



# Samrådsredogörelse

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

Nöthagen, Nyköpings kommun

Upprättad 2019-10-22

## Innehållsförteckning

Hur samrådet bedrivits.....	4
Sammanfattning av synpunkter .....	6
Sammanfattning av kommunens ställningstaganden.....	7
Revideringar .....	8
Yttranden och bemötanden .....	15
1. Länsstyrelsen .....	15
Kommunens Bemötande: .....	28
2. Trafikverket.....	34
Kommunens Bemötande: .....	37
3. Sörmlands museum .....	40
Kommunens Bemötande: .....	43
4. Förpacknings- och Tidningsinsamlingen (FTI).....	44
Kommunens Bemötande: .....	44
5. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.....	45
Kommunens Bemötande: .....	45
6. Föreningen Ung Kraft.....	45
Kommunens Bemötande: .....	45
7. NBV ÖrebroMälardalen .....	45
Kommunens Bemötande: .....	46
8. Hyresgästföreningen Östra Sörmland.....	46
Kommunens Bemötande: .....	46
9. Räddningstjänsten .....	46
Kommunens Bemötande: .....	48
10. Miljönämnden.....	49
Kommunens Bemötande: .....	52
11. Samlat bemötande av synpunkter angående trafik .....	54
12. Brf Villa Skogsberg i Nyköping .....	59
Kommunens Bemötande: .....	62
13. Privatpersoner ÅoGH.....	63
Kommunens Bemötande: .....	63
14. Privatperson AN.....	63
Kommunens Bemötande: .....	64
15. Privatperson K-EN.....	64
Kommunens Bemötande: .....	65
16. Privatperson MM.....	65
Kommunens Bemötande: .....	66
17. Privatpersoner FoMD.....	66
Kommunens Bemötande: .....	69
18. Privatperson HA.....	71
Kommunens Bemötande: .....	71
19. Privatperson KH .....	72

Kommunens Bemötande: .....	72
20. Privatpersoner JoCE .....	72
Kommunens Bemötande: .....	75
21. Privatperson A-CB .....	76
Kommunens Bemötande: .....	77
22. Privatperson K-BS .....	77
Kommunens Bemötande: .....	78
23. Privatperson SB.....	78
Kommunens Bemötande: .....	79
24. Privatperson LR.....	79
Kommunens Bemötande: .....	79
25. Privatperson AÖ.....	79
Kommunens Bemötande: .....	80
26. Privatpersoner J-EHoLA .....	80
Kommunens Bemötande: .....	82
27. Privatperson CO .....	82
Kommunens Bemötande: .....	82
28. Privatperson SG .....	82
Kommunens Bemötande: .....	83
29. Privatpersoner BoMA .....	83
Kommunens Bemötande: .....	84
30. Privatperson KK.....	84
Kommunens Bemötande: .....	84
31. Privatperson OK .....	84
Kommunens Bemötande: .....	85
32. Privatpersoner PoAS .....	85
Kommunens Bemötande: .....	86
33. Privatperson MD.....	86
Kommunens Bemötande: .....	87
34. Privatperson LN.....	87
Kommunens Bemötande: .....	87
Intressenter vars synpunkter ej eller endast delvis tillgodosetts .....	88
Namnsättning.....	89
Redogörelse för MKB .....	89
Medverkande tjänstepersoner .....	89

## Hur samrådet bedrivits

Förslag till detaljplan, upprättat av Plan- och naturenheten, Samhällsbyggnad, har varit föremål för samråd under tiden 2018-09-05 t.o.m. 2018-10-05. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida. Annonsering har skett i den lokala dagstidningen.

Den 17 september hölls ett samrådsmöte där boende i närheten till planområdet bjöds in för att få en presentation av förslaget till detaljplan och för att kunna ställa frågor och lämna synpunkter. Informationen ägde rum i restaurang Wedspisens lokal.

Handlingarna har skickats till berörda myndigheter, kommunala remissinstanser, föreningar, organisationer och sakägare enligt särskild förteckning.

Totalt har 36 skriftliga yttranden inkommit, varav 2 st utan erinran. Yttrandena finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

3 st yttranden har inkommit för sent, efter samrådstidens utgång. Dessa är inte medtagna i samrådsredogörelsen.

Följande har inkommit med yttranden **utan erinran** mot planförslaget:

2018-09-18, Lantmäteriet

2018-09-28, Polismyndigheten

Följande har inkommit **med synpunkter** på förslaget:

2018-09-05, Förpacknings- och Tidningsinsamlingen AB,

2018-09-17, Föreningen Ung Kraft

2018-09-20, NBV Örebro/Mälardalen

2018-09-24, Privatpersoner ÅoGH

2018-09-24, Privatperson AN

2018-09-25, Privatperson K-EN

2018-09-26, Privatperson MM

2018-09-26, Privatperson FoMD

2018-10-01, Privatperson HA

2018-10-02, Privatperson KH

2018-10-02, Privatperson JoCE

2018-10-03, Privatperson A-CB

2018-10-04, Privatperson K-BS

2018-10-04, Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

2018-10-04, Privatperson AÖ

2018-10-04, Sörmlands museum  
2018-10-04, Privatpersoner J-EHoLA  
2018-10-04, Privatperson CO  
2018-10-04, Privatperson SG  
2018-10-04, Privatpersoner BoMA  
2018-10-05, Privatperson SB  
2018-10-05, Privatperson LR  
2018-10-05, Räddningstjänsten  
2018-10-05, Privatperson KK  
2018-10-05, Privatperson OK  
2018-10-05, Hyresgästföreningen (2 st)  
2018-10-05, Privatpersoner PoAS  
2018-10-05, Miljönämnden  
2018-10-05, Trafikverket  
2018-10-05, Brf Villa Skogsberg i Nyköping  
2018-10-05, Privatperson MD  
2018-10-05, Privatperson LN  
2018-10-07, Privatperson KT  
2018-10-09, Länsstyrelsen

## Sammanfattning av synpunkter

Den vanligaste synpunkten bland yttrandena rör trafik och trafikbelastning på Blommenhovsvägen och omgivande befintligt vägnät. Oro uttrycks för att den totala trafiken för Nyköpings resecentrum och Nöthagen kommer att skapa ett alltför högt trafikflöde med försämrade framkomlighet, ökat buller och andra negativa effekter i närområdet som följd. Yttranden nämner även negativa effekter från byggtrafik och byggande under genomförande av planen. Det finns frågor om hur kommunen planerar att styra trafiken bort från villaområdet och Brunnsgratan. Synpunkter rör även frågor om Hemgårdspassagen och annan övergripande trafikplanering, en del med förslag på ytterligare fysiska åtgärder för att förbättra trafiksituationen.

Flera privatpersoner och myndigheter har yttrat sig om höjd på bebyggelsen och generellt om täthet och skala. Motiveringen är främst skuggning av omkringliggande villatomter och upplevelsen av bebyggelsen i kontrast till villorna. Flera önskar solstudier även för vintern. Byggnadshöjder nämns även i samband med synpunkter angående påverkan på kulturhistoriska värden i området och på riksintresse för kulturmiljövården Nyköping. Länsstyrelsen bedömer att byggnader med höjder på 8 och 10 våningar har negativ påverkan på stadsbilden och bör sänkas.

Länsstyrelsen och Sörmlands museum har yttrat sig om andra frågor för kulturmiljön i området. De välkomnar det underlag och förslag på bevarande av bebyggelse men anser att mer bebyggelse bör kunna bevaras. De efterfrågar även mer gestaltungsbestämmelser för den nya bebyggelsen och att skyddsbestämmelser för befintlig bebyggelse utökas och omformuleras för att bli tydligare. Länsstyrelsen efterfrågar en kulturhistorisk bedömning av den nya bebyggelsens påverkan på värdefull bebyggelse inom och i anslutning till planområdet, stadsbilden och riksintresset.

Länsstyrelsen och Trafikverket har haft synpunkter om hänsyn till angränsande kommunikationsanläggningar: E4, befintlig järnväg och den planerade bibanan för Ostlänken. De önskar mer redogörelse av hur planen anpassats med hänsyn till riksintresse för kommunikationsanläggningarna.

Flera myndigheter har haft synpunkter på de tekniska utredningarna: risk för olyckor med transporter av farligt gods, buller, dagvatten samt önskar mer reglering i plankartan för dessa.

I samrådsförslaget var inte markföroreningarna fullt utredda. Länsstyrelsen har yttrat sig att de behöver mer utredning för att ta ställning. Miljönämnden har haft samma synpunkt och önskar bestämmelse om åtgärdande av föroreningar i plankartan.

Förening för ung kraft, NVB Mälardalen samt Sörmlands museum anser att planen inte tar tillräcklig hänsyn till befintliga verksamheter i området.

## Sammanfattning av kommunens ställningstaganden

För att ge en helhetsbild av trafikplaneringen i Nyköping har en text om kommunens strategiska arbete upprättats och inkluderas i samrådsredogörelsen under punkt 11. Vid planering och utformning av Nöthagens prioriteras trafikslagen enligt Nyköpings transportstrategi där gångtrafik ges högst prioritet följt av cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik ges lägst prioritet.

Sedan samråd har kommunen, tillsammans med exploatören studerat förutsättningarna för att påverka resval, så att större andel resor sker med gång, cykel eller kollektivtrafik. 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.

Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlade trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som framförallt riktas mot Brunnsgratan men också väster ut mot väg 52, Katrineholmsvägen. 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. Under byggtiden för Nöthagen kommer byggtrafiken i största möjliga mån att angöra västerifrån på Blommenhovsvägen.

Bebyggelsen angränsande villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar. Solstudier för det nya planförslaget visar viss skuggning av enskilda villaträdgårdar på eftermiddagar höst och vår, samt omfattande skuggning av närliggande villatomter under midvinter. Bedömningen är att den ökade skuggningen vid ett genomfört planförslag ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslagens positiva konsekvenser.

Andelen bevarad befintlig bebyggelse är densamma som föreslogs i samråd. Motivet till det är att säkerhetsställa att planförslaget är ekonomiskt genomförbart samt att möjliggöra ett effektivt marknyttjande i kollektivtrafiknära läge. Bevarandet har koncentrerats till de högst värderade byggnaderna kring områdets centrala del samt några byggnader som värderats lägre men som bidrar till de avgränsade rum som bedömts ha hög känslighet mot förändring.

Inför granskning har en antikvarisk konsekvensanalys upprättats som beskriver planförslagens påverkan på riksintresset för kulturmiljövården samt påverkan på den lokala kulturmiljön inom och utanför planområdet. Planförslaget bedöms inte innebära en risk för påtaglig skada på riksintresset, vare sig på grund av nya byggnader eller bullerskärmar. Inför granskning har bland annat skyddsbestämmelser samt varsamhetsbestämmelser för befintlig bebyggelse omformulerats. Utformningsbestämmelser för ny bebyggelse har lagts till.

Planbeskrivning har uppdaterats med beskrivning av hur angränsande riksintressen för kommunikationsanläggningar tillgodoses. Utredningar för bland annat buller och risk har reviderats utifrån synpunkter från samråd och plankartan har justerats för att skapa bättre miljö med avseende på bland annat buller och risk.

Även andra utredningar har reviderats och kompletterats och bestämmelser för dem har tillförts plankartan.

Planförslaget ställer krav på användning Centrum på flera byggrätter i området, bland annat i delar av slakthuset. Förslaget tillåter även användning Centrum i alla nya kvarter som planeras. Många befintliga verksamheter i området ryms inom denna användningsbestämmelse.

Friyta för skolverksamhet har utökats sedan samråd och en del byggrätt för skola har flyttats för att möjliggöra en sammanhängande friyta. Föreslagen friyta per elev i planbeskrivningen är betydligt lägre än Boverkets rekommendationer. Kommunens motivering till att mindre yta bedöms acceptabel är att den totala skolgårdens yta är stor, vilket ökar förutsättningarna för att skapa en bra utemiljö samt att planens målsättning om en hög befolkningstäthet kräver en effektiv markanvändning.

Övriga ställningstaganden beskrivs i kommunens svar på respektive yttrande.

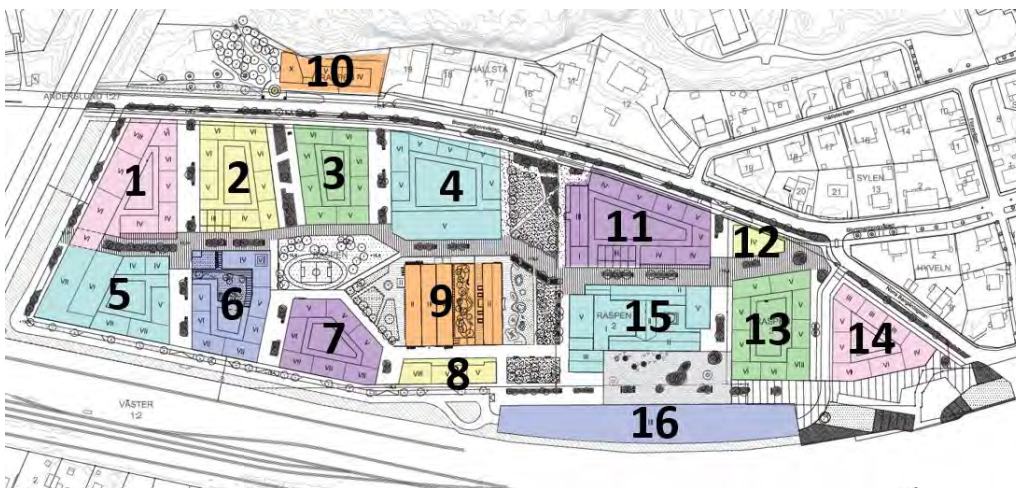
## Revideringar

### Utredningar:

Utredningar för risk, buller, trafik, dagvatten och solstudier har reviderats utifrån synpunkter från samrådet samt ändringar i planförslaget.

Nya utredningar som gjorts sedan samråd är: ytterligare utredningar av markföroreningar, antikvarisk konsekvensanalys av planförslaget, vibrationsutredning, mobilitetsutredning samt analys av olyckskvot för riskutredning.

### Plankarta



*Numrering av kvarter för beskrivning av ändringar (numren redovisar inte etappordning)*

Följande ändringar har gjorts i plankartan:

### Markanvändningsbestämmelser



-Totala mängden byggnadsarea som planen möjliggör har utökats, från ca 158 000 kvm BTA (den totala golvytan) till ca 192 000 kvm BTA. Ökningen beror på en stor utökning av byggrätter för parkering i jämförelse med samrådsförslaget. För bostäder har en mindre utökning gjorts från 134 000 kvm till 142 000 kvm BTA.

-Formuleringarna i planbestämmelser för gator har ändrats för att inte styra trafiklösning för gatan. Detta styrs mer lämpligen i trafikförordningar.

-Mått på allmän platsmark har justerats på flera ställen för att säkerställa framkomlighet. För gata längs järnväg har bredd på gata dock minskats till förmån för kvartersmark.

-Allmän platsmark mellan kvarter 12 och 13 har ändrats från *Gata* till *Torg*. Utfartsförbud för fordonstrafik (exkl. cykeltrafik) har införts mellan *Torg* och befintlig gata.

-Två områden för *lokal återvinningsstation* har lagts till

-Två områden för *Teknisk anläggning* har lagts till.

-Formulering i bestämmelse C1 har ändrats från *Bottenvåning ska utgöras av centrumfunktioner* till *Fasad i bottenvåning skall utgöras av centrumfunktioner*. För att säkerställa att nödvändiga bostadsfunktioner kan tillgodoses för varje kvarter.

-Placering för krav på *Centrum* har flyttats runt inom kvarter 12, 13 och 14, längst österut.

-Planbestämmelse S1: *Förskola om minst 850 m2 BTA ska finnas* har lagts till i kvarter 6, väster om skolgård. Passage mellan kvarteret och skolgård har ändrats från allmän platsmark till x-området på kvartersmark.

-Planbestämmelse S: *Skola* har tagits bort för kvarter 4. Detta pga svårigheter att säkra tillgång till resterande skolgård från byggrätt.

-Planbestämmelse S: *Skola* har tagits bort från kvarter 8 pga riskhänsyn.

-Planbestämmelse R: *Idrott*, C: *Centrum* och K: *Kontor* har lagts till utöver S: *Skola* för kvarter 9. Detta för att möjliggöra andra användningar ifall det inte finns någon aktör som vill bedriva skola i befintlig byggnad. Största delen av skolgården har fortsatt endast användning S vilken kan användas för förskolans behov. Möjlighet till friyta för skola har utökats genom att delar av P: *Park* har ändrats till S: *Skola* och byggrätt för kvarter 7 har minskats till förmån för utökad skolgård.

-Avståndet mellan kvarter 1 och 5 till E4 har utökats till 30 meter.

-Byggrätter för parkering samt kontor har utökats i kvarter 1 och 5. Tillåten höjd mot E4 har utökats för att möjliggöra mer effektivt bullerskydd för området. Byggrätten har också ändrats för att tillåta hopbyggnad av kvarter med en portik för gata.

-Planbestämmelse om förbud mot underjordiskt garage har ändrats till att bara gälla vissa kvarter. Användning (P) *Parkering* har lagts till för de kvarter där underjordiskt

garage tillåts, för att möjliggöra separat 3D fastighet för garaget. (P) Parkering har också lagts till på tvärgata mellan kvarter 1 och 2 för att möjliggöra ett gemensamt underjordiskt garage för de två kvarteren och därmed ett mer effektivt nyttjande av parkeringsplatser. Utökning av byggrätt för parkering har gjorts för att möjliggöra anordnande av det totala antalet bilparkeringsplatser enligt norm i fördjupad översiktsplan. Kommunen ser dock goda möjligheter att inte behöva nyttja alla tillgängliga byggrätter för garage eftersom planen tillåter reduktion från p-norm vid mobilitetsåtgärder.

-Användning Kontor har lagts till för byggrätt i nordligaste delen av kvarter 16, parkeringshuset mot järnväg. C2 har ändrats till C för att inte krav på centrumverksamhet ska minska möjligheten att uppföra ändamålsenligt parkeringshus.

#### Egenskapsbestämmelser för allmän platsmark

-Planbestämmelse Dagvatten1: Fördröjningsmagasin för dagvatten ska finnas har lagts till på allmän platsmark

-Markhöjder för vissa punkter på allmän platsmark har lagts till.

- Planbestämmelse *n1: Trädallé ska finnas* har lagts till på lokalgata på Norra Bangårdsgatan, Blommenhovsvägen och ny gata längs Järnväg

- Planbestämmelse *n2: Plantering ska finnas* har lagts till på övrig gatumark

-Planbestämmelse Park har tagits bort från gatan mellan kvarter 11 och 5, vid E4.

- Planbestämmelse plank1 har ändrats från *Möjlighet att uppföra ett bullerplank längs planområdesgräns ska finnas till Risk- och störningsreducerande plank ska finnas längs planområdesgräns*. Planbestämmelse *plank2: Möjlighet att uppföra bullerplank mot spårområdet ska finnas* har angetts i området längs järnväg som delar plankarta med Nyköpings resecentrum

#### Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

-Delar av friyta för skolgård har ändrats från punkprickad mark till korsprickad mark, för att möjliggöra uppförande av komplementbyggnader såsom förråd eller väderskydd för cykelparkering.

-Relationen mellan byggnadshöjder i kvarter 5, 6 och 7 har ändrats för att minska spridning av buller från E4 och järnväg in på innergårdar.

-Byggnadshöjd för byggrätter som angränsar till befintliga villor, i kvarter 4, 11 och 14, har sänkts en våning. För att bevara samma BTA inom del av planområdet har byggnadshöjder utökats med en våning i delar av kvarter 1, 3, 4 och 13. Markyta för byggrätt i kvarter 12 har också utökats för att den totala volymen ska vara ändamålsenlig. På grund av detta har storleken på kvarter 13 behövt minskas.

-Redovisning av byggnadshöjd har ändrats till + höjd för vissa byggrätter.

-Redovisning av byggnadshöjd för p-hus mot järnväg, kvarter 16, har ändrats till totalhöjd.

- Planbestämmelse *Vind får inredas som bostadsvåning utöver angivet våningsantal* har lagts till.

#### Utformningsbestämmelser

- Planbestämmelse *Nybyggnad och ändring av befintlig byggnad ska utföras i en arkitektur med god form, färg och materialverkan* har lagts till.

- Formulering för planbestämmelse f2 har ändrats: *Solida trappor/ramper som en del av gaturummets gestalt får uppföras. Förgårdsmark får inte hägnas in.*

-Utformning på bygggrätt intill berget, kvarter 10, har ändrats och bestämmelse om endast radhus tagits bort för att möjliggöra fler alternativa lösningar för buller.

- Planbestämmelse *f4: Portik eller öppning ska finnas mellan innergård och gata* har lagts till för kvarter utan öppning. För att säkerställa avrinning av dagvatten vid höga flöden.

-Planbestämmelse *f6: Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad.* Har införts för fasader mot villaområdet i kvarter 11 och 14, för att säkerställa horisontell variation.

- Planbestämmelse *Huvudentré ska finnas mot gata. Sekundär entré ska finnas mot gård.* har ändrats till *Entré ska finnas mot både gata och gård.* För att inte förhindra huvudentré riktad bort från järnväg där det är möjligt med avseende på tillgänglighetskrav.

- Planbestämmelse *Ramper till bostäder får ej uppföras mot gata eller torg* har tagits bort. Kommunen har en generell restriktion mot uppförande av ramper på allmän platsmark. De platser där detta ska tillåtas har pekats ut specifikt.

- Planbestämmelse *Utstickande balkong vid fasad mot allmän platsmark får inte inglasas* har lagts till.

-Planbestämmelse om balkong över allmän platsmark har ändrats till att balkong får skjuta ut 1,2 meter, för att inte försvåra att uppnå tillgänglighetskrav.

-Planbestämmelse *Endast franska balkonger eller indragna balkonger vid fasad mot Gata får anordnas och då från 5 m ovan gatunivå* har tagits bort. Balkonger mot Blommenhovsvägen regleras istället på samma sätt som balkonger mot övrig allmän platsmark.

-Planbestämmelse *Balkong vid fasad mot innergård får inglasas* har lagts till

#### Byggteknik

-Planbestämmelse *Nya byggnader avsedda för stadigvarande vistelse ska utföras radonsäkert* har lagts till

### Skydd och varsamhet kulturvärden

- Planbestämmelser för skydd av kulturvärden har omformulerats för att beskriva tydligare vad som ska bevaras.
- Skyddet för den nordligaste delen av maskinverkstaden i kvarter 9 har minskats för att möjliggöra flexibilitet i exakt var snittet i befintlig byggnad görs.
- Byggnadsyta intill västra fasaden på maskinverkstaden i kvarter 9 har utökats, för att möjliggöra mer flexibilitet i placering av entré/utrymning. Storleken på byggrätten är dock densamma som vid samråd.
- Planbestämmelser för varsamhet har kompletterats något för att ge ytterligare vägledning. Bland annat har krav på bevarande av 50% rymd ändrats till formulering att 25% rymd bör bevaras. Detta för att krav på stora öppna utrymmen riskerar att innebära ett hinder att skapa god ljudmiljö för skolverksamhet.

### Skydd mot störningar och risker

- Planbestämmelse om högsta tillåtna bullernivåer har lagts till.
- Planbestämmelser har lagts till för att säkerställa riskreducerande åtgärder som bedöms rimliga utifrån riskutredningen: *Bebyggelse ska utföras i icke brännbart fasadmateriäl. Ventilation ska placeras i riktning bort från riskkälla (E4 och järnväg) och m1: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från E4 och järnväg. Fasad som vätter mot E4 och järnväg ska uppföras med brandklass EI60. Fönster i fasad som vätter mot E4 och järnväg ska vara öppningsbara med brandklass EI30.*
- Planbestämmelse har lagts till för parkeringshus mot järnvägen: *m2: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart materiäl 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 tågurspärning*

### Administrativa bestämmelser

- Planbestämmelse att kommunen är huvudman för allmän plats har lagts till
- Planbestämmelse om genomförandetid på 15 år har lagts till
- Planbestämmelse: *Startbesked får inte ges förrän föreningar avhjälppts eller skydds- eller säkerhetsåtgärder vidtagits* har lagts till.
- Planbestämmelse: *Tillfälliga byggbodas får vara uppställda utan lov i som längst 5 år* har lagts till.
- Planbestämmelse om uppskjuten genomförandetid till 8 år efter laga kraft har lagts till för mark som behövs tillfälligt under genomförande av järnvägsplanen och detaljplan för Nyköpings resecentrum.

**Planbeskrivning:**

Följande huvudsakliga ändringar har gjorts i planbeskrivningen:

-Uppskattningen av antal lägenheter som planförslaget möjliggör har ändrats från ca 1300 till 1600. Ökningen beror 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.

-Beskrivning av riksintresse för kommunikationer har kompletterats med motivering varför föreslagen exploatering inte bedöms medföra risk för påtaglig skada på riksintresset.

-Beskrivning av bakgrund har kompletterats med ytterligare information om arbetet med Ostlänken och Nyköpings resecentrum samt strategisk trafikplanering.

-Avsnitt om befintlig bebyggelse har kompletterats med mer resonemang kring val av vilken bebyggelse som ska bevaras.

-Nytt avsnitt rörande rekommenderad material och färgsättning har lagts till

-Avsnitt om mötet med villaområdet har utvecklats med mer illustrationer och volymstudie.

-Avsnitt om bullerplank och ny gata längs spårrområde har lagts till, med illustration av sektion och referensbilder på bullerskärm.

-Avsnitt om Nöthagens skolområde har kompletterats med mer information om förutsättningarna för skolverksamhet.

-Nytt avsnitt om planförslagets kulturhistoriska konsekvenser för befintliga rum och platser har lagts till.

-I avsnitt om trafikstruktur har resonemang lagts till angående strategiska trafikplanering.

-Avsnitt om bilparkering och mobilitet har kompletterats med ytterligare beskrivning av förutsättning att anordna bilparkering samt vilka mobilitetsåtgärder som kan påverka behov av parkering.

- Avsnitt om miljö kvalitetsnormer (MKN) har utvecklats.

-Avsnitt om föroreningar har utvecklats med information från kompletterande utredningar.

-Avsnitt om buller har utvecklats med information från kompletterad bullerutredning samt exempel på bullerlösningar.

-Avsnitt om risker har kompletterats med mer beskrivning av riskutredningen.

-Genomförandebeskrivningen har kompletterats med förslag på namnsättning och uppdaterad information från ändring i plankarta.

-Avsnitt om konsekvenser av planens genomförande har kompletterats med bland annat ytterligare beskrivning av konsekvenser för kulturmiljö och nya avsnitt angående stadsbild, skuggning, kollektivtrafik, vibrationer. MKN för luft och vatten beskrivs mer ingående.

