyggnad tydligt framgå för bibehållen funktion vid eventuell ombyggnation eller fastighetsuppgröning.

Nedan följer några typexempel på de dagvattenlösningar som har föreslagits i framtagna dagvattenutredning för planområdet, se bilderna nedan.



**Figur 8-31:** Visar ett exempel av en växtbädd, där vattnet samlas för att sedan rinna vidare ut i område med multifunktionell yta. Foto: Structor

---

<sup>53</sup> Structor Uppsala AB, 2020.



**Figur 8-32:** Visar utloppet från växtbädden och hur dagvattnet leds vidare förbi huskropparna och tar emot dagvatten på vägen. Vattnet rinner sedan ut i ytterligare växtbäddar och multifunktionella ytor.  
Foto: Structor



**Figur 8-33:** Planteringar längsmed husväggar. **Figur 8-34:** Trädplantering med skelettjord.

## 9 Konsekvenser i byggskedet

Det är i dagsläget oklart huruvida Ostlänken, Nyköpings resecentrum och Nöthagen kommer att byggas ut samtidigt eller inte. Oberoende av utfall så kommer anläggningsarbetena med all sannolikhet ge upphov till en mängd olika störningar under en period av flera år.

Byggskedet kan komma att innebära störningar för omgivningen vad gäller trafik, buller, vibrationer, luft (damning), dagvatten, markföroreningar, klimatpåverkan och naturresurser samt eventuell påverkan på natur- och kulturmiljö. Genom att miljöprogram, miljöplaner, kontrollplaner och riskanalyser tas fram i god tid innan byggskedet kan negativ miljöpåverkan minimeras eller förhindras. Utöver de störningar som sker på plats bidrar byggskedet till störningar som exporterats genom de val man gör gällande bland annat transporter och material. Vilka typer av material som föreskrivs har en stor betydelse för projektet klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv.

Det är viktigt att kräva att entreprenörer har färdiga rutiner för hur de ska hantera en eventuell miljöincident eller miljöolycka så att negativa konsekvenser minimeras.

### Buller och vibrationer

Bullrande verksamhet sker i området under hela byggskedet, t.ex. genom schaktning, masshantering, transporter, spontning och pålning. Även sprängning kan bidra med buller och vibrationer även om det i detta fall sannolikt inte är aktuellt med några mer omfattande sprängningsarbeten. Sedan tidigare förekommer redan störning från både järnvägen och E4 som ligger i anslutning till området. Förutsatt att råden i NFS 2004:15 följs kan konsekvenserna för buller förväntas bli acceptabla. Byggbuller under byggperioden kontrolleras när så är motiverat. Alternativt kan bullret mätas kontinuerligt med bullermätare. Byggnadsarbetet, inklusive leveranser, bör i största möjliga mån undvikas utanför ordinarie arbetstid. Beroende på i vilken ordning området kommer bebyggas kan vissa etapper störas mer eller mindre än andra av buller. Detta beroende på hur den logistiska planen utformas i kombination med att nybyggda huskroppar kan ha en ljuddämpande effekt gentemot E4 och järnvägen.

Vid eventuella sprängningsarbeten induceras vibrationer i omgivande mark. Markvibrationer kan skada kringliggande byggnader och vibrationernas storlek beror bland annat på laddningsmängd, den lokala geologin, avstånd från sprängplatsen och typ av ovanliggande jordmassor som markvibrationen överförs i.

För att undvika eller minimera risker för skador hos tredje man, måste därför en riskanalys för vibrationsalstrande mark- och grundläggningsarbete upprättas innan schakt- och grundläggningsarbetet påbörjas. Riskanalysen skall innehålla gränsvärden för vibrationer, deformationer och buller med tillhörande kontrollprogram. Av stor vikt är också att ta fram en kommunikationsplan över hur närboende informeras om planerade sprängningsarbeten. Detta för att undvika olägenheter för både närboende och för dem som utför arbetet.

### Utsläpp till luft

Anläggningsarbeten, transporter och rivning av befintlig bebyggelse ger upphov till damning. Damningen är tidsbegränsad och övergående men påverkar luftkvaliteten och är en viktig fråga i produktionsskedet för dem som vistas i och omkring området. För att minska damning från byggarbetsplatsen och begränsa olägenheterna ska dammbindande åtgärder vidtas samt dammande last och upplag övertäckas. Vid eventuell sprängning sker också visst utsläpp av kvävedioxid.

Företrädesvis bör krav ställas på entreprenörer att fordon och arbetsmaskiner med bra miljöegenskaper används. Samordning av transporter för att minska mängden trafik bidrar till mindre buller, damning och lägre utsläpp av luftförorenande ämnen samt växthusgaser.

### Föroreningar

Under sanerings- och rivningsarbeten kan exponering för föroreningar ske både via huden genom direktkontakt med förorenade föremål samt genom inandning av damm. Åtgärder som tas fram



för sanerings- och rivningsarbetare ska efterföljas så att risker minimeras. För att minimera risken för spill och utsläpp i byggskedet och inte förvärra graden av förorening i området är det viktigt med rutin för materialförvaring och spillskydd för maskiner.

När etappvis utbyggnad sker av ett område behöver åtgärder vidtas så att människor inte kommer i kontakt med förorenade områden i obebyggda etapper eller etapper under utbyggnad. Vid schakt och markberedning bör de som arbetar i området vara uppmärksamma på eventuella föroreningar i marken genom synliga förekomster av föroreningar eller genom lukt. Jordprover bör tas så fort en misstanke finns om föroreningar i mark. Om förorenad mark påträffas ska anmälan genast ske till Nyköpings Kommuns Miljöenhet.

### **Dagvatten**

I dagsläget avvattnas planområdet med självfall ytledes via dagvattenbrunnar till befintligt ledningssystem som ansluts till kommunalt dagvattennät och vidare till recipient Nyköpingsån utan kända fördröjnings- eller reningsåtgärder.<sup>54</sup> Recipient Nyköpingsåns känslighet ska vara styrande gällande hantering av dag- och spillvatten under byggskedet. Detta för att inte försvåra förutsättningen att uppnå Nyköpingsåns miljö kvalitetsnormer.

Då det i Nöthagen finns föroreningar kan dessa exponeras vid förändrade ytskikt och dess infiltrationsväg och spridningsbenägenhet kan påverkas. T.ex. kan rörligheten förändras om tillgången på syre förändras i samband med friläggning av massor. Infiltration av regnvatten och därmed utlakning av föroreningar kan också tillfälligtvis öka. Vidare riskerar eventuell sprängning medföra utsläpp av kväve i form av spill och detonationsrester från sprängämnet som följer med det dagvatten som bildas i området och därmed förorenar grund- och ytvattnet.

Åtgärder bör vidtas för att begränsa uppkomna dagvattenmängder samt utsläpp av förorenat dag- och länsvatten (byggvatten) till närliggande ytvatten. Länsvatten bör ej släppas direkt på marken eller i dagvattenbrunnar. Fordon eller annan utrusning bör ej tvättas på arbetsplatsen. Vid påkoppling på befintligt dagvattennät under byggtiden bör kontinuerlig provtagning göras för att säkerställa att vattenkvaliteten ligger på en godkänd nivå.

För att säkerställa en god kvalitet på det vatten som släpps ut till recipienten kan någon typ av sedimentationsfälla användas, t.ex. infiltrationsbassäng. Det kan även bli aktuellt med slamavskiljare. Detta kan kompletteras med vattenprovtagning. Om länsvatten är så kontaminerat att rening på plats ej är möjlig bör tankbil användas.

Risk finns för spill och utsläpp av drivmedel, hydrauloljor och liknande från arbetsfordon och maskiner. Vid olycka kan större volymer nå recipienten Nyköpingsån. Sannolikheten för detta bedöms dock som liten förutsatt att lämpliga skyddsåtgärder tillämpas. För spill av mindre volymer är sannolikheten större. Kontrollprogram bör omfatta förebyggande åtgärder, beredskap och rutin för hantering av eventuella situationer med spill och läckage.

### **Schakt- och fyllningsarbeten**

Förekomsten av silt i befintlig fyllningsjord och därunder i naturlig jord gör att det ska förutsättas att schakter och bottnar kan vara tjälfarliga vid kall väderlek och flytbenägna i vattenmättat tillstånd. Även erosion i siltiga schaktslänter kan inträffa vid nederbörd och av smältvatten. Som en åtgärd för att minimera detta problem under utförandet kan schaktsläntern och schaktbottnar därför behöva skyddas med presenningar och/eller isolering. Förekomsten av sand i befintlig fyllningsjord och som skikt i leran därunder gör att det ska förutsättas att schakter och bottnar kan vara erosionsbenägna i vattenmättat tillstånd.<sup>55</sup> Schakter skall hållas fria från länsvatten och renas på ett korrekt sätt innan det leds bort. Konsekvensen om ovanstående åtgärder inte efterföljs kan bland annat vara oavsiktlig rörelse av jordlager, mindre ras eller skred som utgör en risk för personal som arbetar i området.

<sup>54</sup> Structor Uppsala AB 2020.

<sup>55</sup> Structor Geoteknik Stockholm AB 2017.



### **Klimatpåverkan och energianvändning**

Begränsad klimatpåverkan är ett av de nationella miljö kvalitetsmålen och anses vara särskilt relevant för detaljplanen. Även Nyköpings kommuns miljö- och folkhälsopolitik tar upp mål gällande klimat och energi. Det är viktigt att detta tas i beaktande under byggskedet. Byggprojekt har en stor indirekt klimatpåverkan genom de material som används. Klimatbelastningen är lika stor i byggprocessen som vid drift av huset under 50 år. För att minska klimatbelastningen bör man vid upphandling bland annat ställa krav på effektiva materialtransporter med förnybara drivmedel, optimera materialval och metoder för uttorkning av betong, närvarostyrd belysning, energieffektiva bodar och användning av fjärrvärme och värmepumpar där det är möjligt.

### **Kemikalier och avfall**

En giffri miljö och god bebyggd miljö är två av de nationella miljö kvalitetsmålen som anses vara särskilt relevant för detaljplanen och även byggskedet. Genom en strävan mot mer cirkulära tankesätt när man föreskriver kemikalier och material kan negativa miljöeffekter förhindras eller minskas. Krav bör ställas på att kemiska förbrukningsprodukter (t.ex. bränsle, olja, markeringsfärg) ska vara godkända enligt byggvarudatabaser såsom Byggvarubedömningen, BASTA eller Sunda Hus. Förbudsämnen ska inte förekomma. Utfasningsklassade produkter bör enbart användas om inga alternativ finns. Antalet avfallsfraktioner bör minst motsvara de krav som Sveriges byggindustrier ställer. Blandat byggavfall ska ej förekomma. Farligt avfall förvaras på utmärkta platser så som EcoSimplex-skåp. Leverantörer och entreprenörer bör upprätta en projektspecifik avfalls- och avfallsminimeringsplan samt materialhanteringsrutin.

### **Trafik**

Ett genomförande av detaljplanen innebär delvis förändring av existerande transportvägar samt ett ökat flöde av trafik i området, särskilt under byggskedet. Trafikomläggningar kommer även att medföra en ökad trafikbelastning på andra gator inom Nyköpings tätort. In- och uttransporter från byggområdet bör framförallt att ledas via Blommenhovsvägen mot väg 52 för att minimera transporter inne i Nyköping. Ett sätt att förebygga negativ påverkan är att i god tid informera boende i närheten av kommande logistiska förändringar.

För att minimera antalet transporter med dess störningar bör en logistikplan upprättas som hanterar när och var lastning sker. Ytterligare förmildrande åtgärder kan vara koordinering av last så att endast fullastade transporter anländer till området samt att använda sig av ett logistikcenter som kan koordinera transporter.

### **Naturresurser**

Inför byggskedet föreskrivs material såsom massor, stål, betong, trä, fasad och inredning. Genom att anta en strategi med mer cirkulära tankegångar när man föreskriver material kan negativa miljöeffekter på både natur och människa förhindras eller minskas. Krav bör ställas på att material ska granskas enligt byggvarudatabaser såsom Byggvarubedömningen, BASTA eller Sunda Hus. Nivån på godkännande kan anpassas efter ambitionsnivå. Vidare kan man även basera val av material på faktorer som andel återvunnet och prioritera inköp regionalt för att förhindra långa transportvägar.

### **Natur- och kulturvärden**

Under byggskedet finns det risk för att naturmiljö som inte är avsedd att exploateras blir påverkad. Norr om Nöthagen finns ett område med skog och berghäll som anses ha värden för rekreation och friluftsliv. I de områden där det finns värdefull natur och där träd och vegetation ska sparas behöver denna skyddas från påverkan från arbetsfordon, damning och liknande. Försiktighet bör iaktas vid etablering av arbetsytor och liknande. Gräsytor eller träd som skall bevaras på området bör stängslas in för att skyddas.

De hus som idag står på området och som ska ingå i och vara en del av framtida Nöthagen behöver särskilt skyddas under byggskedet. De olika fastigheterna är olika känsliga för yttre störningar som en ombyggnation av området innebär.<sup>56</sup> Det är viktigt att säkerställa att störningar så som

<sup>56</sup> Wilund Arkitekter och Antikvarier AB, 2015.

vibrationer och förändrad markanvändning inte ger upphov till sättningar och sprickor i de bevarade fastigheterna.

### **Tillgänglighet**

I byggskedet kommer personer i och omkring området, men även personer som passerar, påverkas gällande framkomlighet. Möjligheterna att kunna röra och orientera sig säkert inom samt passera förbi en byggarbetsplats är viktiga att säkerställa. Barn och personer med funktionsnedsättning har generellt sett svårare att ta till sig sådan information. Det är bra om man i största möjliga mån inte gör området till en barriär. För att säkerställa en god tillgänglighet bör det finnas tydlig information för alla målgrupper. Det är viktigt att säkerställa möjligheten till säkra passager för de som är beroende av att ta sig till och från Resecentrum.

Då Nyköpings Lasarett ligger nordost om Nöthagen är det viktigt att tillgänglighet ges till de blåljusfordon som kommer att passera området. Eftersom Brunnsgatan tidvis kommer att vara avstängd måste eventuella blåljusfordon kunna passera på ett säkert sätt utan risk för gång- och cykeltrafikanter.

## 10 Samlad bedömning och måluppfyllelse

### 10.1 Samlad bedömning

Planförslaget bedöms kunna fungera väl utifrån konsekvensbilden, även om det förutsätter vidtagande av skadeförebyggande åtgärder för vissa miljöaspekter.

En miljöaspekt som är av stor betydelse för området är bullerpåverkan, främst från närliggande järnvägar och E4, men även från lokalgator med högre trafiktal. Utan åtgärder blir bullernivån i området hög, med överskridande av gällande riktvärden. Bullerberäkningar har utförts inom ramen för framtagen bullerutredning, där även åtgärder har tagits fram för att anpassa området på ett sätt som innebär att gällande riktvärden för buller kan uppnås. Störst betydelse har en bullerskärm längs järnvägen, för att reducera bullernivåer inom området. Bullerskärm längs järnvägen behöver kompletteras med lokala åtgärder och anpassningar inom området. Flera anpassningsåtgärder har arbetats in i planförslaget under processens gång. Genomförd bullerutredning visar hur detta kan genomföras på ett sätt så att gällande riktvärden för buller klaras. Ljudsituationen kräver även detaljerade utformningsstudier i projekteringskedet för precisering av åtgärder så att acceptabel ljudmiljö kan uppnås.

Risikanalys avseende olycksrisker med avseende på transporter av farligt gods järnvägen och E4:an har genomförts för planförslaget. Transporterna på järnvägen och E4:an utgörs riskkällor och personer som bor, arbetar eller vistas i planområdet utgörs skyddsobjekt. Risknivån för exploateringen är acceptabel under förutsättning att de i riskanalysen rekommenderade riskreducerande åtgärderna blir införda.

Planområdet är förorenat både i mark och i byggnader. Saneringsåtgärder med avseende på främst klorerade alifater behövs inför byggandet av bostäder och det har tagits fram både åtgärdsplaner på åtgärder, vilka bedöms som tekniskt och ekonomiskt genomförbara.

Dagvattenutredningen visar att det finns förutsättningar för att kunna vidta åtgärder, så att dagvatten kan hanteras på ett riktigt sätt. Det omfattar bl.a. tillräcklig fördröjning och vattenrecipienter bedöms därmed inte påverkas negativt. Planerad dagvattenhantering i kombination med sanering av förorenat område bedöms ge positiva konsekvenser för yt- och grundvatten genom reducerad föroreningsbelastning.

Planförslaget innebär att kulturhistorisk bebyggelse och strukturer av högt värde kommer att sparas. Viss bebyggelse med kulturvärden kommer inte att kunna sparas. Det kan bero på byggnaders kondition och möjlighet att införliva i den nya bebyggelsestrukturen. Sammanvägt bedöms påverkan på områdets kulturvärden vara sammantaget något negativ utifrån att merparten av bebyggelsen rivs och däribland en del av högre värderad bebyggelse. Påverkan mildras av att ett representativt urval av byggnader bevaras och förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser och de yttre miljöer som har kvalitéer tas till vara och utvecklas.

Med de anpassningar som gjorts i planförslaget med hänsyn till miljöaspekter samt förslagna skadeförebyggande åtgärder så bedöms inte planen medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt. Planförslaget bedöms inte ge påtaglig skada på något riksintresse och bedöms ge positivt bidrag för att uppnå MKN för vatten.

### 10.2 Konsekvenser på riksintressen och miljökvalitetsnormer

#### Riksintresse för kulturmiljö, Nyköping D57

Planförslaget bedöms inte medföra någon skada på området av riksintresse, Nyköping D57. Planområdet ligger i princip helt utanför området av riksintresse. Området bedöms i sitt läge som mindre känsligt för utbyggnad relaterat till riksintresset. I Nöthagen finns relativt storskaliga strukturer med en högre bergssida i norr, upphöjd E4 och stora infrastrukturanläggningar i övrigt.

Då området ligger i direkt anslutning till riksintressegränsen kan området ha värden som motsvaras av riksintressebeskrivningen. Området ligger utanför den reglerade stadskärnan och kan därmed inte anses innefattas i skrivningen ”*Stadsmiljö präglad av konsekvent genomförd reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrianläggningar från skilda tider*”. Däremot kan områdets äldsta bebyggelse, slakteriets byggnader från 1917, anses falla under skrivningen ”*De fysiska uttrycken för Nyköpings utveckling från medeltidsstad via 1600-talets rutnätsstad till en av sent 1800-tal och tidigt 1900-tal präglad småstad ska bevaras och vara avläsbara*”. Slakteriets äldsta delar har en arkitektonisk och samhällshistorisk koppling till det tidiga 1900-talets Nyköping. Då planförslaget avser bevara byggnaderna innebär det ingen skada på riksintresset.

Planområdet är nästan helt och hållet utanför området av riksintresse, med undantag för ett mycket litet parti närmast Resecentrum vilket inte exploateras. Bedömning av påverkan har därför gjorts utifrån hur planförslaget påverkar riksintresseuttrycken innanför riksintresseområdet.

Bedömningen har gjorts i en antikvarisk konsekvensanalys<sup>57</sup> utifrån ett antal vyer tagna i närheten av planområdet i vilka planförslagets tillkommande volymer monterats in. Påverkan har utifrån vyerna bedömts vara begränsad; påverkan har inte bedömts innebära en markant försämring av upplevelsen av utpekade riksintresseuttryck varpå risken för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården inte bedömts vara överhängande. Bedömning har även utgått ifrån bedömningar av hur planerad bullerskärm kan komma att påverka stadsbilden.

#### **Riksintresse för kommunikationer, väg och järnväg**

Föreslagen exploatering påverkar inte möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av de berörda riksintressanta anläggningarna för kommunikationer. Detaljplanen har utformats så att funktionen hos transportsystemet inte påverkas. Funktionen säkras genom valda avstånd till berörda kommunikationsläggningar samt vidtagna åtgärder och anpassningar i förhållande till influensfaktorer som buller, olycksrisker, vibrationer, transport av farligt gods och elsäkerhet. Detaljerad utformning behöver säkerställas i dialog med Trafikverket för att inte riskera att påverka riksintressena negativt. Samordning med Trafikverket förutsätts för samtida utbyggnad av Ostlänken. Planförslaget bedöms inte riskera att medföra risk för påtaglig skada på riksintresset.

#### **Riksintresse för naturvård, Nyköpingsån, NRO 04-37**

Med sitt avstånd från Nyköpingsån samt goda lösningar för hantering av dagvatten som leds vidare till Nyköpingsån bedöms ingen skada uppkomma på riksintresset.

#### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Planens genomförande bedöms kunna bidra till bättre förutsättningar till att MKN för vatten uppnås i recipienten Nyköpingsån, då planerad dagvattenhantering i området kommer medföra minskade utsläpp av förorenande och gödande ämnen samt suspenderat material till ån.

Efterbehandlingsåtgärder inom Nöthagen innebär att spridning av föroreningar till grundvattenförekomsten Larslundsmalmen reduceras. Förorenat område från Wedholms verksamhet är ett område som i gällande åtgärdsprogram är angivet som en möjlig åtgärd för att förbättra vattenkvalitet i vattenförekomsten. Utvecklingen av Nöthagen enligt planförslaget, som även innebär efterbehandlingsåtgärder, innebär därför förbättrade förutsättningar för vattenförekomsten och ökar möjligheten att uppnå MKN för vatten.

