



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 planförslagets 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.

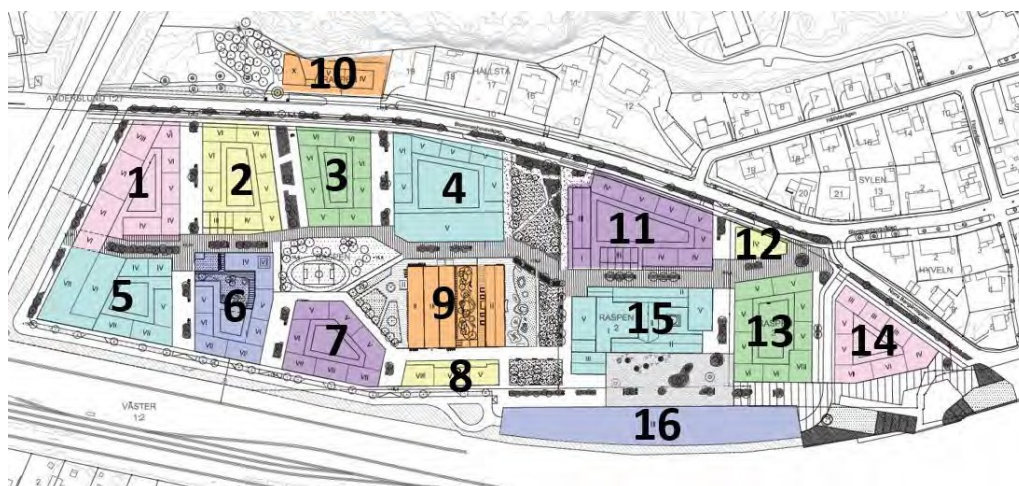
Plankartan har kompletterats med ytterligare ett område för teknisk anläggning och ett befintligt område har flyttats. Planbeskrivningen anger att befintliga ledningar troligen kommer att påverkas vid genomförande. Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören har 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 C₁ 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 Boverkets¹ 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 byggrätt 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"*.

¹ <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 vidtagits². 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. *plank₁: Risk- och störningsreducerande plank ska finnas längs planområdesgräns och plank₂: 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 Kunskapsbanken³.

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.

² <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/administrativa-bestammelser/Villkor-for-lov/>

³ 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 bortsidan 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 **m₁**, **m₂** och **m₃**. Dessa skyddsbestämmelserna behöver

omformuleras så att det tydligt framgår att dessa bestämmelser gäller som

förutsättning för att bevilja startbesked. I plankartan saknas **m₃** 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 områdets 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. *Dagvatten₂: 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*.⁴ 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 av⁵.

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.

⁴ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/gata/>

⁵ <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 § PBL⁶.

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 C₁ och C₂. Länsstyrelsen bedömer att dessa bestämmelser bör omformuleras så att det blir otvetydigt att andra användningar inte tillåts i dessa delar. Länsstyrelsen föreslår att bestämmelse C₁ 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

Lufftartsverket 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 C₁ 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 lagkraft*. 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 dagvatten². 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 angränsning 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 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

- Grön** = Betong
- Orange** = Plast
- Röd** = Koppar, KTV
- Turkos** = Fiber
- Gul/grön** = Ospec

Heldragen linje = Inmätt läge

Streckad linje = Osäkert läge

Linjer och symboler som har blivit feldokumenterade och därför inte kunnat få en korrekt tolkning 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. Mjöltnet (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 (=mjöltnet) tappar sin kontext och flera av dess nuvarande kvalitéer 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 industribebyggelse 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 vy punkter 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