Utöver dessa ändringar har mindre tillägg och justeringar gjorts. Ändringar har också gjorts för att spegla ändringar i utredningar, MKB och illustrationsmaterial.

#### **Gestaltningssprogram och illustrationer:**

Gestaltningssprogrammet har reviderats i enlighet med ändringar i plankartan. Vissa illustrationer har ändrats för att tydligare kommunicera gestaltningssprinciper. En del sektioner har reviderats för att bättre tillgodose tekniska utformningskrav och ytterligare exempel på sektioner har lagts till. Gestaltningssprinciper för mötet med villaområdet har lagts till. Elevationsstudier för den nya bebyggelsen redovisas.

Strukturplanen har reviderats i enlighet med ändringar i plankartan.

## Yttranden och bemötanden

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

### 1. Länsstyrelsen

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

Er beteckning BTN 16/61, handlingar inkomna till Lst 2018-10-04

Länsstyrelsen har mottagit förslag till detaljplan för samråd enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Länsstyrelsen har tagit del av yttrande från Trafikverket den 5 oktober 2018.

Syftet med planen är att möjliggöra för en stadsdel med blandad bebyggelse i form av drygt 1 300 bostadslägenheter, skola, förskola, parkeringshus, service, kontor och andra verksamhetslokaler.

Under samrådet ska länsstyrelsen bevaka och samordna statens intressen och ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska särskilt bevaka de frågor som i ett senare skede kan leda till att länsstyrelsen överprövar planen i enlighet med 11 kap. 10 § PBL. Länsstyrelsen ska vid samrådet

- verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses,
- verka för att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken följs,
- se till att strandskydd inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
- se till att mellankommunala intressen samordnas
- se till att bebyggelse eller byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

#### Samlad bedömning

Länsstyrelsen bedömer sammantaget att flera kompletteringar och ändringar behöver göras, beträffande de frågeställningar som Länsstyrelsen har att bevaka enligt vad som anges ovan. Länsstyrelsen bedömer därför att det kan vara aktuellt för kommunen att ta ställning till huruvida man vill genomföra ett nytt samråd innan detaljplanen tas vidare till granskningskedet.

#### Länsstyrelsens synpunkter – ingripandegrunder enl. 11 kap. 10

##### § PBL

#### Sammanfattning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen kommer att prövas om inte nedanstående synpunkter om *riksintresse för kommunikationer, miljö kvalitetsnormer för vatten, hälsa och säkerhet med avseende på buller, föroreningar och trafiksäkerhet, samt risk för olyckor i samband med transporter av farligt gods* beaktas på ett godtagbart sätt i det fortsatta planarbetet:

## Riksintressen – 3 kap. miljöbalken

### Riksintressen för kommunikationer

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter kring oklarheter om hur planförslaget tillgodoser angränsande riksintressen för kommunikationsanläggningar - E4, järnvägarna samt Ostlänkens utredningskorridor. Utgångspunkten är att dessa riksintressena ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Ny bebyggelse får inte negativt påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen.

Länsstyrelsen delar vidare verkets bedömning att det är angeläget att gällande bullerriktvärden enligt förordningen SFS 2015:216 kan klaras, så att planerad exploatering inte påverkar riksintressena väg och järnväg.

### Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet ligger i direkt anslutning till riksintresse för kulturmiljövården Nyköping (D 57). Riksintressets motivering: *Residensstad som utgjort ett viktigt politiskt maktcentrum sedan medeltiden. Som huvudort i Karl IX:s hertigdöme 1568-1622 utvecklades staden till ett av landets första industriella centra. Stadsmiljö präglad av konsekvent genomförd reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrianläggningar från skilda tider.*

Till riksintressets uttryck hör bl.a. *industrianläggningar*.

I kunskapsunderlaget till riksintresset beskrivs de nya industrier som etablerades under 1900-talets blomstrande tillväxtperiod i Nyköping; NK:s verkstäder, Skandinaviska Glödlampsfabriken, Cewe, Wedholms och Sunlight.

Planområdet ligger i direkt anslutning till riksintresset men avskiljs från det av järnvägen. Området är idag ett industriområde vilket gör det mindre känsligt för förändring. Förutsättningen för en varsam omvandling är dock att det industrihistoriska arvet tas tillvara.

I planprocessen har bra kunskapsunderlag i form av antikvariska analyser av den befintliga industribebyggelsen tagits fram i flera steg. Någon kulturhistorisk bedömning av den nya bebyggelsens påverkan på värdefull bebyggelse inom och i anslutning till planområdet, stadsbilden och riksintresset har dock inte gjorts.

Planförslaget har flera kvaliteter avseende hur kulturmiljön kan tas tillvara och användas som en resurs i tillskapandet av en ny stadsdel eller årsring till Nyköping. Det är mycket positivt att ambitionen är att *delar av den äldre kulturhistoriskt värdefulla industribebyggelsen ska bevaras och införlivas i den nya bebyggelsen och skyddas genom bestämmelser i planen. Mötet mellan gammalt och nytt blir en viktig del i Nöthagens identitet.*

Den nya stadsdelen föreslås utformas som kvartersbebyggelse med slutna gårdar. I de yttre delarna är bebyggelsen 5 - 6 våningar och trappas ner till 3 våningar mot stadsdelens inre delar. Enligt planbeskrivningen ska bebyggelsen vid det centrala stråket, kring vilket de bevarade industribyggnaderna är belägna, vara i 1 - 4 våningar. Länsstyrelsen ser positivt på detta. Dock framgår det inte tydligt av planbestämmelserna att höjderna ska trappas ner, vilket bör korrigeras.



I nordvästra, södra och sydöstra delen tillåts byggnader om 8 våningar. En signaturbyggnad på 10 våningar föreslås norr om Blommenhovsvägen. Länsstyrelsen anser att de föreslagna höjderna innebär ett avsteg från etablerade nivåer i merparten av de bostadsområden som ligger i anslutning till staden/riksintresset. Den höga signaturbebyggelse som föreslås innebär ett nytillskott som kan medföra att skala och perspektiv i stadsbilden förskjuts. 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.

## **Hälsa eller säkerhet**

### **Markföroreningar**

Av underlagen framgår att det under lång tid bedrivits industriell verksamhet inom hela planområdet. Genomförda undersökningar visar att mark, vatten och byggnader är förorenade. Det framgår vidare av dessa undersökningar att föroreningssituationen inte är tillräckligt klarlagd för att kunna bedöma behovet av åtgärder utifrån den markanvändning som framgår av planförslaget. Främst är det förekomsten av klorerade föroreningar inklusive dess nedbrytningsprodukter som inte har kartlagts och avgränsats i tillräcklig utsträckning. Men även i fyllnadsmassor har föroreningar påträffats i halter överskridande riktvärden för känslig markanvändning vid en stor andel av provtagningspunkterna. Till detta kommer att området idag är bebyggt till stor del och att provtagning saknas för de ytor som är bebyggda.

För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om detaljplanen är lämplig för förslagen markanvändning, utan risk för människors hälsa, ska granskningshandlingarna redogöra för föroreningssituationen inom planområdet. Förekomsterna av påträffade föroreningar måste avgränsas och en riskbedömning genomföras. I planbeskrivningen ska det framgå vilka saneringsåtgärder som krävs, när åtgärderna ska genomföras och en bedömning om åtgärderna är genomförbara såväl tekniskt som ekonomiskt.

Ovanstående synpunkter är även viktiga för att undvika spridning av markföroreningar via områdets dagvattenflöden.

### **Markradon**

Av underlaget (4.6, PM Geoteknik) framgår att förekomsten av markradon behöver utredas. Enligt Nyköping kommuns översiktliga karteringar är området klassat som normal-/högriskområde för markradon. I Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta (Kommunfullmäktige,

2013-12-10) uppges att markradonrisken alltid ska beaktas vid lokalisering av bebyggelse m.m. inom hög- och normalrisk område. Vid planläggning av normal-, och högriskområden för radon ska mätningar inom området genomföras och redogöras alternativt radonsäker byggnadsteknik tillämpas, enligt översiktsplanen.

### **Buller och vibrationer**

#### *Trafikbuller*

Till samrådet har en bullerutredning tagits fram (Structor Akustik AB,

2018-05-23).

I utredningsmaterialet som framtagits för föreslagen detaljplan för Nyköpings resecentrum används inte riktigt samma uppgifter som i den här utredningen. Där används exempelvis högre hastighet för godståg än i utredningen för den här aktuella detaljplanen, där man modellerat med lägre hastigheter vid passage av stationsområdet, vilket har påverkan på bullernivåer. Trafiksiffrorna i bullerutredning och riskanalysen är heller inte överensstämmande.

Utredningen visar att området påverkas av mycket höga ljudnivåer från omgivande trafik från väg och järnväg. Av planförslaget framgår att gällande riktvärden för trafikbuller kommer att överskridas om inte åtgärder vidtas. Här framgår också att detta innebär risk för bullerstörningar för boende och andra inom planområdet, vilket kan innebära konsekvenser för människors hälsa. Planen anger även att målsättningen för ljudnivåer vid skolgård inte kan klaras utan bullerskyddsåtgärder.

Länsstyrelsen anser, liksom Trafikverket (2018-10-05), att skyddsåtgärder ska studeras, som innebär att gällande bullerriktvärden kan uppnås vid samtliga bostadshus och att utemiljöer blir lämpliga för lek och utevistelse med avseende på ljudmiljön<sup>1</sup>. Av bullerutredningen ska framgå vilken reducerande effekt valda skyddsåtgärder innebär. Beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadernas fasader samt vid uteplatser ska framgå av planbeskrivningen enligt 4 kap 33 § PBL. Länsstyrelsen anser också att en redovisning bör finnas i planbeskrivningen för framräknade ljudnivåer per våningsplan och lägenhet, liksom av beräknade ljudnivåer vid skolområdet.

#### *Trafikbuller – skyddsbestämmelser*

Ett genomförande av erforderliga skyddsåtgärder ska sedan säkerställas med bestämmelser i plankartan. I bullerutsatta lägen är det normalt inte lämpligt eller ens möjligt att jobba med flexibla planer. I dessa lägen krävs ofta en viss typ av bebyggelse för att göra marken lämplig för användningen och detta måste säkerställas genom regleringar i detaljplanen. Detaljplaner i bullerutsatta lägen kan därför inte vara mer flexibla än vad bullret tillåter.<sup>2</sup>

Om bullerplanket utmed E4 och järnväg är en förutsättning för att klara gällande riktvärden, anser Länsstyrelsen att bestämmelsen som möjliggör ett bullerplank utmed plangräns ska omformuleras. Förslagsvis till: *”Bullerplank ska uppföras. Bygglöv får villkoras med att bullerplank uppförs. Startbesked får inte ges för byggnader inom planområdet innan bullerplanket är uppfört”*. Av denna bestämmelse ska också nödvändig höjd på planket framgå. Som anges i bullerutredningen är det viktigt att undersöka redovisade skärmars placering, utförande och ljudabsorberande kvalitéer.

Enligt Länsstyrelsen måste det säkerställas att en fortsättning av befintligt bullerskydd på motorvägsbron är möjligt att genomföra innan detaljplanen antas, vilket måste framgå av planbeskrivningen. Trafikverket har i sitt samrådsyttrande (2018-10-05) välkomnat en dialog kring denna fråga. Avtal mellan Trafikverket och kommunen kan bli aktuellt att ta fram kring detta bullerskydd innan detaljplanen antas, vilket i så fall behöver framgå av genomförandefrågorna i planbeskrivningen.

Föreslaget plank utmed järnvägen måste placeras utanför järnvägsfastigheten och på ett sådant sätt att planket

---

<sup>1</sup> Enligt Boverkets vägledning är det på skolgårdar eller förskolegårdar önskvärt med högst 50 dbA ekvivalent ljudnivå dagvärde på de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet.

<sup>2</sup> <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/reglering-i-detaljplan/flexibla-planer-i-bullerutsattalagen/>

---

kan uppföras och underhållas från den egna fastigheten. I sammanhanget ska även elsäkerhetsverkets skyddsföreskrifter beaktas, d.v.s. planket ska hålla minst 5 meter till närmaste del på järnvägsanläggningen som kan föra högspänning. Utformningen av planen kan dock behöva ses över med hänsyn till att bullerskyddet utmed järnväg eventuellt ligger inom Ostlänkens utredningskorridor.

I detaljplanen finns bestämmelser (plank<sup>1</sup> och m<sup>2</sup>) som möjliggör att bullerplank/-skärm kan uppföras mot järnvägen. Bullerskärmar här skulle enligt beräkningarna i bullerutredningen ge positiva effekter på ljudnivåer vid fasader och vid marknivå. Vid uppförande av bulleravskärmning enligt ett sådant alternativ anges i utredningen att det skulle gå att uppnå en god ljudmiljö genom olika typer av utformning och planlösningar för bostäderna. Samtidigt behöver kommunen ta ställning till vad man anser att dessa 3-5 meter höga bullerskärmar/-plank längs med stora delar av det södra planområdets gräns skulle få för påverkan på stadsbilden, i enlighet med de krav som ställs i 2 kap 6 § PBL.

Länsstyrelsen anser att kommunen här måste ta ställning till följande. Om alternativet med bullerskärmar i denna del bedöms nödvändiga måste kommunen införa villkor i detaljplanen som säkerställer att dessa kommer att uppföras (i likhet med förslag ovan vad gäller det andra bullerplanket utmed E4:n). Detaljplanen måste – om nödvändigt för att säkerställa planens lämplighet ur ljudmiljösynpunkt – utöver eller som alternativ till detta kompletteras med styrande planbestämmelser vad gäller användningar, placering och utformning, som däribland säkerställer lägenhetsutformning och placering samt utformning av balkonger.

Länsstyrelsens samlade bedömning är att den föreslagna planens flexibilitet måste anses olämplig vad gäller bullerhänsyn, med avseende på planens bullerutsatta läge och exploaterings omfattning.

#### *Industribuller*

Om kommunen bedömer som sannolikt att rangering av godstransporter i framtiden kan komma att ske på järnvägsanläggningen invid planområdet bör hänsyn till detta tas i planläggningen ur bullersynpunkt. Det bör bedömas som industribuller, och omfattas av Boverkets vägledning på området<sup>3</sup>.

#### **Trafiksäkerhet**

Av planbeskrivningen ska det enligt 4 kap 33§ PBL gå att utläsa planerings-

förutsättningarna och planens konsekvenser. Nedanstående redovisade brister i underlaget kring förutsättningarna för vilka trafikflöden planen kommer att generera gör det svårt att bedöma planens konsekvenser för trafiksäkerheten i planområdet såväl som i dess influensområden.

I bilagd strukturutredning anges att förhållandet i trafikflöden bedöms vara 80% via Hemgårdspassagen i kombination med en ny förbindelse mellan Blommenhovsvägen och Hållets trafikplats resp. 20% via Brunnsgratan – hur motiveras detta antagande? Enligt handlingarna görs antagandet om trafikflödet utan tillgång till Hemgårdspassagen med det omvända förhållandet, 20% via Blommenhovsvägen och 80% via Brunnsgratan.

---

<sup>3</sup> <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/industri-och-annat-verksamhetsbullen-vid-planlaggning-och-bygglovsprovning-av-bostader2.pdf>

---

Av underlagen går det inte att utläsa när Hemgårdspassagen/förbindelsen Blommenhovsvägen – Hållets trafikplats avses att genomföras? Vilka av dessa två vägprojekt kommer att finnas på plats då planområdet genomförs?

Det framgår inte heller tydligt i underlagen vilka konsekvenser de olika flödesalternativen får på trafiksäkerheten. Vilka blir de bedömda flödeseffekterna på Brunnsgratan när planen genomförts – kommer risk för köbildning att skapas?

I strukturutredningen som ligger till grund för planförslaget har antagandet gjorts att samtliga elever i förskolor/skolor är interna – resor för lämning av elever har därför räknats bort. Någon förklaring ges inte, och inte heller redovisas vilka möjligheter som ges att styra detta.

I miljökonsekvensbeskrivningen tas även andra trafikomledningar upp som förutsättningar - Örstigsledens förlängning/ Kungsladugårdsleden. Det framgår inte tydligt vilken roll genomförandet av dessa omledningar har i sammanhanget?

Kommunen har uppgett att man inför granskningskedet har för avsikt att ta fram en mobilitetsutredning, som saknas bland samrådshandlingarna. Länsstyrelsen välkomnar att en sådan mobilitetsutredning görs och antar att kommande utredning kommer att redovisa kommunens bedömningar kring vilka ytterligare möjligheter som finns att "styra" flödena till och från området.

### **Risk för olyckor, översvämning eller erosion**

#### **Risk- och säkerhetsaspekter kring angränsande farligt godsleder**

##### *Samlad bedömning*

Länsstyrelsen bedömer utifrån handlingarna att de skyddsavstånd från transportleder för farligt gods som bostadshus, skolverksamhet och parkeringshus lagts på i planförslaget är alltför korta för att erhålla en acceptabel säkerhetsnivå.

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter (2018-10-05) kring, det av säkerhetsskäl motiverade, behovet av bebyggelsefritt område om 30 meter från farligt godsleder.

Länsstyrelsen konstaterar att på plankartan har inga av de föreslagna skyddsåtgärder, som redovisats i riskanalysen och som i utredningen bedömts vara förutsättning för att uppnå en acceptabel risknivå, säkerställts med planbestämmelser.

Länsstyrelsen konstaterar att det inte heller finns närmare redovisat i planbeskrivningen hur skyddsåtgärderna ska implementeras för att uppnå den acceptabla risknivån. För att Länsstyrelsen ska kunna göra bedömning om skyddsnivåerna är tillräckliga bör det vara säkerställt att alla åtgärder som föreslagits verkligen kommer till stånd då de är grunden för att eventuellt kunna göra avsteg från Länsstyrelsens riktlinjer med skyddsavstånd.

Länsstyrelsen har vidare gått igenom den riskutredning som finns som grund för den MKB som är gjord för detaljplanen och bland annat jämfört den med motsvarande underlag för angränsande detaljplan för Nyköpings resecentrum. Länsstyrelsen har följande synpunkter på underlaget till planförslaget;

#### *Farligt gods*

De underlag som använts för beräkningar kring sannolikheten för olyckor med farligt gods bygger till viss del på flödesanalyser som gjorts 2006, vilket i sig ger en osäkerhet då de är relativt gamla. I analysen har vidare använts prognoser kring ökning av flöden från Trafikverket fram till 2040 vilket är bra. Men även dessa prognoser innebär vissa osäkerheter. Oxelösunds hamns utveckling och eventuell påverkan på farligt godstransporter, SSAB:s projekt "Hybrit" med stora vätgasbehov och eventuella transporter är andra osäkerhetsfaktorer. Prognoser för 2040 ligger 22 år bort i tiden, men bebyggelsen har betydligt längre livslängd.

Länsstyrelsens tolkning av RIKTSAM är att det är flera farligt godsklasser som bör beaktas, giftiga vätskor och frätande vätskor.

För transporter på väg har en transportledslängd om 200 meter använts som grund för beräkningar kring sannolikheten. För transporter på järnväg finns ingen angiven längd på transportled som använts i beräkningen. Länsstyrelsen Södermanlands län har bland annat använt RIKTSAM som grund för den vägledning som tagits fram för transporter med farligt gods och skyddsavstånd och där används en transportlängd av 1 km vilket rekommenderas användas i denna utredning. Alternativt redovisas motiveringsgrunden för annan använd längd.

I analysen har det angetts en årsmedeldygnstrafik, ÅDT på 26 800 för trafiken på E4 som sedan räknas upp med en faktor 2 för att hantera prognostiserad ökning fram till 2040 vilket ger ett ÅDT på 53 600. Avsnittet om olycksrisker i MKB där analysen är inarbetad har ett annat värde på prognostiserad ÅDT vilket är 57000 för 2040. Ytterligare en siffra för prognostiserat ÅDT för 2040 finns i bullerutredningen och där anges siffran till 35000. Länsstyrelsen anser att oklarheterna kring vilka siffror som används och som har använts för ÅDT behöver redas ut.

Vad det gäller olycksfrekvensen på E4 finns det några osäkerhetsfaktorer i de siffrorna. Om referensen hänvisar till "Beräkningsmatris för farligt godsolyckor efter bebyggelse, hastighetsgränser och vägtyp" där de här siffrorna förekommer, verkar de tillhöra en lägre hastighet än den som är på E4 i aktuellt avsnitt, 70km/h i stället för rådande 90 km/h i norrgående och 110km/h i södergående. Den matris som finns hanterar inte motorväg i tätort med dessa hastigheter. Länsstyrelsen bedömer att

texten behöver kompletteras med en förklaring till valet av värden för olycksfrekvens.

Aktuellt vägavsnitt på E4 är utpekade som olycksdrabbade, varför olyckskvoten bör analyseras närmare.

Urspårningsfrekvensen för järnväg redovisar att det är räknat på godståg med 29 vagnar. Det framgår inte om det har tagits hänsyn till att framtida tåglängder förmodligen kommer att vara längre. I bullerutredningen till denna detaljplan används 750 m som tåglängd.

Känslighetsanalysen som är gjord har fångat upp delar av den MKB som ligger till grund för en ansökan om LNG-terminal (flytande naturgas) i Oxelösund och dess konsekvenser vad det gäller farligt godstransporter, vilket är bra. Utredningen bör även redovisa hur den sammanvägda effekten av riskerna ser ut med prognostiserade flöden av farligt gods för 2040, inkluderat med redovisade LNG-transporter. Analysen bör då också omfatta scenarier där järnvägstransporter av LNG ersätts under kortare period med vägtransport, ex för järnvägsunderhåll, och dess eventuella påverkan på risken i området.

Resonemanget kring den sammanvägda risken för området med E4 och järnväg redovisas med att den blir något högre, men det bakomliggande resonemanget kring att det sedan inte bedöms påverka skyddsåtgärderna är inte närmare redovisat. I det resonemanget bör hänsyn tas till identifierade LNG-transporter.

#### *Riskreducerande åtgärder*

Länsstyrelsen ställer sig bakom åtgärds punkten som avser placering av känslig verksamhet som skola/förskola och att de ska flyttas till ett större avstånd från järnvägen. I förskoleverksamhet baseras utrymningen på att personalen genomför utrymningen av barnen, varför verksamheten bör ha hög skyddsfaktor där avståndet till risken är betydelsefull.

I åtgärds punkten som rör fasader och brandklassning undantas krav på brandklassning för fönster. Länsstyrelsen anser att det saknas en motivering till varför fönstren är undantagna. Det framgår inte om undantaget är baserat på små fönsterareor eller något annat. Vid ett scenario med en brand, som konsekvens av en olycka, blir ett räddningsarbete komplext varför sekundärbränder i form av lägenhetsbränder på grund av värmestrålning bör undvikas.

Länsstyrelsen bedömer att åtgärds punkten avseende central avstängningsmöjlighet av ventilationen är svår att få hållbar över tid. Att någon ska ha kunskap om ventilationen så att den direkt ska kunna stängas av vid en eventuell olycka förutsätter att personen i fråga är vaken och befinner sig på plats, varför det bör redovisas åtgärdsalternativ.

Åtgärds punkten avseende brandavskiljande skärm har inte utvecklats närmare i fråga om hur den rekommenderade höjden har tagits fram, på vilket avstånd från transportlederna den ska placeras och/eller om den ska tåla mekanisk påverkan. Länsstyrelsen anser att detta behöver framgå.

#### *Mekanisk skada vid urspårning/avåkning*

I riskanalysen finns ett konstaterande att TGOJ-banan inte utgör någon risk för att kunna orsaka skada på byggnader (efter samrådsmöte med kommunen den 19/9, 2018 konstaterades att det stod fel i utredningen då det där nämns att TGOJ-banan kunde orsaka skada på byggnad). Däremot finns inte motsvarande bedömning för risken kring Nyköpingsbanan. Eftersom det inte finns någon annan utredning som hanterar mekaniska skador vid olyckor och det nämns i denna tar Länsstyrelsen upp en punkt som anses relevant:

- Analysen saknar en redovisning av risker förenade med att fordon/last åker av E4:an på bron som angränsar till planområdet. Det beskrivs att det finns en skyddsbarriär mot avåkning som avslutas ungefär vid detaljplanens gräns. Länsstyrelsen anser att riskutredningen behöver kompletteras med en redovisning av risker knutna till avåkningar med fordon/last med eller utan farligt gods.

#### *Övriga synpunkter på riskanalysen*

I planbeskrivningen för angränsande detaljplan (DP) för Nyköpings resecentrum finns det beskrivet att det väster om det planområdet planeras för nya spår i anslutning till TGOJ banan, för möten av längre godstrafik och uppställning. De här uppgifterna har direkt påverkan i flera avseenden på det nu aktuella planområdet - kan det t.ex. bli uppställning av farligt gods? Även sannolikheten för olycka ökar med längre tåg. Länsstyrelsen anser att även riskutredningen för Raspen 1 m.fl. behöver redovisa eventuell påverkan i detta avseende.

Om rangering av godstransporter i framtiden bedöms komma att ske på järnvägsanläggningen invid planområdet bör detta inarbetas i riskutredningen.

### **Översvämning och klimatanpassning**

#### *Översvämning höga flöden*

I dagvattenutredningen talas om behov av att styra större flöden till en lågpunkt där vatten kan samlas samt behov av höjdsättning av gator och byggnader för att skydda mot översvämning. Inga planbestämmelser kring detta finns på plankartan och det framgår inte helt tydligt av planbeskrivningen hur detta ska säkerställas i genomförandet av detaljplanen.

#### *Extrem hetta*

Planområdet som idag till stor del saknar träd och domineras av hårdgjorda ytor ligger i utsatt sydläge avgränsat mot norr av en klippbrant. Planerade parkeringshus/kontor i väster kan komma att avskärma området från västliga vindar som kan ha en kylande effekt. Länsstyrelsen anser mot denna bakgrund att tillgången till svala utemiljöer för skollokalerna och bostäder vid händelse av extrem hetta behöver analyseras.