#### **Miljö kvalitetsnormer för luft**

För luftkvaliteten utomhus finns nationella miljö kvalitetsnormer för bland annat kvävedioxid, svaveldioxid och partiklar. Normvärdet som ska klaras för partiklar är 40ug/m<sup>3</sup> (mikrogram per kubikmeter. De luftföroreningar som finns i Nyköpings kommun har bland annat bildats utanför landets gränser men även lokala källor som trafik påverkar luftkvaliteten.

<sup>57</sup> Nyréns arkitektkontor, 2019.



Planområdet ligger i direkt anslutning till vältrafikerad väg, E4. Det innebär risk för spridning av luftföroreningar till området, men avtar snabbt med avståndet från E4. Enligt en översiktlig kartering av luftföroreningar i Södermanland som är framtagen av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund framgår att beräknade nivåer av partiklar (PM10) samt kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) inte överstiger normvärden. För berörd sträcka på E4 beräknas ett värde på 20–28 ug/m<sup>3</sup> PM10 per år. Inom ett område av ca 15 meter från E4 beräknas partikelhalten ha sjunkit till 15–20 ug/m<sup>3</sup> per år. För kvävedioxid beräknas ett medelvärde per år på mellan 10–15 ug/m<sup>3</sup> för planområdet samt berörd sträcka på E4. Värdena för partiklar och kvävedioxid beräknas inte heller överstiga miljö kvalitetsmålet på 15 ug/m<sup>3</sup> respektive 20 ug/m<sup>3</sup>.<sup>58</sup>

En orsak till att luftföroreningarna förväntas vara under normvärdet för luftkvalitet kan vara det öppna läget. Den aktuella sträckan av E4 har hög luftomsättning då den utgörs av en bro. Detaljplanens disposition med högre bebyggelse mot E4 bedöms även de ha goda effekter för att minska förorenings spridning in i området. Friskluftsintag till byggnader längs E4 sker från lokalator. Med detta klaras MKN för luft.

Med planutformningen som grund där skyddande bebyggelse uppförs mot E4 har luftkvalitet inte ansetts vara en aspekt som kan antas innebära risk för betydande miljöpåverkan, och detaljerade utredningar har därför inte inkluderats i MKB.

### **Miljö kvalitetsnormer för buller**

Bullerskyddsåtgärder har tagits fram för detaljplanens genomförande och ska genomföras på ett sätt så att gällande riktvärden för buller uppnås. Åtgärderna verkar för att uppnå ställda krav på buller reducering och därigenom undvika skadliga effekter på människors hälsa.

## **10.3 Beaktande av miljömål**

### **10.3.1 Begränsad klimatpåverkan**

#### **Berörda miljö aspekter: Trafikmiljö**

I området kommer det att genereras mer biltrafik än idag i vissa delar, beroende på den stora stadsomvandlingen i stadsdelen med resecentrum och tillskapande av nya bostadsområden. Samtidigt avlastar Hemgårdspassagen trafiken och dagens tyngre transporter som berör Nöthagen kommer att avgå. Placeringen av det nya bostadsområdet, i direkt närhet till resecentrum och dess närhet till Nyköpings stadskärna, till att de boende i större grad väljer att åka kollektivt till arbetet eller cykla och gå. Planen innebär en tät bebyggelse som i sig är en klimateffektiv struktur.

### **10.3.2 Giffri miljö**

#### **Berörda miljö aspekter: Föroreningar i mark och byggnader**

I samband med byggnation av det nya området enligt planförslaget, kommer marken och de byggnader som ska behållas, att saneras för bostadsändamål. Detta innebär att befintliga föroreningar i stor grad tas bort från området, vilket bidrar till en minskad risk av spridning av föroreningar till grund- och ytvatten och en minskad risk för exponering för människor, djur och växter.

### **10.3.3 Levande sjöar och vattendrag**

#### **Berörda miljö aspekter: Dagvatten**

Planen innebär att dagvattnet från området ska tas omhand och renas lokalt innan det släpps vidare ut i recipienten Nyköpingsån. Planen resulterar i en förbättrad rening av dagvatten från området och ger bättre förutsättningar för att recipientens vattenkvalitet ska förbättras.

<sup>58</sup> SLB-analys, 2019.

#### 10.3.4 Grundvatten av god kvalitet

##### **Berörda miljöaspekter: Dagvatten, föroreningar i mark**

Genom sanering och utvecklad hantering av dagvatten ges ökade förutsättningar för ett grundvatten av god kvalitet. Minskad belastning på Nyköpingsån uppnås genom utvecklade dagvattenlösningar. Det innebär även att risken för påverkan på grundvattenförekomsten Larslundsmalmen, sydväst om planområdet, är förhållandevis låg. Det är särskilt viktigt med en tillfredsställande hantering av klorerade kolväten, så att dessa inte riskerar spridning i grundvattnet. Detta beaktas vid utredning av föroreningsförekomst och efterföljande saneringsarbeten.

#### 10.3.5 God bebyggd miljö

##### **Berörda miljöaspekter: Buller, Trafikmiljö, Kulturmiljö, Föroreningar i mark och byggnader, Risk**

Det finns förutsättningar för att skapa en god bebyggd miljö utifrån planförslaget. Åtgärdsbehov gällande buller, förorenad mark och byggnader behöver beaktas så att risker för människors hälsa kan bli acceptabel. Att kombinera utveckling av nya stadsmiljöer med bevarande av historiskt intressanta byggnader och strukturer, ger förutsättningar för en intressant miljö att bo i och att besöka.

#### 10.3.6 Ett rikt växt- och djurliv

##### **Berörda miljöaspekter: Dagvatten**

Planförslaget beaktar grönstrukturer genom att en park sparas, som löper genomgående genom området från norr till söder. De förslag på dagvattenlösningar som har tagits fram för området bidrar till fler multifunktionella ytor för växter och djur att leva i. Dagvattenlösningarna innebär bl.a. att fler vattenspeglar och fler växter tillkommer i området, genom t.ex. växtbäddar och skelettjordsmagasin med träd. Även om området till sin karaktär har en hög grad av stadsmässighet finns goda förutsättningar att i fortsatt planering få till element och utformningar som stödjer ett rikt växt- och djurliv i stadsmiljö.

#### 10.3.7 Miljö- och folkhälsopolicy

Från kommunens miljö- och folkhälsopolicy är delmålen *klimat- och energi* samt *natur och vatten* de mest relevanta för detaljplanen över Nöthagen. För delmålet *klimat och energi* bedöms planen bidra till att uppnå kommunens mål, då bostäderna byggs i ett centralt läge i staden med direkt närhet till resecentrum samt ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. En tät byggnadsstruktur i centralt läge ger goda förutsättningar klimateffektiv uppvärmning.

För delmålet *natur och vatten* bedöms planen bidra till att uppnå kommunens mål, då området kommer förses med öppna dagvattenlösningar, vilket tillför området en mer omväxlande miljö för växter och djur att leva i. Genom utveckling av stråk kan tillgängligheten till naturområden norr och väster om området öka, särskilt då större gator anpassas för att möta behov för gång- och cykeltrafik. Den förändrade dagvattenhanteringen i området bedöms även förbättra förutsättningarna för att miljö kvalitetsnormer i Nyköpingsån uppnås.

#### 10.3.8 Klimat- och energistrategi

Planområdets placering i direkt närhet till resecentrum, ökar möjligheterna för ett hållbart resande för de boende i området, genom en större valmöjlighet till att åka kollektivt till arbete och gå eller cykla till arbete och stadskärnan. Generellt sett har planen utformats för en energieffektiv struktur och förutsättningar för klimateffektiva resor. Flera åtgärder för att styra över till mer klimatneutrala resor ligger dock i detaljerade åtgärdsval som kommer efter detaljplaneskedet, såsom cykelhus och laddinfrastruktur för elbilar etc.

### 10.3.9 Transportstrategi

Planen bedöms efterleva transportstrategins prioriteringsordning, då området utformas med gena gång- och cykelvägar till resecentrum och stadskärnan samt att planen ligger i direkt närhet till resecentrum. Detaljerade åtgärdsalternativ finns för att ytterligare stimulera i önskad riktning.

## 11 Uppföljning

Enligt 6 kap 12 § miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Uppföljningen av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen ger kopplas lämpligen så långt som möjligt till befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem.

Uppföljning av föroreningsituationen i området sker i samband med saneringsåtgärder, då en miljökontrollant mäter och kontrollerar att föroreningshalterna i marken understiger gränsvärdena för känslig markanvändning innan bostäder byggs i området. Uppföljning sker så att sanering utförs till de nivåer som erfordras.

Underhålls- och skötselplaner behöver upprättas för dagvattensystemets olika anläggningar och ansvarsområden, i dessa planer bör även anläggningarnas funktion och uppbyggnad tydligt framgå för bibehållen funktion vid eventuell ombyggnation eller fastighetsuppgröning. Inför det fortsatta arbetet med detaljplanen är det viktigt att se över vilka krav som kan ställas på framtida fastighetsägare avseende skötsel och underhåll av dagvattenanläggningarna inom kvartersmark. Det föreslagna dagvattensystemet förutsätter att någon form av samfällighet upprättas mellan de olika bostadskvarteren för att säkerställa att anläggningarna finansieras och förvaltas på ett hållbart sätt.

Miljökonsekvenser under byggskedet bevakas med det miljökontrollprogram som tas fram inför exploateringen av området.

## 12 Referenser och underlag

### Underlagsrapporter

Liljemark Consulting AB, 2016. Översiktlig markteknisk markundersökning. Fogden 4 samt Raspen 2 och 3, Nyköping. 2016-06-08.

Liljemark Consulting AB, 2017 a. Miljöteknisk markundersökning, Raspen 1, Nyköping. 2017-03-24.

Liljemark Consulting AB, 2017 b. Kompletterande miljöteknisk undersökning, Raspen 1, Nyköping. 2017-10-12.

Liljemark Consulting AB, 2019 a. Raspen 1–3, Utlåtande kring åtgärder av markföroreningar och markens lämplighet för byggande. 2019-03-20.

Liljemark Consulting AB, 2019 b. Raspen 1, Kompletterande miljöteknisk undersökning med MIP-sondering. 2019-03-20.

Liljemark Consulting AB, 2019 c. PM Kompletterande grundvattenutredning. 2019-05-31.

Liljemark Consulting AB, 2019 d. PM Åtgärds mål och föreslagen åtgärd för klorerade alifater i mark – Raspen 1. 2019-09-02.

Nyréns arkitektkontor AB, 2017. Antikvariskt planeringsunderlag. Nöthagen, Nyköping. 2017-08-07.

Nyréns arkitektkontor AB, 2019. Antikvarisk konsekvensanalys, Nöthagen, Nyköping. 2019-10-15.

Ramböll, 2018 a. Trafikmodellering, Nöthagen. 2018-04-26.

Ramböll, 2018 b. Trafiksystemets funktion och behov. Nöthagen, Nyköpings resecentrum, Hållet och Väster. 0.9 Granskningsutgåva. 2018-03-02.

Ramböll, 2019. Riskanalys för DP Nöthagen, Nyköping, avseende transporter av farligt gods på järnväg och E4:an. 2018-06-19 och rev 2019-08-30.

Structor Akustik AB, 2019. Vibrationsutredning. 2019-10-02.

Structor Akustik, 2020. Nöthagen, Nyköpings kommun. Omgivningsbuller väg- och spårtrafik. 2020-05-15.

Structor Geoteknik, Stockholm, 2017 a. Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik. Raspen 1, 2 och 3, Nöthagen, Nyköpings kommun. Nya flerbostadshus, underlag till detaljplan. 2017-06-19.

Structor Geoteknik Stockholm, 2017 b. Utrednings PM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning. Raspen 1, 2 och 3, Nöthagen, Nyköpings kommun. 2017-08-09.

Structor Uppsala, 2020. Dagvattenutredning, Nöthagen, Nyköpings kommun. 2017-06-28, reviderad 2020-05-14.

Sweco, 2017. PM-trafik, Nöthagen. 2017-08-28.

Sweco, 2019 a. Strukturutredning Nöthagen. 2019 oktober.

Trivector, 2018. Parkerings- och mobilitetsutredning.



Wilund Arkitekter och Antikvarier AB, 2015. Antikvarisk förundersökning, Nöthagen, Nyköping. 2015-08-03.

### Övriga referenser

Boverkets rapport 2015:8 Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö”

Cowi, Januari 2019. A101729-04-02-Farligt gods-RAP-001 – Riskutredning avseende farligt gods i Oxelösund.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2013a. Riskbild 2 Södermanland. Skyfall, lokala avrinningsförhållanden och extrema havsvattenstånd. Rapport 2013:24.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2013b. Riskbild 3 Södermanland. Extrema vädersituationer. Klimatförändringar och lokala effekter. Rapport 2016:03.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2019. Kunskapsunderlag för riksintressen.

Naturvårdsverket, 2004. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15.

Naturvårdsverket, 2017. Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder.

Naturvårdsverkets vägledning NV-01534-17, ”*Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik*”

Naturvårdsverket, 2019. <http://www.miljomal.se/>

Nyköpings kommun, 2012–2015. Miljö- och folkhälsopolicy.

Nyköpings kommun, 2013 a. Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta.

Nyköpings kommun, 2013 b. Översiktsplan för Nyköpings kommun.

Nyköpings kommun, 2014 a. Nyköpings kommuns VA-policy.

Nyköpings kommun, 2014 b. VA-strategi för Nyköpings kommun.

Nyköpings kommun, 2015. Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta.

Nyköpings kommun, 2016 a. Behovsbedömning av detaljplan för Raspen 2 och 3, Nöthagen, Nyköpings, Nyköpings kommun.

Nyköpings kommunkarta, 2016 b. [http://kartor.nykoping.se/cbkort?profile=profile\\_fop](http://kartor.nykoping.se/cbkort?profile=profile_fop)

Nyköpings kommun, 2016 c. Klimat- och energistrategi 2016–2020.

Nyköpings kommun, 2018 a. Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum. 2018-04-06.

Nyköpings kommun, 2018 b. Nyköpings resecentrum. Illustrationskarta för Väster 1:42 m.fl. 2018-04-06.

Nyköpings kommun, 2020. Detaljplan antagandeverision, Raspen 1, 2 och 3 m.fl. Nöthagen, Nyköping. 2020-05-15.

OxGas AB, 2018. Miljökonsekvensbeskrivning för LNG-terminal i Oxelösunds hamn. Tillstånd enligt miljöbalken och sevesoverksamhet. Juni 2018.

SBB/Nyréns, 2019. Nöthagen strukturplan. 2020-05-15.

SLB-analys, 2019. Östra Sveriges Luftvårdsförbund,  
<http://slb.nu/slbanalys/luftforeoreningskartor/> [Hämtat 2019-09-11.]

Statens Räddningsverk, 1997. Värdering av Risk. Karlstad

Statens Räddningsverk, 2006. Kartläggning av transport av farligt gods

SFS 2015:216, Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader och SFS 2017:359, Förordning om ändring i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader

Sweco, 2018. MKB tillhörande detaljplan för Nyköpings resecentrum i Nyköpings kommun. 2018-04-06.

Sweco, 2019 b. Nyköpings resecentrum. Bullerutredning gällande ny detaljplan. 2019-02-14.

Trafikverket, 2019. Projekt Ostlänken.  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/>

Trafikverket, 2017 a. Tabell över Riksintressen 2017.xcl

Trafikverket, 2017 b. Vägtrafikflödeskartan.

Trafikverket Rapport 2015:065. ”Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordning om omgivningsbuller”,

VISS, 2019. VattenInformationSystem Sverige

Östra Sveriges Luftvårdsförbund SLB-analys, 2019. <http://slb.nu/slbanalys/luftforeoreningskartor/> 2019-09-11



# Granskningsutlåtande

## Detaljplan för Raspen 1- 3 m fl

Nöthagen, Nyköpings kommun

Upprättad 2020-06-22

## Innehåll

Hur granskning bedrivits.....	3
Sammanfattning av synpunkter.....	3
Sammanfattning av kommunens ställningstaganden.....	4
Revideringar.....	4
Yttranden och bemötanden.....	8
1. Länsstyrelsen.....	8
Kommunens bemötande.....	16
2. Trafikverket.....	21
Kommunens bemötande.....	23
3. Lantmäteriet.....	25
Kommunens bemötande.....	25
4. Vattenfall Eldistribution AB.....	26
Kommunens bemötande.....	27
5. Skanova AB.....	27
Kommunens bemötande.....	28
6. Sörmlands museum.....	28
Kommunens bemötande.....	32
7. PostNord.....	32
Kommunens bemötande.....	33
8. Nyköpings hembygdsförening.....	33
Kommunens bemötande.....	33
9. Brf Villa Skogsberg.....	34
Kommunens bemötande.....	36
10. Privatperson (AO).....	37
Kommunens bemötande.....	37
11. Privatpersoner (FoMD).....	37
Kommunens bemötande.....	39
12. Privatperson (JK).....	40
Kommunens bemötande.....	40
13. Privatpersoner (KHoK-EN).....	40
Kommunens bemötande.....	41
14. Privatpersoner (ToMW).....	41
Kommunens bemötande.....	42
15. Privatpersoner (EoGL).....	42
Kommunens bemötande.....	42
16. Privatpersoner (K-BoA-MS).....	42
Kommunens bemötande.....	43
17. Privatperson (AN).....	44
Kommunens bemötande.....	44
18. Privatperson (JÅ).....	44
Kommunens bemötande.....	45



19. Privatpersoner (Familjen vG).....	45
Kommunens bemötande.....	45
20. Privatpersoner (A-CoYB).....	45
Kommunens bemötande.....	46
21. Privatpersoner (J-EHoLA).....	46
Kommunens bemötande.....	49
Privatperson (OK).....	50
Kommunens bemötande.....	50
Privatperson (KK).....	50
Kommunens bemötande.....	50
Privatpersoner (PoAS).....	50
Kommunens bemötande.....	51
Privatpersoner (KoLWaE).....	52
Kommunens bemötande.....	53
Intressenter vars synpunkter ej eller endast delvis tillgodosetts.....	54
Namnsättning.....	54
Redogörelse för MKB.....	54
Medverkande tjänstepersoner.....	54

## Hur granskning bedrivits

Förslag till detaljplan, upprättat av Plan- och naturenheten, Samhällsbyggnad, har varit utställt för granskning under tiden 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10. Annonsering har skett i den lokala dagstidningen. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida.

Handlingarna har skickats till berörda myndigheter, kommunala remissinstanser, föreningar, organisationer och sakägare enligt särskild förteckning.

Totalt har 27 st skriftliga yttranden inkommit, varav 1 st utan erinran och 1 st som godkänner förslaget. Yttrandena finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Följande har inkommit med yttranden **utan erinran** mot planförslaget:  
2019-12-01, Luftfartsverket

Följande har **godkänt** planförslaget  
2019-12-07, Privatperson (PT)

Följande har inkommit **med synpunkter** på förslaget:

2019-12-06, Vattenfall Eldistribution AB  
2019-12-11, Privatperson (AO)  
2019-12-11, PostNord  
2019-12-12, Skanova AB  
2019-12-18, Lantmäteriet  
2019-12-20, Privatpersoner (FoMD)  
2020-01-03, Privatperson (JK)  
2020-01-06, Privatpersoner (KHoK-EN)  
2020-01-07, Privatpersoner (ToMW)  
2020-01-07, Privatpersoner (EoGL)  
2020-01-07, Privatpersoner (K-BoA-MS)  
2020-01-07, Privatperson (AN)  
2020-01-08, Privatperson (JÅ)  
2020-01-08 Privatpersoner (FamvG)  
2020-01-08, Privatpersoner (A-CoYB)  
2020-01-10, Brf Villa Skogsberg  
2020-01-10, Nyköpings hembygdsförening  
2020-01-10, Privatpersoner (J-EHoLA)  
2020-01-10, Sörmlands museum  
2020-01-10, Trafikverket  
2020-01-10, Länsstyrelsen  
2020-01-10, Privatperson (OK)  
2020-01-10, Privatperson (KK)  
2020-01-10, Privatpersoner (PoAS)  
2020-01-13, Privatpersoner KoLWaE)

## Sammanfattning av synpunkter

De mest förekommande synpunkterna på planförslaget rör höjden på bebyggelsen, särskilt de delar som gränsar till befintlig villabebyggelse. Synpunkterna kommer från privatpersoner samt Sörmlands museum och

Nyköpings hembygdsförening och förordar att bebyggelsens höjd sänks för att minska skuggning, insyn, och påverkan på kulturmiljö.

Flera privatpersoner har synpunkter på ökad trafik i området och till viss del på påverkan under byggtid. Länsstyrelsen anser att trafikföreskrifter bör regleras i plankartan.

Länsstyrelsen och Trafikverket förordar ytterligare reglering av bullerskyddsåtgärder på plankartan, utvecklad redovisning av bullervärden på fasad avseende planens genomförande samt reglering av bullerplankets höjd. Trafikverket önskar att avtal tecknas mellan Kommunen och dem avseende förlängning av bullerskydd på E4 innan detaljplanen antas.

Länsstyrelsen bedömer att plankartan behöver kompletteras med ytterligare riskreducerande åtgärder, skyddsåtgärder för vibrationer samt precisering av fördröjning av dagvatten.