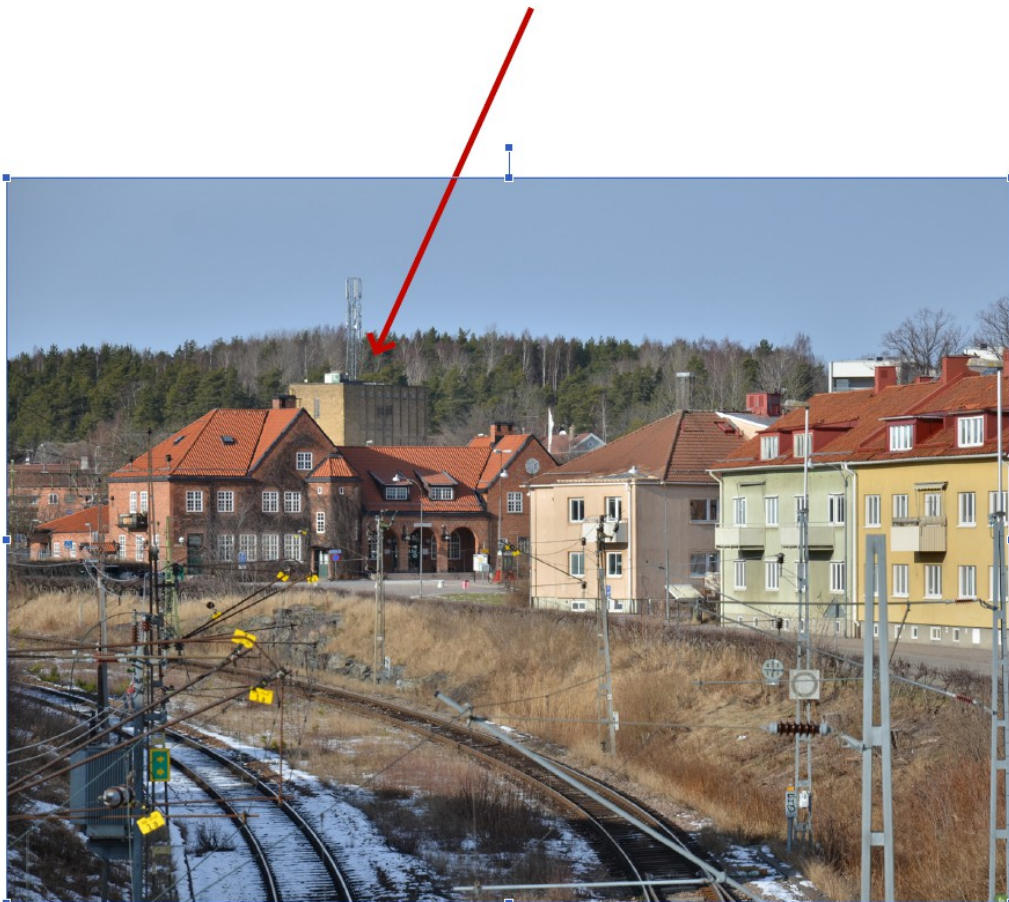


Foto från gångbron över järnvägen i höjd med Repslagaregatan, sydost om Nöthagen. Järn-vägsgatan höger om järnvägen och Nyköpings centralstation i fonden. Från detta håll kommer de nya byggnaderna utgöra en ny fond bakom stationsbyggnaden och bli mycket påtagliga. Mjölrtornet, ca 18 m högt, syns bakom 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 lig-ger inom riksintresseområdet. Foto: David Hansson, Sörmlands museum. SLM D2020-0052.

kanske som mest från gångbron över järnvägen i höjd med Repslagaregatan (se bilagt foto). Mjöltnet (byggnad 15) syns väl som ett landmärke. Mjöltnet 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 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 återoppar 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

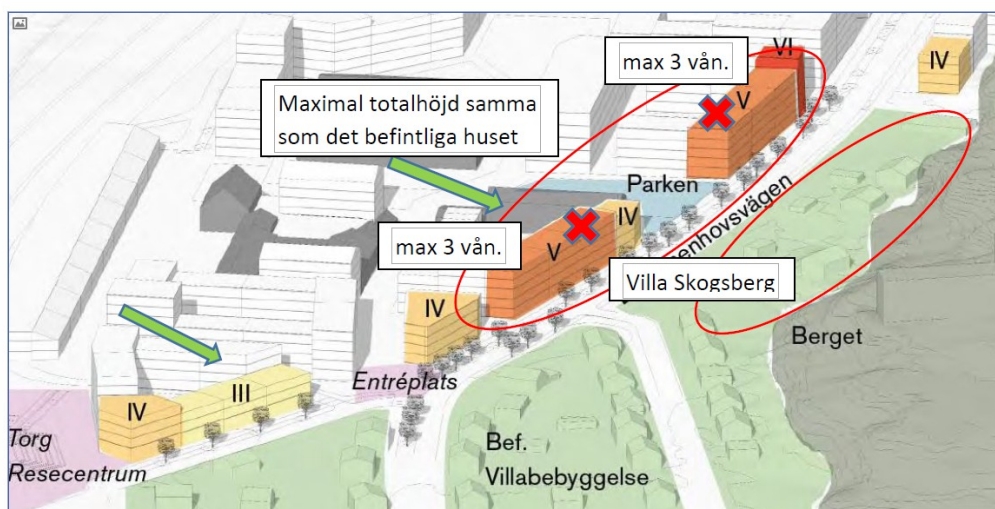
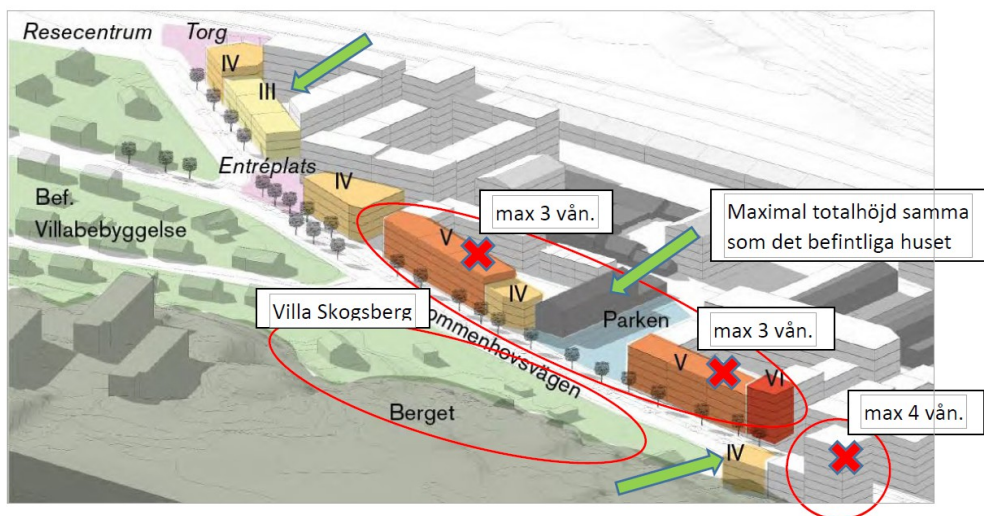
- Fastighetsområde 11 och 4 mot Blommenhovsvägen byggs med max 3 våningar (lika som fastighetsområde 14 på Norra Bangårdsgatan). Maximal totalhöjd samma som det befintliga huset (k5) som ingår i fastighetsområde 11. Solstudier visar tydligt att fastigheterna som ligger utmed Blommenhovsvägens norra sida 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.