### **Miljö kvalitetsnormer (MKN)**

#### **MKN – vatten**

Av planbeskrivningen och MKB framgår att framtida dagvattenhantering i planområdet kommer att medverka till minskad påverkan på vattenkvaliteten i

recipienten Nyköpingsån jämfört med rådande förhållanden. Av planbeskrivningen framgår vidare att inom planområdet föreslås fördröjning av dagvatten ske i gröna lösningar – avledning mot trädplanteringar med nedsänkta skelettjordsmagasin i lokalgator/kommunala gator. Vidare föreslås avledning till nedsänkta grönytor på kvarterens innergårdar. Det anges vara viktigt att gårdarna förses med släpp (portiker eller öppningar) samt en höjdsättning som säkerställer en sekundär avrinning vid extrema regn. Höjdsättning av nya gator anges som viktigt för att säkerställa sekundära avrinningsvägar för effektiv avledning mot en park som föreslås fungera som översvämningssyta. Planbestämmelser som säkerställer planbeskrivningens förslag saknas på plankartan. Plankartans enda skyddsbestämmelse angående dagvatten (n2) anger att dagvattenfördröjning ska finnas inom kvartersmark för östra parkeringshuset. Länsstyrelsen anser att redovisades förslag på skyddsåtgärder i högre grad behöver säkerställas med bestämmelser i plan t.ex. vad gäller fördröjning, höjdsättning av byggnader och gator och släpp (portiker).

Se även Länsstyrelsens synpunkter under rubriken *markföreningar* ovan.

### **MKN - luft**

Planområdet ligger i direkt anslutning till E4:n. I planbeskrivningen anges följande: "MKN för luft överskrids idag inte i området och ett genomförande av planförslaget bedöms inte heller innebära någon negativ påverkan på luftkvaliteten varför miljö kvalitetsnormen inte påverkas." Länsstyrelsen bedömer att kommunen bör förtydliga enligt vilka undersökningar man nått fram till denna slutsats.

### **Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL**

#### **Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljö**

En antikvarisk förundersökning av Nöthagen gjordes inför behovsbedömningen av Wilund arkitekter & antikvarier AB. I samrådsskedet har ett antikvariskt planeringsunderlag tagits fram av Nyréns arkitektkontor. Länsstyrelsen har utgått från båda dessa underlag i bedömningen. Numrering av byggnader nedan utgår från Wilunds rapport.

Länsstyrelsen anser att det är positivt för kulturmiljön och riksintresset att bebyggelse med betydande kulturhistoriskt värde i det viktiga nord-sydliga stråket inom Raspen 1 bevaras, dvs "annexbyggnad/Wedholms kontorsbyggnad (7)" och "basilikabyggnad/Wedholms maskinverkstad (1)". Vidare sparas inom Raspen 2 det kulturhistoriskt värdefulla

"Slakteriet/kontorsbyggnad" (10), "Slakteriet/tegellängan" (11) och "kontorslängan" (13).

Planförslaget innebär dock att merparten av industribebyggelse med betydande eller visst kulturhistoriskt värde inom Raspen 1 och 3 rivs, något som kommer att påverka områdets och riksintressets kulturmiljövärden negativt. Det är därför angeläget att fortsatt utreda om utpekade byggnader med betydande kulturhistoriskt värde kan bevaras, i synnerhet "vaktkur/grindstuga" (9) och "mjöltornet" (15).

Vaktkuren/grindstugan kan ses som en typisk "överloppsbyggnad", som med enkla medel kan bevaras och fungera som historiebärare i ett omvandlat område.

Mjöltornet har pekats ut som ett landmärke med stort visuellt värde och skulpturala



kvaliteter i båda antikvariska utredningarna. Att mjöltornet kommer att bli lägre än omgivande ny bebyggelse är inget trovärdigt argument för att det inte kan sparas. Byggnaden har förutsättningar för att kunna byggas om till bostäder.

Nöthagen har tillsammans med Norra Högrunn (Sunlight) pekats ut som strategiska utvecklingsområden i fördjupad översiktsplan. De båda områdena har haft stor betydelse för Nyköpings industriella historia. Därför behöver hänsyn till kulturmiljön vägas mot andra intressen i samband med en förändring så att det industrihistoriska arvet kan bevaras, användas och utvecklas.

Planbeskrivningen har en god medvetenhet om hur kulturhistoriska värden i bebyggelsen kan lyftas fram och förstärkas. Slutligt avgörande av vilka delar som bör sparas eller rivs bör ske i samråd med antikvarisk kompetens. Det är av vikt att antikvarisk expertis fortsätter att konsulteras i plan- och genomförandeprocess.

Lydelsen av föreslagna skyddsbestämmelser q1, q2 och q3 innebär att de i praktiken är varsamhets- och hänsynsbestämmelser. Tydligare skyddsbestämmelser för vilka material och egenskaper i befintlig bebyggelse som ska bibehållas bör tas fram i samråd med antikvarisk kompetens. Även varsamhetsbestämmelsernas lydelse bör ses över i samråd med antikvarisk

kompetens. Värdefulla interiörer enligt Nyréns antikvariska analys, t.ex. målningar i trapphus i f.d. charkuterifabriken och i Mjöltornet, bör förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Västerlunds krog och dess närmiljö, inom Raspen 4, har anor från 1700-talet och har pekats ut som synnerligen kulturhistoriskt värdefull. Det är angeläget att den tas med i planen och ges ett adekvat skydd.

## **Gestaltning av bebyggelse**

### **Utformning och gestaltning**

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen arbetar aktivt med gestaltningsmässiga principer och arkitektoniska värden tidigt i planeringen, i likhet med kommunens planering av andra större bostadskvarter (t.ex. Brädgården 1, BTN16/65). Utöver framtagandet av gestaltningsprogrammet är det särskilt lovande att detta ska knytas till exploateringsavtal för området. I programmet finns många bra gestaltningsprinciper för bebyggelse, parker, markbeläggning etc. Tydligare utformningsbestämmelser kan behöva tillföras plankartan, bl.a. vad gäller materialval och färgsättning.

### **Hänsyn till omgivningen och en god helhetsverkan**

Vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk, enligt 2 kap. 6 § PBL, utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. I planläggningen får inte heller placering och utformning av byggnadsverk medföra sådana olägenheter för omgivningen som avses i 2 kap. 9 § PBL. Sådana olägenheter kan bl.a. handla om skuggning eller betydande insyn (jmf t.ex. MÖD 2018-03-21 P 6298-17).

Enligt framtagna solstudier (Nyréns 2018-05-02) skuggar föreslagen bebyggelse villafastigheter i norr/nordöst om planområdet delar av året. Länsstyrelsen saknar slutsatser och kommunens avvägningar utifrån detta i planbeskrivningen.

I förhållande till närliggande bostadskvarter i nordöst ser Länsstyrelsen anledning för kommunen att med större tydlighet redogöra i planbeskrivningen för de avvägningar man gjort när det gäller lagkraven enligt 2 kap. 6 § och 9 § PBL.

### **Grönområden och kommunikationsleder**

Länsstyrelsen bedömer att de gröna kopplingarna till närliggande natur norr om planområdet blir svaga. Det finns ett anslag till samband genom det smala parkstråk som finns planlagt vertikalt i planens nordvästra del, med koppling till park- och naturområde norr om Blommenhovsvägen. Koppling till den s.k. stadsparken österut saknas. Länsstyrelsen ser att det finns utvecklingspotential vad gäller att stärka de gröna sambanden i det fortsatta planarbetet<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> För mer information om grön infrastruktur:

<https://www.lansstyrelsen.se/sodermanland/stat-och-kommun/natur/gron-infrastruktur.html>

### **Socialt god och tillgänglig livsmiljö**

#### *Tillgänglighet, entréer*

Planläggning ska, enligt 2 kap. 3 § p 2 PBL, främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,

Enligt Boverkets föreskrifter (BBR 3:132) ska huvudentréer till bostadshus vara tillgängliga och användbara. Även övriga entréer till bostadshus ska vara tillgängliga och användbara om det behövs för att uppfylla kraven på tillgänglighet och användbarhet. Dessa krav ska ställas i genomförandeskedet. I Planbeskrivning (s.18) anges följande för planerade bostäder längs det s.k. industristråket: "En hög entrétäthet uppnås med enskilda trappor till alla marklägenheter längs gatan". Referensbild på samma sida visar entrétrappor som sannolikt inte uppfyller ovanstående lagkrav. Vidare finns också en utformningsbestämmelse i planen som anger att ramper till bostäder inte får uppföras mot gata eller torg. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beakta dessa frågor vidare i det fortsatta planarbetet.

#### *Service*

Planens utformning främjar att olika användningsområden och funktioner möjliggörs och integreras inom samma kvarter. Inom flera kvarter regleras dock ingen lägsta eller högsta exploateringsnivå för enskilda användningsområden (BC-områden). Här finns en framtida risk att variationen uteblir, att t.ex. endast bostäder inreds och att centrumfunktioner uteblir. En del av planens syfte är att skapa en "blandad stad", med olika servicefunktioner som ett viktigt inslag. Därför anser Länsstyrelsen att kommunen bör resonera vidare kring hur flexibel detaljplanen bör vara i ovanstående avseenden och om det anses nödvändigt att införa ytterligare bestämmelser för att uppnå planens syfte.

### *Medborgardialog och inflytande*

Länsstyrelsen ser ett värde av att i detta planarbete satsa på en utökad medborgardialog vid framtagandet av detaljplanen. Framförallt då detaljplanen berör många frågor och allmänna intressen. Den planerade bebyggelsen och dess centrala läge i staden gör att den kommer att upplevas av allmänheten i stor utsträckning. Utöver detta hyser också området befintliga verksamhetsutövare som kommer att påverkas av omvandlingen (däribland t.ex. kulturverksamheten i "slakthusområdet"). Deras lokalkännedom och kunskap om platsen kan vara viktig att fånga upp som ett led i hänsynstagandet till de allmänna och enskilda intressen som anges i 2 kap. PBL.

Enligt 5 kap. 12 § PBL framgår att detaljplanesamråd ska ge möjlighet till insyn och påverkan. Samrådet ska syfta till att förbättra kommunens beslutsunderlag och till att ge dem som berörs av planen möjlighet till insyn i planarbetet och till påverkan på planens utformning (jfr. Didon m.fl., (oktober 2017) Plan- och bygglagen (2010:900): en kommentar. Norstedts Juridik. 5:12).

### **Friytor för lek och utevistelse**

Enligt 8 kap. 9 § PBL ska det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och annan utevistelse. Vägledning ges i Boverkets rapport "Gör plats för barn och unga!"<sup>[2]</sup>.

### *Skolgårdarna*

I planbeskrivningen (s.20-21) redovisas kommunens beräkning av storlek på totala friytor (5 700 + 750 m<sup>2</sup>) för de planerade skolorna. Till att börja med så

---

<sup>[2]</sup> <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2015/gor-plats-for-barn-och-unga/>

---

framstår beräkningen av den större av dessa ytor (5 700 m<sup>2</sup>) som hög och förutsätter enligt Länsstyrelsens uppskattning att i stort sett all prickbetecknad gårdsmark inom S-området kommer att kunna användas som lämplig, tillgänglig friyta. Länsstyrelsen frågar sig exempelvis om inte angörings- och parkeringsytor för cykel kan förväntas behöva uppta delar av denna mark. Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen behöver redogöra för uppskattning av m<sup>2</sup> friyta per barn som kommer att kunna uppnås i respektive skolas omnejd utifrån uppskattning av antal avdelningar/barn per skola/förskola.

### *Kvartersgårdar, bostäder*

Sluten innergård i kvarteret längst österut har planlagts med C1K. Länsstyrelsen frågar sig om det inte i detaljplanen bör förtydligas att takytan/marken här ska utgöra gårdsmark. Planmässiga verktyg som eventuellt kan vara lämpliga i sammanhanget är 3D-planering eller en illustration/sektion i plankartan som visar hur området ska utnyttjas och utformas.

### **Övriga synpunkter/råd**

## **Två planer inom samma område**

Det aktuella planområdet inbegriper områden i sydost som även omfattas av föreslagen detaljplan för Nyköpings resecentrum som varit ute på granskning (er beteckning BTN13/68). Däribland utpekade områden för parkering och torg/soltrappan. Länsstyrelsen frågar sig vad kommunens avsikt är här. I planbeskrivningen anges bl.a. följande (s.23). "Soltrappan blir ett viktigt entrérum till Nöthagen precis vid nya Resecentrum. Platsen ingår i detaljplanen för resecentrum, samtidigt som den ingår i planen för Nöthagen."

Vid antagande av en ny detaljplan för ett och samma område ersätts den tidigare detaljplanen inom detta område med den nya detaljplanen.

## **Kommunens Bemötande:**

### **Samlad bedömning**

Kommunen bedömer det inte vara nödvändigt med nytt samråd eftersom att den övergripande strukturen och omfattningen av planområdet inte har ändrats. Ändringarna utgörs av förtydliganden av planens konsekvenser och omformuleringar samt tillägg av planbestämmelser.

### **Riksintressen för kommunikationer**

Planbeskrivning har uppdaterats med beskrivning av hur angränsande riksintressen för kommunikationsanläggningar tillgodoses.

Synpunkter angående buller bemöts under rubrik *Buller och vibrationer*

### **Riksintresse för kulturmiljövården**

Inför granskning har en antikvarisk konsekvensanalys upprättats. Analysen berör planförslagets påverkan på riksintresset för kulturmiljövården samt förslagets påverkan på den lokala kulturmiljön inom och utanför planområdet. Planförslaget bedöms inte innebära en risk för påtaglig skada på riksintresset, vare sig på grund av nya byggnader eller skärmar.

Kommunens ställningstagande att tillåta våningshöjder på 8-10 våningar inom vissa platser i planområdet är gjort utifrån platsens förutsättningar. Bedömningen innebär inte ett ställningstagande att liknanden höjder är lämpliga i andra närliggande utvecklingsområden eller i stadskärnan. Nöthagen är tydligt avgränsat från andra bebyggelseområden med sina specifika förutsättningar för vissa byggnadshöjder och ska inte ses som referens över vad som är lämpligt generellt sett i Nyköpings tätort.

Planbestämmelserna anger olika byggnadshöjder inom området. Dessa variationer är vad planbeskrivningen hänvisar till angående nedtrappning av byggnadshöjd. På grund av sänkning mot villaområdet har variationen till viss del behövs minskas.

### **Markföroreningar**

Kompletterande utredningar av klorerade alifater har gjorts sedan samråd. Föroreningarna har avgränsats och utredningen innehåller rekommenderade åtgärdsalternativ och gjort kostnadsuppskattning för dem. I dokumentet

*Sammanfattning av utförda undersökningar gällande markföroreningar inom Raspen 1-3* beskrivs alla utredningar som har gjorts av markföroreningar inom planområdet, riskbedömning, förslag på hantering och kostnadsuppskattning. En sammanfattning har inkluderats i planbeskrivningen. Plan- och naturenheten bedömer saneringen som ekonomiskt och tekniskt genomförbar.

### **Markradon**

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att nya byggnader för stadigarvande vistelse ska utföras radonsäkra.

### **Buller och vibrationer**

Variationen mellan trafiksiffror i bullerutredningen och riskanalysen beror av att Trafikverkets prognoser ändrades under arbetet inför samråd. Inför granskning har bullerutredningen reviderats enligt de senaste prognoserna från Trafikverket, vilka också har använts för detaljplan för Nyköpings resecentrum.

Strukturen i plankartan har ändrats något för att bättre skydda mot buller. Den största skillnaden är att planen tillåter en mer sluten byggrätt mot E4, med portik för gatan.

Planbeskrivningen har kompletterats med kartor från bullerutredningen som visar beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadernas fasader och för markytor inom planområdet. Planbeskrivningen redovisar även hur bullerriktvärden uppfylls för respektive kvarter samt ger exempel på hur Naturvårdsverkets riktvärden för ytor "*avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet*" kan uppnås för skolgård.

Den redovisar även ljudnivå vid bostadshusens fasad för den våning där ljudnivån är som högst, d v s värsta möjliga scenario. Genom att redovisa lösningar som fungerar för våningen med högst ljudnivå vid fasad säkerställs att lösning finns även för övriga våningar. 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.

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om krav på ekvivalent och maximal ljudnivå som måste uppnås för lägenheter. Bestämmelsen om bullerplank längs med järnvägsspår har gjorts tvingande.

Kommunen har pågående dialog med Trafikverket avseende förlängning av bullerskydd längs E4. Bullerutredningen visar dock att det är möjligt att uppnå acceptabel bullernivå även utan förlängt bullerskydd, med lokala skyddsåtgärder. Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning av pågående dialog mellan Trafikverket och kommunen om förlängt bullerskydd på E4.

I Bullerutredningen är föreslagen bullerskärm placerad 10 meter från närmsta spår, utanför fastighetsgräns till banvallen. Bullerskydd är mer effektivt ju närmare bullerkällan det placeras. Kommunen har pågående dialog med Trafikverket om möjligheten att placera bullerskärmar närmare, på samma avstånd som de som planeras i järnvägsplanen för att bullerskydda befintlig bostadsbebyggelse. Att placera bullerskärm närmare spår än 10 meter är dock inte nödvändigt för planens genomförbarhet.

Bullerutredningen samt planbeskrivning har förtydligats i beskrivning av förutsättning för lokala åtgärder.

Kommunen har blivit meddelade av Trafikverket att rangering inte kommer att förekomma intill Nöthagen.

### **Trafiksäkerhet**

Genom ett växande centrum där gång-, cykel- och kollektivtrafik får högre prioritet, enligt Transportstrategi i Nyköpings tätort och Skavsta, kommer de resor som behöver ske med andra fordon välja vägarna med högre framkomlighet. Genom att styrning med hastigheter, signalanläggningar som prioriterar kollektivtrafik, också det i enlighet med transportstrategin, kommer Hemgårdspassagen tillsammans med Blommenhovsvägen vara de primära vägarna för att ta sig till och från Nöthagen. Trafikutredningen har kompletterats med motivering till redovisad fördelning av trafikflöde åt väster respektive öster på Blommenhovsvägen.

Hemgårdspassagen har analyserats vidare i en förprojektering för att skapa en passage för gång-, cykel- och biltrafik över järnvägen. Den har visat sig ge goda effekter för att möta behovet av transporter för ett växande Nyköping. Nyköpings kommun och Trafikverket har avtalat för Hemgårdspassagen och den kommer byggas mellan åren 2023-2026. Ny koppling till trafikplats Hållet är sekundärt då koppling till väg 52 redan finns via Blommenhovsvägen.

Köbildning mot korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan, finns dokumenterat i trafikanalyser och ses över inom ett arbete med att förbättra kapaciteten utmed Brunnsgatan. Avseende risk för trafikolyckor är den störst för singelolyckor för fotgängare och cyklister. Utvecklingen av Nöthagen kommer också ge att typen av trafik kommer förändras, där andelen tung trafik på Blommenhovsvägen kommer minska vilket är en fördel för trafiksäkerheten.

Trafikutredning har uppdaterats något med bland annat hur stor andel av resor till skola och förskola räknas som interna. Kommunen bedömer antagandet rimligt med tanken på att skola och förskola kommer vara placerade i centrala delen av Nöthagen, med god möjlighet att resa och lämna/hämta barnen på ett hållbart sätt, genom att gå eller cykla.

Kommunen har sedan samrådet arbetat internt och tillsammans med exploitören med frågor för hållbar mobilitet. En mobilitetsutredning är framtagen. Planförslaget möjliggör reduktion i krav på parkeringsplatser för bil baserat på införandet av mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsutredningen är en del i mer strategiskt arbete med mobilitetsåtgärder i kommunen som helhet. Nöthagen som område är positionerad nära Nyköpings resecentrum och centrala Nyköping, de flesta viktiga målpunkter kan nås inom gång och cykelavstånd, därför kommer kommunen jobba vidare och integrera hållbart resande frågan under alla skeden av samhällsplaneringen.

### **Farligt godsleder**

Det bebyggelsefria avståndet har ökats till 30 meter från järnvägsspår och motorväg, med undantag av byggrätt för parkeringshus samt byggrätter för tekniska

anläggningar. Parkeringshusets placering är i enlighet med överenskommelse mellan Trafikverket och Nyköpings kommun i dialog kring detaljplan för Nyköpings resecentrum. Plankartan har kompletterats med erforderliga skyddsåtgärder för farligt gods.

Flödesanalyser från 2006 användes inte som statistiskt underlag för riskutredningen utan låg endast kvar som rest från tidigare utkast av rapporten. Referensen har tagits bort.

Risikanalys har kompletterats med information om att SSAB inte planerar någon vätgastransport för projektet Hybrit.

Risikanalys har kompletterats med redogörelse för varför giftiga och frätande vätskor inte är relevanta att beakta.

Transportlängd har ändrats till 1 km.

ÅDT i Riskanalys respektive bullerutredning har synkroniserats.

En bilaga som redovisar beräkningar har lagts till riskanalysen.

En utredning om olyckskvot för aktuellt vägvagnsnitt på E4 har upprättats. Utredningen har inte hittat något som stödjer att vägvagnsnittet är extra olycksdrabbat.

De 29 vagnarna per tågset är ett genomsnitt, d.v.s. det tar både hänsyn till fler än 29 vagnar och färre än 29 vagnar. Rapporten har kompletterats med resonemang om detta.

Den effekt som redovisades i samråd var den sammanvägda effekten av risk med prognostiserade flöden av farligt gods för 2040 och känslighetsanalysen.

Kommunen bedömer det onödigt att räkna på scenarier för vägtransport då de kortare perioderna inte kan ha signifikant påverkan på risken.

Risken i området där båda möts kommer maximalt att vara summan av risknivån för järnvägen och E4:an. Då riskkurvor redovisas i logaritmisk skala blir det svårt att avläsa skillnad när de redovisas i grafer.

Markanvändning i plankartan har ändrats så att skola inte längre tillåts i byggrätter närmast järnväg.

Den reviderade riskanalysen föreslår brandklassade fönster.

Rekommendation av om centralt avstängningsbar ventilation har tagits bort efter dialog med Räddningstjänsten.

Reviderad riskanalysen anger att brandavskiljande skärm mot järnväg endast är motiverad om bullerskydd ändå uppförs och resonerar kring skärmens begränsningar.

Rapporten har kompletterats med redogörelse av risk för mekanisk skada vid avåkning /urspärning från väg och järnväg.

Järnvägsplanen redovisar inga uppställningsplatser med farligt gods intill Nöthagen.

## **Översvämning och klimatanpassning**

Plankartan har kompletterats med höjdsättning av marknivå för att styra flöde av dagvatten. Dagvattenutredning har kompletterats med beskrivning av förutsättningarna för områdets hantering av skyfall. Utredningen anger att planförslaget inte försämrar situationen vid skyfall i jämförelse med dagens bebyggelse. Slutlig lösning för hantering av skyfall på järnvägen bestäms i järnvägsplanen. I kommunens strategiska arbete med skyfallshantering kommer också åtgärder för att bättre styra flöden från samhällsviktiga funktioner studeras.

Planbeskrivning har kompletterats med redogörelse för de ekosystemtjänster som skapas med planförslaget. Kommunen bedömer att förutsättningar för att skapa svala utemiljöer inom planområdet är goda i och med att planförslaget innehåller en stor mängd träd. Typ av träd bestäms i genomförande av planen och kommunen är medvetna om fördelen med att välja sorter som kan växa sig stora på de platser det är möjligt och därmed ge en större avkylande effekt.

#### **MKN – vatten**

Plankartan har kompletterats med bestämmelser vad gäller fördröjning på kvartersmark, höjdsättning av byggnader och gator och att portik eller släpp ska finnas.

#### **MKN – luft**

Miljökonsekvensbeskrivning samt planbeskrivning har uppdaterats med motivering för bedömning om varför miljö kvalitetsnorm för luft inte påverkas.

#### **Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljö**

Ett bevarande av mjöltornet har undersökts. Själva tornet är en integrerad del av lagerbyggnaden och går inte att frikoppla utan stora åtgärder. Utan den större byggnadskroppen kommer tornet upplevas som en artefakt utan sammanhang. Sett till tillkommande föreslagna byggnaders placering och höjder hade även merparten av tornets fasader skylts. Även lagerbyggnadens norra fasad har bedömts som svårt att integrera i strukturen på ett naturligt vis.

Även bevarande av grindstugan har undersökts. Då dess placering vid grinden är en viktig del av dess kulturhistoriska läsbarhet, tappar den det i och med att grinden inte föreslås finnas kvar. Byggnaden i sig utan dess kontext bedöms ha ett begränsat kulturhistoriskt värde. Även utifrån frågan om huvudmannaskap har bevarandet bedömts som svårt. Planprogrammet innehåller en variation av bostadsformer men en enskild villa är svårt att placera inom strukturen.

Vaktkuren, som har bedömts ha ett högt kulturhistoriskt värde och är en typisk så kallad överloppsbyggnad, är tänkt att bevaras som en del i parkgestaltningen. Kommunen har inte beslutat än om detta kommer att regleras i exploateringsavtal eller inte.

Planbestämmelser för skydd av kulturvärden har omformulerats för att beskriva tydligare vad som ska bevaras.

Varsamhetsbestämmelse i plankartan anger att trapphus med dekorerat kakel och räcke ska beaktas vid bygglövsprövning.



Att inkludera Vesterlunds krog i planen har utretts. Dess placering nära E4an med vad det innebär i form av buller och risk hade dock inneburit att åtgärder som hade påverkat byggnaden och dess omgivande miljö mer negativt än om den lämnas utanför planen. Byggnaden har utifrån dess nuvarande användning och ägarform inte bedömts riskera förvanskande åtgärder i en snar framtid, även om så klart kan förändras på sikt.

Påverkan från bullerskärmar på stadsbilden har studerats i den antikvariska konsekvensanalysen. Utredningens slutsats blir att bullerskärmar påverkan på stadsbilden är begränsad.

### **Utformning och gestaltning**

Gestaltningens redogörelse av utformning av allmän platsmark kommer att biläggas exploateringsavtalet.

### **Hänsyn till omgivningen och en god helhetsverkan**

Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare redogörelse för hur planen utformats för att vara lämplig med avseende på 2 kap. 6 § 9 § PBL. Avsnitt om mötet med villaområdet har utvecklats med mer illustrationer och volymstudie. Konsekvenser av planens genomförande i planbeskrivningen har utökats med bland annat konsekvenser av skuggning och kommunens ställningstagande.

### **Grönområden och kommunikationsleder**

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av skolgårdens roll för det gröna sambandet mellan parken norr om Blommenhovsvägen och den östra stadsparken.

### **Socialt god och tillgänglig livsmiljö**

Planbeskrivningen har förtydligat vad gäller att entréer mot gatan inte är huvudentréer. Formulering för planbestämmelse av ändrats.

Kommunen bedömer att den andel av tvingande bestämmelser för centrumfunktion som anges i plankartan är en lämplig nivå utifrån förväntad efterfrågan på centrumfunktioner i området. För att skapa ökad flexibilitet i planen tillåts användning Kontor och Centrum i de befintliga byggnader som i samrådet endast hade användning skola.

Kommunen noterar Länsstyrelsens synpunkt om en mer utökad medborgardialog i samrådsskedet och tar med sig detta till framtida större planer.