Länsstyrelsen och Trafikverket poängterar att åtgärder inom planen måste ta hänsyn till järnvägens funktion och kommande järnvägsanläggning. Trafikverket förordar att Kommunen ska invänta fastställandet av järnvägsplanen innan detaljplanen antas, för att säkerställa att planerna överensstämmer. De anser också att trepartsavtalet, avseende tillfälligt marknyttjande på Raspen 3 vid genomförande av järnvägsplanen, behöver vara undertecknat innan planens antagande.

Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån riksintresse för kulturmiljö men anser att bullerplanks påverkan på stadsbilden behöver utredas ytterligare samt att exploateringsavtalet bör reglera att exploatören ska följa gestaltungsprogrammet i utformning av bebyggelsen.

Sörmlands museum och Nyköpings hembygdsförening förordar mer bevarande av den befintliga kulturmiljön och ytterligare anpassning av ny bebyggelse. Museet önskar komplettering av antikvarisk konsekvensanalys med ytterligare vypunkt samt förtydligande i MKB avseende om planen innebär betydande miljöpåverkan.

Vattenfall önskar fler områden för tekniska anläggningar. De och Skanova poängterar att flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

## **Sammanfattning av kommunens ställningstaganden**

Kommunen har endast gjort en mindre justering av byggnadshöjder från granskning till antagande. I övrigt står kommunen kvar vid bedömningen att den föreslagna bebyggelsehöjden är lämplig. Den ökade insyn och skuggning för närliggande fastigheter vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslaget positiva konsekvenser. Åtgärder som gjorts under planprocessen för att minska påverkan på befintlig bebyggelse är framförallt bredning av gaturummet i jämförelse med befintligt och lägre byggnadshöjder mot villaområdet än mot övriga plangränser.

Inga ändringar som påverkar trafikgenerering har gjorts sedan granskning. Kommunen anser att den ökning av biltrafik som utredning beräknar genereras till följd av planförslaget är acceptabel. Dock bedöms det finnas goda förutsättningar från att skapa lägre flöden än de prognostiserade genom att arbeta med åtgärder för hållbar mobilitet inom området samt strategiskt i kommunen i stort.

Kommunen har använt sig av planbestämmelse om bullerriktvärden tillsammans med villkor startbesked på plankartan. Dessa bedöms vara tillräckligt för att säkerställa att bebyggelse ges erforderligt skydd mot bullerstörningar. Att reglera vilken lösning som ska användas för att klara bullerriktvärden för respektive byggnadsvolym bedöms inte lämpligt då det finns olika alternativ för lösningar. Inför antagande har bullerutredningen kompletterats med ytterligare redovisning av förutsättningar för att lösa buller under utbyggnad av området.

I exploateringsavtalet regleras att Exploatören ska ansvara för att projektera, bygga ut och bekosta nödvändiga bullerskydd. Samt att utformning av bullerskydd ska ske i samråd mellan Kommunen, Trafikverket och Exploatören. Bullerskydd på E4 bedöms inte nödvändigt för planens genomförbarhet, bullerutredningen visar att det går att skapa en acceptabel bullermiljö genom utformning av bebyggelsen. Dock skulle en förlängning av bullerskydd skapa mer flexibilitet för utformning och etappordning för bebyggelsen. Dialog mellan Kommunen och Trafikverket om möjlighet för förlängning av bullerskydd längs E4 pågår men inget beslut finns än.

Sedan granskning har bestämmelser för riskreducerande åtgärder omformulerats och kompletterats för att överensstämma med de rekommendationer som anges i riskutredningen för transporter med farligt gods.

Kommunen har inte inkluderat någon planbestämmelse för vibrationer då detta bedöms kunna prövas ändå i startbesked för bygglov, såsom andra tekniska frågor kopplat till markförhållanden.

Volym på dagvattenfördröjning på kvartersmark kommer att avgöras i samband med bygglov då kapacitet för varje enskild dagvattenservis är fastställd. För mobilitetshus kommer dagvattenlösning utformas i samband med markanvisning.

Kommunen avser inte att vänta med antagande av planen tills järnvägsplanen är fastställd. Kommunen har under hela processen haft samverkan med Trafikverket. Planen har anpassats på många för att tillgodose järnvägsplanen behov. Alla utredningar har utgått från Trafikverkets prognoser. Kommunen avser att invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas och bedömer att detta är tillräckligt för att inte skada järnvägsplanens genomförbarhet.

Sedan granskning har påverkan för bullerskärmar längs järnvägen och E4 studerats ytterligare. Slutsatsen blev att skärm vid Floraterassen hade en negativ påverkan på kulturmiljö. Denna skärm har tagits bort och bullerutredning har uppdaterats för att visa effekterna av detta. För övriga skärmar bedöms påverkan på stadsbilden med den nya bebyggelsen vara mycket begränsad. Konsekvensanalysen för kulturmiljö har uppdaterats med ytterligare utredning av bullerskydds påverkan på vyer, vilket inte förändrade dess slutsats.

Inför antagande har också formuleringen tagits bort att bullerskydd på naturmark längs järnvägen ska vara riskreducerande. Denna formulering var en rest från slutsatser av en tidig version av riskutredningen för transporter av



farligt gods. Den slutgiltiga riskutredningen inkluderar ingen rekommendation om denna åtgärd varav bestämmelsen saknar motivering.

Gestaltningsprogrammet beskriver fler punkter än de som är reglerade i plankartan. Att översätta allt som beskrivs i gestaltningsprogrammet till planbestämmelser skulle leda till en väldigt svårläslig plan. Särskilt som att övriga planbestämmelser som reglerar struktur, riskminimering, och anpassning till buller också har effekter på gestaltning. I exploateringsavtalet anges att Exploatören åtar sig att följa framtaget gestaltningsprogram och, vid överlåtelse, tydligt kommunicera avsikten med gestaltningsprogrammet för nya exploatörer.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förtydligande i sammanfattningen att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

Kommunen håller med om att bevarande av bebyggelse är önskvärt. Både från kulturhistoriskt och resurshushållningsperspektiv. Planförslaget innebär bevarande av flera byggnader. Bevarandet av övrig bebyggelse har vägts lägre än nyttan av ett ökat antal bostäder i centralt läge med närhet till kollektivtrafik.

Plankartan har kompletterats med ytterligare ett område för teknisk anläggning och ett befintligt område har flyttats. Planbeskrivningen anger att befintliga ledningar troligen kommer att påverkas vid genomförande. Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören har lagts till. Fortsatt dialog om utbyggnad av el-nätsanläggningar är nödvändig under projektering och utbyggnad av Nöthagen samt Nyköpings Resecentrum.

Sedan granskning har kommunen låtit utföra en förprojektering av planområdet för att säkerställa genomförbarhet på allmän platsmark samt Va-anläggningar. Baserat på dess resultat har viss utökning av gatumark gjorts i plankartan.

## Revideringar

### Plankarta

Bestämmelse om fördröjd genomförandetid i kvarter 14 har förtydligats.



*Numrering av kvarter för beskrivning av ändringar (numren redovisar inte etappordning)*

#### Allmän platsmark

Plankartan har justerats något vid Blommenhovsvägen, norr om kvarter 4, för att anpassas till befintlig detaljplan P18/08.

GATA1 har utökats vid kvarter 3 och skolgård.

GATA2 har utökats vid kvarter 7.

Naturmark har ändrats till LOKALGATA söder om kvarter 8.

Del av park har ändrats till GATA2 mellan kvarter 2 och 3.

#### Kvartersmark

Bestämmelsen: Bullerskyddande skärm som en del av byggnadens gestalt får uppföras på och över prick- och kryssmark har lagts till.

Området för teknisk anläggning intill E4 har flyttats söderut.

Område för teknisk anläggning har lagts till i park intill kvarter 11.

Del av kvarter 4 har sänkt byggnadshöjd från 20,5 till 17,5 m. Från sex till fem våningar.

Formulering för planbestämmelse C<sub>1</sub> har ändras till: *Centrumfunktioner. Mot torg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.*

#### Skyddsbestämmelser

Planbestämmelse dike intill E4 har ersatts med höjdsättning av kvartersmarken.

Planbestämmelse för dike på naturmark intill järnvägen har ändrats till *Skydd: Avrinningsskydd för bortledning av brandfarlig vätska ska finnas.*

Planbestämmelse m1: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från E4 och järnväg. Balkong får inte uppföras på fasad som vetter mot E4 och järnväg. Fasad som vetter mot E4 och järnväg ska uppföras med brandklass EI60. Fönster i fasad som vetter mot E4 och järnväg ska vara öppningsbara med brandklass EI30 har tagits bort från delar av kvarter 5, 6, 7, 8, 13 och 14.

Istället har följande bestämmelser har införts vilka gäller för hela planområdet:

- Bostadsfasader närmast E4:an och järnvägen ska uppföras i obrännbart material med som lägst brandklass EI 60, övriga fasader ska uppföras i obrännbart material med som lägst brandklass EI 30.
- Fönster i fasader närmast E4:an och järnvägen ska uppföras i brandklass EI 30.
- Taktäckning och takfot på bostadsbebyggelse ska utföras i obrännbart material.
- Genomgående trapphus ska finnas i varje uppgång i bostadshus.
- Ventilationsöppningar i fasad till alla användningar förutom parkeringsändamål ska placeras i riktning bort från E4:an och järnvägen.
- Balkong eller uteplats får inte uppföras på fasad närmast E4 och järnväg.

Skyddsbestämmelse för parkeringshus vid järnvägen har ändrats från: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i

icke brännbart material utan öppningar/fönster alternativt ska fasad utföras i brandteknisk klass EI30. Fasad mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspårning.

till: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspårning.

Bestämmelsen plank1 har ändrats från Risk- och störningsreducerande plank ska finnas längs planområdesgräns, till Störningsreducerande plank ska uppföras mot spårområdet”.

Bestämmelse plank2: Möjlighet att uppföras bullerplank mot spårområdet ska finnas har tagits bort från torget söder om kvarter 14.

Villkor för startbesked har lagts till: Startbesked för bygglov får endast ges om det kan uppvisas att skyddsbestämmelser mot risker från E4 och järnväg uppfylls.

Villkor för startbesked har lagts till: Startbesked för bygglov får endast ges om det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls.

Sista meningen i bestämmelse om bullerriktvärden har ändrats från: Tillgång till gemensam uteplats som inte överskrider 50 dBA ekv ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå ska finnas till: Om gemensam uteplats anordnas i anslutning till bostad får dess maximala ljudnivå inte överskrida 70 dBA

Paragraf för hänvisning till lagstöd reglering av buller har ändrats till 4 kap. 12 §.

## **Planbeskrivning**

Följande huvudsakliga ändringar har gjorts i planbeskrivningen:

### Markägoförhållanden

Fastighetsägare inom planområdet har rättats.

### Planförslagets huvuddrag

Förtydligande om att totalt antal lägenheter kan variera beroende på lägenhetsfördelning.

### Miljöförhållanden

Komplettering med redovisning från bullerutredningen av dygnsekvivalent ljudnivå på fasad för kvarter utan omgivande kvarter samt redovisning av vilka kvarter som är beroende av antingen bullerskärm eller skydd från angränsande kvarter. Samt möjligheten för kvarter att uppföras oberoende av annan byggnation och vilka kvarter som är beroende av antingen bullerskärm eller skydd från intilliggande kvarter.

Mer information om kommunens ställningstagande kring uppförande av bullerplank på framtida allmän platsmark, samt resonemang kring gestaltning, placering och tekniska förutsättningar såsom hänsyn till järnvägsanläggning.

Mer information om att uteplats endast får anordnas om det finns tillgång till bullerskyddad.

Redogörelse för avrinningskydd längs järnväg och E4 har lagts till.

#### Organisatoriska frågor

Beskrivning av uppskjuten genomförandetid har lagts till.

Beskrivning av exploateringsavtalets huvuddrag har uppdaterats.

#### Fastighetsrättsliga frågor

Avsnitt om fastighetsrättsliga frågor har kompletterats med planer för befintliga rättigheter i området, beskrivning att 3D fastighetsbildning kan komma att bli aktuellt. Fastighetsägare inom planområdet har också förtydligats.

#### Tekniska frågor

Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören läggs till.

#### Konsekvenser av planens genomförande

Avsnitt om sociala konsekvenser har utökats.

### **Gestaltningssprogram**

Har kompletterats med namnsättning av ny allmän platsmark på en egen sida

### **Utredningar**

Bullerutredning och konsekvensanalys för kulturmiljö har kompletterats med mer information och förtydliganden. Mindre justeringar har gjorts av parkerings- och mobilitetsutredningen samt dagvattenutredningen.

### **Yttranden och bemötanden**

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

#### **1. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen har mottagit förslag till detaljplan för granskning enligt 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Syftet med planen är att möjliggöra för en stadsdel med blandad bebyggelse i form av drygt 1 600 bostadslägenheter, skola, förskola, parkeringshus, service, kontors- och andra verksamhetslokaler. Detaljplanen syftar även till att utvidga Nyköpings centrum och skapa en levande stadsmiljö omkring det nya resecentret som planeras kring Nyköpings station.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.



Länsstyrelsen har tagit del av yttrande från Trafikverket (2020-01-10). Under granskningstiden ska länsstyrelsen yttra sig över planförslaget, om länsstyrelsen bedömer att

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

### **Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enl. 11 kap. 10§ PBL**

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande, daterat 2018-10-09, framfört synpunkter bl.a. avseende *riksintresse för kommunikationer, MKN för vatten, hälsa och säkerhet, risk för olyckor och riksintresse för kulturmiljö.*

Synpunkterna har delvis tillgodosetts i granskningsförslaget. Det finns dock kvarstående frågor avseende *säkerhet och risk för olyckor, och hälsa – buller.* Dessa frågor måste lösas på ett tillfredsställande sätt, i enlighet med vad som anges nedan, för att Länsstyrelsen inte ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen, med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden.

#### **Hälsa – Buller**

Länsstyrelsen yttrade sig med avseende på bullerproblematiken i planområdet under samrådet.

De justeringar som gjorts i planförslaget efter samrådet framgår tydligt av kommunens samrådsredogörelse (s.29-30). Till detaljplanen framtagna bullerutredningar visar att området kommer att påverkas av mycket höga ljudnivåer från omgivande trafik från väg och järnväg. Av planförslaget framgår att gällande riktvärden för trafikbuller kommer att överskridas gällande flera aspekter om inte ett antal åtgärder vidtas.

#### *Prövning vid bygglov?*

I samrådsredogörelsen (s.29) anges följande. *"Vid prövning av bygglov måste alltid sökanden redovisa i detalj hur man avser att hantera buller. I detta skede görs mer detaljerade modelleringar för buller per våningsplan och teknisk lösning väljs".* Denna uppfattning delas inte av Länsstyrelsen. Det saknas lagstöd för byggnadsnämnden att pröva en ansökan om bygglov inom detaljplan mot 2 kap. 6 a § PBL och mot trafikbullerförordningen.

Byggnadsnämnden kan därför inte, enligt Länsstyrelsens och Boverkets<sup>1</sup> rättstolkning, avslå en ansökan om bygglov inom detaljplan på grund av att kraven på omgivningsbuller i PBL och i trafikbullerförordningen inte uppfylls. För detta måste planen innehålla bestämmelser som säkrar att kraven i 2 kap 6 a § PBL klaras när planen genomförs. Planbestämmelser (som t. ex. avser skydd mot buller) blir bindande vid prövning om bygglov enligt 9 kap. 30 - 32 § PBL.

I detaljplanen har kommunen nu också infört en allmän skyddsbestämmelse om högsta tillåtna bullervärden i plankartan, som anger följande. *Lägenheter som överskrider 60 dBA ekv ljudnivå i fasad måste uppföras med minst ½ av boningsrummen mot skyddad sida som inte överskrider 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå mellan kl. 22:00 och 6:00.*

*Lägenheter mindre än 35 kvm kan orienteras mot fasad där ljudnivån är högst 65 dBA ekv. Tillgång till gemensam uteplats som inte överskrider 50 dBA ekv ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå ska finnas. PBL 4 kap 16§ punkt*

Lagstöd för reglering av bullernivåer återfinns i 4 kap. 12 § PBL. Se även Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan - avsnitt 7.13. Bestämmelser om högsta tillåtna nivåer på störning kan enligt de allmänna råden endast tillämpas om det finns särskilda skäl. Enligt de allmänna råden bör sådana egenskapsbestämmelser kombineras med administrativa bestämmelser om villkor för lov eller villkor för startbesked. Länsstyrelsen anser att det måste tillföras en administrativ bestämmelse som anger att bygglov alternativt startbesked endast får ges om det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls.

#### *Bullerutredning*

Tidigare framtagen bullerutredning har reviderats inför granskningen (Structor, 2019-10-15).

Gällande krav enligt 2 kap. 6 a § PBL och trafikbullerförordningen innebär enligt vad som angetts ovan att bullersituationen behöver vara tillräckligt klarlagd inom ramen för planarbetet. Länsstyrelsen delar inte den bedömning och motivering till att inte studera ljudnivåer för varje våning som presenteras i bullerutredningen (s.4). De två viktigaste trafikbullerkällorna, järnvägen och E4:n, är belägen på olika nivåer och påverkar ljudmiljön vid skilda våningsplan olika. Eftersom det vid ett eventuellt föreläggande är framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten, så är det viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till plankartans utförande. Länsstyrelsen bedömer att det med utgångspunkt i den vertikala byggerätt som planen medför vore tillbörligt att beräkna ljudnivåer utifrån volymstudier. Det kräver heller inte några detaljerade uppgifter om bebyggelsens utformning. Länsstyrelsen är dock tillfreds med uppgiften att då *"samtliga resonemang [i bullerutredningen] utgår från den högsta nivån vid någon våning finns en inbyggd säkerhetsmarginal för de våningar som har lägre ljudnivåer"*.

<sup>1</sup> <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/lag--ratt/bevakning-av-rattsfall/bullerprovning-i-detaljplan-eller-bygglov/>

#### *Åtgärdsförslag*

Den ekvivalenta ljudnivån uppgår till som mest 74 dBA för fasader som vetter mot väg E4 och ny planerad lokalgata i väst. Dessa fasader hör dock inte till bostäder utan till byggnader avsedda för kontor och parkering. För att bostäder innanför/öster om dessa kontor- och parkeringshus ska klara gällande bullerriktvärden förutsätts därmed att dessa byggnader uppförs innan dess att bostadsbyggnaderna uppförs. Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av bakomliggande bostadskvarter är avhängigt av att dessa bulleravskärmande kontor- och parkeringshus uppförs enligt förslaget. I 4 kap. 14 § PBL anges vilka åtgärder som får regleras som villkor för att lov eller startbesked ska ges, däribland att åtgärder som förebygger olägenheter från omgivningsbuller har vidtagits<sup>2</sup>. Länsstyrelsen anser att det bör gälla som villkor för lov eller startbesked för berörda bostadskvarter att dessa avskärmande byggnader uppförs. Det väsentliga är att inte slutbesked för bostäder ges innan dessa skyddsåtgärder kommit till stånd. Länsstyrelsen

anser att kommunen behöver se över hur detta lämpligen kan regleras i detaljplanen.

#### *Bullerskärm/-plank*

Ett fem meter högt bullerplank föreslås nu längsmed i stort sett hela planområdets södra gräns mot järnvägen. Inom allmän platsmark i detaljplanen har följande skyddsbestämmelser införts. *plank<sub>1</sub>: Risk- och störningsreducerande plank ska finnas längs planområdesgräns och plank<sub>2</sub>: Möjlighet att uppföras bullerplank mot spårområdet ska finnas.* Länsstyrelsen anser att det måste tillföras en administrativ bestämmelse som anger att bygglov alternativt startbesked endast får ges om dessa åtgärder är utförda. För råd om giltiga villkorsbestämmelser, se PBL Kunskapsbanken<sup>3</sup>.

Enligt vad Länsstyrelsen kan utläsa av granskningsunderlaget så har kommunen nu inför granskningsskedet gjort bedömningen att detta plank krävs för att föreslagen planläggning ska kunna anses vara lämplig utifrån bestämmelserna i 2 kap. 6 a § PBL och trafikbullerförordningen. Länsstyrelsen har synpunkter på planket utifrån flera olika perspektiv, se skrivelser under rubrik *säkerhet och risk för olyckor* samt *gestaltning* nedan. Det behöver av planbeskrivningen klargöras huruvida planket och dess dimensioner är lämpligt utifrån gestaltningssynpunkt och teknisk synvinkel. Kommunens ställningstaganden gällande huruvida ett sådant bullerskydd bör komma till stånd eller inte kan också med fördel förtydligas.

Det bör även förtydligas i det fortsatta planarbetet huruvida ett bullerskydd utmed E4:n kommer att kunna genomföras. Se Trafikverkets yttrande (2020-01-10).

#### *Uteplatser*

Det bör tydligare framgå hur gällande riktvärden för uteplats kommer att uppnås. Flera kvarter behöver bullerskyddande åtgärder för att kunna anlägga sådana uteplatser. Även med en hög skärm längs järnvägen beräknas ljudnivån till över riktvärdet om högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid flera uteplatser. Länsstyrelsen ställer sig frågande till några av åtgärdsförslagen i bullerutredningen. Lämpligheten av skärmtak på innergårdarna och huruvida de är förenliga med bestämmelserna i detaljplanen bör förtydligas i planbeskrivningen. Det bör också analyseras om de ytor som efter åtgärderna skyddas från buller kan utgöra tillräckligt stora utemiljöer med en godtagbar ljudmiljö för alla boende.