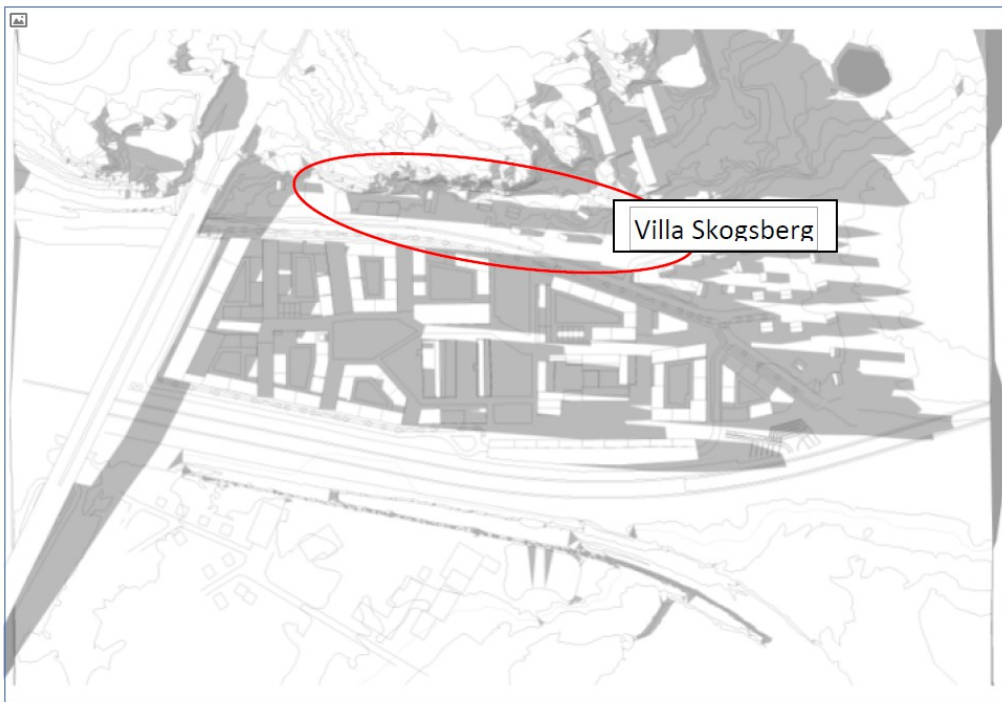
Att Villa Skogsberg får minskat solljus och hamnar i skugga trots söderläge, är inget vi accepterar. Det är inte lämpligt vare sig för vår fastighet med träfasad eller vår trädgård med växtlighet. Vi vill dessutom fortsatt kunna använda vår trädgård och vårt poolområde fritt från insyn ovanifrån, från 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 "plank₁" 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 "plank₂" med texten "Möjlighet att uppföra bullerplank mot spårområdet ska finnas." I planområdets östra del, mot järnvägen, står "plank₂". 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 plank₁ 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 försättsidan 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 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 utpekad 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 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 utpekad 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 utpekad 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 planförslagens 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/cyklande 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 kollektivtrafiknära 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 kollektivtrafiknära 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 Brunnsгатan 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 Brunnsгатan 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 Brunnsgrändsgatan 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 kvaliteter 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