### **Friytor för lek och utevistelse**

Planbeskrivning har kompletterats med mer redogörelse av möjligheten att anordna friyta samt hur många förskolebarn respektive skolelever som möjliggörs. Den slutgiltiga prövningen av skolverksamhet görs i bygglovskedet där gårdens utformning måste redovisas i detalj.

Plankartan har kompletterats med användning *Bostad* för gårdsytan i det ostligaste kvarteret, för att förtydliga att gårdsändamål på taket är tillåtet.

### **Två planer inom samma område**

Då båda detaljplanerna är beroende av vissa områden för planens lämplighet är det nödvändigt att inkludera visst område i båda plankartorna. Detta för att minimera beroendet mellan de två planerna. Under samråd har det varit nödvändigt att presentera olika förslag för att få in relevanta synpunkter men nu inför granskning överensstämmer plankartorna med varandra. Marken kommer att tillhöra den plankarta som vinner laga kraft sist.

## **2. Trafikverket**

Samråd om detaljplan för Raspen 1, 2 och 3 m.fl., Nöthagen, Nyköpings kommun

Planområdet gränsar till väg E4 i väster och Södra Stambanan i söder. Söder om stambanan ligger även Sala-Oxelösundsbanan. Trafikverket är väghållare respektive anläggningsägare för den statliga infrastrukturen och önskar med anledning av detta lyfta nedanstående.

### **Riksintressen**

Både E4:n och järnvägen utgör riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken, på samma sätt som Ostlänkens utredningskorridor. Ovanstående framgår av detaljplanen.

Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Med det avses att funktionen hos riksintresset ska säkerställas. Ny bebyggelse får inte negativt påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen. Exploatering nära riksintresset får heller inte påverka möjligheterna till drift, underhåll, trafikering och framtida utveckling av densamma.

Ett kort avstånd mellan exploatering och väg eller järnväg kan begränsa möjligheterna till utveckling av själva anläggningen på grund av utrymmesbrist, liksom även möjligheterna till utveckling av trafikeringen på nuvarande väg eller järnväg.

Trafikverket anser att det av planbeskrivningen ska framgå hur hänsyn har tagits till riksintressena väg och järnväg.

### **Ostlänkens utredningskorridor**

Detaljplanen överlappar i de södra delarna Ostlänkens utredningskorridor. Utredningskorriorens bredd är bestämd utifrån att minimera risken för att någon del av järnvägsanläggningen hamnar utanför denna gräns, den inbegriper följaktligen inte bebyggelsefritt avstånd som uppstår på grund av elsäkerhetsbestämmelser och riskfaktorer.

Den mark inom planområdet som berör Ostlänkens utredningskorridor är planlagd för annan användning än Trafik (järnväg). Med anledning av detta anser Trafikverket att berörda delar av detaljplanen ska undantas ett antagande till dess att spårläget är fastställt, för att säkerställa att genomförandet av Ostlänkenprojektet inte försvåras och att riksintresset järnväg tillgodoses. Trafikverket anser vidare att utredningskorridoren ska läggas in i plankartan för att tydliggöras. Trafikverket ser det som angeläget att kommunen stämmer av med Trafikverkets projekt Ostlänken

för att synkronisera gränsdragningarna. Dialog kan även föras med projektet angående statusen för järnvägslinjen.

### **Transporter med farligt gods – risker och skyddsavstånd**

Av säkerhetsskäl anser Trafikverket att nya byggnader inte ska uppföras inom 30 meter från led där transporter med farligt gods kan förekomma, liksom att ytan inom samma avstånd inte bör utformas så att stadigvarande vistelse uppmuntras. Skyddsavståndet stöds av Länsstyrelsen Södermanlands läns vägledning Farligt gods, som tagits fram i samarbete med bl.a. Nyköpings kommun. Beroende på typ av markanvändning kan avståndet behöva utökas, alternativt skyddsåtgärder vidtas. Ytan inom 30 meter från farligt gods led bör inte utformas så att stadigvarande vistelse uppmuntras oavsett om skyddsåtgärder vidtas. Här kan också nämnas att skolverksamhet rekommenderas hålla 150 meter till farligt gods led om inte skyddsåtgärder vidtas. Skyddsavstånden bör i detta fall rimligen utgå från norra gränsen på Ostlänkens utredningskorridor.

Trafikverket anser att ovanstående skyddsavstånd ska beaktas utmed järnvägen och E4:n, på samma sätt som i detaljplanen för Hemgården på motsatt sida av Europavägen. Plankartan för Hemgården reglerar bl.a. att byggnader inte får uppföras inom 30 meter från järnväg och E4, samt att byggnader som uppförs mellan 30-70 meter från järnväg och E4 ska uppfylla ett antal skyddsåtgärder. Riskbilden bör rimligen se likadan ut på båda sidor av E4:n liksom utmed järnvägen, varför Trafikverket anser att detaljplan Nöthagen med hänsyn till risksituationen ska utformas utifrån samma kriterier som detaljplan Hemgården. I synnerhet när detaljplan Nöthagen, till skillnad mot detaljplan Hemgården, medger bostadsbebyggelse och skola bör skyddsåtgärderna vara minst lika omfattande. Trafikverket anser att genomförandet av erforderliga skyddsåtgärder ska säkerställas med bestämmelser i plankartan.

Trafikverkets förhållningssätt är att parkeringshus i flera plan, på samma sätt som övriga nya byggnader, ska hålla avståndet 30 meter till järnväg. Ett kortare avstånd kan innebära att brand eller annan olycka inne i parkeringshuset påverkar trafikeringen på järnvägen, liksom att möjligheten till viss framtida utveckling av anläggningen kan begränsas av utrymmesskäl. Trafikverket saknar en bedömning av den mekaniska påverkan som en urspårning kan medföra för planområdet, framförallt kopplat till parkeringshuset intill järnvägen. Planen anger att parkeringshuset i söder ska dimensioneras för att klara "påkörning". Avser det en dimensionering av byggnaden för att klara en urspårning på järnvägen? Är det möjligt att konstruera en byggnad för att klara krafterna från ett urspårat tåg? Trafikverket anser att avståndet till järnvägen istället ska utökas. Trafikverket ser annars positivt på att byggnader som t.ex. ett parkeringshus placeras närmast järnvägen, för att på så sätt utgöra ett skydd för bakomliggande byggnader. Kvartersmarken utmed järnvägen där parkeringshus medges berörs till viss del av Ostlänkens utredningskorridor, varför planens utformning behöver ses över i denna del.

Trafikverket saknar en bedömning av risksituationen utmed E4:n, kopplat till utsläpp av farligt gods, fallande last etc. och dess eventuella påverkan på parkeringsytan och gatan i planens västra del. Är avståndet mellan E4:n och den markförlagda

parkeringen respektive gatan tillräckligt utifrån risksynpunkt? I sammanhanget bör även risken för och konsekvenserna av en avåkning på detta avsnitt belysas.

### **Trafikbuller**

Av planförslaget framgår att gällande riktvärden för trafikbuller kommer att överskridas om inte åtgärder vidtas. Här framgår också att detta innebär risk för bullerstörningar för boende och andra inom planområdet, vilket kan innebära konsekvenser för människors hälsa. Planen anger även att målsättningen för ljudnivåer vid skolgård inte kan klaras utan bullerskyddsåtgärder.

Trafikverket anser att skyddsåtgärder ska studeras som innebär att gällande bullerriktvärden kan uppnås vid samtliga bostadshus liksom vid skolområdet. Av bullerutredningen ska framgå vilken reducerande effekt valda skyddsåtgärder innebär. Beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadernas fasader samt vid uteplatser ska framgå av planbeskrivningen. Trafikverket anser också att en redovisning bör ske av framräknade ljudnivåer per våningsplan och lägenhet, liksom av beräknade ljudnivåer vid skolområdet. Ett genomförande av erforderliga skyddsåtgärder ska sedan säkerställas med bestämmelser i plankartan. Om bullerplanket utmed E4 och järnväg är en förutsättning för att klara gällande riktvärden, anser Trafikverket att bestämmelsen som möjliggör ett bullerplank utmed plangräns ska omformuleras till att

*”Bullerplank ska uppföras. Bygglov villkoras med att bullerplank uppförs”.* Av denna bestämmelse ska också nödvändig höjd på skydden framgå. Som anges i bullerutredningen är det viktigt att undersöka redovisade skärmars placering och utförande. Trafikverket anser att detta ska göras till granskningen så att placering och utförande kan regleras i plankartan. Samtliga kostnader kopplade bullerskyddsåtgärder tas av kommunen.

Trafikverket vill uppmärksamma att det innan granskningen måste säkerställas att en förlängning av befintligt bullerskydd på E4-bron är möjlig att genomföra. Trafikverket välkomnar en dialog kring detta. Avtal mellan Trafikverket och kommunen kan bli aktuellt att ta fram kring detta bullerskydd. Trafikverket vill också uppmärksamma att föreslaget plank utmed järnvägen ska placeras utanför järnvägsfastigheten och på sådant sätt att planket kan uppföras och underhållas från den egna fastigheten. I sammanhanget ska även elsäkerhetsverkets skyddsföreskrifter beaktas, d.v.s. planket ska hålla minst 5 meter till närmaste del på järnvägsanläggningen som kan föra högspänning. Utformningen av planen kan dock behövas ses över med hänsyn till att bullerskyddet utmed järnväg eventuellt ligger inom Ostlänkens utredningskorridor, se avsnittet *Ostlänkens utredningskorridor* ovan.

Trafikverket ställer sig tveksam till att åtgärder som indragna partier i fasaden och balkonger med täta räcken alternativt inglasning, kan likställas med förordningens lydelse om att en bullerdämpad fasadsida har åstadkommit. Bör inte skyddsåtgärder utföras så att en bullerdämpad ljudnivå klaras vid hela denna fasadsida och inte enbart vid vädringsfönster?

### **Trafikering**

Trafikverket önskar uppmärksamma att trafiksiffrorna i bullerutredning och riskanalys bör överensstämma, och att de ska utgå från basprognosen.

### **Fortsatt arbete**

Trafikverket ser positivt på att kommunen planlägger för bostäder med bra förbindelser till det nya resecentrumet liksom till Nyköpings centrum. Trafikverket anser emellertid utifrån synpunkterna ovan att utformningen av planförslaget bör studeras mer ingående i flera delar innan planarbetet går vidare till granskningskedet.

Trafikverket ser behov av en dialog med kommunen inför det fortsatta arbetet med detaljplanen. Bland annat ska det klargöras om en förlängning av bullerplanket på E4-bron är möjlig att genomföra och hanteringen av fastighetsreglering ska diskuteras. Som nämns ovan ombeds kommunen ta kontakt med Ostlänkenprojektet för relevant underlag. I detta sammanhang kan kontakt tas med projektledare Bengt Skyman, tfn. 010-123 06 77.

### **Kommunens Bemötande:**

Planbeskrivning har uppdaterats med beskrivning av hur angränsande riksintressen för kommunikationsanläggningar tillgodoses.

### **Ostlänkens utredningskorridor**

Kommunen föreslår att utredningar utgår från planerat spårläge, snarare än Ostlänkens utredningskorridor. Likt detaljplan för Spinnerskan 1 mfl (Dnr 15/30).

Kommunen bedömer att ett antagande av detaljplanen inte försvårar genomförandet av Ostlänken. Planbeskrivningen har förtydligat att den del av Trafikverkets mark som ingår i planen kommer att behöva nyttjas under genomförande av järnvägsplanen. Trafikverkets mark kommer inte att vara tillgänglig för genomförande av planen förrän Trafikverket har sålt den till kommunen. Behovet att säkra mark över privat fastighet för tillfällig väg mellan Brunngatan är avstängd säkerställs med trepartsavtal om tillfälligt markanspråk mellan Trafikverket, kommunen och Samhällsbyggnadsbolaget. Området inom plankartan för Nöthagen som berörs av tillfälligt markanspråk har belagts med fördröjd genomförandetid på 8 år.

Kommunen har fört löpande dialog om detaljplan för Nöthagen med Trafikverket kopplat till järnvägsplanen och detaljplan för Nyköpings resecentrum och kommunen har fått det underlag som behövs.

### **Transporter med farligt gods**

Det bebyggelsefria avståndet har ökat till 30 meter från järnvägsspår och motorväg, med undantag av byggrätt för parkeringshus samt byggrätter för mindre tekniska anläggningar. Parkeringshusets placering är i enlighet med överenskommelse mellan Trafikverket och Nyköpings kommun i dialog kring detaljplan för Nyköpings resecentrum och de två detaljplanerna överlappar varandra i dessa delar. Plankartan har kompletterats med erforderliga skyddsåtgärder för farligt gods.

Trafikverket hänvisar i sitt yttrande till rekommendationer i Länsstyrelsens vägledning. Denna vägledning avser markanvändning då riskutredning inte behöver göras. Då föreslagen markanvändning avviker från rekommenderade avstånd har en riskutredning upprättats.

Angående jämförelse med ställningstaganden i detaljplan för Hemgården. De rekommenderade åtgärderna och avstånd till spår för detaljplan för Hemgården reflekterar den väsentligt lägre samhällsnyttan med att placera verksamhetsbebyggelse nära järnväg, i jämförelse med Nöthagens stationsnära bebyggelse. Enligt proportionalitetsprincipen bör en plans totala risknivå stå i proportion till den nytta den medför.

Bestämmelse om skyddsåtgärder för p-hus anges till. *”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.”*

Rapporten har kompletterats med redogörelse av risk för mekanisk skada vid urspårning/avåkning.

Markparkering och gata intill E4 är inte avsedd för stadigvarande vistelse varför kommunen inte bedömer det nödvändigt att räkna på risk för fallande last o dyl från E4.

### **Trafikbuller**

Strukturen i plankartan har ändrats något för att bättre skydda mot buller. Den största skillnaden är att planen tillåter en mer sluten byggrätt mot E4, med portik för gatan.

Planbeskrivningen har kompletterats med kartor från bullerutredningen som visar beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadernas fasader och för markytor inom planområdet. Planbeskrivningen redovisar även hur bullerriktvärden uppfylls för respektive kvarter samt ger exempel på hur Naturvårdsverkets riktvärden för ytor *”avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet”* kan uppnås för skolgård.

Den redovisar även ljudnivå vid bostadshusens fasad för den våning där ljudnivån är som högst, d v s värsta möjliga scenario. Genom att redovisa lösningar som fungerar för våningen med högst ljudnivå vid fasad säkerställs att lösning finns även för övriga våningar. 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.

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om krav på ekvivalent och maximal ljudnivå som måste uppnås för bostäder. Bestämmelsen om bullerplank längs med spår har gjorts tvingande. Kommunen har pågående dialog med Trafikverket avseende förlängning av bullerskydd längs E4. Bullerutredningen visar dock att det är möjligt att uppnå acceptabel bullernivå även utan förlängt bullerskydd längs E4, med lokala skyddsåtgärder.

I bullerutredningen är föreslagen bullerskärm placerad 10 meter från närmaste planerat järnvägsspår. Bullerskydd är mer effektivt ju närmare bullerkällan det placeras. Kommunen har efter samråd påbörjat dialog med Trafikverket om möjligheten att placera bullerskärmar på samma avstånd som de som planeras i järnvägsplanen för att bullerskydda befintlig bostadsbebyggelse och att reglera detta med avtal mellan kommun och Trafikverket.

Bullerutredningen presenterar beräknade ljudnivåer vid skolområdet, samt redovisar den högsta ekvivalenta ljudnivån som uppnås fasad vid studie av samtliga våningar. Genom att redovisa lösningar som fungerar för den värsta våningen säkerställs ju att lösning finns för samtliga våningar.

Bullerutredningen har förtydligats i beskrivning kring förutsättning för lokala åtgärder.

Variationen mellan trafiksiffror i bullerutredningen och riskanalysen beror av att Trafikverkets prognoser ändrades under arbetet inför samråd. Inför granskning har bullerutredningen reviderats enligt de senaste prognoserna från Trafikverket, vilka också har använts för detaljplan för Nyköpings Resecentrum.

### **3. Sörmlands museum**

#### **Bakgrund**

Nyköpings kommun har bjudit in till samråd rörande ny detaljplan för Nöthagenområdet i Nyköping. Syftet med detaljplanen är att bygga en ny stadsdel med drygt 1300 lägenheter, verksamhetslokaler och kontor.

Området ligger vid järnvägen nära Nyköpings centralstation och utgörs idag i

första hand av mindre industrier och verksamheter. Historiskt sett var Nyköpings andelsslakteri, senare Lantmännens slakteriförening, den första verksamheten inom området vilken startade 1917. Innan dess var här åkermark. I slutet av 1940-talet flyttade Wedholms mejerikärlsfabrik hit och ca tio år senare byggde KF sitt centrallager och bageri i områdets östra del. Dessa tre etableringar har format området som det ser ut idag, Wedholms och slakteriet har genomgått flera utbyggnader sedan de etablerades i området.

Av de ovan nämnda industrierna finns idag endast Wedholms Fastigheter kvar inom området med koppling till företaget med samma namn. Resten har flyttat alternativt lagts ner. Trots detta är området i högsta grad levande och en mängd företag har etablerat sig i de äldre industrilokaler. En del bedriver verksamhet i linje med den ursprungliga mejerikärlstillverkningen. Idag finns ca 70 företag registrerade på adresser inom det planerade området. Dessutom finns flera kulturföreningar, i första hand i de äldre slakthusbyggnaderna, vilket ytterligare ger området liv på kvällar och helger.

#### **Sammanfattning**

Museet anser att förslaget till ny detaljplan, som visserligen är 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 anser 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**

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköping har området pekats ut som

omvandlingsområde för främst bostäder, kontor, handel. Museet tycker att det är synd att ett så väl fungerande område ska omvandlas i sin helhet utan tanke på att bevara en del av de verksamheter som finns här idag. Med tanke på översiktsplanens formulering bör större hänsyn tas till dagens befintliga verksamheter. Museet hade hellre sett att området kunde förädlas och utvecklas en bit i taget och att verksamheter som fungerar och bidrar till områdets stadsliv kunde få vara kvar.



Sådana kvaliteter är mycket svåra att skapa i nya områden, men samtidigt ovärderliga för en trivsamt och blandad stad.

I första hand gäller det kulturverksamheten i det före detta slakthusområdet. Museet anser att slakthusets byggnader mycket väl kan lyftas ur planen alternativt att dess nuvarande funktion reserveras för kulturändamål.

Museet tycker det är mycket positivt att områdets kulturhistoria har utretts dels i den antikvariska förundersökningen utförd av Wilund arkitekter och antikvarier 2015-08-03 och i det antikvariska planeringsunderlaget utfört av Nyréns arkitektkontor 2017-07-15. Båda utredningarna ger goda möjligheter till att omvandla området med utgångspunkt i dess historia och med hänsyn till de kulturhistoriska värden som byggnaderna besitter. Detta bör också vara den självklara utgångspunkten inför en omvandling av området, både med hänsyn till områdets historia, men också för att skapa ett attraktivt och spännande bostadsområde där de äldre byggnadernas kvaliteter återanvänds och även lyfter de nya byggnader som tillkommer. Om man menar allvar med formuleringen i syftet till detaljplanen att "bygga en ny attraktiv, grön och blandad stadsdel" och "skapa en levande stadsmiljö" bör detta också bättre avspeglas i områdets planering.

#### **Synpunkter på rivning av bebyggelse**

Museet anser att planförslaget på flera sätt tar fasta på slutsatserna i de antikvariska underlagen och förvaltar dem i områdets planering. Trots detta sparas endast ca 15 % av byggnaderna som finns inom området idag. Museet anser mot bakgrund av områdets historia och betydelse för Nyköping att detta är för lite.

Det är positivt slakthusbyggnaderna i Raspen 2 skyddas, där merparten är tänkta att ges rivningsförbud, skydds- och varsamhetsbestämmelser. Museet anser dock att man också bör spara den västra delen av slakthusbyggnaden. Denna byggnad har en tydlig 1940-talsprägel med kvaliteter både i material och i utformning och skulle även kunna byggas om och till vid framtida behov. Rivningsförbudet bör därför utökas till att gälla även för denna del.

Museet är kritisk till att KF:s f.d. centrallager och bageri i Raspen 3 är tänkt att rivas i sin helhet. Detta trots att kulturmiljöanalysen lyfter byggnadernas kulturhistoriska värde och då framförallt kontorsdelen i norr och mjöltornet i sydväst. Båda dessa har miljömässiga och arkitektoniska värden och mjöltornet har dessutom ett stort visuellt värde i egenskap av landmärke. Detta lyfts även i miljökonsekvensbeskrivningen under åtgärdsförslag avseende kulturmiljön.

Den äldsta delen av Wedholms fabriksbyggnad är tänkt att bevaras och förses med rivningsförbud, skydds- och varsamhetsbestämmelser vilket är positivt. Denna utgör dock bara en mindre del av den byggnadsvolym som utpekats i den antikvariska förundersökningen. Hela den södra delen som vetter mot spåren och utgörs av byggnad 2 och 3 och inklusive traversbanan har betydande kulturhistoriska värden. Museet menar att även dessa delar bör bevaras och arbetas in i förslaget.

### Synpunkter på skyddsbestämmelserna

Skyddsbestämmelserna är detaljerade men i vissa fall ändå otydliga. De ger dessutom snarare anvisningar på vad som får ändras än vad som inte får ändras. De nuvarande formuleringarna skulle vara bättre lämpade som utformningsbestämmelser. Detta gäller till viss del även varsamhetsbestämmelserna.

Under skyddsbestämmelsen q3 står *Delar som inte tillhör den ursprungliga byggnadskroppen får rivas*. Förutom att detta står i direkt motsats till rivningsförbudet, är denna formulering mycket svårtolkad och därför problematisk. Vad menas med den ursprungliga byggnadskroppen? Vidare står under k2 att *Interiörens upplevelse av rymd ska bevaras till minst 50 %*. Även denna formulering är svår att förstå och öppnar för flera olika tolkningar.

Museet anser att skydds- och varsamhetsbestämmelserna bör omformuleras och renodlas. Skyddsbestämmelserna kan t ex ha en formulering i stil med: *Byggnaden får inte förändras med avseende på...* Skyddsbestämmelserna bör dessutom föregås av Särskilt värdefull byggnad som hänvisning till Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap 13 §.

I både den antikvariska förundersökningen och i det antikvariska planeringsunderlaget nämns trapphusets värdefulla dekoration med bemålat kakel av Vicke Lindstrand i slakteriets kontorsbyggnad. Trapphusets dekoration och möjligen den fasta inredningen bör därför ges ett skydd i detaljplanen.

### Synpunkter på ny bebyggelse/gestaltningprogram

Området gränsar till Riksintresse för Kulturmiljövård, Nyköping D57. I kunskapsunderlaget beskrivs målen för att bevara riksintresset, vilket är medtaget i MKB:n sidan 14:

*”Bevara Nyköpings karaktär av småstad med dess tydliga historiska prägel... De olika stadsplanerna med rötter i olika tider ska kunna upplevas och utvecklas så att de fortsätter att utgöra ramar för sina respektive områden. Den för varje område karaktäristiska bebyggelsen ska behålla sin prägel och skalmässiga förhållanden.”*

Museet tycker att detta är viktigt. Även om området ligger utanför riksintresset, så kommer det givetvis att påverka upplevelsen av staden. Området ligger precis vid järnvägen och i anslutning till resecentrum, varför de flesta besökarna eller förbipasserande till staden i någon form kommer att uppleva området. Förslaget har till många delar en hög ambitionsnivå i gestaltning och arkitektonisk planering vilket är bra med tanke på det viktiga och väl synliga läget. Museet tycker dock att området till större del ska behålla sin skala, för att inte negativt påverka upplevelsen av riksintresset. Flera av de nya byggnaderna tillåts ha alltför många våningar.

Under åtgärdsförslagen i miljökonsekvensbeskrivningen 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 och hade dessutom gärna sett att även

Vesterlunds krog ingick i planområdet och försetts med rivningsförbud och skyddsbestämmelser.

Förslaget har till många delar en hög ambitionsnivå i gestaltning och arkitektonisk planering vilket är bra med tanke på det viktiga och väl synliga läget intill järnvägen. I gestaltningsprogrammet sidan 9 skrivs att Nöthagens verksamhetsområde genom sin brokiga framväxt fått en unik karaktär. Och att den rika kulturmiljön skapar goda förutsättningar att skapa en spännande helhet med nya tillägg, där de äldre strukturerna får leva kvar och får en ny innebörd. Museet ser gärna att mer av den äldre kulturmiljön bevaras och omvandlas för att få en spännande och dynamisk stadsdel.

I gestaltningsprogrammets gestaltungsprinciper nämns tegel på flera tillfällen som ett viktigt material för både fasader och som markbeläggning. Museet anser att dessa egenskaper bör föras in som utformningsbestämmelser på plankartan. Man bör också eftersträva att återanvända befintligt tegel i så stor utsträckning som möjligt vid rivning av äldre byggnader inom området. Exempelvis genom att inmurning av äldre tegelstenar i de nya husen, som markbeläggning, eller till planeringen av parkerna och gaturummen.

## **Kommunens Bemötande:**

### **Synpunkter på planförslaget**

Planförslaget ställer krav på användning Centrum på flera byggrätter i området, bland annat i delar av slakthuset. Förslaget tillåter även användning Centrum i alla nya kvarter som planeras. Inom denna användning tillåts bland annat kulturverksamhet. På grund av planområdets storlek kommer området naturligt att byggas ut över tid. Genomförandetiden på plankartan är satt till 15 år.

I punkterna nedan besvaras synpunkt att planeringen inte är tillräckligt kopplad till områdets historia och de kulturhistoriska värdena.

### **Synpunkter på rivning av bebyggelse**

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

En större del av den stora fabriksbyggnadens södra fasad, som värderats högt i utredningarna, var initialt planerad att bevaras. Dessvärre ligger de ovanpå några av de mest förorenade delarna. Den föreslagna bebyggelsen mot söder har ett högre våningsantal för att skydda mot buller för de planerade kvarterens innergårdar. Ett förslag att integrera befintliga tegelfasader i de nya byggnadernas nedre våningar har

prövats men den arkitektoniska helheten blev därmed märklig och kostnaden svårmotiverad.

Planförslaget för Slakteriet är utformat för att säkerställa att bevarandet av byggnaden är ekonomiskt genomförbart. I programmet för slakteriet har byggnadens ursprungliga delar och en återställning till ursprunglig utformning av dessa prioriterats på bekostnad av senare tillkomna delar. För att få ekonomi i det förhållningssättet har fastigheten behövt kompletteras med nya volymer, och här har avvägningen gjorts att 1940-talsdelen, som har kulturhistoriska kvalitéer exteriört men är totalt förändrad invändigt, har fått ersättas.

#### **Synpunkter på skyddsbestämmelserna**

Formulering av skyddsbestämmelserna har setts över och justerats på plankartan.