-----

<sup>2</sup> <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/administrativa-bestammelser/Villkor-for-lov/>

<sup>3</sup> Se länken ovan.

-----

#### *Sammanfattning*

Med ovanstående i beaktande anser Länsstyrelsen att alltför många osäkerhetsfaktorer gällande bullerproblematiken och planens genomförbarhet kopplat till detta, varför ett antagande av detaljplanen i nuvarande utformning kommer att prövas.

#### **Säkerhet och risk för olyckor**

I riskanalysen räknas ett antal riskreducerande åtgärder upp som rekommenderas för planerade byggnader inom 150 meter från E4 och Järnvägen. Ett flertal av dessa skyddsåtgärder är inte säkerställda genom tvingande eller villkorande bestämmelser i detaljplanen. Följande skyddsåtgärder rekommenderas enligt riskanalysen, men saknar helt eller delvis reglering i detaljplanen:

- Fasader närmast E4:an och järnvägen i obrännbart material samt lägst brandteknisk klass EI60. Fasader i obrännbart material samt lägst EI30 i hela området. Åtgärden EI30 i hela området är inte reglerad i detaljplanen.
- Utförande av bostadshusens taktäckning och takfot i obrännbart material. Detta så att antändning försvåras, brandspridning begränsas samt att fasad och taktäckning endast kan ge ett begränsat bidrag till branden. Detta är ej reglerat i detaljplanen.
- Genomgående trapphus i varje uppgång i bostadshusen. Detta för att säkerställa utrymningsväg på bordsidan av byggnaderna från järnvägen och E4:an. Detta är ej reglerat i detaljplanen, inom 150 meter från E4 och järnväg.
- Säkerställande att brandfarlig vara vid olycka med tåg eller tankbil inte kan rinna från järnvägen respektive E4:an närmare byggnader i planområdet. Avrinningskydd ska mellan E4:an och byggnader ska utarbetas så att det även i möjligaste mån kan stoppa brandfarlig vätska från eventuellt avåkt tankfordon i norrgående körfält för att rinna mot byggnader. Ett funktionsenligt skydd av detta slag är inte reglerat i planområdets östra del. Bestämmelsen dike garanterar varken skydd eller någon skyldighet att genomföra dylik skyddsåtgärd.

Vidare anges i planbeskrivningen att skyddsåtgärder regleras genom

bestämmelserna **m<sub>1</sub>**, **m<sub>2</sub>** och **m<sub>3</sub>**. Dessa skyddsbestämmelserna behöver

omformuleras så att det tydligt framgår att dessa bestämmelser gäller som

förutsättning för att bevilja startbesked. I plankartan saknas **m<sub>3</sub>** och det

framgår inte vilken åtgärd det är som saknas. Det finns även med skyddsåtgärder i planbeskrivningen som inte tas upp i riskanalysen och inte heller regleras i plankartan. Riskanalys, planbeskrivning och plankarta bör inte skilja sig åt vad gäller beskrivna skyddsåtgärder. Föreligger det skillnader bör de vara tydligt förklarade.

Gällande parkeringshuset i planområdets östra del hänvisas till Länsstyrelsens tidigare yttrande i planarbetet med Resecentrum med följande tillägg:

- Regleringen som finns för parkeringshuset har en otydlig formulering då den antingen ska ha en fasad utformad som obrännbar utan fönster/öppningar alternativt utformad i brandteknisk klass EI30. I den



alternativa utformningen saknas reglering kring fönster/öppningar utan förklaring till varför den utformningen kan tillåtas i detta fall.

- Länsstyrelsen ställer sig tveksam till att området som innefattar prickmark närmst järnvägsområdet är planlagd som kvartersmark för parkeringsändamål och noterar eventuell konflikt med järnvägsanläggningen ur ett riskperspektiv. Regleringen kring balkong över prickmark behöver tydliggöras avseende huruvida parkeringshuset omfattas av regleringen om höjd och utskjut över prickmarken. Vidare finns en risk med hänsyn till möjligheterna att bevilja mindre avvikelser från detaljplan vid bygglov, enligt bestämmelserna i 9 kap. PBL, att parkeringshuset skulle kunna komma att uppföras delvis in på prickmarken och närmre järnvägsanläggningen än vad som är godtagbart ur ett riskperspektiv.

För att uppnå den skyddsnivå som är avsedd för området behöver det klargöras om delar av området behöver färdigställas innan dess att andra delar uppförs eller tas i bruk, för att skyddet ska bli acceptabelt. Det framgår inte om byggnaderna närmast E4 eller järnvägen behöver finnas som skydd för övrig bebyggelse. Om så är fallet ska det regleras i detaljplanen, utifrån de möjligheter till reglering som PBL erbjuder.

Planbeskrivningen har med skyddsåtgärden att ventilationen ska vara avstängningsbar i varje byggnad. Men samrådsredogörelsen har beskrivit att den åtgärden har strukits i samråd med Räddningstjänsten, och den finns inte med i den senaste riskanalysen som skyddsåtgärd utan som en rekommendation. Länsstyrelsen delar den bedömningen. Länsstyrelsen angav i sitt samrådsyttrande att denna skyddsåtgärd inte är funktionell över tid. Länsstyrelsen frågar sig hur risken omhändertas på annat vis och det behöver förtydligas huruvida den ersatts med annan åtgärd eller annan motivering.

Dike som skyddsåtgärd för att förhindra brandfarlig vätska att rinna mot byggnader behöver förklaras utförligare. Under samrådet har Räddningstjänsten, gällande frågan om just omhändertagandet av vätska, uppmärksammat behov av närmare utredning för att hanteringen ska bli tillgodosedd. I kommunens bemötande finns inte hanteringen av brandfarlig vätska med, varför vidare utredning behövs. Även denna skyddsåtgärd behöver också ges en reglering i detaljplanen som säkerställer att skyddsåtgärden tillskapas och är fungerande innan bostadshuset tas i bruk.

Länsstyrelsen ser positivt på att plank införs som skydd även mot riskaspekter. Men bestämmelserna bör finnas under rubriken *Skydd mot störningar och risker*. Det bör också förtydligas i bestämmelsen vilka tekniska eller materiella egenskaper som skyddet behöver ha, för att bli funktionellt. Syftet med planket ur ett riskperspektiv behöver tydligt framgå av planbeskrivningen.

I samrådsredogörelsen finns det därtill beskrivet, i bemötande på synpunkter från Trafikverket kring mekanisk konflikt med framförallt parkeringshuset, att *"Rapporten har kompletterats med redogörelse av risk för mekanisk skada vid urspårning/avåkning."* Länsstyrelsen kan inte hitta den informationen i någon rapport. Detta behöver klargöras.

*Framkomlighet för räddningstjänst*

I det utredningsmaterial som tagits fram gällande trafiken i området saknar Länsstyrelsen resonemang kring framkomlighet för samhällsviktiga verksamheter såsom räddningstjänst och ambulans. Brunnsgatan är exempelvis en primär väg för räddningstjänsten vid insatser i Nyköpings centrum och är redan idag under vissa tider hårt trafikerad vilket påverkar insatstider och inryckningstider för personal med beredskap i hemmet negativt. I samband med att det sker förtätning av tätorten bör det analyseras vilken påverkan det kan få på framförallt räddningstjänsten, då de i många fall utgör en del av utrymningen från bostäder med hjälp av stegutrustning.

#### *Sammanfattning*

Med ovanstående i beaktande anser Länsstyrelsen att alltför många osäkerhetsfaktorer gällande risk finns i gällande planförslag, varför ett antagande av detaljplanen i nuvarande utformning kommer att prövas.

#### **Säkerhet och risk för olyckor – flyghinder/höga byggnader**

Luffartsverket och berörda flygplatser ska alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för *Minimum Sector Altitude*. Länsstyrelsen kan inte av underlaget utläsa om Luffartsverket och Skavsta flygplats har hörts i fråga om hinderfrihet. Det viktigt att de ges möjlighet att yttra sig. Om det efter granskningen, mot förmodan, skulle framkomma uppgifter om att planerad bebyggelse utgör eventuella flyghinder så kan Länsstyrelsen komma att ingripa mot detaljplanen.

#### **Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL**

##### **Riksintresse för kommunikationer**

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande i denna del och delar verkets bedömning.

Det är angeläget att skyddsåtgärder placeras och utformas på sådant sätt att de inte påverkar järnvägens funktion negativt eller så att åtkomsten till järnvägsanläggningen inte försvåras, d.v.s. i samband med drift- och underhållsarbeten. Trafikverket anser därför att skyddet ska placeras 1-2 meter från gränsen till järnvägsfastigheten, så att det kan uppföras och underhållas inom den egna fastigheten. Det är också viktigt att Elsäkerhetsverkets föreskrifter beaktas. Här anges att minst 5 meters skyddsavstånd ska hållas till kontaktledning. Det längsta av de två ovanstående avstånden blir styrande. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning.

Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter avseende hur planförslaget tillgodoser riksintresset.

##### **Hälsa och säkerhet – förorenade områden**

Delar av planområdet är förorenat och behöver åtgärdas för att det inte ska utgöra en risk för människors hälsa och miljön. Länsstyrelsen bedömer att kraven för införandet av en planbestämmelse i plankartan med stöd av 4 kap. 14 § punkt 4 PBL har uppfyllts. Av planunderlagen framgår att föroreningssituationen har undersökts och att förslag till åtgärder inklusive en kostnadsuppskattning för åtgärderna har tagits fram. Länsstyrelsen har därför med avseende på föroreningssituationen inget att erinra mot planförslaget.

Länsstyrelsen vill dock informera om kravet på att en anmälan av saneringsåtgärderna görs till aktuella tillsynsmyndigheter i god tid innan åtgärderna påbörjas.

### **Kulturmiljö - riksintresse för kulturmiljövården**

En antikvarisk konsekvensanalys har tagits fram inför granskningsskedet (Nyréns 2019-10-31). Bedömningen är att planförslaget inte innebär en risk för påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att bebyggelsens höjd närmast villaområdet har trappats ner. Föreslagna byggnadshöjder på upp till 10 våningar innebär ett avsteg från etablerade nivåer i merparten av de bostadsområden som ligger i anslutning till staden/riksintresset. Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ställningstagande att detta inte innebär att liknande höjder är lämpliga i andra närliggande utvecklingsområden eller i stadskärnan. Nöthagen ska inte ses som referens för vad som är lämpligt generellt sett i Nyköpings tätort.

Det är bra att kulturmiljön tas tillvara och används som en resurs i tillkomsten av en ny stadsdel/årsring i Nyköpings historiska utveckling. De högst värderade byggnadskropparna kring området centrala del sparas liksom några byggnader som bidrar till de angränsande rum som bedömts ha hög känslighet mot förändring. Merparten av industribebyggelse av betydande eller visst kulturhistoriskt värde inom Raspen 1 och 3 rivs, vilket kommer att påverka kulturmiljön negativt.

Innan kulturhistoriskt värdefulla byggnader rivs bör de dokumenteras av antikvarie.

### **Gestaltning och utformning**

Länsstyrelsen förordar att gestaltungsprogrammet knyts till exploateringsavtalet, förutom utformning av allmän platsmark även vad gäller utformning av bebyggelse och bullerskärmar.

#### *Fem meter högt bullerplank längsmed järnvägen*

Planläggning ska se till att ny bebyggelse utformas med hänsyn till stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan, enligt 2 kap. 6 § PBL. I granskningsförslaget (Planbeskrivning, s.50) föreslår kommunen att högt plank uppförs längs på en sträcka om flera hundra meter längs spårområdet för att fungera risk- och störningsreducerande. I framtagna MKB (s.41) föreslås ett fem meter högt plank. I planbeskrivningen beskrivs plankets gestaltning kortfattat. Utformningen är dock inte reglerad med planbestämmelser i plankartan.

I dess föreslagna skala riskerar planket bl.a. att få en framträdande och påtaglig inverkan på de visuella kopplingarna mellan resecentrum och Nöthagen. Länsstyrelsen ställer sig frågande till den bedömning som görs i MKB (s.28), där det anges att planket inte riskerar att påverka stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan negativt, och anser att denna analys bör fördjupas. De perspektivfoton som här redovisas är otillräckliga som underlag för det ställningstagande som görs i MKB:n. Länsstyrelsen finner inte att det av planhandlingarna i övrigt framgår hur planket ska utformas med hänsyn till stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

Övriga råd och synpunkter utifrån kraven i 2 kap. PBL framgår av Länsstyrelsens samrådsyttrande (2018-10-09).

### **Dagvattenhantering**

I detaljplanen har följande bestämmelse införts. *Dagvatten<sub>2</sub>: Fördröjning ska finnas inom kvartersmark.* För att fastighetsägaren ska ges skyldighet att genomföra någon form utav åtgärd för fördröjning av dagvatten inom kvartersmarken krävs att det införs en administrativ bestämmelse som anger att åtgärden utgör villkor för startbesked eller lov. Det behöver tydliggöras vilken slags fördröjningsåtgärd bestämmelsen avser. Bestämmelsen uppfyller annars inte tydlighetskravet i PBL. Anläggandet liksom utförande och nyttjande av fördröjningsanläggningen får inte heller innebära risk för sättningar på järnvägen, eller på annat sätt påverka järnvägsanläggningen och det riksintresse som järnvägen utgör (se Trafikverkets yttrande, 2020-01-10).

### **Trafiksäkerhet**

I planbeskrivningen uppges följande. *"Inne i området sker trafiken på fotgängarnas villkor, vilket regleras i planen [...] De lokala gatorna inom Nöthagen har som främsta funktion att utgöra livsmiljö för boende och verksamma i stadsdelen, alltså prioriteras gång och vistelse. Cykel och bil kommer tillåtas inom området men regleringen föreslås vara gångfartsområde. Biltrafiken minimeras bland annat genom att förlägga parkeringar till områdets periferi. Fordon, både cykel och bil, framförs på gåendes villkor."*

Länsstyrelsen anser att det här i planbeskrivningen bör förklaras *hur* kommunen har valt att reglera detta på plankartan. Möjlighet finns att införa preciserade bestämmelser för GATA# för att förtydliga vilka hänsyn som bör tas vid utformning. Ex. på sådana bestämmelser är GATA#: *Gågata* eller GATA#: *lokalgata*.<sup>4</sup> I de fall kommunen avser att i detaljplanen reglera att trafiken ska ske på gåendes villkor inne i området, i enlighet med angivna ambitioner i planbeskrivningen, förordar Länsstyrelsen att detta regleras tydligare. Bestämmelsen GATA#: *Gågata* bör i dessa fall vara tillämplig. I planen anges de preciserade användningsbestämmelserna GATA 1 respektive GATA 2, men beskrivning av vilken preciserad gatufunktion som avses saknas. Användningen GATA omfattar bl.a. lokalgator varför beteckningen LOKALGATA i planen bör ersättas av GATA#. Avses en närmare utformning av en gata regleras denna enligt Boverkets rekommendationer med egenskapsbestämmelser.

### **Hälsa – vibrationer**

Kännbara vibrationer bör inte förekomma i nya bostäder. I planbeskrivningen uppges att *"genomförda mätningar visar att riktvärde om måttlig störning, 0,4 mm/s, kan innehållas inom planområdet om byggnaders konstruktioner och grundläggning beaktas vid projektering"*. I svensk standard SS 460 48 61 *Mätning och riktlinjer för bedömning av komfort i byggnader* klassas vibrationer mellan 0,4 - 1,0 som "måttlig störning", "delvis kännbar för människor". Dessa riktvärden kan vara ett vägledande underlag vid bedömningen. Genom den nationella bullersamordningen har en rapport tagits fram i syfte att sammanställa nuvarande kunskaper om samband mellan vibrationer från trafik och störning/hälsoeffekter som också är värd att ta del av<sup>5</sup>.



Som kommunen uppger så är grundläggningen avgörande för att minska vibrationerna i en byggnad. I detaljplanen saknas bestämmelser om skyddsåtgärder mot störningar i form av vibrationer från omgivningen. Med hänsyn till det korta avståndet mellan järnväg, E4:n och nya bostadskvarter i planområdets södra delar så kan inte Länsstyrelsen utifrån redovisat underlag utesluta att behov av sådana skyddsbestämmelser behövs. Utöver de allmänna hänsyn som bör tas till denna och andra störningar för människors hälsa vid planläggning enligt 2 kap. PBL, så kan vibrationsstörningar även utgöra en grund för miljötillsyn enligt miljöbalken. Därför är det viktigt att ovanstående hänsyn tas i den fortsatta planläggningen.

-----

<sup>4</sup> <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/gata/>

<sup>5</sup> <http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/miljoarbete-i-sverige/buller/rapport-vibrationer-inomhus-fran-trafik-2016-05-27.pdf>

-----

### **Övriga råd och redaktionella synpunkter**

Om kommunen efter granskningstiden ändrar sitt förslag väsentligt, ska kommunen låta granska det ändrade förslaget enligt 5 kap 25 § PBL<sup>6</sup>.

### **Planbestämmelser**

Inom kvarter i planens östra delar är avsikten att reglera så att bottenvåningar i vissa lägen och till en minsta omfattning utgörs av centrumfunktioner. Detta regleras med användningsbestämmelserna C<sub>1</sub> och C<sub>2</sub>. Länsstyrelsen bedömer att dessa bestämmelser bör omformuleras så att det blir otvetydigt att andra användningar inte tillåts i dessa delar. Länsstyrelsen föreslår att bestämmelse C<sub>1</sub> ändras till: *Centrumfunktioner. Mot torg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.*

Länsstyrelsen frågar sig om talstreck "-" bör tas bort framför de allmänna egenskapsbestämmelser som föregås av sådant i legenden. Det kan misstolkas och utläsas som att dessa bestämmelser inte gäller överallt inom planområdet, vilket Länsstyrelsen däremot uppfattar är avsikten.

### **Kommunens bemötande**

#### **Buller**

##### *Prövning vid bygglov*

Det stämmer att kommunen inte kan avslå bygglov inom detaljplan baserat på att bullerriktvärden för fasad eller uteplats inte klaras. Beskrivningen i samrådsredogörelsen syftade till sökandes skyldighet att i startbesked redovisa tekniska lösningar för hur ljudnivåer inomhus ska klara kraven i BBR.

Paragraf för hänvisning till lagstöd reglering av buller ändras till 4 kap. 12 §. Plankartan har kompletterats med bestämmelse om administrativ bestämmelse om villkor för startbesked för bullerriktvärden.

Kommunen anser att användning av planbestämmelser om bullerriktvärden är vedertaget. Länsstyrelsen har tidigare godkänt flera planer som använt sig av

denna bestämmelse, utan villkor för startbesked eller redovisning av särskilda skäl i planbeskrivningen. Kommunen är inte övertygade att villkor för startbesked heller är nödvändigt men eftersom Länsstyrelsen förordar det och det inte har någon negativ effekt har det inkluderats.

#### *Bullerutredning*

Kommunen noterar att Länsstyrelsen är nöjd med att utredningen redovisar högsta möjliga ljudnivå för varje fasad och inte inkluderar redovisning av ljudnivå på samtliga våningsplan. Utredningen har beräknat ljudnivåer utifrån volymstudier.

Inför antagande har bullerutredningen kompletterats med redovisning av dygnsekvivalent ljudnivå på fasad för varje kvarter utan att räkna med skydd som omgivande bebyggelse (både befintlig och planerad) utgör. Samt redovisning av vilka kvarter som är möjliga att uppföra oberoende av annan byggnation och vilka kvarter som är beroende av antingen bullerskärm eller skydd från angränsande kvarter.

#### *Åtgärdsförslag*

Kommunen bedömer att villkor för uppförande av kontor- och parkeringshus inte är nödvändigt då bullerriktvärden redan säkerställs genom planbestämmelse om bullerriktvärden samt villkor för startbesked. Kontor- och parkeringshusets betydelse beror av möjligheten att förlänga bullerskyddet på E4 om vilket det finns en pågående dialog mellan Kommunen och Trafikverket.

#### *Bullerskärm/-plank*

Planbeskrivningen har kompletterats med mer information om kommunens ställningstagande kring uppförande av bullerplank på framtida allmän platsmark, samt resonemang kring gestaltning och tekniska förutsättningar såsom hänsyn till järnvägsanläggning.

Bestämmelsen om plank vid Soltrappan har tagits bort då det inte bedöms nödvändigt för att klara bullerriktvärden och plank skulle ha en negativ påverkan på kulturmiljö. Bullerutredningen har uppdaterats med modellering för detta.

#### *Uteplatser*

Det finns inga krav i PBL att anordna uteplatser vid bostäder. Trafikbullerförordningen beskriver inte att en uteplats måste anordnas, bara att om det anordnas måste det finnas tillgång till en som inte överskrider 50 dBA ekv ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Inför granskning var bestämmelsen att uteplats måste anordnas men inför antagande har den ändrats till att uteplats endast får anordnas om den inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå.

Strukturen möjliggör för gemensam bullerskyddad uteplats för de flesta av kvarteren. Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att skärmtak för bullerskydd får uppföras på prickmark. Kommunen ser inga problem med förutsättning för bullerskydd på innergårdarna. Marken där är korsprickad vilket tillåter komplementbyggnader. Byggrätternas är också anpassade genom att deras bredd är 14 meter. Byggnader är sällan mer än 12 meter bredda, vilket ger plats på innergården för utstickande byggnadsdelar.