Planbestämmelser för varsamhet har kompletterats något för att ge ytterligare vägledning. Bland annat anges att trapphus med dekorerat kakel och räcke ska beaktas vid bygglovsprövning.

#### **Synpunkter på ny bebyggelse/gestaltningprogram**

Inför granskning har en antikvarisk konsekvensanalys upprättats. Analysen berör planförslagets påverkan på riksintresset för kulturmiljövården samt förslagets påverkan på den lokala kulturmiljön inom och utanför planområdet. Planförslaget bedöms utifrån vy-studierna inte innebära en risk för påtaglig skada på riksintresset.

Att inkludera Vesterlunds krog i planen har utretts. Dess placering nära E4an med vad det innebär i form av buller och risk hade dock inneburit krav på åtgärder, utifrån nuvarande lagstiftning som hade påverkat byggnaden och dess omgivande miljö mer negativt än om den lämnas utanför planen. Byggnaden har utifrån dess nuvarande användning och ägarform inte bedömts riskera förvanskande åtgärder i en snar framtid, även om så klart kan förändras på sikt.

Gestaltningprogrammet kommer att knytas till exploateringsavtalet när det gäller utformning av allmän platsmark.

## **4. Förpacknings- och Tidningsinsamlingen (FTI)**

Synpunkter:

Hej! Som ansvarig för att hushållen ska kunna lämna sina förpackningar och tidningar till återvinning ser jag behov av att plats för en återvinningsstation planeras in i detaljplanen. Även om det blir en ny förordning där hushållen ska erbjudas tillfälle att sortera fastighetsnära finns fortfarande behov av återvinningsstationer för de stora förpackningarna som inte får plats i kärl, tex vid IKEA-besök, köp av ny tv osv. Vi ser gärna att möjlighet till detta ges!

#### **Kommunens Bemötande:**

Plankarta har kompletterats med två platser för återvinningsstation

## 5. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Till Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har inkommit granskningshandling/samrådshandling för detaljplan för del av Raspen 1, 2 och 3 m fl i Nyköping.

Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet till en ny stadsdel med 1300 bostäder, arbetsplatser, handel, skola och service.

Planområdet ligger i ett mycket bra kollektivtrafikläge alldeles intill det framtida resecentrum som ska byggas. Hur busstrafiken genom själva planområdet kommer att utvecklas är till stor del beroende av hur bebyggelseutvecklingen ser ut längre in på Blommenhovsvägen. Vid en fortsatt exploatering längs stråket och koppling mot Oppeby och eller Skavsta finns goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik även genom området. Detta under förutsättning att Blommenhovsvägen får en utformning som passar för attraktiv busstrafik.

### Kommunens Bemötande:

Planområdet har mycket bra läge avseende stationsnära läge till Nyköpings resecentrum. Det medför korta gång- och cykelavstånd till lokala-, regionala- och nationella kollektivtrafikresor.

Blommenhovsvägen trafikeras idag av linje 161 med ett mindre antal avgångar. Med fortsatt utveckling av områdena nordväst om nuvarande stadskärna mot Skavsta kan Blommenhovsvägen anpassas och utvecklas som ett av flera kollektivtrafikstråk till och från Nyköpings resecentrum. Gatans bred i planförslaget medger detta.

## 6. Föreningen Ung Kraft

Synpunkter:

Hej, föreningen Ung Kraft vill gärna se ett samlat kulturnav i stadsdelen. Vi ser att det är en viktig kraft för ett område där människor bor och verkar. Ett föreningsdrivet hus med kulturella verksamheter för alla åldrar och över gränser, med publika evenemang och mindre scen inomhus och utomhus. Skapa en levande stadsdel där människor känner tillhörighet och stolthet och där integrationen människor emellan skapas genom naturliga mötesplatser!

### Kommunens Bemötande:

Planförslaget möjliggör för fortsatt kulturliv i området genom att ställa krav på centrumverksamheter (i vilket användning kultur ingår). Det finns inga planer från kommunen att inrätta några lokaler i kommunal regi inom området. Dock skapas genom planen många nya allmänna platser vilka kan upplåtas till kulturevenemang.

## 7. NBV ÖrebroMälardalen

Synpunkter:

Sedan 1988-89 har Slakthuset inhyst musikverksamhet med replokaler för stans musikutövare. Studieförbundet TBV, Tjänstemännens Bildningsverksamhet, var först

ut och 1995 startades Föreningen UNG KRAFT för att vidareutveckla huset med annan ungdomsverksamhet. 1998 övertog NBV, Nykterhetsrörelsens Bildningsverksamhet, att tillsammans med UNG KRAFT fortsätta på den inslagna vägen. Så är också det nuläge som verksamheten befinner sig i men idag med fokus på musik- och dansverksamhet. I källarplan har Studieförbundet delar av sin bandverksamhet.

Parallellt med bandverksamheten bedrivs också Musikerlinjen, i regi av Nyköpings Folkhögskola där deltagarna kan gå heltid ett eller två år. Allt detta tillsammans gör Raspen 2, Slakthuset, till en viktig plats för kulturell utveckling och spännande möten mellan människor. Lokalerna är slitstarka och anpassade för ändamålet.

Vi är oroliga för vad som nu kommer att hända och vilka valmöjligheter som kommer att finnas den dag som huset stängs för vidare musikverksamhet. Nyköping är en musikstad inom olika genrer och många är dem som fostrats genom åren i studieförbundens och Föreningen UNG KRAFTS regi.

Vi ser fram emot en dialog, såväl med SBB som Nyköpings Kommun, för att hitta en bra lösning på ovanstående utmaning.

### **Kommunens Bemötande:**

Planförslaget möjliggör för fortsatt kultur i området genom att ställa krav på centrumverksamheter (i vilket användning kultur ingår). Det finns inga planer från kommunen att inrätta några lokaler i kommunal regi inom området. Kommunen hänvisar till dialog med fastighetsägaren om möjlighet till lokaler framgent.

## **8. Hyresgästföreningen Östra Sörmland**

Hyresgästföreningen tycker att det är ett spännande projekt med en hel del utmaningar i form av buller, vatten och föroreningar som finns i marken då det idag är industriområde.

Positivt att man bevarar en del av de fina kulturbyggnader som finns i området samt att man i det man bygger anpassar material och färger så att den kulturella miljön behålls.

Vi vill ju naturligtvis att det byggs hyresrätter i första hand. Men ser gärna att det byggs blandat med hyresrätter, bostadsrätter och egna hem.

### **Kommunens Bemötande:**

Detaljplanen styr inte upplåtelseform men möjliggör för hyresrätter, bostadsrätter och även viss radhusbebyggelse som är tillåten att vara äganderätt.

## **9. Räddningstjänsten**

Detaljplaneyttrande för fastighet Raspen 1,2 och 3 m.fl. (Nöthagen), Nyköpings kommun.

Yttrandet grundar sig på följande handlingar:

- Plankarta, daterad 2018-08-14
- Situationsplan, daterad 2018-06-26
- Planbeskrivning, samrådshandling, daterad 2018-08-14
- Miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2018-08-10
- Riskanalys, daterad 2018-08-27

Räddningstjänsten har tidigare lämnat kommentarer på riskutredningen (2018-06-27, dnr 201.2017.00461.23881). De flesta av dessa kommentarer har dock ej förts in i denna version av riskutredningen.

## 2. Området

Parkeringsgaraget fasad mot järnvägen beskrivs som en cirka nio meter hög betongfasad. Här önskas mer information såsom om det kommer finnas fönster/öppningar i fasad samt om det ställs några specifika krav på denna fasad och byggnadens ventilation.

## 5. Olycksfrekvens

- Räddningstjänsten önskar att en bilaga med beräkningar läggs till rapporten.

## 7. Riskbedömning – individ och samhällsrisk

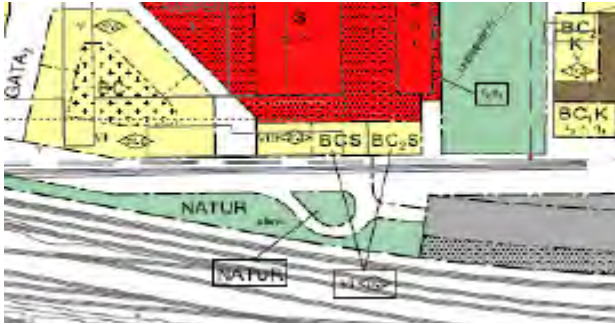
- Vid beräkning av risken förutsätter DNV en sträcka på 1 km, har de aktuella sträckorna dvs 200 meter för E4:an och cirka 700 meter för järnvägen använts eller har beräkningar skett på sträckan 1 km?

## 8. Riskreducerande åtgärder

- Punkt 1 anger att fönster mot väg och järnväg inte behöver klassas, vilket räddningstjänsten anser att de bör. Därav önskas en motivering varför konsulten inte anser att detta krävs. Det bör även preciseras vilka fasader som ska klassas.
- Enligt punkt 3 bör minst en entré i varje uppgång vara riktad bort från E4:an och järnvägen. Här bör man sträva efter att det ska vara huvudentrén då det är denna som många kommer använda.
- Punkt 5 anger att central avstängningsmöjlighet för ventilation ska installeras och att det ska finnas personer som har kunskap om detta för att kunna stänga av direkt vid en olycka. Hur säkerställer man denna kunskap och var placeras avstängningen? Ska vem som helst kunna stänga av eller är det särskilt utsedda personer? Om ventilationen inte stängs av hur påverkar det skadeutfallet och utrymningen? Ytterligare utredning i frågan krävs.
- I punkt 7 föreslås en brandavskiljande skärm som ska utgöra ett skydd mot avrinning från farligt gods-leden och byggnader med kontor och bostäder. Gäller detta för både E4:an och järnvägen? Gäller det järnvägen så finns även andra typer av verksamheter än kontor och bostäder. Räddningstjänsten vill därmed veta var skärmarna ska placeras, vart vätskan ska ledas bort/samlas upp, hur underhåll/kontroll av dessa ska ske samt se en analys av åtgärden för att se om åtgärden får önskad effekt.

- Utformningen av planområdet skiljer sig från tidigare utformningar som räddningstjänsten fått ta del av. I detta förslag tillåter man skolverksamhet i lokaler utmed järnvägen. Skolan/förskolan ligger cirka 40 meter från spåren.

I punkt 8 av de föreslagna riskreducerande åtgärderna anges att lektions- och samlingslokaler för skola/förskola för placeras i byggnader i andra raden från järnvägen sett. Räddningstjänsten delar denna rekommendation, men vill samtidigt avråda hel och hållet från skola och förskola precis utmed järnvägen då detta är en särskilt skyddsvärd verksamhet.



- I och med att konsulten skriver att lokaler i skola och förskola bör finnas först i andra raden av byggnader har en indirekt prioritering genomförts, dvs. att skola är mer skyddsvärd än bostäder, kontor etc. Det bör tas därför finnas någon form av rekommendation av vilka verksamheter som är ok att ha på olika avstånd.
- En brandavskiljande skärm mellan avrinning och byggnad föreslås i punkt 7. Var kommer avrinningen/upsamlingen vara och var ska skärmen placeras. Hur påverkar en avrinning andra värden? Kommer en skärm få önskad effekt? Ytterligare utredning i frågan krävs.
- Räddningstjänsten anser att ytan mot värn och järnväg inte ska uppmana till stadigarande vistelse och därmed att balkonger inte ska finnas utmed dessa risker.

### Kommunens Bemötande:

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om skyddsåtgärder för p-hus.  
*"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 tågutspärning."*

En bilaga med beräkningar har lagts till riskanalysen.

Transportlängd har ändrats till 1 km.

Den reviderade riskanalysen föreslår brandklassade fönster.

På grund av tillgänglighetskrav är det inte möjligt att ha samtliga huvudentréer riktade bort från järnväg.



Den reviderade riskanalysen har tagit bort rekommendation om centralt avstängningsbar ventilation då användning av den inte bedöms sannolik och därmed inte en rimlig åtgärd för risk inom ALARP-område.

Punkt åtta i rekommenderade åtgärder avser både järnväg och E4. Utredningen har förtydligat att brandavskiljande skärm endast är motiverad om bullerskydd ändå uppförs och resonerar kring skärmens begränsningar.

Markanvändning i plankartan har ändrats så att skola inte längre tillåts i byggrätter närmast järnväg.

Syftet med riskutredningen är att ge synpunkter på den aktuella planen, rapporten är inte en generell rekommendation för stadsplanering utmed trafikleder.

Inom ALARP-område behöver inte effekt av föreslagna åtgärder redovisas. Reviderad riskanalysen anger att brandavskiljande skärm mot järnväg endast är motiverad om bullerskydd ändå uppförs och resonerar kring skärmens begränsningar.

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att balkong inte får uppföras på fasad som vetter mot E4 och järnväg.

## 10. Miljönämnden

### Beslut

Miljönämnden beslutar att lämna följande synpunkter:

#### Trafikbuller

I planbeskrivningen anges att i planen görs anpassning av användningen av byggnader i de mest utsatta lägena så att mindre känslig användning som kontor placeras mellan

väg/järnväg och bostäder men att för att uppnå en acceptabel bullersituation för bostäder krävs ytterligare åtgärder och att buller gör att bostadshus ej kan byggas utan hänsyn till trafikbuller. Planen behöver anpassas för att kunna klara riktvärdena för ljudnivåer utomhus. Flera alternativ finns. I planbeskrivningen finns dock endast en bestämmelse om att möjlighet att uppföra ett bullerplank ska finnas.

Utifrån ovan bedömer miljöenheten att det som planbestämmelse ska finnas angivna bullerriktvärden. Det bör även förtydligas i planbeskrivningen att säkerställande av rekommenderade bullerriktvärden säkerställs genom BBR att det endast avser inomhusmiljöer då trafikbullerförordningen inte är tillämplig för bygglov som ska prövas inom en detaljplan.

Miljöenheten bedömer att buller bör utredas vidare och förslag redovisas där trafikbullerförordningens riktvärden klaras utan skärmar som är 3 meter höga längst E4 och 5 meter höga längst järnvägen om det inte kan visas att skärmar är ett realistiskt alternativ. Miljökonsekvensbeskrivningen anger att om bullerskärm inte väljs som övergripande åtgärd kommer det att krävas omfattande lokala åtgärder för att kunna uppnå en acceptabel ljudmiljö.

Gällande buller på skolgård så anger Naturvårdsverket att de delar av skolgården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet är riktvärdet för den ekvivalenta ljudnivån för dygn 50 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA. Då bullerutredningen anger att dygnsekvivalenta ljudnivåer är över 60 dB och maximala ljudnivåer över 80 dB behöver bullerskyddsåtgärder utredas och redovisas.

Då bebyggelsen inom området kommer ske etappvis behöver det säkerställas att bygglov inte ges för byggnader där förutsättning är att riktvärden för trafikbuller uppnås endast genom att andra byggnader skärmar innan dessa är uppförda.

Bullerutredningen visar att det finns byggnader där det är möjligt att bygga lägenheter där riktvärdet för trafikbuller klaras. Det finns även byggnader där det är möjligt att klara undantag från trafikbullerriktvärdet genom att minst hälften av bostadsrummen får tillgång till ljuddämpad fasad. Dock saknas det inom vissa kvarter möjlighet till en ljuddämpad sida i lägenheterna. Exempel på åtgärd där är enligt utredningen skärmade balkonger på den ljuddämpade sidan. Miljöenheten bedömer att detta behöver utredas ytterligare och att det bör redovisas om det är möjligt att riktvärdet inte överskrids vid fasaden.

Bullerutredningen visar även att vissa byggnader behöver utredas ytterligare då det saknas ljuddämpad sida där bullerriktvärdet klaras med exempelvis skärmade balkonger och där det kan krävas att exempelvis fasaderna anpassas eller skärmas för att skapa mer bullerskyddande fasadavsnitt. Miljöenheten avvaktar en sådan utredning. En av dessa byggnader är enligt plankartan även skola men det framgår inte i bullerutredningen. Framför denna byggnad framgår inte heller hur riktvärden för buller på skolgård ska innehållas.

Miljöenheten bedömer att planbeskrivningen tydligare behöver beskriva hur riktvärdet för uteplats kommer att innehållas. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen behöver balkonger som uppfyller riktvärden för uteplats skyddas genom att fasadens utformning tillåter indragna balkonger eller genom att balkongerna förses med täta räcken och eventuellt delvis inglasning samt anläggs mot innergård eller den sida av huset som vetter bort från det största trafikflödet i närheten. Alternativt kan gemensam uteplats med särskilda ljuddämpande åtgärder utredas. Dock framgår detta inte i planbeskrivningen.

Miljöenheten saknar en redovisning av ljudnivå per våningsplan alternativt högsta beräknade ljudnivå vid fasad.

Saknas bedömning om buller från bangården tillhörande nya resecentrum vilken i så fall bör bedömas enligt riktvärden för industri- och annat verksamhetsbuller.

I bullerutredningen framgår att den nya bebyggelsen beräknas medföra en ökning av trafiken på flera vägavsnitt i området. Samtidig som denna trafik ökar bullernivåerna vid områdets huvudleder skärmar också de nya, högre byggnaderna övrig bebyggelse från det buller som alstras av järnvägen och väg E4. Påverkan på befintlig bebyggelse har undersökts utgående från att hus med 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid någon fasad kommer behöva åtgärdas. De beräknade dygnsekvivalenta ljudnivåerna vid de befintliga bostadshus som ligger norr om Blommenhovsvägen beräknas inte överskrida 65 dBA vid någon fasad. Miljöenheten saknar ett resonemang om

bedömning av att det inte är en väsentlig ombyggnad av vägens karaktär vilket skulle medföra ett riktvärde på 55 dBA.

Miljöenheten bedömer sammanfattningsvis att detaljplanen tydligare behöver visa markens lämplighet för bebyggelse avseende buller.

#### Dagvatten

I dagvattenutredningen lämnas förslag till dagvattenhanteringen och där framgår att dagvatten från tak och gator avvattnas mot trädplanteringar med skelettjordsmagasin som anläggs nedsänkta i planerade lokalgator och längs kommunala gator; Blommenhovsvägen och N. Bangårdsgatan. Vidare föreslås att dagvatten från hårdgjorda gårdsytor avvattnas mot nedsänkta grönytor belägna på kvarterens innergårdar. Då flertalet innergårdar planeras ha en sluten bebyggelse är det viktigt att gårdarna förses med släpp (portiker eller öppningar) samt en höjdsättning som säkerställer en sekundär avrinning i samband med extrema regn. Även höjdsättning av nya gator är viktigt för att skapa sekundära avrinningsvägar för effektiv avledning mot en park som föreslås fungera som en översvämningsyta.

Miljöenheten bedömer att plankartan behöver höjdsättas så att det framgår hur dagvattenhanteringen säkerställs. I plankartan finns endast bestämmelsen n2 – dagvattenfördröjning ska finnas inom kvartersmark, i parkeringshuset i områdets södra del. I dagvattenutredningen föreslås bland annat trädplantering i skelettjord med mera men detta framgår inte i plankartan.

Miljöenheten saknar en jämförelse med Riktvärdesgruppens föreslagna riktvärden och beräknad förorening efter exploatering.

#### Markföroreningar

Bestämmelse om att föroreningar i mark eller byggnader ska åtgärdas saknas i plankartan.

Miljöenheten konstaterar att man i de miljötekniska undersökningarna som genomförts i planområdet, varken i plan eller profil, kunnat avgränsa de föroreningar av klorerade kolväten som påträffats. Det finns därmed heller inte underlag för att ta fram förslag på åtgärdsalternativ och bedöma om de är tekniskt och ekonomiskt rimliga att genomföra. Då det kan röra sig om jorddjup på 20 – 30 meter kring det förmodade källområdet kan en åtgärd bli både tekniskt och ekonomiskt besvärlig att genomföra.

Det är därtill inte säkerställt att det inte finns fler källområden för föroreningen inom området.

Enligt miljöenheten ska frågor om möjliga åtgärdsalternativ och rimligheten att genomföra dem avgöras i detaljplanearbetet. De kan inte skjutas fram för att avgöras i ett byggskede som det anges i MKB samt på sidan 48 i planbeskrivningen.

Miljöenheten anser sammanfattningsvis att förekomsten av klorerade kolväten och möjligheten att åtgärda dessa föroreningar inte har utretts tillräckligt i tillräcklig omfattning för att visa att området är lämpligt för den nu planerade markanvändningen.

I Liljemak rapport kompletterande miljöteknisk undersökning daterad 2017 -10-12 på sidan 19 anges "Inga åtgärder för påvisad förorening presenteras i aktuellt PM då föroreningssituationen för närvarande inte är tillräckligt klarlagd för att bedöma omfattningen eller om åtgärdsbehov föreligger."

På sidan 17 anges "Genomförd undersökning ger inga fullständiga svar avseende omfattningen och avgränsning av föroreningen med klorerade alifater på Raspen 1. De provtagningarna som har genomförts har också en del osäkerheter som behöver beaktas vid utvärderingen av resultat."

#### Luftkvalitet

I planbeskrivningen anges att MKN för luft inte överskrids idag inom området och ett genomförande av planförslaget bedöms inte heller innebära någon negativ påverkan på luftkvaliteten varför miljö kvalitetsnormen inte påverkas. Miljöenheten bedömer att med anledning av de kringbyggda gårdarna och närhet till järnväg och motorväg är det oklart om en god luftkvalitet kommer erhållas inom hela området.

#### Skolverksamhet

Den delen av verkstadslokalen som är tänkt att bevaras för skola/förskola behöver undersökas mer främst med anledning av PAH:er och klorerade lösningsmedel, innan sådan verksamhet kan bedömas vara lämplig enligt detaljplan. Det är även oklart om det kan finnas ytterligare föroreningar i byggnaden.

I plankartan finns bestämmelse (k2) om interiören upplevelse av rymd ska bevaras till minst 50 %. Miljöenheten saknar en bedömning av hur lämpligt det är för en skolverksamhet med anledning av ljudmiljön inomhus.

#### Vibrationer

Planbeskrivningen saknar information om risk för olägenhet orsakad av vibrationer. Då byggnader planeras i närheten av järnväg bedömer miljöenheten att detta bör belysas.

#### Kraftledningar och elektromagnetiska fält

Planbeskrivningen saknar information om risk för olägenhet med anledning av närhet till kraftledningar och miljöenheten bedömer att detta bör belysas med anledning av närhet till järnväg.

#### Solljus och klimat

Miljöenheten saknar information om samtliga bostäder i något rum har tillgång till direkt solljus.

### **Kommunens Bemötande:**

#### **Trafikbuller**

Bullerutredning har uppdaterats sedan samrådet med nya prognossiffror för trafik på framtida järnvägen. Strukturen har också ändrats något för att bättre skydda mot buller. Den största skillnaden är att planen tillåter en mer sluten byggrätt mot E4, med portik för gata.

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om krav på ekvivalent och maximal ljudnivå som måste uppnås för lägenheter. Bestämmelsen om bullerplank längs med spår har gjorts tvingande.

Kommunen har pågående dialog med Trafikverket avseende förlängning av bullerskydd längs E4. Bullerutredningen visar dock att det är möjligt att uppnå acceptabel bullernivå även utan förlängt bullerskydd, med lokala skyddsåtgärder. Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning av pågående dialog mellan Trafikverket och kommunen om förlängt bullerskydd på E4.

Planbeskrivningen har kompletterats med kartor från bullerutredningen som visar beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadernas fasader och för markytor inom planområdet. Planbeskrivningen redovisar även hur bullerriktvärden uppfylls för respektive kvarter samt ger exempel på hur Naturvårdsverkets riktvärden för ytor "avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet" kan uppnås för skolgård. Planbeskrivningen har även kompletterats med avsnitt om bullerplank och ny gata längs spårområdet, med illustration av sektion och referensbilder på bullerskärm.

Bullerutredningen har förtydligats angående bedömning av planens genomförbarhet och i beskrivning av förutsättning för lokala åtgärder. Utredningen visar att planen är genomförbar men går inte in på alla olika scenarier av utbyggnadsordning. I bygglovsskedet behöver sökande projektera och redovisa hur buller ska lösas för aktuell fastighet.

Bullerutredningen presenterar beräknade ljudnivåer vid skolområdet, samt redovisar den högsta ekvivalenta ljudnivån som uppnås fasad vid studie av samtliga våningar. Genom att redovisa lösningar som fungerar för den värsta våningen säkerställs att lösning finns för samtliga våningar.

Kommunen har blivit meddelade av Trafikverket att rangering inte kommer att förekomma intill Nöthagen. Övrig buller från ställplatser väster om planområdet, såsom fläktar och annat mindre buller, bedöms vara försumbart.

Ombyggnaden av Blommenhovsvägen bedöms inte motsvara vad Trafikverket betraktar som väsentlig ombyggnad av väg, eftersom sträckning på körbanan och kapacitet för motorfordon inte förändras.

### **Dagvatten**

Plankartan har kompletterats med bestämmelser vad gäller fördröjning på kvartersmark och allmän platsmark, höjdsättning av byggnader och gator och att portik eller släpp ska finnas.

Kommunen har inte ställt något krav på jämförelse med riktvärdesgruppens föreslagna riktvärden då dessa inte är fastslagna nationellt.

### **Markföreningar**

Plankartan har kompletterats med bestämmelse att starbesked inte får ges förrän föreningar avhjälpats eller skydds- eller säkerhetsåtgärder har vidtagits.

Klorerade kolväten har avgränsats och åtgärdsförslag presenteras i kompletterande utredning med sammanfattning i planbeskrivning. I dokumentet *Sammanfattning av*

utförda undersökningar gällande markföroreningar inom Raspen 1-3 beskrivs alla utredningar som har gjorts av markföroreningar inom planområdet, riskbedömning, förslag på hantering och kostnadsuppskattning. En sammanfattning har inkluderats i planbeskrivningen. Plan- och naturenheten bedömer saneringen som ekonomiskt och tekniskt genomförbar.

#### **Luftkvalitet**

Miljökonsekvensbeskrivning samt planbeskrivning har uppdaterats med redogörelse för varför inte luftkvalitet anses vara en aspekt som kan innebära risk för betydande miljöpåverkan.

#### **Skolverksamheten**

Kompletterade utredningen för markföroreningar har gjorts. När det gäller potentiella föroreningar i byggnad som planeras för skola så möjliggör planen hantering av dessa då ingen interiör skyddas. Hur stor del av interiör som behöver avlägsnas avgörs i materialinventering av respektive byggnad vid genomförande.

Planbestämmelse om krav att bevara rymd interiört har omformulerats till "bör".

#### **Vibrationer**

En vibrationsmätning har gjorts och dess resultat redogörs för i planbeskrivningen.

#### **Kraftledningar och elektromagnetiska fält**

Planförslaget följer Trafikverkets elsäkerhetsavstånd och ingen risk för olägenheter bedöms föreligga.

#### **Solljus och klimat**

Tillgång till solljus beror av lägenhetsfördelning vilket inte bestäms i detaljplanen. I utredningsarbetet för buller har dock behovet av ljus beaktas, tex genom att beakta de begränsningar det skapar för ensidiga lägenheter i vissa lägen.

## **11. Samlat bemötande av synpunkter angående trafik**

Då majoriteten av sakägare har haft synpunkter på trafikfrågor samlas dessa i ett gemensamt bemötande.

#### **Övergripande trafikplanering**

Flera synpunkter handlar om en upplevd brist på helhetssyn i kommunens trafikplanering. Anledningen till detta är att detaljplaners redogörelse av trafik görs på en detaljerad nivå med fokus på just det projektet. Den strategiska trafikplaneringen som kommunen arbetar med är mycket mer övergripande och med fokus på många andra faktorer än endast fysiska åtgärder. För att ge samrådskretsen en tydligare helhetsbild av trafikplaneringen i Nyköping beskrivs här kommunens övergripande arbete med trafik kopplat till stadsutveckling.

Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och att där analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att växa och koppla till ökade förutsättningar för hållbart resande samt övergripande mål i Vision 2030.

I samband med planering av Nyköpings resecentrum lät kommunen utföra en trafikanalys, *Trafiksystemets funktion och behov – Nöthagen, Nyköpings resecentrum, Hållet och Väster*. I rapporten beskrivs och konkretiseras åtgärder för att skapa god tillgänglighet i trafiksäkra miljöer till berörda funktioner och områden. Den har även betydelse för Nöthagen eftersom det är en del i arbetet att söka alternativa färdvägar för biltrafik utöver de genom centrum eller via E4. Hemgårdspassagen har analyserats vidare i en förprojektering för att skapa en passage för gång-, cykel- och biltrafik över järnvägen. Den har visat sig ge goda effekter för att möta behovet av transporter för ett växande Nyköping.

Den vidare utvecklingen för att skapa ökad tillgänglighet till Nyköpings västra stadsdelar har därefter behandlats grundläggande genom en utredning, åtgärdsvalsstudie för Nyköpings västra infart, av Trafikverket, där Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun och Region Sörmland varit intressenter. Åtgärdsvalsstudien blev klar våren 2019. Utifrån utredningens utfall kommer nu barriäröverskridande åtgärder utöver Hemgårdspassagen att studeras vidare. Det avser inte bara biltrafik utan också i hög grad för att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafik, för att framförallt kunna minska korta resor med bil i centrala miljöer. Därtill finns fler utpekade åtgärder, bland annat utredning av Kungsladugårdsleden, som sammanbinder väg E4 med Stockholm Skavsta flygplats samt utveckling av steg 1- och steg 2 åtgärder. Grunden för denna utveckling följer de ställningstaganden och strategier som anges i kommunens styrdokument Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta.

En annan viktig faktor i trafikplanering är styrning av parkering. I kommunens långsiktiga planering utpekades en inriktning för att skapa större parkeringsanläggningar i centrums ytterkanter. Exempel på detta är pågående samarbete mellan Nyköpings kommun och Region Sörmland kring ett parkeringshus vid Nyköpings lasarett samt befintlig byggrätt för parkeringshus vid västra viadukten. Nya kopplingar för gång- och cykeltrafik skapar också förutsättningar för att möjliggöra spridning av parkeringsbehov till större verksamheter och funktioner.

### **Blommenhovsvägen, Norra Bangårdsgatan och Brunnsgränd**

Synpunkter berörde även Blommenhovsvägen, vilken upplevs som högt trafikerad idag. Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlade trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgränd men också väster ut mot väg 52. Det avser trafik till och från bostadsområdet, delar av lasarettet, i viss mån tågstationen och Nöthagens industriområde. Längre ut finns bland annat en stor kyrkogård och ett kollonistugeområde som också genererar trafik. Vägen trafikeras av busslinje 161.

Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlade roll. Detaljplan för Nöthagen föreslår en förändrad gestaltning för vägsträckan inom planområdet, med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Med Hemgårdspassagen kommer möjligheten att vända trafik utåt som tidigare gått in mot centrum, vilket även omfattar befintliga boenden och verksamheter i närområdet.

Köbildning mot korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan, finns dokumenterat i trafikanalyser och ses över inom ett arbete med att förbättra kapaciteten utmed Brunnsgatan. Korsningslösningen kommer att anpassas för att i större utsträckning prioritera kollektivtrafik och biltrafikens högräsk istället för dagens fria flöden. Som en del av utvecklingen av Nyköpings resecentrum byggs en större och mer attraktiv passage under järnvägen med koppling från Norra Bangårdsgatan till centralplan som en första del för att minska järnvägens barriäreffekter och knyta samman området norr om järnvägen med de centrala delarna och Högbrunn.

I samband med byggandet av Nyköpings resecentrum planeras en koppling för motorfordonstrafik mellan Norra Bangårdsgatan och Brunnsgatan. Biltrafik från Norra Bangårdsgatan ut på Brunnsgatan planeras enbart kunna svänga höger. För att åka i norrgående riktning sker utfart istället via Blommenhovsvägen. Detaljplanen för Nyköpings resecentrum styr dock inte hur trafiken ska regleras utan det kommer framöver hanteras genom lokala trafikföreskrifter.

### **Hemgårdspassagen**

Flera yttranden anför att Hemgårdspassagen måste byggas ut innan någon ny bebyggelse i Nöthagen påbörjas. Hemgårdspassagen kan dock 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.

Utbyggnadstakten för området kommer i viss mån att styras i exploateringsavtalet då kommunen kommer att ansvara för utbyggnad av allmän platsmark och vattenledningar. Kommunen bedömer att marknaden för bostäder även i stor utsträckning kommer att påverka den takt området kan byggas ut. Exploatörer kommer inte att kunna bygga fler bostäder än vad det finns efterfrågan för att köpa eller hyra.

### **Planförslagets påverkan på trafiksystemet**

Vid planering och utformning av Nöthagens prioriteras trafikslagen enligt Nyköpings transportstrategi där gångtrafik ges högst prioritet följt av cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik ges lägst prioritet. Sedan samråd har kommunen, tillsammans med exploatören studerat förutsättningarna för att påverka resval, så att större andel resor sker med gång, cykel eller kollektivtrafik. 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.

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. Under byggtiden för Nöthagen, men också för Nyköpings resecentrum, kommer byggtrafiken i största möjliga mån att angöra via Blommenhovsvägen från nordväst mot Katrineholmsvägen, väg 52.



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.

Funktionsblandning, som exempelvis en matvaruaffär, i ett område behöver per automatik inte betyda att biltrafiken kommer att öka. Framförallt minskar behovet av längre transporter för boende i närområdet då man tvingas att färdas till annan plats för att handla. Transporten kan då även i större utsträckning ske med gång och cykel. Dessutom kan resenärer med kollektivtrafiken handla i direkt anslutning till bytespunkten utan att behöva göra en separat resa.

### **Parkering**

Flera synpunkter berörde parkeringsplatser. Antal planerade platser ansågs för få och det fanns frågor om befintlig gatuparkering intill planområdet.

Krav på anordnande av parkeringsplatser ställs i enlighet med Nyköpings kommuns parkeringsnorm. Med anledning av området närhet till Nyköpings resecentrum och centrum planeras området med hänsyn till att resor i hög grad ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Enligt parkeringsnorm är kravet då 1 parkeringsplats för bostäder på tre rok eller större och 0,5 plats för ett och tvåor. Behovet av platser kan minskas om andra mobilitetstjänster såsom bilpool erbjuds för bostaden. Detta beskrivs i planbeskrivningen. Parkering anordnas i huvudsak i parkeringshus längs järnväg och E4 men planförslaget tillåter också underjordiska garage under fyra av kvarteren.

Parkering på allmänplats, oavsett befintliga eller nya områden, erbjuds utifrån en samlad bedömning av det allmänna behovet. Denna bedömning görs inte under detaljplaneprocessen utan behandlas av kommunen som väghållare.

Parkeringsbehov för det enskilda boendet anordnas i första hand på den egna fastigheten.

### **Synpunkter på utredningar**

En del synpunkter uttryckte misstro om trafikutredningar som gjorts för planförslaget. Flera av utredningarna beskriver olika typer av trafikrörelser och på vissa ställen var de otydliga med vilka flöden som siffrorna hänvisade till. Inför granskning har rapporterna gjorts tydligare, samtidigt som utredningarna har uppdaterats något baserat på mindre ändringar i strukturen för planen.

### **Förslag på trafikåtgärder**

I synpunkterna finns många förslag på fysiska trafikåtgärder. Dessa sammanfattas och besvaras nedan.

- En bro/tunnel/övergång bör uppföras vid TGOJ-banan från Stenbärsvägen till Hamnvägen.  
**Svar:** Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och att där analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att växa. Det berör möjligheter att skapa nya kopplingar, bland annat över barriärer såsom järnvägarna men också små och stora korsningspunkter. Det ska förutom ökad tillgänglighet mellan stadsdelar även

bidra till att öka möjligheterna för biltrafiken att i större utsträckning åka runt Nyköpings centrala delar. För närvarande utreds för fordonstrafiken en bro över järnvägen mellan Hemgården och Nöthagen, sk Hemgårdspassagen, något väster om E4 samt behov och plats för att förlägga en ny koppling över TGOJ-banan. Det sedan planeringen för Hamnvägens förlängning som plankorsning med TGOJ-banan stoppades av ett regeringsbeslut. Det kan tilläggas att i utredningarna ingår även möjligheterna för ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafik över järnvägsspåren.

- En ny trafiklösning som skapar koppling för bil över järnvägen från Järnväggsgatan till Norra Bangårdsgatan respektive Sunlight.  
**Svar:** Förslaget genererar i hög utsträckning ytterligare trafik in till Nyköpings centrala delar, vilket verkar negativt på attraktiviteten för centrums boende, verksamma och besökare och utvecklingen mot en mer levande stadskärna. Det skulle kräva andra åtgärder i innerstadens vägnät för att klara de ökade trafikmängderna. Ytor för trafik i centrum behöver generellt i större omfattning prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik, som samtliga har kapacitets och ytmässiga fördelar jämfört med biltrafiken.
- Förlägg gång- och cykelbanan utmed Norra Bangårdsgatan i anslutning mot villaområdet och dra körfält för motorfordon mot järnvägen istället för omvänt som i samrådet.  
**Svar:** Gång- och cykelbanan har i planförslaget för Nyköpings resecentrum förlagts till norra sidan av Norra Bangårdsgatan och förslaget är tillgodosett.
- Förskjut vägbanan till Blommenhovsvägen inom villaområdet ca 1,5 meter i sydlig riktning för att minska trafikbelastning på villorna.  
**Svar:** Förslag till ombyggnation av Blommenhovsvägen inom villaområdet hanteras inte inom detaljplanen.
- Anlägg en ny bilväg parallellt öster om E4 som förbinder Nöthagen och trafikplats Hållet.  
**Svar:** Förslagen väg antas bara ge mindre avlastande effekter då den bara kopplar an och skapar ökad tillgänglighet till ett litet område och kan därför svårigen motiveras. Åtgärder för att förbättra trafikflödena på Brunnsgratan antas ge bättre effekter tillsammans med föreslagna nya kopplingar väster om väg E4 genom Hemgårdspassagen.
- Gör den tillfälliga blåljuspassagen, som planeras i samband med avstängning av Brunnsgratan, permanent för all trafik.  
**Svar:** En permanent lösning för biltrafik genom den gång- och cykelpassage som planeras i de västra delarna av Nyköpings resecentrum skulle i viss mån tillfälligt kunna avlasta Brunnsgratan, trafiken skulle dock ganska snabbt växa till igen och bidra till en än svårare trafiksituation för de centrala delarna av Nyköping. Dessutom föreligger stor risk för trafikökning på Blommenhovsvägen som bland annat skulle verka som överförande trafikled mellan de båda passagerna.
- Flera nya in- och utfartsvägar till planområdet för att lätta på trafiktrycket.  
**Svar:** Fler kopplingar bidrar generellt till att öka resandet med bil. Förslaget tillgodoser kapacitetsmässigt tillgängligheten mot områdena mellan väg E4

och Brunnsgatan

- Fler övergångar över järnvägen mot Sunlightområdet.  
**Svar:** I kommunens långsiktiga planering ingår fler och förbättrade kopplingar över järnvägarna, framförallt för ökad tillgänglighet för trafikslagen gång- och cykeltrafik, som kan bidra till att minska biltrafiken i och mellan Nyköpings centrala stadsdelar. Nya kopplingar över TGOJ-banan har utpekats som en av flera åtgärder i utredning ledd av Trafikverket med deltagande av Nyköpings kommun och Region Sörmland.

## 12. Brf Villa Skogsberg i Nyköping

Synpunkter förslag ny detaljplan Nöthagen, Nyköping

### Samrådsförslaget

Förslaget innebär att området omvandlas från industriområde till en ny stadsdel med bostäder, handel, verksamheter och skola/förskola. Totalt möjliggör planen ca 1 300 bostäder. Nya torg och en stor offentlig park ingår i planområdet. Delar av den äldre kulturhistoriskt värdefulla industribebyggelsen bevaras och förenas med den nya bebyggelsen. Dessa byggnader skyddas med bestämmelser i planen. Mötet mellan gammalt och nytt blir en viktig del i Nöthagens identitet.

### Sociala konsekvenser

Kulturhistoriskt intressanta miljöer i området lyfts fram och får nytt innehåll och kan bidra till att ge området sin särskilda identitet. *Identitetsskapande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse sätter Nöthagen på kartan.*

Kommentar: "Mötet mellan gammalt och nytt blir en viktig del i Nöthagens identitet".

Vi kan inte se att man i förslaget lyckas möta gammalt och nytt. Enligt planen ligger "det nya" innanför höga fastighetsfasader och "det gamla" är kvar utanför, dvs Lasarettssområdets låga villabebyggelse i öster och nordost blir inte en integrerad del av den nya stadsdelen. Planen visar inte en önskan om att integrera gammalt och nytt.

Enligt planen ska fastigheter byggas på i det närmaste hela ytan. När det dessutom ska byggas enligt principen med sin högsta höjd ut mot periferin och avta i höjd in mot centrum av området, visar det med tydlighet "ett innanför" och "ett utanför". Att på detta uppenbara sätt undvika integration mellan gammalt och nytt motsätter vi oss. Vi som bor i den befintliga stadsdelen Lasarettssområdet bör få bli en integrerad del av den nya stadsdelen och inte utestängas på "baksidan" av den nya bebyggelsen med höga hus i Raspen 2

Vi anser att det med viss justering av planen går att uppnå integration mellan gammalt och nytt.

Se förslag Raspen 2 nedan.

Kommentar: "Delar av den äldre kulturhistoriskt värdefulla industribyggelsen bevaras och förenas med den nya bebyggelsen".

Vi kan se att Slakthuset bevaras, men att "förenas med den nya bebyggelsen" är enligt förslaget lika med att Slakthuset "byggs in" och "stängs in" från nordost, innanför den nya bebyggelsen med höga hus i Raspen 2. Slakthuset blir inte öppet tillgänglig och visuellt synligt på avstånd från nordost, utan först när man har tagit sig innanför "murarna" och då sannolikt så nära andra fastigheter och fasader att hela Slakteribyggnadens uppenbarelse inte kan uppfattas i sin helhet.

Vi anser att Slakthuset ska bevaras, men INTE förenas, "byggas in" och "stängas in" av den nya bebyggelsen med höga hus i Raspen 2, utan vara fortsatt öppet tillgänglig och visuellt synlig på avstånd, även från nordost. Vi anser att Slakthuset ska vara tillgängligt för Nyköpingsborna och inrymma verksamhet som knyter an till historien.

Se förslag Raspen 2 nedan.

Kommentar: "Nya torg".

Nya torg i plural. Vi kan endast se att ett nytt torg planeras, placerat mellan slakthusets södra sida och ett parkeringshus. Vi uppfattar att ambitionen är en levande stadsdel, och då med förhoppning att hela stadsdelen ska leva, inte bara på "framsidan" med torg och soltrappa. Det finns en tendens i förslaget att skapa den nya stadelen med en "framsida" och en "baksida" utifrån vädersträcksläge.

Vi anser att det ska finnas ytterligare ett torg på Slakthusets norra sida "baksidan", med syfte och funktion att uppnå just en levande stadsdel och bättre integration mellan gammalt och nytt genom en mjukare övergång mellan Lasarettensområdet låga villabebyggelse i öster och nordost och de nya högre fastigheterna som växer upp i sydväst läge Raspen 1.

Se förslag Raspen 2 nedan.

Kommentar. "Sociala konsekvenser. Kulturhistoriskt intressanta miljöer i området lyfts fram och får nytt innehåll och kan bidra till att ge området sin särskilda identitet".

Vi kan INTE se att man i förslaget lyfter fram kulturhistoriskt intressanta miljöer i området, tvärtom Slakthuset "byggs in" och "stängs in" innanför den nya bebyggelsen med höga hus i Raspen 2 och blir inte öppet tillgänglig och visuellt synligt på avstånd från nordost.

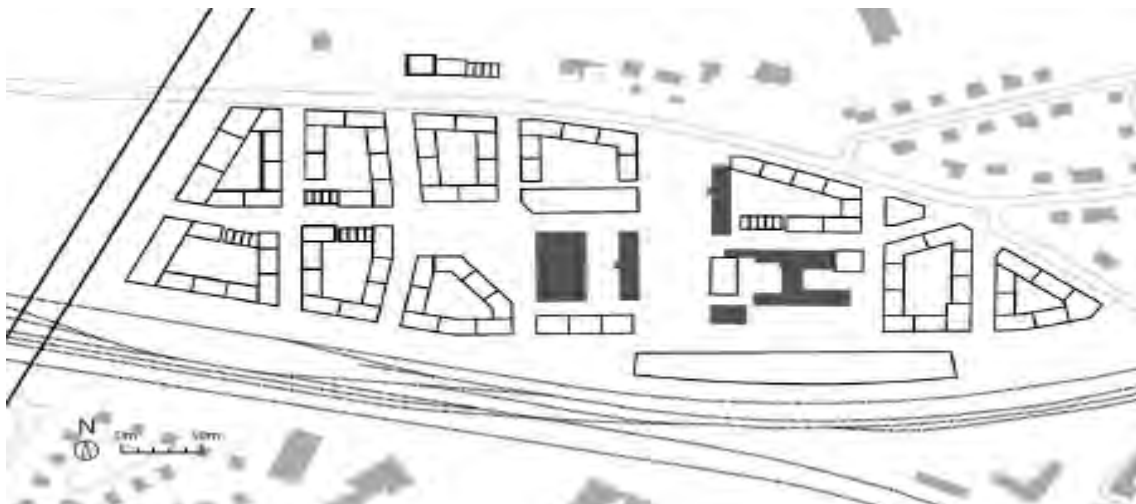
Förslag Raspen 2:

- Vi anser att det ska finnas ytterligare ett torg på Slakthusets norra sida "baksidan", med syfte och funktion att uppnå just en levande stadsdel och bättre integration mellan gammalt och nytt genom en mjukare övergång mellan Lasarettensområdet låga villabebyggelse i öster och nordost och de nya högre fastigheterna som växer upp i sydväst läge Raspen 1. "Tillsammans" är väl lika viktigt i Nöthagens nordöstra hörn, som på Storgatans västra ände.

- Industristråket kan som föreslagits passera förbi Slakthusets norra sida. Ytan mellan Industristråket och Blommenhovsvägen bör dock förbli fritt från fastigheter.
- Anlägg ett torg på ytan mellan Industristråket och Blommenhovsvägen, "Nöthagstorget", med möjlighet för torghandel samt till viss del parkeringsplatser.
- Använd Slakthusets norra flygel till att skapa Nyköpings första Saluhall, "Nöthagshallen" som knyter an till historisk verksamhet i lokalerna.
- Kompensera det bortfall av bostäder som denna ändring medför genom att addera fler våningsplan på fastigheterna i borte änden av Raspen 1 i sydväst läge vid E4:an. Fastigheter med lägenheter högt över motorvägens nivå borde vara positivt ur flera aspekter, såsom minskad exponering av buller och trafik samt den fina utsikt som högt belägna lägenheter ger.

**Övrigt:** Vi önskar en solstudie för vinterhalvåret, inte bara sommarhalvåret. *Norr om planområdet finns ett område med barr- och hällmarksskog. I gränsen till planområdet slutar skogen med branta söderexponerade klippor. Klipporna kan vara viktiga livsmiljöer för vissa växtarter och insekter. I och med utbyggnad enligt planförslag kommer delar av klipporna att påverkas indirekt av skuggning.*





### **Kommunens Bemötande:**

Planen föreslår att spara flera befintliga byggnader som finns i verksamhetsområdet idag. Genom det blandas gammal och ny bebyggelse. Mötet mot Lasarettensområdets villor har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning. Inför granskning har en konsekvensanalys för kulturmiljö upprättats vilken konstaterar att planförslaget har en påverkan på kulturmiljön på villaområdet men att påverkan mildras genom att avståndet mellan områdena ökar från dagens plan och att bebyggelsen närmast villaområdet går ner i byggnadshöjd.

Solstudier har reviderats efter det nya planförslaget och studie för midvinter har inkluderats. Studien visar viss skuggning av enstaka villaträdgårdar på eftermiddagar höst och vår, samt omfattande skuggning av närliggande villatomter under midvinter. Bedömningen är att den ökade skuggningen vid ett genomfört planförslag ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser.

Kommunen har inte någon intention att delen av planområdet som angränsar till villorna ska upplevas som en baksida. Flera breda förbindelser in i området finns på den platsen, som starten på den planerade centrala gata, vilken kallas Industristråket i planhandlingarna, som kommer leda till parken och genom hela området. De nya allmänna ytor som planeras i Nöthagen kommer att bli lättillgängliga från angränsande villaområde.

Kommunen delar inte uppfattningen om att Slakthusets tillgänglighet är beroende av att huset blir visuellt synligt på avstånd. Planförslaget ökar tillgängligheten till byggnaden genom att skapa allmänna platser runt den istället för dagens privatägda mark.

De nya torg som skapas är framförallt torget intill Slakthuset och torget intill den planerade västra passagen för Nyköpings resecentrum. Planen möjliggör också för

andra öppna platser, till exempel en entréplats där Industristråket möter Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen. Detta har förtydligats genom att planlägga starten på gatan som Torg i plankartan. En sektion över platsen har lagts till i gestaltungsprogrammet. Exakt utformning av entréplatsen är inte bestämd än men ett exempel visas i strukturplanen.



Planförslaget tillåter saluhall i Slakthuset. Kommunen kan dock inte styra etablering. Det måste finnas någon aktör som är intresserad av att etablera och driva en sådan.

### 13. Privatpersoner ÅoGH

De hus som gränsar mot befintligt villaområde bör vara högst 4 våningar, för att det ska bli en bättre övergång och passa in i rådande stadsmiljö.

#### Kommunens Bemötande:

Mötet mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

### 14. Privatperson AN

Synpunkter:

Det blir mycket buller och damm när byggnaderna rivs. Det blir mycket buller och trafik under en lång tid när de nya bostäderna byggs. Det innebär mycket stora olägenheter för oss som bor i området och även för de närmaste grannarna i form av buller, damm, byggtrafik, avgaser, störningar i vvs, el etc.

Det planeras för 1300 bostäder vilket känns alldeles för många med tanke på att det byggs och planeras många nya bostäder även i andra områden i Nyköping. Risk för överproduktion.

Om det byggs 1300 nya bostäder så behövs det även minst 1300 parkeringsplatser i anslutning till bostäderna, var ska dom placeras? Det blir stor trafik till och från området med tanke på att många av de boende använder bilen dagligen och även de som ska till och från parkeringshusen ska runt/igenom området.

Vi som bor i området, försvinner vår parkeringsplats utanför vår port? Ska alla befintliga träd tas bort?

### **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 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.

Alla bostäder kommer inte vara tillgängliga samtidigt. Planerad utbyggnadstid för planen är 15 år.

Planförslaget skyddar inga av de befintliga träden inom området. På grund av ombyggnad av allmän platsmark och bortgrävning av mark för sanering av föroreningar kommer det troligen att vara svårt spara något träd. Vid genomförande av planen kommer dock många fler nya träd att planteras och på sikt blir området mycket grönare än det är idag.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

### **15. Privatperson K-EN**

1. För höga hus. Max 3 våningar med hänsyn till omgivande villabebyggelse och våningsantal i centrala staden och staden i övrigt.
2. Trafiken i området är redan idag hög. Ytterligare tillskott på 1300 lgh innebär orimlig belastning särskilt i korsningen Brunnsgatan/Blommenhovsvägen. Byggtiden blir olidlig.
3. Spillvatten- och dricksvattenutredning saknas. Dagens nät räcker till nuvarande bebyggelse men sannolikt ej till utbyggt.

Ytterligare synpunkter inkommer efter genomläsning av planförslaget i sin helhet.



## Kommunens Bemötande:

Mötet mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

Utbyggnad av området kommer att medföra utbyggnad av spillvatten och dagvattennätet, vilket redogörs för i planbeskrivningen.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

## 16. Privatperson MM

Synpunkter:

Vi anser att ovanstående förslag på byggnation på Raspen 2 är orimlig.

Inga rimliga förslag på till och frånvägar till området.

Inga klara besked om hur tågtrafiken kommer att rulla från järnvägsstationen och ev Skavstapendel.

Ingen helhetsbild ang trafik och ombyggnad av Brunnsgratan.

Ingen hänsyn visas till redan befintlig bebyggelse.

Ingen hänsyn till boende i området med den ökade trafiken på Blommenhovsvägen och N. Bangårdsgatan Orimlig belastning på N. Bangårdsgatan med den tänkta trafiken.

Har ni överhuvudtaget gjort någon gemensam bedömning av Resecentrum, Raspen2 och Brunnsgratans sänkning?

Som boende längs N. Bangårdsgatan kommer vi att beröras mycket negativt och vi motsätter oss detta. Vi har tidigare opponerat oss mot Resecentrum och med detta förslag blir belastningen och förändringarna för oss boende längs N. Bangårdsgatan outhärdliga. Redan förslaget på Resecentrum oroar oss mycket och förändringen av Brunnsgratan är orimlig, till detta kommer en planering på Raspen2 som ytterligare försämrar boendemiljön för boende längs N. Bangårdsgatan. Vi anser att den nya detaljplanen på Raspen2 inte kan antas förrän en annan trafiklösning finns för tillfart och frånfart från Raspen2 än via Brunnsgratan och N. Bangårdsgatan.