Planbeskrivningen har uppdaterats med omnämning av lokala bullerskärmar under avsnitt om bebyggelsens gestaltning. Trafikbullerförordningen reglerar inte storlek på uteplats.

### **Säkerhet och risk för olyckor**

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om material för fasad, taktäckning och takfot och genomgående trapphus. Avrinningsskydd vid järnvägen regleras med planbestämmelse om *skydd Avrinningsskydd för bortledning av brandfarlig vätska ska finnas*.

Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang kring avledning av brandfarlig vätska. För marken längs E4 har utformning av avrinningsskydd preciserats sedan granskning. Avrinning från mark under bron kommer att hindras med höjdskillnad till planområdet. Plankartan har kompletterats med bestämmelser om markhöjder för kvartersmarken. För allmän platsmark har kommunen rådighet över höjdsättning och exakt mått fastställs i projektering. Gata längs E4 respektive järnvägen kommer att utformas så att avrinning i möjligaste mån sker bort från byggnader. För torgytan i planområdets sydöstra del (soltrappan) kommer avrinning också hanteras genom höjdsättning av mark vilka fastställs i samband med projektering av passagen under järnvägen (västra passagen).

Villkor för startbesked för skyddsbestämmelser har lagts till i plankartan. Även för dessa villkor för startbesked är Kommunen inte övertygade att de behövs, men eftersom Länsstyrelsen efterfrågar dem och de inte gör någon skada har de inkluderats. Kommunen ser behov av dialog med Länsstyrelsen med syfte att komma till gemensam syn på relationen mellan bygglovsbeslut och startbesked.

Riskbestämmelse för parkeringshuset har ändrats till *m3: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspårning*. Samma formulering är i antagandehandlingar för detaljplan för Nyköpings resecentrum.

Kommunen ser inte hur prickmark för parkering har någon påverkan på risknivå då parkering inte betraktas som användning med stadigvarande vistelse. Länsstyrelsens spekulationer angående tolkning av balkongbestämmelser och möjligheter till avvikelser bedöms långsökta. Det kan anses vedertaget att en utkravning av ett parkeringshus volym inte kan betraktas som en balkong. Vid en ansökan med en avvikelse från detaljplan ska byggnadsnämnden i enlighet med 9 kap 25 § underrätta berörda sakägare och ge dem möjlighet att yttra sig. Om Trafikverket bedömer att avvikelsen har en negativ påverkan på järnvägsanläggning kan den inte betraktas vara liten eller i begränsad omfattning, som avses i 9 kap 31 b §, eftersom den då har intresse för en bredare allmänhet.

Riskutredningen har konstaterat att bebyggelsen inom området ligger inom ALARP och föreslagit åtgärder som bedöms rimliga. Dessa åtgärder innefattar inte villkor för etapputbyggnad. Bestämmelsen om skyddsåtgärd bedömdes inte vara inom ALARP då räddningstjänsten uppger att de inte skulle använda sig av denna funktion vid krisläge.

Formuleringen att planket skulle vara riskreducerande hängde kvar från en tidig version av riskutredningen. Den slutgiltiga utredningen har inte med riskreducerande plank som en rekommenderad lösning och därmed har formuleringen tagits bort från plankartan.

Risken för mekanisk skada vid urspårning redogörs för i bilaga 2 för Riskanalys Farligt gods. I denna bilaga redogörs dock inte för risk för mekanisk skada på p-huset närmast järnväg utan det görs i en utredning för detaljplanen för Nyköpings Resecentrum vilken visar att inga åtgärder behövs bortom 10 meter från närmaste spårmit. Planbeskrivningen har kompletterats med redogörelse av detta.

Kommunen arbetar löpande med Räddningstjänsten för att säkra framkomlighet på de primära utryckningsvägarna allteftersom Nyköpings tätort förtätas. Brunnsgratan är en primär väg för räddningstjänst och ambulans mot Nyköpings centrum. För att möta framtida behov av framkomlighet för motorfordonstrafiken i stort, vilket även avser räddningstjänst och ambulans, har flera trafikanalyser genomförts för att peka ut lämpliga åtgärder, vilket bl.a. pekar på att fler korsningar på Brunnsgratan förses med trafikljus. Det för att bättre, jämfört med dagens trafiklösning, kunna hantera höga trafikflöden, prioritera kollektivtrafik men det kommer också ge viss möjlighet att styra trafik vid utryckning.

#### **Flyghinder/höga byggnader**

Luftfartsverket och Skavsta flygplats saknades på sändlistan i samråd. De har dock fått utskick under granskning, vilket redovisas i sändlistan. Luftfartsverket skickade att de inte har någon erinran mot planförslaget. Skavsta flygplats har inte yttrat sig.

#### **Riksintresse för kommunikationer**

Planbeskrivningen har kompletterats med redogörelse av placering av bullerplank för hänsyn till järnvägsanläggning.

#### **Gestaltning och utformning**

Exploateringsavtalet anger att Exploatören åtar sig att följa framtaget gestaltungsprogram och, vid överlåtelse, tydligt kommunicera avsikten med gestaltungsprogrammet för nya exploatörer.

Sedan granskning har påverkan för bullerskärmar längs järnvägen och E4 studerats ytterligare. Slutsatsen blev att skärm vid Floraterassen (söder om kvarter 14) hade en negativ påverkan på kulturmiljö. Denna skärm har tagits bort och bullerutredning har uppdaterats för att visa effekterna av detta. För övriga skärmar bedöms påverkan på stadsbilden med den nya bebyggelsen vara mycket begränsad. Konsekvensanalysen för kulturmiljö har kompletterats med vy av bullerskärmar från gångbron till Sunlight. MKB har förtydligat sitt resonemang varför bullerskärmar längs järnvägen är förenligt med PBL 2 kap 6§.

#### **Dagvattenhantering**



Volym på dagvattenfördröjning på kvartersmark kommer att avgöras i samband med bygglov då kapacitet för varje enskild dagvattenservis är fastställd. För mobilitetshus kommer dagvattenlösning utformas i samband med markanvisning.

#### **Trafiksäkerhet**

I samrådsförslaget av planen reglerades gatufunktioner i plankartan men detta togs bort inför granskning. Kommunen har förutsättningar att reglera trafiken med föreskrifter, vilka kan förändras över tid beroende på förändrade behov eller lagstiftning. Texten i planbeskrivningen är en rest från samråd vilken tas bort.

#### **Hälsa – vibrationer**

Utredningen för vibrationer visar att planen är genomförbar. Teknisk lösning för grundläggning respektive konstruktion för stomme väljs i tekniskt samråd inför startbesked för bygglov.

#### **Övriga råd och redaktionella synpunkter**

Formulering för planbestämmelse C<sub>1</sub> har ändras till: *Centrumfunktioner. Mot torg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.*

## 2. Trafikverket

Trafikverket och Nyköpings kommun har efter samrådet för detaljplanen haft återkommande dialoger kring planförslaget och kopplingen till Trafikverkets projekt Ostlänken, Nyköpings resecentrum. Kommunen har i granskningshandlingarna bemött Trafikverkets synpunkter från samrådet och i stort beaktat dem. Efter att ha tagit del av granskningshandlingarna önskar Trafikverket lyfta nedanstående.

### Riksintressen

I planområdets södra del finns möjlighet att uppföra ett parkeringshus 15 meter från närmsta spår. Parkeringshuset omfattas även av detaljplanen för Nyköpings resecentrum, som tidigare varit ute på granskning. I samband med den detaljplanen gjorde Trafikverket en kapacitetsbedömning för järnvägen och kom där fram till att det inom överskådlig framtid inte finns behov av ytterligare spår på denna sträcka (se skrivelse *Komplettering av granskningsyttrande gällande detaljplan för Nyköpings resecentrum*, daterat 2019-04-17, dnr. TRV 2019/51657, inkl. bilaga *PM Trafikering Nk*, daterat 2018-11-01). I denna del av detaljplanen kommer Trafikverket därför inte hävda det utrymme på 30 meter utmed järnvägen som normalt omfattar bl.a. möjlighet till framtida utveckling av järnvägen. Parkeringshusets placering bedöms därmed inte påverka riksintresset järnväg utifrån ett utvecklingsperspektiv.

### Ostlänken, Nyköpings resecentrum

I samband med utskicket av granskningshandlingarna meddelade kommunen att gränsdragningen mot järnvägen inte överensstämmer med Trafikverkets järnvägsplan och att detta kommer att justeras till antagandet av detaljplanen. Järnvägsplanen för Ostlänken, Nyköpings resecentrum, är utställd för granskning under tiden 11 december 2019 - 20 januari 2020. Trafikverket anser att detaljplanens antagande bör invänta järnvägsplanens fastställelse för att säkerställa att planerna överensstämmer. Trafikverket välkomnar en kontakt angående synkning av de båda planerna.

Dialog pågår mellan Trafikverket och Nyköpings kommun angående ett trepartsavtal, som ska säkerställa tillgång till en utpekad markyta under genomförandetiden för järnvägsprojektets del. Den tredje parten i avtalet är Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB. Trafikverket anser att avtalet ska vara undertecknat innan detaljplanen antas. Den berörda markytan har försetts med bestämmelsen *a - Genomförandetiden börjar åtta år efter lagakraft*. Trafikverket bedömer att utbredningen av det aktuella området är rimlig. Stycket Genomförandetid (sid. 58) bör kompletteras med en beskrivning av den uppskjutna genomförandetiden, t.ex. "Delar av det östligaste kvarteret behövs tillfälligt under genomförandet av järnvägsplanen och detaljplanen för Nyköpings resecentrum. För de delarna finns en planbestämmelse om uppskjuten genomförandetid till 8 år efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft."

Mark som Trafikverket idag äger har i planförslaget fått annan markanvändning än Trafik/Järnvägstrafik. På sikt kommer Trafikverket avyttra den mark som inte behövs för järnvägsändamål. Eftersom delar av Trafikverkets fastighet kan komma att behövas under byggtiden för järnvägsprojektet, kommer en försäljning av marken inte aktualiseras förrän

det säkerställts att marken inte längre behövs. Trafikverket vill uppmärksamma att byggherren måste ha Trafikverkets tillstånd för att kunna använda sig av sitt bygglov.

Trafikverket noterar att en illustrationslinje för Ostlänkens utredningskorridor finns inlagd i plankartan, i enlighet med Trafikverkets önskemål. Det är bra.

### **Transporter med farligt gods - risker och skyddsavstånd**

Trafikverket ser positivt på att skyddsavståndet på 30 meter till E4:n och järnvägen beaktas i detaljplanen och att byggnader utmed den statliga infrastrukturen placeras bortom detta avstånd. Som framgår av stycket Riksintressen ovan har Trafikverket tidigare accepterat att föreslaget parkeringshus i planområdets södra del kan placeras i enlighet med planförslaget.

Trafikverket vill uppmärksamma att Trafikverket inte tar ställning till om föreslagna skyddsåtgärder är tillräckliga för att nå en acceptabel risksituation för tredje man. Det är dock angeläget att skyddsåtgärder placeras och utformas på sådant sätt att de inte påverkar järnvägens funktion eller så att åtkomsten till järnvägsanläggningen inte försvåras, d.v.s. i samband med drift- och underhållsarbeten. Trafikverket anser därför att skyddet ska placeras 1-2 meter från gränsen till järnvägsfastigheten, så att det kan uppföras och underhållas inom den egna fastigheten. Det är också viktigt att Elsäkerhetsverkets föreskrifter beaktas. Här anges att minst 5 meters skyddsavstånd ska hållas till kontaktledning. Det längsta av de två ovanstående avstånden blir styrande.

### **Trafikbuller**

I planbeskrivningen liksom i bullerutredningen konstateras att planområdet är utsatt för mycket höga ljudnivåer från omgivande trafik, både väg- och spårbunden trafik. Eftersom det vid ett eventuellt föreläggande är framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten, så är det viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till plankartans utförande. Om det i vissa delar av planen t.ex. krävs en speciell lägenhetsutformning, så bör bestämmelser i plankartan reglera lägenheternas planlösningar. På så sätt säkerställs att gällande bullerriktvärden klaras. Detaljplaner i bullerutsatta lägen kan inte vara mer flexibla än vad bullret tillåter. Trafikverket anser att planbeskrivningen och ev. plankartan behöver uppdateras utifrån ovanstående. Även framräknade värden för skolgården bör förtydligas på motsvarande sätt.

För att säkerställa beräknad effekt av det skydd som ska placeras utmed järnvägen, bör erforderlig höjd på skyddet regleras i plankartan. Av stycket *Transporter med farligt gods - risker och skyddsavstånd* ovan framgår hur Trafikverket anser att skyddet ska placeras i förhållande till järnvägen och järnvägsfastigheten.

Trafikverket och kommunen har efter samrådet fört en dialog angående bullerskydd utmed E4:n. Kopplat till arbetet med utbyggnad av vägnätet för bärighetsklass BK4 utreder Trafikverket vilka eventuella bärighetsåtgärder som behöver utföras på vägbron (Blommenhavsbron) förbi planområdet. Genomförande av eventuella åtgärder är planerade till 2022. Om bullerskyddet ska förlängas över vägbron ser Trafikverket en samordningsvinst med att utföra skyddet samtidigt som bärighetsåtgärderna.

Trafikverket behöver därför uppgift från kommunen senast i april 2020 om det är aktuellt att förlänga bullerskyddet på vägbron, för att få med detta i beställningen av bygghandlingen. Innan detaljplanen antas ska ett medfinansieringsavtal tecknas mellan Trafikverket och kommunen, där det bl.a. regleras att kommunen bekostar uppförandet av bullerskyddet.

### **Dagvattenhantering**

Plankartan har inom området mellan järnvägen och föreslaget parkeringshus försetts med bestämmelsen dagvatten<sup>2</sup>. Trafikverket förutsätter att kommunen säkerställer att anläggande liksom utförande och nyttjande av fördröjningsanläggningen inte innebär risk för sättningar på järnvägen, eller på annat sätt kan påverka järnvägsanläggningen och det riksintresse som järnvägen utgör.

### **Flyghinderanalys**

Trafikverket vill upplysa om att LFV alltid ska tillfrågas som sakägare för infrastrukturutrustning samt för utförande av flyghinderanalys vid planerade byggnadsverk högre än 20 meter. Samråd ska även ske med berörd flygplats, i egenskap av sakägare. Mer information kring detta finns på LFVs hemsida.

### **Fortsatt arbete och avtal**

Trafikverket välkomnar ett fortsatt samarbete kring detaljplanen och dess koppling till Trafikverkets järnvägsplan. Beträffande synkronisering av planerna ska kontakt tas med Ostlänkenprojektet. Även vad gäller det trepartsavtal som nämns i stycket *Ostlänken, Nyköpings resecentrum* ovan, tas kontakt med Ostlänkenprojektet. Trafikverket anser att detta avtal ska tecknas innan detaljplanen antas.

Innan detaljplanens antagande ska även ett medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket, gällande bullerskydd utmed E4:n. Avtalet reglerar att kommunen bär kostnaden för uppförandet av skyddet. Angående detta avtal tas kontakt med ansvarig åtgärdsplanerare hos Trafikverket.

### **Kommunens bemötande**

#### **Ostlänken, Nyköpings resecentrum**

Gränsdragningen mot järnvägsplanen har justerats i plankartan.

Kommunen avser inte att vänta med antagande av planen tills järnvägsplanen är fastställd. Kommunen har under hela processen haft samverkan med Trafikverket. Alla utredningar har utgått från Trafikverkets prognoser och planen har anpassats på många för att tillgodose järnvägsplanens behov. Kommunen avser att invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas och bedömer att detta är tillräckligt för att inte skada järnvägsplanens genomförbarhet.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av uppskjuten genomförandetid.

#### **Transporter med farligt gods - risker och skyddsavstånd**

Planbeskrivningen har kompletterats med mer information om plankets anpassning till järnvägsanläggning.



**Trafikbuller**

Planbeskrivningen redogör för bullervärden vid samtliga fasader samt bullernivåer på skolgård.

Planbeskrivningen redogör för olika sätt att uppnå bullerriktvärden med lokala åtgärder varav lägenhetsutformning är en av dem. Kommunen anser att plankartans allmänna skyddsbestämmelse om högsta tillåtna bullervärden är tillräckligt för att försäkra att bullerriktvärdena följs.

Kommunen bedömer inte att höjden på bullerskydd på naturmark behöver anges i plankartan. Eftersom skyddet uppförs på framtida allmän platsmark har kommunen rådighet att säkerställa erforderlig höjd.

**Dagvattenhantering**

Skydd mot skador på intilliggande anläggningar och byggnader är exempel på frågor som regleras i kontrollplan inför startbesked för bygglov. I detta ingår vid behov åtgärder för att förhindra sättningar under genomförande och användning.

**Flyghinderanalys**

Luffartsverket och Skavsta flygplats fanns inte med på sändlistan i samråd. De har dock fått utskick under granskning, vilket redovisas i sändlistan. Luffartsverket skickade att de inte har någon erinran mot planförslaget. Skavsta flygplats har inte yttrat sig.

**Fortsatt arbete och avtal**

Kommunen avser invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas. Bullerutredning visar att planen inte är beroende av bullerskydd på E4 utan att skydd kan även lösas genom bebyggelsens utformning inom planområdet, därför har bullerskydd inte reglerats. Dialog mellan kommunen och Trafikverket om möjlighet för förlängning av bullerskydd pågår men inget beslut finns än.

### 3. Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2019-10-31) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

#### FASTIGHETSKONSEKVENSBESKRIVNING SAKNAS DELVIS

Sedan samrådsskedet så har fastigheten Raspen 4 tillkommit. Raspen 4 berörs av denna aktuella detaljplan genom att dess servitutsrätt berörs. Servitutsvägen kommer att ligga inom ALLMÄN PLATS PARK och utfartsvägen för enskilt ändamål kommer därmed att hamna på ALLMÄN PLATS. Raspen 4 har annars utfartsförbud i den för denna fastighet gällande detaljplanen. Fastigheten ska användas för fordonsparkering enligt denna plan. (Kan även denna fastighet infogas i detaljplanen i detta sena skede?)

Enligt PBL:s kunskapsbank om vägar inom PARK:

*Vägar för fordonstrafik är generellt inte tillåtet inom användningen park om det inte har angetts som egenskapsbestämmelse eller finns tydligt beskrivet i planens syfte. Undantaget är när det behövs för områdets behov, till exempel en mindre serviceväg för att nå en viss anläggning inom parken. Ett mindre antal parkeringsplatser för besökare till parken eller parkens komplement kan ingå om platsen medger det. Det är lämpligt att placeringen av dessa avgränsas på plankartan med egenskapsbestämmelser. Om det rör sig om en större parkering anges det istället med användningen parkeringsplats.*

#### FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Avsnittet kan kompletteras med en beskrivning av att 3D- fastighetsbildning kommer att bli aktuellt.

#### GENOMFÖRANDETID

Bestämmelse om genomförandetid som börjar åtta år efter lagakraft anges med bestämmelse a. Bestämmelsen skulle kunna förtydligas med hänvisning till PBL och hur lång tid denna är i a-områdena enligt nedan:

Genomförandetiden är [x] år och börjar [x] år efter det att planen vunnit laga kraft (PBL 4 kap 21 §)

#### PLANKARTAN

Lantmäteriet avråder i allmänhet till att ha illustrationer på plankartan.

#### GRUNDKARTA

Aktuell grundkarta med fastighetsredovisningen uppdaterad uppskattas!

Övrigt

(Lantmäteriet noterar att SBB endast är ägare till Raspen 1- detta kan förtydligas i planbeskrivningen.)

### Kommunens bemötande

Avsnitt om fastighetsrättsliga frågor har kompletterats med planer för befintliga rättigheter i området, beskrivning att 3D fastighetsbildning kan komma att bli aktuellt. Fastighetsägare inom planområdet har också förtydligats. Plankartan har kompletterats med egenskapsbestämmelse om att angoringsväg till Raspen 4 får anordnas över park.

Bestämmelsen om fördröjd start på genomförandetid har förtydligats i plankartan.

### 4. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom område för aktuell detaljplan och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 12 kV markkabel, röd streckad linje i karta nedan, 12 kV transformatorstation, svart kvadrat, samt 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, och 0,4 kV kabelskåp, svart rektangel. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.



Vattenfall missade att besvara detaljplan för Raspen 1-3 m.fl. under formell samrådstitid men skickade in ett yttrande daterat 2018-12-13 till kommunen. Det verkar inte som att kommunen tagit till sig Vattenfalls yttrande helt och fullt.

Enligt framtagen planbeskrivning noterar Vattenfall följande information:

#### **Värme, Avfall, EI och tele, Fiber**

Tillkommande byggnader kan anslutas till befintligt fjärrvärmesystem samt el-, tele- och bredbandsnät. Planförslaget har två områden med plats för nätstationer. Avfallshantering ska ske enligt kommunens avfallspolicy.

#### **Tekniska frågor**

Utbyggnad av ledningar kommer att krävas. Troligen innebär planen att nuvarande ledningar påverkas. Detta får utredas under vidare under det fortsatta planarbetet :samt genomförande.