Brunnsgratan och N. Bangårdsgatan är inte dimensionerad för den stora trafikökning som kommer att bli resultatet av den nya detaljplanen. Vi opponerar oss också mot den bristfälliga buller och vibrationsmätning som gjordes i samband med detaljplanen om Resecentrum. Den var inte trovärdig med en tom låg buss som passerade i låg fart utan några som helst stopp eller accelerationer. Vid en ökning av trafiken enl detaljplanen Raspen2 hamnar denna bullermätning och vibrationsmätning i ännu sämre dager.

Kör inte över de boende som bor i området. Vi är också viktiga, lika viktiga som de människor som ni önskar locka till boendet på Raspen2.

Nyköping är en småstad, om ni vill bygga en storstad är det väl bättre att ni planerar där än att vi flyttar till en småstad.

Vi kräver att det tas hänsyn till boende längs N. Bangårdsgatan och att bebyggelsen harmoniserar med tidigare byggnader och att det blir en acceptabel boendemiljö under de 10 år som byggnationen kommer att fortgå. Det är en period som är lika lång som en tonårings ungdomstid, en tid som sträcker sig under hela låg och mellanstadietiden för en skolungdom och en tid som täcker hela den aktiva tiden som pensionär. Hur ska ni kompensera det. Här kan vi iallafall inte bo.

### **Kommunens Bemötande:**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

Området Nöthagen har varit utpekad som omvandlingsområde för bebyggelse sedan antagande av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta 2013. I det dokumentet redogörs för målsättningen att omvandla verksamhetsområdet till en tät blandad stadsdel. Den höga befolkningstätheten i området har satts för att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa läget för kollektivtrafik i staden.

Då bebyggelsen för Nyköpings tätort är utpekad som riksintresse för kulturmiljö har en konsekvensanalys för planförslaget gjorts av antikvarisk sakkunnig. Analysen konstaterar att planförslaget inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset.

Kommunen bedömer att planförslaget kan genomföras utan betydande olägenhet för boende. Planområdet är stort och det finns gott om ytor att nyttja under byggtiden utan att ta befintlig allmän platsmark i anspråk. Allteftersom området byggs ut kommer närboende få tillgång till ökad handel och service och ny allmän platsmark såsom park, gator och torg inom gångavstånd.

Synpunkter angående detaljplan för Nyköpings resecentrum har vidarebefordrats till det projektet

## **17. Privatpersoner FoMD**

### Övergripande

Nya samrådshandlingar för detaljplan Nöthagen visar ett storskaligt bostadsområde med ca 1300 st nya lägenheter motsvarande ca 3000 nya invånare och ca 24 000 BTA servicekontor, verksamheter och offentlig service med tillhörande biltrafik. Det skulle medföra 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. Förslaget strider mot PBL 2 kap 2-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1, 4-5 och 9§§. Vi motsätter oss därför förslaget i dess nuvarande form.

### Stadsbyggnad och gestaltningsprogram

Stadsbyggnadsmässigt refereras till Köpenhamn och Uppsala, två betydligt större städer än Nyköping. Förslaget visar en hårt exploaterad, kompakt, sluten kvartersbebyggelse. I ytterfasader är kvarteren 4-6 våningar höga och de föreslås i gestaltungsprogrammet utföras i tegel, betong och metall. Resultatet blir en hård, sluten murformation, här och var försedd med dubbelt så höga höghustorn. Inga nya vägar/ länkar över järnvägen mot Sunlightområdet finns och hur t.ex. Norra Bangårdsgatans förlängning ska anknyta till vägnätet är olöst. Nya parkområden är antingen platta gräsöknar med gångytor enligt zick-zackmönster eller smala remsor som blivit över mellan gator. Det är inte framtidsplanering, det är att bygga bort sig! Formspråket saknar anknytning till Nyköpings bebyggelsemönster och strider mot PBL 8 kap 1 och 9§.

Gestaltungsprogrammet är vägledande, inte juridiskt bindande. Det uttrycker endast en vision. Det innebär att det inte är säkert att det blir så i verkligheten. Planbestämmelserna är däremot juridiskt bindande och behöver kompletteras på många sätt. *Stadsbyggnadsmässigt behöver området få en större variation så att t. ex. skala och materia/val också anknyter till angränsande trähusbebyggelse i Lasarettområdet.* Goda exempel på moderna flerfamiljshus i trä finns i Sverige, allt måste inte vara tegel, betong och metall. Befintliga träd, t.ex. den stora almen vid nuvarande Rehns, behöver skyddas med skyddsbestämmelser i plankartan.

#### Solljus vintertid

De föreslagna höga husen skapar stora, långa skuggor, särskilt vintertid. I materialet redovisas solstudier för midsommarafton (när skuggorna är som kortast) och vid vårdagjämningen (när skuggorna växer och blir längre). De största skuggorna uppstår vintertid. Vi saknar tyvärr redovisning av skuggor vid vintersolståndet, ca 22:a december. Större delen av kvarteret Hyveln, där vi bor, kommer då kraftigt att påverkas av de höga husens långa skuggor och vi får en kraftigt försämrad boendemiljö. Det strider mot PBL2 kap 2-9 §§ och 8 kap 1 och 9§§. *Det är inte acceptabelt och vi motsätter oss kraftigt hus högre än 3 våningar normal takhöjd.*

#### Känslig mark, olägenheter och skyddsåtgärder

Den geologiska och hydrologiska beskaftenheten är speciellt känslig, instabila markförhållanden, enligt MKB för angränsande planområden (resecentrum). Vi som bor här vet att när tunga fordon trafikerar t.ex. N. Bangårdsgatan så vibrerar våra hus, som kan få skador. Byggprocessen i sig kommer att medföra betydande olägenhet i form av mycket höga bullernivåer, kraftiga vibrationer i marken samt dammbildning från tunga maskiner. Vi kräver att man utför kompletterade bullermätningar samt genomför nödvändiga störningsskyddsåtgärder *för de boende i befintlig bebyggelse* innan arbetet med Nöthagen påbörjas, enligt PBL 4 kap. 14§.

Vi anser att bindande skyddsåtgärder skall införas i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap. 12§ och PBL 8 kap. 4-5§§.

Vi kräver att bullret från järnvägen kapslas in norr om järnvägen. Skyddsåtgärder behöver vidtas direkt vid bullerkällan och planbestämmelserna behöver kompletteras med bindande planbestämmelser för det. I plankartan står att möjlighet att uppföra

bullerplank längs planområdesgräns ska finnas, planbestämmelse "plank,· Ordet möjlighet innebär just en möjlighet och är inte ett krav.

Vi kräver också skydd norr om järnvägen vid järnvägsolycka i direkt anslutning till järnvägen enligt PBL 2 kap. 9§ och 4 kap. 12 och 14§§.

#### Seriöst alternativ MKB

Vi anser att planförslaget och MKB måste kompletteras med ett seriöst alternativ vad gäller fler övergångar över järnvägen mot Sunlightornrådet, minskad trafikmängd på N. Bangårdsgatan samt möjlighet att förlägga fler parkeringsplatser till Sunlightområdet istället för 500 st parkeringsplatser (varav flera ska vara för pendlare till resecentrum) i direkt anslutning till befintlig bostadsbebyggelse. Frågan hur N. Bangårdsgatans förlängning ska ansluta till vägnätet är olöst. Ny bebyggelse med kraftigt ökad trafik i Nöthagen påverkar Lasarettornrådet, ger mer vibrationer och mer buller vid befintliga hus etc. och är inte synkroniserad med ny detaljplan för resecentrum. Många centrala frågor är fortfarande olösta när man ser de tänkta detaljplanerna tillsammans. Vi anser att man bör flytta flertalet av parkeringsplatserna till Sunlightområdet. I stället kan park och grönområde med lekplats på berörd fastighet anläggas, enligt PBL 2 kap 7 och 9§§.

#### Större skolgård

I ny detaljplan föreslås en ny skola med tillhörande skolgård. Skolgården är för liten för att barn/ungdomar ska kunna ha en bra utevistelse och behöver utökas. Med en lägre exploateringsgrad och mer varierad bebyggelse kan en större skolgård få bidra till en bättre miljö även för t.ex. boende i området som får mindre skuggning av höga hus, mer solljus och mer träd.

#### Sammanfattning

Om Nöthagen anläggs enligt föreslagen ny detaljplan, anser vi att ny bebyggelse i kvarter som gränsar mot befintlig bebyggelse ska vara varierad och småskalig, t.ex. radhus varvat med villor, mindre flerfamiljshus maximalt 3 våningar höga, och inte i form av helt slutna kvarter, utan öppna. Mot järnvägen kan slutna kvartersbebyggelse tillämpas, men inte mot befintliga bostadsområden. Tornen i föreslagen ny detaljplan behöver helt tas bort i planområdets östra delar. Stadsbyggnadsmässigt kan området ges en större variation, där materialvalet även tillåts anknyta till angränsande trähusbebyggelse. Trafiken ska inte tillåtas öka på N. Bangårdsgatan vid Lasarettområdet i den utsträckning som planförslaget visar då det medför försämrade boendemiljö för boende i området. Bullerskydd ska utföras direkt vid bullerkällan, d.v.s. vid järnvägsspåren längs med hela spårområdet och vid vägar vid behov. Skyddsåtgärder för befintlig bebyggelse ska utföras vid bebyggelse.

#### Övrigt

1981 gav byggnadsnämnden i Nyköpings kommun ut ett informationshäfte (se bilaga 1) om Lasarettområdet. Där förklarar man hur miljön kan behållas genom att belysa de värden och förutsättningar man har att ta hänsyn till vid byggande i Lasarettområdet. Hur kan det komma sig att man inte längre visar hänsyn till ett snart 100 år gammalt bostadsområde?

Bilaga 1: Informationshäfte från Nyköpingskommun för byggande i Lasarettområdet finns i sin helhet på enheten.

## **Kommunens Bemötande:**

### **Övergripande**

Kommunen delar inte bedömningen att planförslaget strider mot PBL 2 kap 2-9 §, 4 kap 12, 14 § eller 8 kap 1, 4-5 och 9§.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

Förslaget innebär god hushållning av resurser då marken som tas i anspråk redan är till största delen exploaterad och många bostäder och andra funktioner skapas i kollektivtrafiknära läge vilket minskar behov av utsläpp till följd av transporter. Möjligheten för tillgång till samhällsservice och kommersiell service i området är mycket god.

Att hela området innefattas i en plan innebär att en ändamålsenlig struktur kan säkerställas. Mycket ny allmän platsmark i form av gator, torg och park skapas för att möjliggöra god tillgänglighet till området för alla. Plankartan innehåller flera planbestämmelser för att säkerställa en estetiskt tilltalande bebyggelse, såsom variation i våningshöjd, begränsning av kvarterens längd, begränsning av balkongers storlek mot gata, reglering av utformning i markplan. Inför granskning har också krav på variation i utformning för byggnadsdelar som angränsar till villaområde lagts till, samt en generell utformningsbestämmelse om god färg, form och materialverkan.

Antikvariska utredningar har utförts för planen med syfte att säkerställa bevarande av kulturhistoriska värden och undvika påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö. Planförslaget innehåller bevarande av flera befintliga byggnader i området och skydd av deras kulturhistoriska värden.

Planförslaget har utretts för frågor som kan påverka människors hälsa och säkerhet. Bestämmelserna har anpassats för att skapa en lämplig miljö för bebyggelse med avseende på bland annat buller, risk med transporter av farligt gods, markföroreningar och översvämning.

### **Stadsbyggnad och gestaltningsprogram**

På grund av närheten till transporter av farligt gods innehåller planen bestämmelse om att bebyggelse ska utföras med icke brännbart fasadmateriäl. Det är därför tyvärr inte möjligt att uppföra byggnader med träfasad.

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.

Slutgiltig utformning på allmän platsmark bestäms i genomförande, med utgångspunkt i gestaltningsprogrammet. I programmet beskrivs den stora parken med utrymme för lek, sport, planteringar, träd och buskar. Träd och växtbäddar planeras på gator och torg vilket också bidrar med bland annat estetiska värden.

Området uppförs i rutnätsstruktur vilket är samma struktur som en stor del av Nyköpings bebyggelse är uppförd i. Förslaget inspireras bland annat av andra ombyggda industrimiljöer i Nyköpings tätort, som Elverket, Bryggeriet och kvarteret Spinnerskan.

Gestaltningssprogrammet beskriver fler punkter än de som är reglerade i plankartan. Det är viktigt att i planhandlingar inte enbart består av krav utan även har med vägledning och förslag. På sätt främjas en god helhetsbild utan att enskilda initiativ till variation förbjuds.

På grund av planerad ombyggnad av allmän platsmark och bortgrävning av mark för sanering av föroreningar kommer det troligen att vara svårt spara några befintliga träd. Vid genomförande av planen kommer dock många fler nya träd att planteras och på sikt blir området mycket grönare än det är idag.

### **Solljus vintertid**

Solstudier har reviderats efter det nya planförslaget och studie för midvinter har inkluderats. Studien visar viss skuggning av enstaka villaträdgårdar på eftermiddagar höst och vår, samt omfattande skuggning av närliggande villatomter under midvinter. Bedömningen är att den ökade skuggningen vid ett genomfört planförslag ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser.

### **Känslig mark, olägenheter och skyddsåtgärder**

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.

Planbestämmelse om bullerplank mot järnväg har gjorts tvingande. Erforderliga skyddsåtgärder med avseende på transporter av farligt gods och mekanisk skada vid urspårning har säkerställts i plankarta.

### **Seriöst alternativ MKB**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

### **Större skolgård**

Marken för skolgård har utökats sedan samråd. Planbeskrivningen har kompletterats med mer redogörelse för yta per barn som möjliggörs.

## 18. Privatperson HA

Synpunkter:

### Åsikt 1 - Byggnadshöjd

Byggnadernas höjd gentemot Blommenhovsvägen / Norra Bangårdsgatan behöver bli lägre, Raspen 3. Det här för att husen ska fortsätta ha en villakänsla, någorlunda privata trädgårdar och solljus på vintern inte bara våren som solkartan anger.

### Åsikt 2 - Park

Vårt förslag är att paket flyttas till kvarteren närmast norra Bangårdsgatan / Blommenhovsvägen för att även villorna ska ha nära och bli inkluderade på ett naturligt sätt, samt att undvika skuggning av husen.

### Åsikt 3 - Sättningar

Flertalet av husen närmast kvarteret Rapsen 3 utmed Blommenhovsvägen har stora problem med sättningar. Här har sakkunnig personal kollat på vårt hus och varnar för utökad problematik i samband med ett sånt här bygge. I dagsläget vibrerar hela huset (Sulen 13) när trafik åker över puckeln (som inte är utmärkt som farthinder). Ni måste kontrollera alla husen och komma med förebyggande åtgärder för att det här inte ska förvärras. Ett alternativ är att placera parken närmast enligt ovanstående åsikt. Vi är rädda att huset tar skada av arbetet.

## Kommunens Bemötande:

### **Byggnadshöjd**

Mötet mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

### **Park**

Placering av parken är vald baserad på slutsatser från antikvarisk utredning samt att delar av den marken inte kan bebyggas då stora elledningar går i marken.

### **Sättningar**

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.

## 19. Privatperson KH

- Hushöjd: Maximalt 3 våningar för att passa in vid villaområdet och bland den bebyggelse som planeras att bevaras.
- Trafik: Oro för kraftigt ökad belastning utöver dagens höga belastning. Hänsyn måste tas under både byggperiod och färdigt område till belastningen av 1300 lägenheter, resecentrum och den ökade trafik som blev när sjukhuset öppnade för genomfart till besöksparkering (enl ursprungligt förslag endast personalparkering)
- Vatten- och avloppsdimensionering: Utredning och plan krävs.
- Buller: Kopplat till ökad trafik. Utredning krävs.

### Kommunens Bemötande:

#### Hushöjd

Mötet mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

#### Trafik och buller

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

#### Vatten- och avloppsdimensionering

Utbyggnad av området kommer att medföra utbyggnad av spillvatten och dagvattennätet, vilket redogörs för i planbeskrivningen.

## 20. Privatpersoner JoCE

### Övergripande

Nya samrådshandlingar för detaljplanen Nöthagen visar ett bombastiskt och storskaligt bostadsområde med ca 1300 st nya lägenheter motsvarande ca 3000 nya invånare och ca 24000 BTA servicekontor, verksamheter och offentlig service med tillhörande biltrafik. Det skulle medföra 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. Förslaget strider mot PBL 2 kap 2-9 paragrafen, 4 kap 12 och 14 paragrafen samt 8 kap 1, 4-5 och 9 paragrafen. Vi motsätter oss därför förslaget i dess nuvarande form.

Vi är sedan många år boende på Norra Bangårdsgatan och är både chockade och oerhört irriterade att man utan vett och sans planerar en kraftig ökning av trafiken genom den trädgårdsstad som vi borde värna om och inte förstöra. Att det dessutom verkar helt fränkopplat från de förslag och detaljplaner som presenterats för Resecentrumprojektet och sänkning/breddning av Brunnsgratan gör oss förvånade och bedrövade. Ska man lyckas få till en bra långsiktigt hållbar miljö som även är möjlig att bo och vistas i under byggtiden, måste alla inblandade samverka på bästa sätt. Gör om gör rätt är väl en bra och tydlig sammanfattning hur man kan lösa det kaos som verkar råda i Stadshuset relaterat till Resecentrum, Brunnsgratan och Nöthagen.



### Stadsbyggnad och gestaltningsprogram

Stadsbyggnadsmässigt refereras till Köpenhamn och Uppsala, två betydligt större städer än Nyköping. Förslaget visar en hårt exploaterad, kompakt och sluten kvartersbebyggelse. I ytterfasader är kvarteren 4-6 meter höga och de föreslås i gestaltningsprogrammet utföras i tegel, betong och metall. Resultatet blir en hård, sluten murformation, här och var försedd med dubbelt så höga höghustorn. Inga nya vägar/länkar över järnvägen mot Sunlightområdet finns och hur tex Norra Bangårdsgatans förlängning ska anknyta till övrigt vägnät är olöst. Nya parkområden är antingen platta gräsöknar med gångytor enligt zick-zackmönster eller smala remsor som blivit över mellan gator. Det är inte en ansvarsfull framtidsplanering, det är att bygga bort sig totalt. Formspråket saknar anknytningen till Nyköpings bebyggelsemönster och strider mot PBL 8 kap och paragraf 9.

Gestaltningsprogrammet är vägledande, inte juridisk bindande. Det uttrycker endast en vision. Det innebär inte att det nödvändigtvis blir verklighet. Planbestämmelserna är däremot juridisk bindande och behöver kompletteras på många sätt. Stadsbyggnadsmässigt behöver området få en större variation så att till exempel skala och materialval också anknyter till angränsade trähusbebyggelse i Lasarettområdet. Goda exempel på moderna flerfamiljshus i trä finns i Sverige. Allt måste inte vara tegel, betong och metall. Befintliga träd, behöver skyddas med skyddsbestämmelser i plankartan.

### Solljus vintertid

De föreslagna höga husen skapar stora, långa skuggor, särskilt vintertid. I materialet redovisas solstudier för midsommarafton (när skuggorna är som kortast) och inget vintertid när skuggorna är som längst .... Större delen av kvarteret Hyveln kommer då kraftigt att påverkas av de höga husens långa skuggor och det blir en kraftigt försämrad boendemiljö. Det strider mot PBL 2 kap 2, 2-9 paragrafen och 8 kap 1 och 9 paragrafen. Det är inte acceptabelt och vi motsätter oss kraftigt hus högre än 3 våningar normal takhöjd.

### Känslig mark, olägenheter och skyddsåtgärder

Den geologiska och hydrologiska beskaftenheten är speciellt känslig, instabila markförhållanden, enligt MKB för angränsande planområden (resecentrum). Vi som bor här vet att när tunga fordon trafikerar t.ex. Norra Bangårdsgatan så vibrerar våra hus, som kan få skador. Byggprocessen i sig kommer medföra betydande olägenhet i form av mycket höga bullernivåer, kraftiga vibrationer i

Marken samt damm bildning från tunga maskiner. Vi kräver att man utför kompletterande bullermätningar samt genomför nödvändiga störningsskyddsåtgärder för de boende i befintlig bebyggelse innan arbetet med Nöthagen påbörjas, enligt PBL 4 kap 14 paragrafen. Vi anser att

bindande skyddsåtgärder skall införas i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap 12 paragrafen och PBL 8 kap 4-5 paragrafen.

Vi kräver att bullret från järnvägen kapslas in norr om järnvägen. Skyddsåtgärder behöver vidtas direkt vid bullerkällan och planbestämmelserna behöver kompletteras

med bindande planbestämmelser för det. I plankartan står det att möjlighet att uppföra bullerplank längs

planområdesgräns ska finnas, planbestämmelse "plan". Ordet möjlighet innebär just en möjlighet och är inte ett krav. Vi kräver också skydd norr om järnvägen vid järnvägsolycka i direkt anslutning till järnvägen enligt PBL 2 kap 9 paragrafen och 4 kap 12 och 14 paragrafen.

#### Seriöst alternativ MKB

Vi anser att planförslaget och MKB måste kompletteras med ett seriöst alternativ vad gäller fler övergångar över järnvägen mot Sunlightområdet, minskad trafikmängd på Norra Bangårdsgatan samt möjlighet att förlägga fler parkeringsplatser till Sunlightområdet i stället för 500 st parkeringsplatser i direkt anslutning till befintlig bostadsbebyggelse med kraftigt ökat trafik i Nöthagen om påverkar Lasarettområdet, ger mer vibrationer och mer buller vid befintliga hus och inte är synkroniserat med en ny detaljplan för resecentrum. Många centrala frågor är fortfarande olösta när man ser de tänkta detaljplanerna tillsammans. Vi anser att man bör flytta flertalet av parkeringsplatserna till Sunlightområdet. I stället för park och grönområde med lekplats på berörd fastighet anläggas, enligt PBL 2 kap 7 och 9 paragrafer.

#### Större skolgård

I ny detaljplan föreslås en skola med tillhörande skolgård. Skolgården är för liten för att barn och ungdomar ska kunna ha en bra utevistelse och behöver utökas. Med en lägre exploateringsgrad och mer varierad bebyggelse kan en större skolgård få bidra till en bättre miljö även för tex boende i området som får mindre skuggningar av höga hus, mer solljus och fler träd.

#### Sammanfattning

Om Nöthagen anläggs enligt föreslagen ny detaljplan, anser vi att ny bebyggelse i området i kvarter som gränsar mot befintlig bebyggelse ska vara varierad och småskalig, till exempel radhus varvat med villor, mindre flerfamiljshus maximalt 3 våningar höga, och inte i form av slutna kvarter, utan öppna. Mot järnvägen kan slutna kvartersbebyggelse tillämpas, men inte mot befintliga bostadsområden. Tornen i föreslagen detaljplan behöver helt tas bort i planområdets östra delar. Stadsbyggnadsmässigt kan området ges en större variation där materialvalet även tillåts anknyta till angränsade trähusbebyggelse. Trafiken kan inte tillåtas öka på Norra Bangårdsgatan vid Lasarettområdet i den utsträckning som planförslaget visar då det medför en kraftigt försämrad boendemiljö för boende i området. Bullerskydd ska utföras direkt vid bullerkällan det vill säga vid järnvägsspåren längs med hela spårområdet och vid vägar vid behov. Övrigt relevanta skyddsåtgärder för befintliga bebyggelse ska utföras under byggtiden och tiden därefter.

#### Övrigt

1981 gav byggnadsnämnden i Nyköpings kommun ut ett informationshäfte om Lasarettområdet. Där förklarar man hur den viktiga miljön ska behållas genom att belysa de värden och förutsättningar man har att ta hänsyn till vid byggande i Lasarettområdet. Hur kan det komma sig att man inte längre visar någon som helst

hänsyn till ett snart 100 år gammalt bostadsområde som bidrar till att göra Nyköping till en attraktiv stad att bo och vistas i?

## **Kommunens Bemötande:**

### **Övergripande**

Kommunen delar inte bedömningen att planförslaget strider mot PBL 2 kap 2-9 §, 4 kap 12, 14 § eller 8 kap 1, 4-5 och 9§.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

Förslaget innebär god hushållning av resurser då marken som tas i anspråk redan är till största delen exploaterad och många bostäder och andra funktioner skapas i kollektivtrafiknära läge vilket minskar behov av utsläpp till följd av transporter. Möjligheten för tillgång till samhällsservice och kommersiell service i området är mycket god.

Att hela området innefattas i en plan innebär att en ändamålsenlig struktur kan säkerställas. Mycket ny allmän platsmark i form av gator, torg och park skapas för att möjliggöra god tillgänglighet till området för alla. Plankartan innehåller flera planbestämmelser för att säkerställa en estetiskt tilltalande bebyggelse, såsom variation i våningshöjd, begränsning av kvarterens längd, begränsning av balkongers storlek mot gata, reglering av utformning i markplan. Inför granskning har också krav på variation i utformning för byggnadsdelar som angränsar till villaområde lagts till, samt en generell utformningsbestämmelse om god färg, form och materialverkan.

Antikvariska utredningar har utförts för planen med syfte att säkerställa bevarande av kulturhistoriska värden och undvika påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö. Planförslaget innehåller bevarande av flera befintliga byggnader i området och skydd av deras kulturhistoriska värden.

Planförslaget har utretts för frågor som kan påverka människors hälsa och säkerhet. Bestämmelserna har anpassats för att skapa en lämplig miljö för bebyggelse med avseende på bland annat buller, risk med transporter av farligt gods, markföroreningar och översvämning.

### **Stadsbyggnad och gestaltungsprogram**

På grund av närheten till transporter av farligt gods innehåller planen bestämmelse om att bebyggelse ska utföras med icke brännbart fasadmaterial. Det är därför tyvärr inte möjligt att uppföra byggnader med träfasad.

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.

Slutgiltig utformning på allmän platsmark bestäms i genomförande, med utgångspunkt i gestaltungsprogrammet. I programmet beskrivs den stora parken med utrymme för lek, sport, planteringar, träd och buskar. Träd och växtbäddar planeras på gator och torg vilket också bidrar med bland annat estetiska värden.

Området uppförs i rutnätsstruktur vilket är samma struktur som en stor del av Nyköpings bebyggelse är uppförd i. Förslaget inspireras bland annat av andra ombyggda industrimiljöer i Nyköpings tätort, som Elverket, Bryggeriet och kvarteret Spinnerskan.

Gestaltningssprogrammet beskriver fler punkter än de som är reglerade i plankartan. Det är dock viktigt att även ha vägledande material i planhandlingarna för att beskriva helheten utan att låsa utformningen alltför mycket.