Vattenfall har i sitt yttrande i december 2018 angivit följande, se bilagt mail:

- Avståndet (kabelavstånd) mellan nätstation och anslutningspunkt i byggnaderna bör inte överskrida 200m. Längre än så och Vattenfall kommer få svårigheter att leverera en god elkvalitet.
- Vattenfall ger förslag på 3 ungefärliga placeringar, 3 stationer kommer behöva placeras ungefär enligt förslaget. Vi önskar att 3st E-områden ritas in, som bör ha en storlek om ungefär 10x10m. Minst 5 meter mellan nätstation och närmaste brännbara byggnadsdel.

- Vi kommer även behöva schakta anslutande högspänningskablar till dessa, så erforderligt utrymme måste finnas i gatumark. Inom kvartersmark bör kablarna skyddas med u- områden.
- Flytt av befintliga kablar som hamnar i konflikt med detaljplanen bekostas av exploitören.

Ovanstående gäller även nu!

Vattenfall önskar en dialog med kommunen avseende placering av E-områden för nätstationer samt att det på plankartan klart anges att det är nätstationer som avses vad gäller utlagda E-områden dvs att det står "Nätstation" istället för "Teknisk anläggning". Kommunen kan kontakta Petri Strömberg på mail [petri.stromberg@vattenfall.com](mailto:petri.stromberg@vattenfall.com) avseende denna fråga. Med nuvarande placering av E-område kommer Vattenfall få svårigheter att leverera en god elkvalitet till blivande elnät kunder.

### **Kommunens bemötande**

Plankartan har kompletterats med ytterligare ett område för teknisk anläggning och ett befintligt område har flyttats. E-områdena har fortsatt beteckningen "Teknisk anläggning". Kommunen ser inga skäl att utifrån platsens förutsättningar endast tillåta nätstationer. Enligt PBL 4 kap 32 § ska en detaljplan aldrig vara mer detaljerad än vad som är nödvändigt för att uppnå planens syfte.

Planbeskrivningen anger att befintliga ledningar troligen kommer att påverkas vid genomförande. Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploitören har lagts till.

Fortsatt dialog om utbyggnad av el-nätsanläggningar är nödvändig under projektering och utbyggnad av Nöthagen samt Nyköpings Resecentrum.

## **5. Skanova AB**

### **Yttrande**

Skanova har ledningar/kanalisation i detaljplaneområdet, se sid 2.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

När det blir aktuellt med ledningssamordningsmöten kontakta Skanovas Nätförvaltning, undertecknad eller på tfn (vxl): 08-604 04 90.





### Nätet i färg

Färgen på kabel/kanalisation styrs av material

Brun = Betong  
 Orange = Plast  
 Röd = Koppär, KTV  
 Turkos = Fiber  
 Gul = Öspec

Haktrågen linje = Iemått läge  
 Streckad linje = Osäkert läge

Linjer och symboler som har blivit feldokumenterade och därför inte kunnat få en korrekt färgning presenteras i egen färg Brun

## Kommunens bemötande

Planbeskrivningen anger att befintliga ledningar troligen kommer att påverkas vid genomförande. Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploitören läggs till i planbeskrivningen.

## 6. Sörmlands museum

### Bakgrund

Nyköpings kommun har bjudit in till granskning rörande ny detaljplan för Nöthagen i Nyköping. Syftet med detaljplanen är att bygga en ny stadsdel med drygt 1300 lägenheter, verksamhetslokaler och kontor.

Museet yttrade sig i samrådsskedet och menade då att förslaget till ny detaljplan, som visserligen var väl underbyggt med antikvarisk förundersökning och antikvariskt planeringsunderlag, borde kunna ta ännu större hänsyn till den befintliga kulturmiljön inom området. Flera byggnader med betydande kulturhistoriska värden, som dessutom pekas ut i de antikvariska underlagen, är tänkta att rivas. Museet ansåg också att man bör ta bättre hänsyn till områdets nuvarande verksamheter för att bevara en del av det stadsliv som finns i området idag. Dessutom behöver planbestämmelserna rörande skydd

av kulturvärden förtydligas och gestaltungsprogrammets principer i större utsträckning arbetas in på plankartan.

### **Synpunkter på planförslaget**

Planbestämmelserna på plankartan har reviderats och renodlats vilket är positivt. Skyddsbestämmelserna, och varsamhetsbestämmelserna är nu korrekt formulerade och därmed också enklare att förstå.

#### *Avsaknad av utformningsbestämmelser*

I gestaltungsprogrammet som togs fram för området finns många långtgående visioner om utformning, materialval och färgsättning, både i de nya byggnadernas fasader såväl som i gatbeläggning och möblering av gaturummet etc. En del av detta nämns som intentioner för bebyggelsen i planbeskrivningen på sid. 18-20. Det förekommer dock inga som helst planbestämmelser på plankartan som säkerställer att dessa intentioner kommer att följas. I princip ges alltså fria händer till byggherren att gestalta området efter bästa förmåga. Detta resulterar inte sällan i förenklingar och besparingar vid materialval och utförande, vilket riskerar att få stora konsekvenser för områdets arkitektoniska gestaltning. Tillägget på plankartan med formuleringen att "nybyggnad och ändring av befintlig byggnad ska utföras i en arkitektur med god färg, form och materialverkan" kan inte anses vara tillräckligt för att säkerställa detta.

#### *MKB och Antikvarisk konsekvensanalys*

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har sedan samrådet uppdaterats. Enligt Miljöbalk (1998:808) 6 kap 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning bland annat innehålla "en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra".

MKB:n är tyvärr svårläst och det är svårt att utläsa om det finns risk för en betydande miljöpåverkan eller inte. Slutklämnen under sammanfattningen i MKB:n sidan 4 anger att "Planförslaget bedöms inte medföra skada på något riksintresse och inte heller bidra till att miljö kvalitetsnormer inte kan klaras." Att inget riksintresse påverkas är inte nödvändigtvis detsamma som att planen inte kommer innebära betydande miljöeffekter.

MKB:n grundar sig, i stor utsträckning på den antikvariska konsekvensanalysen utförd av Nyréns arkitektkontor 2019-10-15 (rev 2019-10-31), för de delar som rör påverkan på kulturmiljön. I den antikvariska förstudien har 11 st byggnader i området identifierats att ha betydande kulturhistoriska värden. Endast 5 st av dessa kommer att bevaras. Mjölhornet (byggnad 15 i den antikvariska förundersökningen, Wilund Arkitekter & antikvarier, 2015-08-03), har ett industrihistoriskt värde och ett stort visuellt värde i egenskap av landmärke. I MKB:n konstateras bland annat att: "Föreningssituationen är det främsta skälet till att ett bevarande inte anses vara motiverat." Och "Ett bevarande har prövats men bedöms som svår motiverat då tornet (=mjölhornet) tappat sin kontext och flera av dess nuvarande kvaliteter vid ett anpassat bevarande." Citaten återges också i MKB:ns sammanfattning. Museet ifrågasätter vad detta alls har med konsekvenserna för kulturmiljön att göra? Vilka avväganden som gjorts under planeringen av området, ekonomiska eller andra, bör inte avgöra om konsekvenserna för kulturmiljön blir negativa eller inte.

Länsstyrelsen inkom i samrådsskedet med synpunkten "För att när- och intilliggande kulturmiljöer i form av industribyggelse och villakvarter samt stadsbilden generellt inte ska påverkas negativt, bör bebyggelsens höjder studeras vidare och minskas". De nya tillåtna byggnadshöjderna har minskats något i Blommenhovsvägens östra del, men är fortfarande höga i jämförelse med intilliggande villabebyggelse och innerstadens våningshöjder. Ytterligare studier och vyer/gestaltningbilder där de högsta höjderna syns (8 och 10 våningar) har ännu inte redovisats.

I den antikvariska konsekvensanalysen (sid 16-17) undersöks de nya höjdernas påverkan, men valet av vyer är tyvärr illa valda. Till exempel finns en vy punkt sett från Borgaregatan mot Nyköpings centralstation. Från denna punkt är de tillkommande byggnaderna till stor del dolda av vegetation och Nöthagsområdet ryms heller inte i sin helhet inom bildutsnittets vinkel. De nya byggnaderna kommer bli betydligt mer synliga från Järnvägsgatan, och



Foto från gångbron över järnvägen i höjd med Repslagaregatan, sydost om Nöthagen. Järn-vägsgatan höger om järnvägen och Nyköpings centralstation i fonden. Från detta håll kommer de nya byggnaderna utgöra en ny fond bakom stationsbyggnaden och bli mycket påtagliga. Mjöltnet, ca 18 m högt, syns bakom stationsbyggnaden och kan fungera som höjdreferens. De högsta husen tillåts nu att byggas 27 resp 34 m höga. Denna vy hade varit bättre att studera än de som valts i den antikvariska konsekvensanalysen. Samtliga byggnader som syns i bild ligger inom riksintresseområdet. Foto: David Hansson, Sörmlands museum. SLM D2020-0052.

-----

kanske som mest från gångbron över järnvägen i höjd med Repslagaregatan (se bilagt foto). Mjölrtornet (byggnad 15) syns väl som ett landmärke. Mjölrtornet är ca 18 meter högt. De planerade husen på 8 våningar tillåts bli 27 meter höga och punkthuset vid Vesterlunds krog på 10 våningar att bli 34 meter. Även vypunkten sett från Industrigatan är märkligt vald.

#### *Vesterlunds krog*

Vesterlunds krog ligger utanför planområdet. Området runt Vesterlunds krog (yttre miljön) har i det antikvariska planeringsunderlaget markerats ha "hög känslighet". I texten anges att miljön har anor från tidigt 1700-tal. Huset byggdes på 1700-talet som kruthus och har senare använts som brännvinsbränneri och mekanisk verkstad. Museet vill tillägga att direkt intill krogen, finns en historiskt viktig vattenkälla. Denna källa har haft olika namn, Vesterlundskällan, Kung Rönnes källa, Rännekällan m fl. Källan är stadens första vattenkälla och har sedan slutet av 1500-talet försett slottet med vatten (Nyköpings hus), men en ledning fanns också till Stora torget. Nya ledningar drogs fram till Stora torget omkring 1840. Vattnet leddes i urborrade trästockar från källan och fram till staden. Stockarna lades ned i marken. En hel sådan urborrad stock har påträffats i den numer försvunna Rådhusgränd, och fler stockar bör finnas i marken. Källans tillflöde har delvis förstörts i samband med att motorvägen byggdes, men källan finns kvar och vattnet lär vara drickbart.

Museet vill som i samrådsskedet påpeka att vi gärna hade sett att Vesterlunds krog ingick i planområdet och försågs med rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Under åtgärdsförslagen (kapitel 8.1.6) i MKB:n påpekas att "10-våningshuset i närheten av Vesterlunds krog bör anpassas så att det inte påverkar kulturmiljön som utgörs av krogen och vattendraget. Omsorg bör tas vid landskapsgestaltningen så att kulturmiljön inte "privatiseras" utan upplevs som tillgänglig för alla." Museet instämmer i detta. Hur ett nytt 10-våningshus ska kunna anpassas till denna känsliga miljö är dock frågan. Enligt plankartan finns det heller inga utformningsbestämmelser som reglerar detta, vilket museet efterlyser, då påverkan på kulturmiljön vid Vesterlunds krog av museet bedöms bli stor. I MKB:n anges att "Då det föreslagna punkthuset håller ett visst avstånd genom den nyanlagda parken samt att det uppförs på en i nuläget hårdgjord yta bedöms påverkan på kulturmiljön vara begränsad." (MKB kapitel 8.1.3). Museet tycker att punkthuset ligger så pass nära att påverkan på kulturmiljön här kommer att bli stor.

#### **Slutsats**

Sammantaget noterar museet att mycket lite har förändrats rörande kulturmiljön inom området. Inga fler av de i förarbetena utpekade värdefulla byggnaderna inom området kommer att sparas. Och tillåtna byggnadshöjder är fortfarande så pass höga att det inte kan anses lämpligt med hänsyn till området kulturvärden. Därmed står museet i huvudsak fast vid synpunkterna som lämnades i samrådsskedet.

I en tid när samhället måste minska sin klimatpåverkan, och där byggsektorn står för en betydande del av samhällets miljöpåverkan, finns det ytterligare incitament utöver de kulturhistoriska aspekterna att bevara den befintliga bebyggelsen i högre grad än vad som ges förutsättningar för i förslaget.



## Kommunens bemötande

Gestaltningssprogrammet beskriver fler punkter än de som är reglerade i plankartan. Att översätta allt som beskrivs i gestaltningssprogrammet till planbestämmelser skulle leda till en väldigt svårsläslig plan. Särskilt som att övriga planbestämmelser som reglerar struktur, riskminimering, och anpassning till buller också har effekter på gestaltning. I exploateringsavtalet som tecknas mellan SBB och kommunen har dock SBB åtagit sig att följa framtaget gestaltningssprogram samt att kommunicera dess avsikter med de andra exploatörerna i området.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förtydligande i sammanfattningen att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

Konsekvensanalysen har kompletterats med vy från gångbron intill Repslagaregatan för byggnadsvolymer samt för bullerplank.

Kommunen känner till historiken kring källan. Den nämns i planbeskrivningen och för parken intill Vesterlunds krog föreslås namnet *Kung Rönnes park*.

Kommunen bedömer att anpassning till Vesterlunds krog framförallt påverkas av den angränsande byggnadens möte mot parken samt parkens utformning. Det är viktigt att parkens funktion som allmän plats är tydlig och att den inte upplevs som förgårdsmark till bostäderna. Upplevelsen av detta påverkas av detaljfrågor som utformning av bostadsentrén och förgårdsmarken vilket prövas först i bygglov, då detaljerna för bostadens utformning bestäms.

Kommunen håller med om att bevarande av bebyggelse är önskvärt. Både från kulturhistoriskt och resurshushållningsperspektiv. Frågan om bevarande av befintliga byggnader måste dock vägas mot nyttan av ett ökat antal bostäder i centralt läge med närhet till kollektivtrafik. Även transporter är en stor källa till utsläpp och kommunen bedömer att det ökade möjligheten till hållbart resande väger tyngre än miljöpåverkan av rivning och ersättning av befintlig bebyggelse.

## 7. PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på [utdelningsforbattningar@postnord.com](mailto:utdelningsforbattningar@postnord.com) för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

### **Kommunens bemötande**

Placering av postlådor regleras inte i detaljplaner.

## **8. Nyköpings hembygdsförening**

Nyköpings hembygdsförening är positiv till detaljplaneförslaget för Raspen 1-3, med ett par viktiga undantag, se nedan.

Underlaget är välgjort och många viktiga aspekter har studerats.

Nyköpings hembygdsförening viktigaste uppgifter är att sprida kunskap om staden Nyköping och utveckla känslan för dess historiska och kulturella värden. För att nå dessa ändamål skall föreningen arbeta för att kultur- och naturhistoriska minnen och miljöer, t ex byggnader och olika verksamhetsmiljöer, tas tillvara och vårdas samt görs tillgängliga.

Utgående från detta har vi följande synpunkter:

- Vår huvudinvändning är att vi anser att de högre byggnaderna är för höga. Mot de större yttre gaturummen och järnvägen 6–7 vån och på några ställen medges högre signatur-byggnader att sticka upp mot som mest 10 vån. Detta kommer att bli ett alltför abrupt avbrott dels mot själva miljön i Nyköping och dels mot den lokala miljön av låg villabebyggelse. Stadens karaktär kommer att splittras ytterligare. Antalet lägenheter som är tänkt att byggas inom området har ökat kraftigt sedan de första planerna presenterades. Vi förstår att det ligger starka kommersiella krafter bakom, men vi tycker att kommunen borde stå emot och bevara Nyköpings stads karaktär. Vi föreslår att man återgår till en typ av lägre flerfamiljshus.
- Vi anser också att mjöltornet skall vara kvar. Det är en viktig artefakt från den tidigare verksamheten i området, exteriört men även till viss del interiört. Vi tror inte alls att det kommer att upplevas som att vara utan sammanhang vilket anges som ett skäl till att riva. Dels är det lätt att förstå att det varit en signifikant del av ett bageri och dels kommer det att utgöra den tredje sidan på det nya torget där de två övriga sidorna också är bevarade byggnader från industriepoken i området.

### **Kommunens bemötande**

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekad som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Området har alltså redan sedan innan planläggningen påbörjades varit avsett för en bebyggelse som kontrasterar med de omgivande låga och homogena villaområdet. Den höga befolkningstätheten i området har satts för att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa läget för kollektivtrafik i staden.

De utökade byggnadsarean består till största delen av att underjordiska parkeringsgarage tillåts under vissa bostadskvarter. Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på

genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Kommunen står kvar vid bedömningen från samråd att mjöltornet utan sin kontext förlorar stor del av sitt visuella värde.

### **9. Brf Villa Skogsberg**

Vi godkänner EJ förslaget. Vi anser att våra synpunkter från samrådet (181005) inte har beaktat på ett tillfredsställande sätt vid granskningen, varvid vi återigen åberopar dessa synpunkter (se våra synpunkter och förslag för Raspen 2 från 181015 nedan, sid 4-6). Om fortsatt våra synpunkter, mot förmodan, inte kommer att beaktas och ändringar göras enligt vårt förslag för Raspen 2, se våra krav:

#### **Krav ändringar i förslag till detaljplan Nöthagen**

- Fastighetsområde 11 och 4 mot Blommenhovsvägen byggs med max 3 våningar (lika som fastighetsområde 14 på Norra Bangårdsgatan). Maximal totalhöjd samma som det befintliga huset (k5) som ingår i fastighetsområde 11. Solstudier visar tydligt att fastigheterna som ligger utmed Blommenhovsvägens norra sida nedanför berget, vilket inkluderar Villa Skogsberg, kommer under vinterhalvåret att ligga i ständig skugga oavsett tid på dygnet (se solstudie 22 december 12.00).
- Fastighetsområde 10 "Signaturbyggnad" byggs med max 4 våningar, för att behålla kvällssol i väster för fastigheterna utmed Blommenhovsvägens norra sida, vilket inkluderar Villa Skogsberg (se solstudie 30 augusti kl 18.00)
- Endast franska balkonger eller indragna balkonger på fastigheter med fasad mot Blommenhovsvägen.
- Risk- och störningsreducerande plank utmed Blommenhovsvägens norra sida, utmed tomtgräns mot fastigheten Villa Skogsberg.

Att Villa Skogsberg får minskat solljus och hamnar i skugga trots söderläge, är inget vi accepterar. Det är inte lämpligt vare sig för vår fastighet med träfasad eller vår trädgård med växtlighet. Vi vill dessutom fortsatt kunna använda vår trädgård och vårt poolområde fritt från insyn ovanifrån, från fastighetsområde 11 och 4 mittemot.

Om nödvändigt för att summan av lägenheter ska vara konstant för hela området, så kan det kompenseras med att fastighetsområde 1, 5, 6, 7 mot E4 och järnväg utökas och byggs med fler våningsplan än det som finns i förslaget.



### Krav ändringar i förslag till detaljplan Nöthagen





**Solstudie 22 december 12.00****Solstudie 30 augusti 18.00****Synpunkter förslag ny detaljplan Nöthagen, Nyköping 181005**

*Finns i sin helhet på enheten. Kommenterad i samrådsredogörelsen.*

**Kommunens bemötande**

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekad som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Området har alltså redan sedan innan planläggningen påbörjades varit avsett för en bebyggelse som kontrasterar med de omgivande låga och homogena villaområdet. Inför antagande har hörnet på

kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata. Den ökade skuggningen och insyn vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser.

Kommunen uppskattar det konstruktiva förslaget att flytta byggnadsvolymer mellan kvarteren. Att ha för skev fördelning mellan mängden bostäder för varje kvarter påverkar dock planens genomförbarhet. Att ha alltför höga kvarter gör det också svårt att få tillräckligt mycket dagsljus för de nedersta våningarna samt till gården.

Bullerutredningen har inte identifierat behov av något bullerskyddande plank längs Blommenhovsvägen.

### **10. Privatperson (AO)**

Vi bor på xx och önskar ej högre, max 3 våningshus, bostäder framför vår bostad.

Har försökt att granska ritningen i Stadshuset, vilket var omöjligt eftersom den var av extremt lite format. Därför önskar jag ritningar där det framgår både omfattning och höjd på byggnader som ska upprättas.

### **Kommunens bemötande**

Planhandlingar som beskriver konsekvenser av förslaget har varit tillgängliga i stadshuset samt på kommunens hemsida.

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*.

### **11. Privatpersoner (FoMD)**

#### **Övergripande sammanfattning**

Nya granskningshandlingar för detaljplan Nöthagen visar en ännu större och ännu storskaligare byggnadsarea jämfört med de tidigare samrådshandlingarna. Området har vuxit och möjliggör ca 192 000 kvm BTA (jfm med samrådsskedets ca 158 000 kvm BTA). För bostäder har en utökning skett från 134 000 kvm till 142 000 kvm BTA. Förslaget motsvarar enligt handlingarna ca 1600 lägenheter (jämfört med tidigare angivna ca 1300 st nya lägenheter).

Förslaget medför, trots smärre justeringar, en kraftigt förändrad stadsbild, försämrade solljusförhållanden vintertid, betydande olägenheter, fara för människors hälsa och säkerhet och kraftigt ökad trafikmängd för oss redan boende i området.

*Vi motsätter oss därför förslaget i dess nuvarande form och vidhåller det som tidigare har lämnats in till Nyköpings kommun som "Synpunkter detaljplan Nöthagen samråd" under samrådsskedet och som inte har justerats i enlighet med vår skrivelse, se bilaga 1, utöver nedanstående tillägg med nytillkomna synpunkter.*

*Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1, 4-5 och 9§§.*

### **Buller**

Handlingarna visar att området är utsatt för mycket stor bullerpåverkan och att det finns betydande olägenheter, fara för människors hälsa och säkerhet etc. som behöver hanteras på ett bra sätt. Därför är det anmärkningsvärt att bindande bestämmelser för att skydda människors hälsa och säkerhet bara har uppdaterats för vissa geografiska delar inom planområdet, medan andra delar, som t.ex. gränisar till områden där vi bor, inte har tvingande skyddsbestämmelser i plankartan.

Exempel;

I granskningshandlingarna framgår bl.a. att "plank<sub>1</sub>" har ändrats från "Möjlighet att uppföra ett bullerplank längs planområdesgräns ska finnas" till "Risk och störningsreducerande plank ska finnas längs planområdesgräns." Detta är något som vi önskade i tidigare skrivelse, men tyvärr har planförfattaren valt att också införa "plank<sub>2</sub>" med texten "Möjlighet att uppföra bullerplank mot spårområdet ska finnas." I planområdets östra del, mot järnvägen, står "plank<sub>2</sub>". Det betyder att det finns möjlighet, *men det måste inte uppföras bullerskydd* utmed järnvägen i de delar som gränisar till där vi bor, kvarteret Hyveln. Hur kan det komma sig?

*Vi kräver att risk och störningsreducerande plank ska finnas utmed hela järnvägssträckan, utmed hela planområdesgränsen mot järnvägen och att planbestämmelse plank<sub>1</sub> införs överallt.*

### **Betydande insyn och mörker vintertid.**

De föreslagna höga husen i kvarter nr 14 (planbeskrivningen, sid 8), medför trots en krympning på en våning mot angränsande villakvarter, ändå stora olägenheter som betydande insyn och tex. långa skuggor, särskilt vintertid. Högsta höjd i meter har sänkts (från 14 m till 12 m respektive 17,5 m till 14,0 m för tomhuset) vilket ger en reel sänkning med 2,0 m respektive 3,5 m, vilket med tanke på den redan höga höjden mot villakvarteret tyvärr inte räcker. Även intilliggande hus som är ännu högre i samma kvarter kan komma att påverka oss.

Vi noterar också att en ny planbestämmelse har införts med texten: "Vind får inredas som bostadsvåning utöver angivet våningsantal."

*Sammantaget innebär det att föreslagna byggnader i kvarter nr 14, närmast kvarteret Hyveln, kan bebyggas på ett sätt som t. ex. insynsmässigt påverkar angränsande kvarter påfallande likt tidigare förslag, vilket är helt oacceptabelt.*

Materialet har också, efter att vi krävt det i samrådsskedet, kompletterats med solstudier för midvintersolståndet då de största skuggorna uppstår. Redovisningen är kl.09.00, k.1.12.00, k.1.15.00 och kl.18.00. Klockslagen mellan kl.09.00- kl.12.00 och kl.12.00-15.00 (den tid då solen också är uppe när den står som lägst vintertid) redovisas inte.

*Vårt kvarter, med hus och tomter, kommer att påverkas kraftigt med stora slagskuggor. Vi får en kraftigt försämrad boendemiljö med betydande olägenheter i form av t.ex. skuggning och betydande insyn.*

Kommunen svarar i samrådsredogörelsen att den ökade skuggningen ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser. Vi instämmer inte. Det går att tillgodose *både* det allmänna intresset *och* de enskildas intressen genom att sänka planerad bebyggelse mot angränsande villakvarter och anpassa dem så att betydande olägenheter inte uppstår. Om man vill. Om man värnar om god bebyggd miljö och människors hälsa.

*Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§ och 8 kap 1 och 9§§.*

*Med tanke på de stora slagskuggor som uppstår och som delvis redovisas, samt övriga olägenheter som t.ex. betydande insyn av våra hus och tomter, motsätter vi oss att hus högre än befintliga hus i kvarteret Hyveln uppförs i planområdets kvarter som gränsar till lägre bebyggelse som kvarteret Hyveln. Vi motsätter oss av samma skäl helt tornhus i kvarter nr 14.*

### **Övrigt**

Illustrationsbilden på försättssidan till "Omgivningsbullen: väg och spårtrafik" visar bl.a. på ett högt tornhus som är 8-9 våningar högt med påbyggd extravåning i kvarter nr 14 mot järnvägen, där det i plankartan står 6 våningar. Denna typ av slarv gör oss förskräckta och borgar tyvärr inte för kvalitet.

Bilaga 1: "Synpunkter detaljplan Nöthagen samråd" daterad 2018-09-26.  
*Finns i sin helhet på enheten. Kommenterad i samrådsredogörelsen.*

### **Kommunens bemötande**

De utökade byggnadsarean består till största delen av att underjordiska parkeringsgarage tillåts under vissa bostadskvarter. Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittsstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot den angränsande låga och homogena bebyggelsen. Mötet med villaområdet har studerats under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata.

Även samrådsförslaget av planen tillät inredning av vind. Enligt Boverkets definitioner av en våning räknas inte inredd vind, då den ligger ovanför takfoten. Inför granskning kompletterades planen med en explicit bestämmelse för att förtydliga detta.

Järnvägens påverkan på risk och buller för befintlig bebyggelse utanför Nöthagen prövas inte i denna detaljplan utan i detaljplan för Nyköpings resecentrum samt i järnvägsplanen.



Bilden på framsidan på utredningar är endast illustration och har ingen roll som underlag för bedömning. Bilden på bullerutredningen har bytts mot den uppdaterade 3D-modellen.

## **12. Privatperson (JK)**

Vi var på mötet i kommunhuset angående Nöthagen. Känns som att området har potential att bli bra och trevligt. Har dock vissa punkter som jag inte tycker är bra och som bör omprövas. Vi bor på Hållsta xx och väldigt nära vill ni bygga höga lägenhetshus. Under mitt bygglov var det väldigt viktigt enligt er att inte bygga för många procent av tomtarean och över en viss höjd för att inte minska solljus och störa grannar som redan är bosatta i sina villor. Helt plötsligt verkar det inte tas någon som helst hänsyn till denna punkt. Huset ligger 4,5 m från tomtgräns och extremt nära planerar ni bygga höga lägenhetshus, som ser rakt ner över oss. Om allt handlar om pengar borde man kunna lägga på höjden närmast motorvägen där ingen störs och minska vid villaområdet där folk redan bor. Dessutom blir det ju extra bullerskydd som ni påpekade många ggr. Men ett 10 våningshus är väl inte nödvändigt för bullerskydd, mera ekonomisk vinning. Ni har sänkt nån våning utanför villorna bredvid oss men inte mittemot. Vi våningar + takloft blir extremt högt. Vill se förändring så att alla kan trivas i området. Ser fram emot att se förslag på förändringar.

## **Kommunens bemötande**

Prövning av bygglov och prövning av en ny detaljplan är olika frågor. Vid bygglov prövas planen mot gällande detaljplan vilken reglerar hur bebyggelsen får uppföras. Vid framtagandet av en ny detaljplan föreslås ändringar av dessa planbestämmelser och vilka konsekvenser dessa får. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är planområdet utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot den angränsande låga och homogena bebyggelsen. Mötet med villaområdet har studerats under planprocessen och höjden har reviderats.

Kommunen uppskattar det konstruktiva förslaget att flytta byggnadsvolymer mellan kvarteren. Att ha för skev fördelning mellan mängden bostäder för varje kvarter påverkar dock planens genomförbarhet. Att ha alltför höga kvarter gör det också svårt att få tillräckligt mycket dagsljus för de nedersta våningarna. Kommunen bedömer att den föreslagna höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata.

## **13. Privatpersoner (KHoK-EN)**

Mina synpunkter:

1. Mycket för höga hus mht omgivande låga bebyggelse.
2. Hög trafik redan idag i området. Ytterligare 1600 lägenheter ger orimlig trafikbelastning och parkeringsproblem i området.
3. Utredning betr spillvatten och dricksvatten saknas.
4. Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1, 4-5 och 9 §§.

### Kommunens bemötande

1. Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekad som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel, vilket ofrånkomligt innebär en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata.
2. Utredningar visar på en ökning av den totala biltrafiken till och från området jämfört med idag. Det färdiga förslaget innebär dock också en minskning av den tunga trafiken i jämförelse med dagens situation, med lastbilstrafik mot industriområdet. Kommunen arbetar långsiktigt genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik mot de centrala delarna, vilket syns i utformningen för det aktuella planområdet. Avsikten är också att styra biltrafiken norrut på Blommenhovsvägen och söderut på Hemgårdspassagen.
3. Planbeskrivningen beskriver att Befintligt VA-nät behöver byggas om och dimensioneras upp för att tillgodose planerad utbyggnad i Nöthagen, Nyköpings Resecentrum och andra områden. I projektering, efter planen vunnit laga kraft, ska exakt behov av kapacitet fastställas, då planen möjliggör olika alternativ i antal hushåll och typ av verksamheter.
4. Kommunen står fast vid bedömningen att planförslaget överensstämmer med PBL 2 kap 1-9 §, 4 kap 12, 14 § och 8 kap 1, 4-5 och 9§.

### 14. Privatpersoner (ToMW)

Vi har tagit del av kommunens detaljplan för Nöthagen.

Vi motsätter oss den utökning av byggnadsarean som nu presenteras jämfört med de tidigare samrådshandlingarna.

För att bättre harmonisera mot Nyköping tidigare bebyggelse i centrum, bör husen inte överskrida tre våningar inklusive vindsvåning.

De nu planerade högre husen kommer att ge en oacceptabel skuggning för oss som bor i området.

Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1, 4-5 och 9 §§.

Gällande buller, motsätter vi oss formuleringen "Möjlighet att uppföra bullerplank". Vi kräver att detta skall ändras till "Skall uppföras bullerplank". Vi kräver att planbestämmelse plank1 införs utmed hela järnvägssträckan och hela planområdesgränsen.

### Kommunens bemötande

De utökade byggnadsarean består till största delen av att underjordiska parkeringsgarage tillåts under vissa bostadskvarter. Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel, vilket ofrånkomligt innebär en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Mötet med villaområdet har utretts under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata.

Plank vid soltrappan har tagits bort inför antagande, då det bedömdes ha för stor påverkan på kulturmiljö. Bullerutredningen har uppdaterats för att visa effekt av detta. De bulleråtgärder som planeras utanför planområdet för Nöthagen, till följd av utbyggnad av järnvägen och resecentrum, redovisas i detaljplan för Nyköpings resecentrum.

### **15. Privatpersoner (EoGL)**

Mina synpunkter: Vi godkänner icke förslaget då vi anser att alla byggnader mot Norra Bangårdsgatan är för höga. Höjden innebär en stor försämring för vårt hus och vår trädgård, då de nya husen ligger i söderläge i förhållande till vårt hus.

### **Kommunens bemötande**

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel, vilket ofrånkomligt innebär en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Mötet med villaområdet har utretts under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata. Den ökade skuggningen och insyn vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser

### **16. Privatpersoner (K-BoA-MS)**

#### **Synpunkter på Nöthagen och Raspen 1-2-3**

Vi bor på xx alldeles intill rondellen i korsningen Brunnsgatan-Blommenhovsvägen. Vi har redan idag till och från problem att ta oss ut på Blommenhovsvägen när det är kö på Blommenhovsvägen in/från till rondellen. Vi har då två alternativ: antingen stå och vänta tills kön tar slut någon gång eller att köra ut till höger, om det inte är trafik från rondellen in på Blommenhovsvägen, och vända i korsningen Lasarettsvägen-Blommenhovsvägen, om kön inte går förbi korsningen. Vi kan inte vända i korsningen utan att köra upp på trottoaren. Problem finns som sagt också av trafik som ska in på Blommenhovsvägen vilket gör det svårt för oss att komma ut. Det är alltså trafik från två håll som ibland gör det ohållbart.

Beräkningar av Sweco visar att 80% av trafiken ut från Blommenhovsvägen kommer att ta Hemgårdspassagen eller en anslutning från Blommenhovsvägen upp till trafikplats Hållet.

### **Utdrag från**

Sweco

STRUKTURUTREDNING

NÖTHAGEN

Oktober 2019

*Enligt tidigare redovisade antaganden förväntas 80% av denna trafik färdas västerut/västerifrån (Hemgårdspassagen) och 20% österut/österifrån (Brunnsgatan). Av de trafikanter som ska österut antas 70% åka norrut och väljer därför att fortsätta på Blommenhovsvägen. Resterande 30% antas åka in mot centrum och väljer därför Norra Bangårdsgatan. Hemgårdspassagen förutsätter dock en anslutning mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Hållet. Utan den kommer trafiken som ska färdas norrut mot v 52 och 53 att belasta Brunnsgatan.*

Om inte en anslutning mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Hållet görs - alltså en förlängning av Hemgårdspassagen - kommer situationen att bli ohållbar på Blommenhovsvägen vid rondellen - detta kommer att drabba alla boende utmed Blommenhovsvägen mellan Lasarettsvägen och rondellen.

Ytterligare synpunkt på trafiksituationen vid rondellen:

Ha inget övergångsställe i markplanet över Brunnsgatan (vid kiosken) som det är idag – det har varit fler påkörningar av gående/cyklende där ambulansen har ryckt ut och tagit hand om skadade.

Vi vet inte i nuläget om vi kommer att bo kvar när byggnationerna är klara då vi är pensionärer - vi använder inte heller bilen varje dag. När en ny familj flyttar in så är det sannolikt en yngre familj med barn som kommer att ha större behov av sin bil och att kunna ta sig ut på Blommenhovsvägen.

Sedan är frågan varför vi inte blivit kontaktade i samband med att granskningsförslaget kommit ut? Vi skickade in synpunkter i samband med tidigare samråd. På grund av detta så missade vi mötet i Stadshuset den 10 december.

### **Kommunens bemötande**

Kommunen har inte ändrat sin bedömning från vad som presenterades i granskningsförslaget för planen och samrådsredogörelsen. Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlande trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgatan men också väster ut mot väg 52. Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlande roll. Köbildning mot korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan ses över inom ett arbete med att förbättra kapaciteten utmed Brunnsgatan. Korsningslösningen kommer att anpassas för att i större utsträckning prioritera kollektivtrafik och biltrafikens högtrafik på Brunnsgatan, samt att förbättra trafiksäkerhet för gående och cyklisterna.



Kommunen har tyvärr ingen förklaring till varför ni inte fått kännedom om granskningsförslaget. Vi skickade granskningsbrev med post till alla sakägare för planen innan granskningen påbörjades.

### **17. Privatperson (AN)**

Mina synpunkter: Vi som bor på området nu kommer att bli utsatta för en massa buller och byggdamm under flera år hur har ni tänkt lösa detta? Vi kommer även att mista vår parkering utanför vårt hus detta är en klar försämring.

Vägarna är inte gjorda för all byggtrafik och kommande trafik hur löser ni detta?

Det blir en kraftig förtätning av området det är inte bra för människors psykiska hälsa, bygg mindre antal lägenheter!

Vi ser inte nån framtid för oss här om det blir så omfattande byggnation.

### **Kommunens bemötande**

I plan- och bygglagen anges att byggnadsarbeten ska planeras och utföras med aktsamhet, så att personer och egendom inte skadas och så att minsta möjliga obehag uppstår. Vid inlämning av bygg- eller rivningslovsansökan måste den som söker lovet redovisa en kontrollplan där bland annat hanteringen av skyddsåtgärder för t.ex. buller, damning, marksättningar och vibrationer beskrivs. Bygglovenheten granskar kontrollplanen som en del av prövning för startbesked. En certifierad kontrollansvarig är löpande ansvarig för uppföljning och hantering av bl.a. skyddsåtgärder och deltar vid så väl tekniskt samråd som besiktningar och kontroller av byggarbetsplatsen.

Planförslaget har utformats med hänsyn till människors hälsa. Planförslaget har anpassats för en hög befolkningstäthet. En stor mängd ny allmän platsmark tillskapas i området, bland annat med nya torg och park. De slutna kvarteren skapar en tydlig åtskiljning mellan privat och offentlig plats, vilket är viktigt för trivsel och trygghet i tätbefolkade områden.

### **18. Privatperson (JÅ)**

Mina synpunkter:

Våra synpunkter gällande förslaget är följande:

Betydande insyn och skuggning av tomter Vi har under sommaren och hösten 2019 genomfört ett antal åtgärder såsom plantering av ny häck, insynsskydd i trä och plantering av berså för att minimera insynen på vår tomt från förbipasserande människor på Norra Bangårdsgatan.

Det har fungerat bra, tills nu. När vi nu sett förslaget på nya hus närmast oss inser vi att de högsta våningarna kommer att ha direkt insyn i vår trädgård. De flesta av våra grannar har möjlighet att sitta bakom husen för att begränsa insynen men den lyxen har inte vi. Vi anser därför att höjden på byggnaderna i kvarteret som skall ligga i anslutning till det sk Torget är för höga och inskränker på vår integritet. Speciellt med tanke på att ny planbestämmelse som anger att "vind får inredas som bostadsvåning utöver angivet våningsantal". Höjden på byggnaderna bör därför ligga i paritet eller endast lite över höjden i befintlig bebyggelse. Vi anser därför att det strider mot PBL 2 kapitlet §1-9.

Vi är dessutom oroliga för skuggningen och anser att de sol-studier som gjorts är bristfälliga och inte tar hänsyn till betydande skuggning framförallt vintertid.

### **Kommunens bemötande**

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning att den ökade insyn och skuggningen vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser.

Även samrådsförslaget av planen tillät inredning av vind. Enligt Boverkets definitioner av en våning räknas inte inredning, då den ligger ovanför takfoten. Inför granskning kompletterades planen med en explicit bestämmelse för att förtydliga detta.

### **19. Privatpersoner (Familjen vG)**

Mina synpunkter: Ett utkast från de familjer som berörs. Förslaget som strider mot PBL 2 kap 1-9 paragraf., 4 kap 12 och 14 paragraf, samt 8 kap 1, 4-5 och 9 paragraf. Tidigare synpunkter som lämnats angående detaljplan Nöthagen. Även ett helt tonhuvudet i kvarter nr 14. Vi får en kraftigt försämrad boendemiljö!

### **Kommunens bemötande**

Kommunen står kvar vid bedömningen från granskning att planförslaget överensstämmer med PBL 2 kap 1-9 §, 4 kap 12, 14 § och 8 kap 1, 4-5 och 9§.

### **20. Privatpersoner (A-CoYB)**

- Då vi granskat den senaste detaljplanen över Nöthagen noterar vi att ännu fler människor beräknas bo i området jämfört med föregående detaljplan. Förslaget motsvarar en ökning med 300 lägenheter. Vi anser att det blir för många människor som ska bo inom en för liten yta.
- Trafiktätheten, där flertalet trafikanter nyttjar Blommenhovsvägen, blir alldeles för hög. Dessutom meddelades under informationskvällen i stadshuset att parkeringshuset som ligger längs med järnvägen ska nyttjas av resenärer till bussar och järnväg. Detta ökar också trafiktätheten inom bebyggelsen med allt vad det medför gällande avgaser, buller och trafikfaror.
- Höjden på hyreshusen är alldeles för hög. Om man tittar på området mot stadscentrum har hyreshusen 2-3 våningar. Detta är en lämplig höjd för bebyggelsen i Nyköpings centrum anser vi. Idag vill många människor bo i stadsradhus, detta vore lämpligt att bygga för att locka pendlare från tex Stockholm.
- Med nuvarande förslag med ca 1600 lägenheter inom området och närheten till Resecentrum hyser vi en stor oro att området kan bli ett socioekonomiskt svagt område med risk för ökad kriminalitet. Runt nuvarande BT är det oroligt och polisen har hög närvaro där.
- Vi anser att det högst ska planeras för 800 lägenheter inom området.

*Vi motsätter oss därför förslaget i dess nuvarande form och ber er beakta dessa synpunkter.*

*Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1 4-5 och 9*

### **Kommunens bemötande**

Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Parkeringshuset längs med järnväg ska till 1/3 nyttjas för pendlarparkering till Nyköpings resecentrum. Denna trafik har räknats med i trafikutredning och bullerutredning.

Att bebygga området med endast två- och trevåningshus vore slöseri med byggbar mark i kollektivtrafknära läge. Det skulle också strida mot den fördjupade översiktsplanen vilken pekar ut området för omvandling till en tät blandad stadsdel. Att förtäta på redan exploaterad mark, i kollektivtrafknära läge är ett hållbart sätt för staden att växa på.

Planförslaget har anpassats för att skapa ett tryggt område som är anpassat för en hög befolkningstäthet. Detta genom krav på lokaler i bottenvåningarna mot de allmänna platser som flest människor kommer att passera och vistas på. Det skapar en blandning av befolkning som vistas på ytorna och undviker att platserna upplevs som öde. I planering av Nyköpings resecentrum har också arbetet med den fysiska planeringen gjorts med fokus på att göra dess platser trygga och säkra.

### **21. Privatpersoner (J-EHoLA)**

Vi motsätter oss föreslaget till detaljplan i dess nuvarande utformning och förutsättningar. Vi har huvudsakligen följande allvarliga invändningar.