På grund av planerad ombyggnad av allmän platsmark och bortgrävning av mark för sanering av föroreningar kommer det troligen att vara svårt spara något befintliga träd. Vid genomförande av planen kommer dock många fler nya träd att planteras och på sikt blir området mycket grönnare än det är idag.

### **Solljus vintertid**

Solstudier har reviderats efter det nya planförslaget och studie för midvinter har inkluderats. Studien visar viss skuggning av enstaka villaträdgårdar på eftermiddagar höst och vår, samt omfattande skuggning av närliggande villatomter under midvinter. Bedömningen är att den ökade skuggningen vid ett genomfört planförslag ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser.

### **Känslig mark, olägenheter och skyddsåtgärder**

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.

Planbestämmelse om bullerplank mot järnväg har gjorts tvingande. Erforderliga skyddsåtgärder med avseende på transporter av farligt gods och mekanisk skada vid urspårning har säkerställts i plankarta.

### **Seriöst alternativ MKB**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

### **Större skolgård**

Marken för skolgård har utökats sedan samråd. Planbeskrivningen har kompletterats med mer redogörelse för yta per barn som möjliggörs.

## **21. Privatperson A-CB**

1. För höga hus. Intrycket blir ett slutet område. Övrig bebyggelse i Nyköpings centrum är två trevåningshus som kompensation för att bygga mellan järnväg och

motorväg bör man bygga ljust, många grönområden där folk som ska bo där kan odla. HÅLLBAR UTVECKLING!!!

2. Det blir en otroligt hög trafiksituation i området med resecentrums parkeringshus, parkeringshus + befintlig trafik.

### **Kommunens Bemötande:**

Området Nöthagen har varit utpekad som omvandlingsområde för bebyggelse sedan antagande av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta 2013. I det dokumentet redogörs för målsättningen att omvandla verksamhetsområdet till en tät blandad stadsdel. Den höga befolkningstätheten i området har satts för att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa kollektivtrafikhärläget i staden. Att möjliggöra för hållbara transporter är en viktig del av hållbar utveckling. Planförslaget innehåller innergårdar och park där odling kan anordnas, detta styrs dock inte i detaljplanen.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

## **22. Privatperson K-BS**

Som boende på Blommenhovsvägen xx har vi i första hand synpunkter på nuvarande och kommande trafiksituation. Dock vill vi ta upp ett par saker på den nya bebyggelsen på Nöthagen.

- De byggnader som kommer att ligga närmast villorna får inte bli för höga (max 3 våningar) – det måste bli en anständig övergång från villakvarteren till den nya bebyggelsen för att få ett acceptabelt helhetsintryck.
- För höga byggnader riskerar också att hindra solljus att nå villorna under vinterhalvåret.

### **Trafiksituationen**

Trafiksituationen är redan idag mycket besvärlig för oss. In-/utfarten till vår fastighet är belägen alldeles intill rondellen. Vi har ett bullerplank som skymmer sikten på inkommande fordon från rondellen. Planket gör dock stor nytta och måste finnas kvar. Trottoaren är också mycket smal (smalnades av i samband med att en cykelväg gjordes på andra sidan Blommenhovsvägen) vilket gör att vi kommer direkt ut i gatan i stort sett med risk för kollisioner.

Det problematiska med dagens trafik är de tider på dagen när det uppstår köer på Blommenhovsvägen (morgon, middag och kväll) vilket gör det mycket svårt för oss att komma ut från vår fastighet.

Även om trafiken från industriområdet kommer att minska efterhand som Nöthagen byggs ut med bostäder, så blir det sannolikt en mycket svår trafiksituation då även pendlare ska till och från den nya pendelparkeringen norr om järnvägen. En del kommer att på hemvägen åka Norra Bangårdsgatan och in direkt under viadukten, men vilken väg åker de till parkeringen?

Vad gäller busstrafiken till/från resecentrum så känns det oklart hur den kommer att påverka oss på Blommenhovsvägen. Vid ett tidigare möte så sades det från kommunens sida att kommunen har svårt att förhindra busstrafik mot norra sidan av järnvägen in på Norra Bangårdsgatan – även om inte avsikten är att det ska bli någon större busstrafik – detta känns också oroligt.

När det gäller antalet fordon som passerar oss per dygn så är detta inte helt relevant då det är antalet fordon som passerar vid högtrafik, d.v.s. morgon, middag och kväll som påverkar köbildningen.

Under byggtiden så kommer det att bli mycket trafik av byggfordon både i samband med sanering av marken, vid rivning av befintliga fastigheter och förstås även vid nybyggnationen – **denna trafik vill vi inte ha in på Blommenhovsvägen mot Brunngatan!**

#### **Två förslag till lösning av trafiksituationen:**

1. Norra Bangårdsgatan måste få en funktion som avlastare för Blommenhovsvägen på så sätt att trafik som kommer på Blommenhovsvägen västerifrån och ska in mot centrum, på ett naturligt sätt tar Norra Bangårdsgatan. **Med denna lösning så minskas köbildningen in mot Brunngatan från Blommenhovsvägen.**
2. Under tiden som Brunngatan kommer att stängas av för genomfartstrafik i samband med ombyggnad av passagen under järnvägsbron, så ska enligt uppgift en **tillfällig passage för blåljusfordon och bussar göras** (under/över järnvägsspåren?). **Gör detta till en så bra lösning att den kan permanentas för all trafik.** Detta kommer att lasta av Blommenhovsvägen och Brunngatan betydligt och påverka dagens ständiga köbildningar även på Brunngatan.

#### **Kommunens Bemötande:**

Mötet mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

Solstudier har reviderats efter det nya planförslaget och studie för midvinter har inkluderats. Studien visar viss skuggning av enstaka villatradgårdar på eftermiddagar höst och vår, samt omfattande skuggning av närliggande villatomter under midvinter. Bedömningen är att den ökade skuggningen vid ett genomfört planförslag ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

### **23. Privatperson SB**

Max trevåningshus.

Grönområden och grusvägar behålles och/eller utökas.

Flera in- och utfartsvägar för att lätta trafiktrycket som upplevs som högt idag.

### **Kommunens Bemötande:**

I Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta är Nöthagen utpekad som ett utvecklingsområde för bebyggelse. Planen anger en målsättning att omvandla verksamhetsområdet till en tät blandad stadsdel. För att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa kollektivtrafiknära läget i staden behöver högre bebyggelse än 3 våningar tillåtas. Bebyggelsens möte mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

Planen innebär mer grönyta än området har idag. Grusvägar bedöms inte lämpligt för allmän platsmark i stadsmiljö.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

## **24. Privatperson LR**

Synpunkter på detaljplanen för Raspen i Nyköping

Nyköping ska fortsätta växa. Biltrafiken kommer då att öka. Att inte låtsas om detta tycks mig oansvarigt.

Jag har läst om Hemgårdspassagen. Den räcker inte alls.

Jag måste föreslå två ordentliga förbättringar för att sprida trafiken och lasta av de värsta stockningspunkterna:

1. En bro/tunnel/övergång (TGOJ) från Stenbärsvägen (Ildbäcken) direkt till Hamnvägen.
2. Ett större bygge (bro med rondell ovanför järnvägen?) där vandrarhemmet ligger idag intill stationen, som gör att man (med bil!) kan komma till/från Järnvägsgatan ("stan"), Sunlightsidan (Högbrunn) och Norra Bangårdsgatan ("Raspen").

### **Kommunens Bemötande:**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

## **25. Privatperson AÖ**

1. För höga hus. Max tre våningar med hänsyn till omgivande villabebyggelse.
2. Trafiken i området är redan idag hög. Ytterligare tillskott på 1300 lägenheter innebär orimlig belastning särskilt i korsningen Brunnsgatan/Blommenhovsvägen. Byggtiden kommer att bli olidlig. Annan väg in i området måste byggas först.

## Kommunens Bemötande:

I Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta är Nöthagen utpekad som ett utvecklingsområde för bebyggelse. Planen anger en målsättning att omvandla verksamhetsområdet till en tät blandad stadsdel. För att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa kollektivtrafiknära läget i staden behöver högre bebyggelse än 3 våningar tillåtas. Bebyggelsens möte mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

## 26. Privatpersoner J-EHoLA

Vi motsätter oss föreslagen detaljplan. Vi har huvudsakligen två 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 1 300 lägenheter i Nöthagens industri- och handelsområde. 1 300 lägenheter på den aktuella ytan innebär en mycket hög exploateringsgrad. I båda dessa processer framgår det med all önskvärd tydlighet att trafikfrågan utgör ett hinder för att kunna anta detaljplanerna innan trafikfrågorna är lösta. Vad gäller resecentrum, se våra synpunkter på förslag till granskningshandling för Nyköpings resecentrum 2018-06-04.

I de båda detaljplaneärendena visas tydligt att den tillkommande trafiken på Blommenhovsvägen och parallellgatan Norra Bangårdsgatan kommer att leda till störningar i form av t ex buller för boende i villaområdet. Blommenhovsvägen genom villaområdet är en smal och delvis kurvig 30-kmsväg som redan idag har mycket störande trafik. Trafikkaos kan också förväntas vid Brunnsgratan på vilken huvuddelen av all trafik i området samt trafik på väg 52/53 passerar. Särskilt illa kommer det att bli under den tvåårstid som Brunnsgratan in mot stan stängs av på grund av ombyggnad av gatans passage under järnvägsbron.

I Planebeskrivningen (sid 46) nämns den sk Hemgårdspassagen som är en ny tänkt förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Lite vagt anges att passagen "ger en tydlig avlastning av trafiken på gator österut från Nöthagen och österut. I den östra delen av Nöthagen och öster ut mot Brunnsgratan minskar trafiktalen jämfört med en situation utan den passagen. Hemgårdspassagen innebär att trafiken till Nöthagen och resecentrum kan ta sig in österifrån (*borde vara västerifrån?*) Brunnsgratan och anslutande gator." Inget sägs dock i planhandlingen om och när passagen ska anläggas. Lika vagt nämns också i en utredning att en väg kan byggas mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Hållet, men inte heller här anges någon konkret planering.

I den MKB som upprättats i ärendet förudda att Hemgårdspassagen byggts i de bedömningar som görs avseende den framtida trafiksituationen då 1 300 bostäder



byggts i Nöthagen. MKB:ns bedömning av trafikbuller i området baseras på att Hemgårds-passagen byggts och speglar därför inte på ett korrekt sätt bullerstörningar från trafiken förrän passagen faktiskt har byggts. MKB:ns bedömningar av trafikbuller kan därför inte ligga till grund för beslut om detaljplanen. Hemgårdspassagen förutsätts också i "Strukturutredning Nöthagen" upprättad av Sweco 2018-07-26.

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 byggts. Hela planläggningen av såväl Nöthagen som resecentrum sker uppenbarligen i fel ordning. Det självklara vore att först se till att Hemgårdspassagen byggs, vilket sannolikt i sig kräver en rad utredningar och en ny detaljplan för det område där passagen kan byggas. Först därefter kan detaljplanerna för Nöthagen och resecentrum drivas vidare.

I handlingarna finns också betydande oklarheter om nuvarande och framtida trafikrörelser i området, vilket i sig är en stor brist och visar på ett mindre seriöst planarbete.

I Plan- och genomförandebeskrivningen till förslaget till detaljplan råder oklarheter vad som gäller den nuvarande trafiken på Blommenshovsvägen. På sidan 29 refereras till trafikmätningar under april och maj 2017. Av denna redovisning framgår att antal trafikrörelser på Blommenshovsvägen uppgick till 4 400 st. per dygn i anslutning till rondellen vid Brunnsgränd och till 2 400 st. i höjd med Hållstavägen. På sidan 46, där miljökonsekvenser av trafiken diskuteras, anges i stället den nuvarande trafiken på Blommenshovsvägen till 1 700 per dygn, dvs mindre än hälften av vad trafikmätningarna visade. Är det senare påståendet korrekt? På sidan 46 anges också att trafiken inom området beräknas öka till 2 000 fordon per dygn år 2040, vilket då framstår som en obetydlig ökning. Samma uppgifter återfinns i Miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 30 och baseras på att då Hemgårdspassagen har byggts. Samtidigt anges på sidan 50 i planbeskrivningen "En utbyggnad av Nöthagen enligt planen leder till ökade trafikmängder på omgivande gator och därmed ökade bullernivåer". Att trafikrörelserna skulle uppgå till 2 000 fordon per dygn år 2040 är dessutom ett märkligt påstående eftersom "Strukturutredning Nöthagen" pekar, med något märkliga antaganden, på ca 4 200 bilar, exklusive nyttotrafik, per dygn samma år.

Till bilden av en ogenomtänkt trafiksituation bidrar också planens antal parkeringsplatser som anges till totalt 550 stycken till 1 300 lägenheter. Kommunen har förhoppningar om "mobilitetslösningar" ska göra att de flesta inom området inte kommer att äga egen bil. En förhoppning som inte delas i Swecos rapport "Strukturutredning Nöthagen" där antalet bilar och därmed behovet av P-platser inom Nöthagen förväntas bli det dubbla.

#### Brutal utformning av bostadshus i förhållande till den befintliga småskaliga villabebyggelsen i området

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.

Villaområdet har huvudsakligen vuxit upp mellan åren 1920 och 1960. Att bygga bostäder med fem- och sexvåningshus direkt mot Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen, där Hållstavägen mynnar, är ett mycket kraftigt ingrepp i områdets nuvarande småskaliga karaktär. De nya bostadshusen kommer att bilda en hög, kompakt och skuggande mur mot de befintliga småhusen och helt förstöra miljön för villa-bebyggelsen och de som bor där. För att undvika denna brutalitet bör i stället de nya husen efter dessa väger utformas med en maximal höjd på två eller tre våningar. Sedan kan högre byggnader byggas längre in i området mot järnvägen.

### **Kommunens Bemötande:**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

Mötet mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar. Kommunen bedömer dock att två våningar är för lågt med hänsyn till den extremt goda tillgängligheten till kollektivtrafik där.

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.

## **27. Privatperson CO**

Synpunkter:

Föreslår att gång- och cykelbanan utmed Norra Bangårdsgatan förläggs i anslutning mot villaområdet och att bilvägen dras mot järnvägen till stället för omvänt som i liggande förslag.

### **Kommunens Bemötande:**

Gång- och cykelbanan har i planförslaget för Nyköpings resecentrum förlagts till norra sidan av Norra Bangårdsgatan och förslaget är tillgodosett.

Synpunkten har också besvarats i det samlade bemötandet om parkering och trafik under punkt 11.

## **28. Privatperson SG**

Synpunkter:

Trafiksituationen med ökningen av antalet bilar till resecentrum och ffa de nya bostäderna är undermålig. Blommenhofsvägen är redan idag hårt belastad, ett par tusen extra bilar som passerar kommer att förändra miljön i området avsevärt och ha kraftigt negativ påverkan för alla de som promenerar och cyklar.

Dessa identifierades ju av trafikutredningen, men bilarnas enorma ökning verkar utredningen delvis negligera. Hemgårdspassagen är ett måste för att inte den villaidyll som finns idag kommer att helt förstöras.

Självklart kommer bilar att köra på smågatorna om det är närmsta vägen. Ffa är det den enorma ökning av biltrafiken på Blommenhovsvägen och Brunnsgratan (som redan idag är igenkorkad i rusningstrafik). En bättre lösning av den ökade biltrafiken måste hittas.

### **Kommunens Bemötande:**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

## **29. Privatpersoner BoMA**

Synpunkter på förslag till detaljplan för del av

Raspen 1, 2 och 3 mfl (Nöthagen), Nyköping, Nyköpings kommun.

Blommenhovsvägen belastas redan i dagsläget med 90% av hela bostadsområdets fordonstrafik. Detta medför vibrationer och buller, framför allt i villorna på Blommenhovsvägens norrsida där vägbanan går mycket nära husen. Vägbanan på Blommenhovsvägen 7-19 går betydligt närmare husen än exempelvis vid Norra Bangårdsgatan 5-15.

Innan projektet Nöthagen påbörjas måste vägbanan till Blommenhovsvägen 7-23 därför förskjutas ca 1,5 meter i sydlig riktning, vilket är enkelt att genomföra. Den delen av gräsmattan som är belägen mellan trädstammarna och vägbanan på sydsidan av Blommenhovsvägen 8-20 flyttas till norrsidan av Blommenhovsvägen 7-23. Vägbelysningen flyttas in och träden beskäras kraftigt närmast vägbanan. Förskjutningen av vägbanan till Blommenhovsvägen 7-23 är också mycket lätt att anpassa till redan befintliga korsningar vid Lasarettsvägen, Floravägen och Norra Bangårdsgatan.

Trafiksäkerheten vid fordonsutfarterna från husen på norrsidan av Blommenhovsvägen 7-19 förbättras också väsentligen genom förskjutningen. Synfältet är i dagsläget nästan obefintligt vid dessa utfarter och många incidenter har inträffat genom åren.

Norrsidan av Blommenhovsvägen 7-23 görs enkelt om till en förlängning av det utseende som Blommenhovsvägen 25 har idag, med gräsmatta närmast vägbanan. Målsättningen borde sen vara att plantera nya mindre träd på båda sidor av Blommenhovsvägen 8-25, för att få ett utseende som påminner om Lasarettsvägen och som bättre passar in i villaområdet.

Innan projektet Nöthagen påbörjas måste dessutom den del av "nya resecentrum" som berör Lasarettsvägen och änden av Norra Bangårdsgatan mot Brunnsgratan genomföras så långt det går (eller provisoriskt). Utfarten från Norra Bangårdsgatan (högersväng) till Brunnsgratan södergående och infarten från Brunnsgratan södergående (högersväng) till Norra Bangårdsgatan samt avstängningen av

Lasarettsvägen. Detta för att avlasta Blommenhovsvägen och rondellen på Brunnsгатan. Detta kan och behöver inte invänta ombyggnationen av Brunnsгатan (för att möjliggöra infart från Brunnsгатan norrgående, vänstersväng till Norra Bangårdsgatan).

För att eliminera köbildning vid rondellen Blommenhovsvägen/Brunnsгатan, som kan bli livsavgörande för ambulans och räddningstjänsten, borde Nyköpings kommun snabbtreda en ny vägförbindelse (600m) från Blommenhovsvägen parallellt med E4 norrgående till Brunnsгатan vid avfart/påfart E4 norrgående (ny rondell). Windows Paint filer med karta och flygfoto bifogas.

Den nya vägförbindelsen skulle behöva vara klar innan inflytt i det nya bostadsområdet Nöthagen. Det planerade nya resecentrum vid Norra Bangårdsgatan gör den nya vägförbindelsen helt outhärlig.

Under Nöthagens byggnationstid borde ingen tung trafik tillåtas på Blommenhovsvägen 1-20 utan gå via Katrineholmsvägen till Blommenhovsvägen.

Bilaga 1 o 2, karta/foto finns på enheten.

### **Kommunens Bemötande:**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötan i punkt 11.

### **30. Privatperson KK**

Synpunkter:

Min synpunkter på förslaget rör husens höjd.

Jag invänder mot förslaget om att husen ska vara upp till 6 våningar höga. Jag tycker att skillnaden, kontrasten mellan befintligt villaområden med två-plans och i vissa fall enplansvillor och planerat område med byggnader på 6 våningar är för stor. Jag tycker att det vore rimligare med max 3 våningar på nybyggnationen.

### **Kommunens Bemötande:**

Området Nöthagen har varit utpekad som omvandlingsområde för bebyggelse sedan antagande av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta 2013. I det dokumentet redogörs för målsättningen att omvandla verksamhetsområdet till en tät blandad stadsdel. För att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa läget för kollektivtrafik i staden behöver högre bebyggelse än 3 våningar tillåtas. Bebyggelsens möte mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

### **31. Privatperson OK**

Synpunkter:

Min synpunkter på förslaget rör husens höjd.

Jag invänder mot förslaget om att husen ska vara upp till 6 våningar höga. Jag tycker att skillnaden, kontrasten mellan befintligt villaområde med två-plans och i vissa fall enplansvillor och planerat område med byggnader på 6 våningar är för stor. Jag tycker att det vore rimligare med max 3 våningar på nybyggnationen.

### **Kommunens Bemötande:**

Området Nöthagen har varit utpekad som omvandlingsområde för bebyggelse sedan antagande av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta 2013. I det dokumentet redogörs för målsättningen att omvandla verksamhetsområdet till en tät blandad stadsdel. För att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa läget för kollektivtrafik i staden behöver högre bebyggelse än 3 våningar tillåtas. Bebyggelsens möte mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

## **32. Privatpersoner PoAS**

### Synpunkter på förslag till ny detaljplan för Raspen 1,2 och 3 m.fl.

Vi har nedanstående synpunkter på 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 1 300 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.
- Vi motsätter oss att en matvaruaffär, med den ökande trafiken som detta innebär, etableras i området.
- 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:**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

Området Nöthagen är utpekad som ett utredningsområde för bebyggelse i Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta, från 2013. Där beskrivs Nöthagen som ett omvandlingsområde för främst bostäder, kontor, handel och anger att det har mycket hög potential att utvecklas tillsammans med Nyköpings resecentrum. Det anger även att: *”Centrala utvecklingsområden som bedöms ha hög tillgänglighet till kollektivtrafik är mycket få och därför mycket värdefulla. Utifrån planeringsmålen om en blandad funktion med hög befolkningstäthet kan det vara av betydelse att även ta övergripande ställning till frågan om ”höga” hus, enskilda eller i grupp.”*

Bebyggelsens möte mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget vilket redovisas i planbeskrivningen. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

Planförslagets struktur är anpassad för att hantera en hög boendetäthet och många besökare i området, genom många nya allmänna platser i form av gator, torg och parker.

### **33. Privatperson MD**

Jag lämnar härmed följande synpunkter med anledning av samråd angående Raspen.

Det är positivt med att området Raspen bebyggs med bostäder och byggnader för olika samhällsfunktioner. Dock motsätter jag mig byggnader med fler än tre våningar.

Beräkningarna av trafikflödet på Blommenhovsvägen, som det presenteras i förslaget är direkt missvisande och bör presenteras med förbehåll. I framtida bearbetningar av underlaget skall realistiska förutsättningar presenteras och beräkningarna öppet redovisas.

Jag kräver att bullermätningar, vibrationsmätningar och mätningar av eventuella sättningar utanför och av min fastighet Sågen 1 utförs inför projektering och

byggnation samt efter avslutad byggnation. Dessa mätningar utan kostnad för fastighetsägaren.

### **Kommunens Bemötande:**

Området Nöthagen har varit utpekad som utredningsområdet för bebyggelse sedan antagande av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta 2013. Där redogörs för målsättningen att omvandla verksamhetsområdet till en tät blandad stadsdel. För att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa läget för kollektivtrafik i staden behöver högre bebyggelse än 3 våningar tillåtas. Bebyggelsens möte mot villaområdet har studerats ytterligare sedan samrådsförslaget. Byggrätter i planen som angränsar mot denna har sänkts en våning så att de nu är mellan 3 och 5 våningar.

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.

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats i ett samlat bemötande i punkt 11.

### **34. Privatperson LN**

Synpunkter:

Förslaget i stort innebär säkerligen ett lyft för området, från ett tråkigt och grått industriområde till ett förhoppningsvis levande och populärt bostadsområde. Det stora problemet med projektet är den redan så belastade trafiksituationen längs Blommenhovsvägen. Jag har granskat trafikplanerna, och är framförallt kritisk till att den ev planerade förbindelsen mellan Blommenhovsvägen och Hemgårdsområdet inte finns med som en självklar del i planeringen. Såväl i text som på informationsmöte omtalas den istället som en ev framtida lösning. Den behövs nu, redan innan vidare byggnation påbörjas. Det är redan en alltför tät trafik på Brunnsgatan vilken till viss del skulle kunna minskas om förbindelse enligt ovan tillkommer. Sättningar, vibrationer och oväsen i husen på Blommenhovsvägen pga den tunga trafiken är ytterligare en risk om det fortgår som nu. Ett omfattande byggprojekt som detta kommer säkerligen inte att medföra färre tunga fordon, under en byggtid som dessutom kommer att pågå länge. Detta är ytterligare ett argument för att passagen enligt ovan behövs beslutas om och byggas redan innan byggnation av området påbörjas!

### **Kommunens Bemötande:**

Synpunkter rörande parkering och trafik har besvarats samlat i punkt 11.

**Intressenter vars synpunkter ej eller endast delvis tillgodosetts**

Avsändare:

Länsstyrelsen

Trafikverket

Sörmlands museum

Föreningen Ung Kraft

NBV ÖrebroMälardalen

Räddningstjänsten

Miljönämnden

Brf Villa Skogsberg i Nyköping

Privatpersoner ÅoGH

Privatperson AN

Privatperson K-EN

Privatperson MM

Privatpersoner FoMD

Privatperson HA

Privatperson KH

Privatpersoner JoCE

Privatperson A-CB

Privatperson K-BS

Privatperson SB

Privatperson LR

Privatperson AÖ

Privatpersoner J-EHoLA

Privatperson SG

Privatpersoner BoMA

Privatperson KK

Privatperson OK

Privatpersoner PoAS

Privatperson MD

Privatperson LN



## Namnsättning

Namnberedningen har föreslagit ett antal namn på gator, park och torg samt kvartersnamn. Namnen redogörs för i planbeskrivningen och kommer att placeras ut på plankartan inför antagande.

## Redogörelse för MKB

Synpunkter har inkommit som berört upprättad Miljökonsekvensbeskrivning. Någon har påtalat MKB:ns angivna jämförelsealternativ. Länsstyrelsen har lämnat synpunkt att det är otydligt vilken roll vissa övergripande trafikåtgärder som nämns i MKB har för planområdet. Länsstyrelsen och Miljöenheten har haft synpunkter på att MKB för luft inte bedöms påverkas av planförslaget. Många har lämnat synpunkter på miljöaspekter som ingår i MKB:n utan att direkta synpunkter på MKB:n som dokument.

Omnämmande av Örstigsleden har tagits bort då den inte har betydelse för Nöthagens genomförande. Bild med studerade trafikåtgärder behålls dock för att ge förståelse för kommunens strategiska trafikplanering. Miljökonsekvensbeskrivning samt planbeskrivning har uppdaterats med redogörelse för varför inte miljökvalitetsnorm för luft bedöms påverkas av planförslaget.

I övrigt har MKB:n reviderats med anledning av uppdaterade och fördjupade utredningar.

## Medverkande tjänstepersoner

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av planarkitekt Sofia Buhrgard. Strategienheten har bidragit med text om strategisk trafikplanering.

## Samhällsbyggnad

### Plan- och naturenheten

Maria Ljungblom

Chef Plan- och naturenheten

Sofia Buhrgard

Planarkitekt Plan- och naturenheten