#### Trafikfrågan i området är inte löst

Det pågår två olika detaljplanarbeten i det aktuella området, dels för ett nytt resecentrum och dels i detta ärende för att medge bostadsbyggande av 1 600 lägenheter i Nöthagens industri- och handelsområde. I båda dessa processer framgår det med all önskvärd tydlighet att trafikfrågan i området måste lösas innan dessa detaljplaner kan antas. Om inte trafikfrågan får en helhetslösning kommer allvarliga störningar i form av t ex buller för boende i villaområdet att skapas. Blommenhovsvägen genom villaområdet är en smal och delvis kurvig 30-kmsväg som redan idag har mycket störande trafik. Trafikkaos kan också förväntas vid Brunnsgratan på vilken huvuddelen av all trafik i området samt trafik på väg 52/53 passerar. Särskilt illa kommer det att bli under den tvåårstid som Brunnsgratan in mot centrum stängs av på grund av ombyggnad av gatans passage under järnvägsbron.

De bedömningar av framtida trafikrörelser på Blommenhovsvägen och behovet av parkeringsplatser för 1 600 lägenheter som blir en konsekvens av detaljplanen måste också ifrågasättas. Bedömningarna baseras på en "mobilitetsutredning" med icke bindande åtgärder för att minska behovet av eget bilägande i Nöthagen. Mobilitetsutredningens förslag till åtgärder får närmast betraktas som fromma förhoppningar. De som kommer att bosätta sig i Nöthagen är sannolikt minst lika beroende av bil som övriga Nyköpingsbor. Det är ju inte frågan om ett bostadsområde i centrala Stockholm där förutsättningar och förväntningar sannolikt är helt annorlunda. Frågan om

trafiksituationen och behovet av parkeringsplatser i detaljplanen måste behandlas sakligt och seriöst och kan inte baseras på önsketänkanden och förhållanden som inte går att reglera i en detaljplan!

I den MKB som upprättats i ärendet förutsätts också att den s.k. Hemgårdspassagen byggs för att kunna undvika störningar till följd av den ökade biltrafik som blir en konsekvens av genomförandet av detaljplanerna för Nöthagen och Nyköpings resecentrum. Detta innebär ett krav på att ett färdigställande av den nya passagen garanteras före det att byggandet enligt dessa två planer påbörjas. Om inte så sker kan inte MKB:n ligga till grund för antagande av dessa detaljplaner eftersom förutsättningen för MKB:n är att passagen byggs. Utan en genomförd Hemgårdspassage är förslaget till detaljplan inte heller förenligt med 2 kap. 6 § p6 PBL.

I samrådsredogörelsen på sidan 30 anges "Nyköpings kommun och trafikverket har avtalat för Hemgårdspassagen och den kommer att byggas mellan åren 2023-2026". Är detta påstående sant? För att garantera att Hemgårdspassagen kan byggas krävs en ny godkänd detaljplan för passageområdet, överenskommelse med och köp av mark från nuvarande markägare, beslut om investeringen, upphandling och anläggning av passagen. Så vitt kunnat utläsas av beslut i kommunstyrelsen den 2 december 2019 är ingen av dessa förutsättningar ännu uppfyllda.

I samrådsredogörelsen på sidan 54 för kommunen ett resonemang, som svar på kritiken på bristande helhetssyn på trafikfrågan, om att trafikfrågan i detaljplaneärendet endast sker på en detaljerad nivå och att den övergripande trafikplaneringen sker på en annan nivå. Detta är ett uppenbart ett bristande resonemang. Man kan inte genom ett detaljplaneärende eller som i detta fall två, där också Nyköpings resecentrum berör samma vägar och villaområde, skapa ett problem som sedan senare på lösa grunder ska lösas med kommunens "kontinuerliga trafikplanering". I och med den trafiksituation som detaljplanerna för både Nöthagen och Resecentrum kommer att leda till är det uppenbart att användningen av marken i Nöthagen för ett stort antal lägenheter inte är lämplig förrän att trafikfrågan är löst, se MB 3 kap. 1§.

Ovanstående innebär att byggande av ett stort antal lägenheter i Nöthagen inte är förenlig med MB:s och PBL:s bestämmelser om lämplig användning av mark förrän trafikfrågan lösts genom att åtminstone Hemgårdspassagen byggs. Hela planläggningen av såväl Nöthagen som Resecentrum sker uppenbarligen i fel ordning. Det självklara vore att först se till att Hemgårdspassagen byggs och först därefter kan detaljplanerna för Nöthagen och Resecentrum drivas vidare.

Planen medger byggnadshöjder som allvarligt kommer att påverka den sedan lång tid etablerade omkringliggande småskaliga stads- och villabebyggelsen

De bygghöjder som förslaget till detaljplan medger kommer att allvarligt inverka på riksintresset för kulturmiljövården Nyköping (D 57) som bland annat baseras på den skyddsvärda småskaliga stadsmiljön. Bygghöjder på 8-10 våningar bryter av totalt mot den övriga bebyggelsen i centrala Nyköping. Nöthagenområdet ligger i direkt anslutning till den centrala bebyggelsen. Om bostäder uppförs i enlighet med planförslaget så kommer området sett från centrum ge intryck av en hög mur bakom den gamla stationsbyggnaden och därigenom allvarligt skada riksintresset. Förslaget till detaljplan är därmed inte



förenligt med bestämmelserna kring riksintressen i Miljöbalken och inte heller förenligt med 2 kap. 6 § p1 PBL.

De bygghöjder som planen medger efter Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen kommer också att stå i brutal kontrast till den gamla villabebyggelsen som ligger motsatt sida av dessa vägar.

Villaområdet mellan lasarettet och järnvägsstationen har huvudsakligen vuxit upp mellan åren 1920 och 1960. Att bygga höga bostadshus, inte minst femvåningshus direkt mot Blommenhovsvägen och inte minst där Hållstavägen ansluter till Blommenhovsvägen är ett mycket kraftigt ingrepp i områdets nuvarande småskaliga karaktär.

Den höga bebyggelsen kommer förutom att förstöra områdets småskaliga karaktär också att skapa olägenheter för boende i villaområdet i form av ökad skuggning och insyn.

Kommunen har angivit vad gäller skuggningen av de befintliga villorna under höst, vinter och vår att denna är acceptabel ur ett allmänt intresse med hänsyn till planförslagets positiva konsekvenser. Kommunen går inte närmre in på vad dessa positiva konsekvenser består av. Att bygga bostäder får anses vara ett allmänt intresse om det råder bostadsbrist. Det kan dock inte vara ett allmänt intresse att medge en höggradig exploatering med 1 600 lägenheter på ett ytmässigt mycket begränsat område och som dessutom innebär en kraftig påverkan på riksintresset och områdets i övrigt småskaliga karaktär. Att medge denna exploateringsgrad är inte att möta ett allmänt intresse utan snarare att gynna Samhällsbolagets vinstintresse.

Tillåten byggnadshöjd närmast Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan måste sänkas till maximalt två till tre våningar för att inte skapa olägenhet för boenden i villaområdet och dessutom skapa en massiv vägg som inte passar ihop med den i övrigt småskaliga bebyggelsen i området. Förslagets tillåtna antal våningshöjder efter Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen där villor finns på motsatt sida av vägen är inte förenligt med 2 kap. 6, 9 §§ PBL. På kommunens hemsida finns en film "Vi växer varsamt mot framtiden" som bl a uttrycker att kommunen vill behålla småstadskänslan. Det nuvarande planförslaget för Nöthagen står i skarp kontrast till denna viljeyttring och kan närmast beskrivas som en brutal misshandel av det befintliga villaområdet.

### **Kommunens bemötande**

Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlande trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgränd men också väster ut mot väg 52. Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlande roll. Detaljplan för Nöthagen föreslår en förändrad gestaltning för vägsträckan inom planområdet, med syfte att skapa en mer trivsam miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

De siffror som presenteras i trafikutredningen är inte baserade på mobilitetsutredningen. De parametrar som använts för att beräkna trafikallsträng beskriver nuläget inom planområdet samt kommunen i stort.

Kommunen har för avsikt att jobba med att främja hållbar mobilitet, men det är inte en förutsättning för planens genomförbarhet.

Projektering av Hemgårdspassagen beslutades av Kommunstyrelsen på sammanträde 2019-12-02. Arbete med detaljplan för passagen har inletts. Det stämmer att planen inte än är färdig och att passagen inte har byggts. Men detsamma kan sägas om hela Ostlänkens bibana. Den järnvägsplanen är inte fastställd än och banan är inte byggd.

Det kan tyckas frustrerande att alla trafikfrågor inte bemöts med endast en enskild, konkret fysisk åtgärd. Trafiksystem är dock komplexa och sammanhängande. Åtgärder som görs i en del av tätorten kan ha stor påverkan på trafiken i andra delar. Huvuddelen av trafiken som går på Brunngatan har inte målpunkt vare sig vid Nöthagen eller järnvägsstationen. Därför måste kommunen arbeta med frågan även på en övergripande strategisk nivå.

Planens inverkan på Riksintresse för kulturmiljö studerades inför granskning i en konsekvensanalys för kulturmiljö. Analysen konstaterar att planförslaget inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset.

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden mot villorna är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata. De slutna kvarteren är bland annat en nödvändighet för att skydda innergårdar mot buller. Strukturen har dock utformats för att begränsa kvarterens längd och skapa många allmänt tillgängliga passager in i området.

En del av planens positiva konsekvenser är följande: Nya bostäder och arbetsplatser skapas i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Att bebyggelsen uppförs på redan exploaterad mark innebär att ingen jordbruksmark eller annan outnyttjad mark behöver tas i anspråk. Utbyggnaden av området bidrar till förbättrade kopplingar mellan norra sidan av järnvägen och Nyköpings resecentrum samt centrala Nyköping. Nya platser tillgängliga för allmänheten skapas på mark som idag endast är privatägd. Kulturhistoriskt intressanta miljöer i området lyfts fram och får nytt innehåll. Genomförandet innebär också att befintliga markföroreningar saneras och att avrinning av dagvatten från området minskar.

### **Privatperson (OK)**

Mina synpunkter: Detaljplan Raspen 1-3 mfl (Nöthagen). Jag invänder mot förslaget gällande byggnadernas höjd längs med Blommenhovsvägen från korsningen med Norra Bangårdsvägen. Jag tycker att en byggnadshöjd över 3-4 våningar längs med Blommenhovsvägen mot villaområde kontrasterar för mycket och skapar en instängd känsla mot de närliggande villor som är 1 eller 2 plans hus.

### **Kommunens bemötande**

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden mot villorna är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata.

### **Privatperson (KK)**

Mina synpunkter: Detaljplan Raspen 1-3 mfl (Nöthagen). Jag invänder mot förslaget gällande byggnadernas höjd längs med Blommenhovsvägen från korsningen med Norra Bangårdsvägen. Jag tycker att en byggnadshöjd över 3-4 våningar längs med Blommenhovsvägen mot befintligt villaområde kontrasterar för mycket och ger en instängd känsla mot de närliggande villor som är en- eller två-plans hus.

### **Kommunens bemötande**

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden mot villorna är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata.

### **Privatpersoner (PoAS)**

Vi har nedanstående kvarstående synpunkter på nytt framlagt förslag till detaljplan för fastigheterna enligt ovan:

- Enligt förslaget kommer biltrafiken på framförallt Norra Bangårdsgatan att öka markant vilket vi motsätter oss. Det innebär även att biltrafiken på Blommenhovsvägen ökar. I andra städer strävar man efter att minska biltrafiken i villaområden medan man i Nyköping, genom detta förslag och också förslaget till resecentrum, öppnar upp lokalgata i villaområdet för omfattande trafik. Man ökar också på andra sätt trafiken i området.
- Vi ifrågasätter om det är lämpligt att bygga ett område med 1 600 lägenheter m.h.t. bland annat den enorma påverkan på trafiksituationen i området som detta medför.
- För att reducera den ökade trafikmängden på Norra Bangårdsgatan anser vi att någon utfart till gatan från det nya området ej skall finnas.
- För att minimera trafikbelastningen i villaområdet måste en förutsättning vara att Hemgårdspassagen byggs innan bygget i området startar. En förutsättning är också att bullerdämpande åtgärder utförs, där det erfordras, innan bygget startar.

- Enligt förslaget kommer bebyggelse att göras med 5 till 6 våningshus. Vi anser att 3-4 våningar är tillräckligt.
- När planering nu görs för ett nytt område anser vi att ett helhetsgrepp ska tas genom att också involvera resecentrum. En flyttning av resecentrum till området bakom nuvarande stationshus skulle göra att resecentrumet på ett effektivt sätt skulle kunna sammankopplas med det nya bostadsområdet utan alltför stor påverkan på nuvarande bebyggelse och Nyköpings karaktär som en småstad (även m.h.t. befolkningsutvecklingen).
- Förslaget innebär också att en betydande mängd människor kommer att bo på en relativt begränsad yta med de problem som detta kan medföra. Även närheten till resecentrum och den mängd personer som kommer att cirkulera där måste tas med i beräkningen.

Med hänvisning till ovanstående motsätter vi oss att en detaljplan godkänns enligt förslaget.

### **Kommunens bemötande**

Utredningar visar på en ökning av den totala biltrafiken till och från området jämfört med idag. Det färdiga förslaget innebär dock också en minskning av den tunga trafiken i jämförelse med dagens situation, med lastbilstrafik mot industriområdet. Kommunen arbetar långsiktigt genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik mot de centrala delarna, vilket syns i utformningen för det aktuella planområdet. Genom det och att styra biltrafiken mot Blommenhovsvägen och Hemgårdspassagen avses att mindre biltrafik från området ska söka sig vidare in i centrum.

Planförslaget möjliggör ingen utfart för bil från området till Norra Bangårdsgatan.

Hemgårdspassagen kan inte ensidigt beslutas av kommunen eftersom bron måste anpassas till järnvägarnas förutsättningar och vilka ombyggnader de står inför, bland annat kopplat till utvecklingen av Ostlänken. Nyköpings kommun och Trafikverket har avtalat för passagen och den kommer byggas mellan åren 2023-2026.

Behov av eventuella bullerskydd i samband med genomförande prövas i bygglov. I plan- och bygglagen anges att byggnadsarbeten ska planeras och utföras med aktsamhet, så att personer och egendom inte skadas och så att minsta möjliga obehag uppstår. Vid inlämning av bygg- eller rivningslovsansökan måste den som söker lovet redovisa en kontrollplan där bland annat hanteringen av skyddsåtgärder för t.ex. buller, damning, marksättningar och vibrationer beskrivs. Bygglovenheten granskar kontrollplanen som en del av prövning för lov. En certifierad kontrollansvarig är löpande ansvarig för uppföljning och hantering av bl.a. skyddsåtgärder och deltar vid så väl tekniskt samråd som besiktningar och kontroller av byggarbetsplatsen.

Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät



blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet.

Planförslaget har anpassats för att skapa ett tryggt område som är anpassat för en hög befolkningstäthet. Detta genom krav på lokaler i bottenvåningarna mot de allmänna platser som flest människor kommer att passera och vistas på. Det skapar en blandning av befolkning som vistas på ytorna och undviker att platserna upplevs som öde. I planering av Nyköpings resecentrum har också arbetet med den fysiska planeringen gjorts med fokus på att göra dess platser trygga och säkra.

### **Privatpersoner (KoLWaE)**

Mina synpunkter: Som fastighetsägare i villaområdet öster om Nöthagen ser vi att det är positivt med fler bostäder, centrumfunktioner samt skolor norr om järnvägen. Det är också positivt med en återplantering av trädallén längs Blommenhovsvägen.

Vi anser dock att det för en lyckad utveckling av Nöthagen krävs att de arkitektoniska och rumsliga kvaliteterna som finns idag bevaras och byggs vidare på. Även om stadsplaneringen har sina gränser för hur den kan påverka vilka slags verksamheter som kan inrymmas i ett område, är det ändå av största vikt att sträva efter att möjliggöra för den befintliga småskaliga verksamheten samt idrotts- och kulturföreningar att kunna stanna kvar i området efter en exploatering. Det är denna typ av verksamhet som gör ett område intressant, och den är vidare mycket svår att åstadkomma om omvandlingen innebär en gentrifiering av området.

Särskilt föreningslivet behövs i en framtida stadsdel likt Nöthagen som komplement till kommersiell service.

De tilltänkta invånarna i Nöthagen ska enligt detaljplanen premiera andra trafikslag än bil, vilket är ett mycket bra initiativ. Detta kommer dessvärre inte att märkas av i någon större utsträckning på grund av de många tilltänkta parkeringsplatserna i detaljplanerna för Nöthagen och för resecentrumet. Nöthagen, samt bilgator till och från området, kommer att präglas av en stor bilanvändning. Bland annat därför att bilister till och från det blivande resecentrumet ska parkera norr om järnvägen. Det saknas i föreliggande detaljplan en konsekvensanalys av hur trafikflödena för bilar med anledning av det planerade resecentrumet påverkar Nöthagen som framtida bostadsområde.

Slutligen två synpunkter angående byggnadshöjder. Trots revideringar från samrådsförslaget, bör byggnadshöjderna närmast villabebyggelsen minska ytterligare. Den täta stadsdelen Nöthagen kommer, även med sänkta byggnadshöjder, att starkt kontrastera mot det lågt exploaterade villaområdet. Med för höga byggnader närmast villaområdet kommer denna kontrast att bli allt för iögonfallande.

Öster om kulturmiljön vid Vesterlunds krog föreslås i detaljplanen att ett punkthus om tio våningar uppförs. Den mycket höga och moderna byggnaden kommer att förminska upplevelsen av 1700-talshuset och få det att framstå som en lekstuga. Vesterlunds krog är ett ålderdomligt och spännande inslag i miljön och bör därför inte förminskas på det sätt som detaljplaneförslaget riskerar att leda till.

### **Kommunens bemötande**

Kommunen håller med om att det är positivt om småskaliga verksamheter kan finnas kvar vid omvandlingen. Eftersom kommunen inte är markägare finns

inte möjligheten att reglera detta. Planen har anpassats för att främja verksamheter genom att ställa krav på centrumanvändning på flera platser. Kanske finns även möjlighet till samnyttjande av byggnader som planeras för skola. Detaljplanen kan inte säkerställa detta utan endast skapa möjligheter.

Kommunen ser att även med fokus på hållbar mobilitet kommer det att finnas ett bilinnehav i området. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt även för de kommuninvånare som inte har tillgång till kollektivtrafik och inte bor inom cykelavstånd från stationen. Även för Nöthagen kommer det finnas behov av parkering för personbil. Konsekvenserna av dessa bilrörelser har kartlagts i trafikutredningen samt bullerutredningen och redogörs för i planbeskrivningen. En mobilitetsutredning har upprättats vilken beskriver förväntat resande samt hur förutsättningarna för hållbart resande kan förbättras. Planförslaget möjliggör reduktion i krav på parkeringsplatser för bil baserat på införandet av mobilitetsåtgärder såsom tillgång till bilpool, fler cykelparkeringar med mera. Kommunen bedömer att de samlade lösningarna för parkering kommer att bidra till att främja hållbart resande, då många boende kommer ha parkering utanför sitt kvarter, vilket skapar en tröskel för att välja bilen.

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekad som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Området har alltså redan sedan innan planläggningen påbörjades varit avsett för en bebyggelse som kontrasterar med de omgivande låga och homogena villaområdet. Mötet med villaområdet har studerats under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata. Planen har också anpassats till Vesterlunds krog genom att placera parkmark mellan det nya kvarter och befintlig bebyggelse. I genomförande kommer parken att utformas för att skapa ett bra möte mellan bebyggelsen och undvika att området privatiseras.

### **Intressenter vars synpunkter ej eller endast delvis tillgodosetts**

Länsstyrelsen  
Trafikverket  
Vattenfall eldistribution  
Sörmlands museum  
Nyköpings Hembyggsförening  
Brf Villa Skogsberg  
Privatperson AO  
Privatperson FoMD  
Privatperson JK  
Privatperson KHoK-EN  
Privatperson ToMW  
Privatperson EoGL  
Privatperson K-BoA-MS  
Privatperson AN  
Privatperson JÅ

Privatperson Familjen vG  
Privatperson A-CoYB  
Privatperson J-EHoLA  
Privatperson OK  
Privatperson KK  
Privatperson PoAS  
Privatperson KoLWaE

### **Namnsättning**

Inga synpunkter har inkommit angående förslagen på namnsättning för ny allmän platsmark.

### **Redogörelse för MKB**

MKB har förtydligats angående bedömning om risk för betydande miljöpåverkan samt fått mindre revideringar med anledning av uppdaterade utredningar. Planförslaget bedöms att inte medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

### **Medverkande tjänstepersoner**

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av planarkitekt Sofia Buhrgard.

### **Samhällsbyggnad Plan- och naturenheten**

Maria Ljungblom  
Chef Plan- och naturenheten

Sofia Buhrgard  
Planarkitekt Plan- och naturenheten

# Namnsättning

2020-07-09



Förslag på namn för nya gator är Vesterlunds väg, Wedholms allé, Nöthagsstråket, Rosas gränd, Kronas gränd, Stjärnas gränd, Röllas gränd och Bellas gränd.

Förslag på namn för parker är Kung Rönnnes park och Fällan.

Förslag på namn för torg är Nöthagsstorget och Floraterassen.

Förslag på kvartersnamn är Fjällkon, Rödkullan, Vänekon, Ringamålakon, Bohuskullan, Korthorn, Simmertal, Dexter, Jersey, Hereford, Charolais, Brangus, Beefmaster, Red Poll, Bradford och Galloway.