

# **KALLELSE TILL MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSNÄMNDENS SAMMANTRÄDE**

**Tisdagen den 9 november 2021 klockan 14:00  
i Stadshuset Sal B**

**Sammanträdet är inte öppet för allmänheten**

**Gruppmöten: 13.00-14.00**

S-, C- och MP-grupp: B-salen  
M-, KD- och L-grupp: Översikten  
SD-grupp: Avsikten  
V-grupp: Insikten

## **Informationsärenden**

- |   |                             |  |
|---|-----------------------------|--|
| 1 | Stadsmiljöavtalet           | Björn-Emil Jonsson,<br>Projektledare<br>Ostlänken    |
| 2 | Projektet Ribban            | Victoria Alstade,<br>planarkitekt<br>Samhällsbyggnad |
| 3 | Återrapportering Nollvision | Lars Nordquist,<br>verksamhetsansvarig<br>NTF        |

## Beslutsärenden

### Planärenden

- |   |  |           |
|---|--|-----------|
| 1 | Beslut om planbesked för del av fastigheten Artikeln 14 med flera, Arnö, Nyköping, Nyköpings kommun <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Checklista</li></ul>  | MSN21/64  |
| 2 | Beslut om planbesked för Svetsaren 9, Isaksdal, Nyköping, Nyköpings kommun <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Checklista</li></ul>   | MSN21/46  |
| 3 | Planprogram Skavsta, Nyköpings kommun <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Planprogram</li><li>- Planeringsförutsättningar</li><li>- Planeringsunderlag</li><li>- Undersökning om betydande miljöpåverkan</li></ul>  | MSN21/65  |
| 4 | Beslut om samråd för detaljplan för del av Utmålet 3, Ekensberg 1:1 och Brandkärr 2:1 m.fl (del av trafikplats Östra Infarten), Brandkärr, Nyköping, Nyköpings kommun <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Plan- och genomförandebeskrivning</li><li>- Plankarta</li><li>- Undersökning om betydande miljöpåverkan</li></ul> | MSN20/83  |
| 5 | Beslut om antagande av detaljplan för Raspen 1-3 m.fl (Nöthagen) Nyköping, Nyköpings kommun <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Plankarta</li><li>- Planbeskrivning</li><li>- Strukturplan</li><li>- Gestaltungsprogram</li><li>- Granskningsutlåtande</li></ul>  | MSN19/116 |

- |                               |   |            |
|-------------------------------|---|------------|
| 6                             | Beslut om samråd för detaljplan för Lappetorp 1:55,<br>Lappetorp, Nyköpings kommun <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Plankarta</li><li>- Plan- och genomförandebeskrivning</li><li>- Undersökning om betydande miljöpåverkan</li></ul> | MSN21/17   |
| 7                             | Planbesked för Skavsta 8:9 och Girsta 2:5, Skavsta,<br>Nyköping, Nyköpings kommun <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Checklista</li><li>- Begäran om planbesked</li></ul>   | MSN21/66   |
| 8                             | Namnsättning av väg; Höjdslingan <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- - Karta</li></ul>   | MSN21/57   |
| 9                             | Namnsättning av anläggning; Nyköpings Ridanläggning<br>Nyäng <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li></ul>   | MSN21/59   |
| <b>Bygglov</b>                |   |            |
| 10                            | Vägporten 2 (Östra Rundgatan 13)<br>Ansökan om bygglov för ändrad användning av lokaler för<br>kontor till utbildning <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Underlag</li></ul>   | B 2021-215 |
| <b>Administrativa ärenden</b> |   |            |
| 11                            | Revidering av Föreskrifter om avfallshanteringen för<br>Nyköpings och Oxelösunds kommuner <ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Förslag till föreskrifter</li></ul>  | MSN21/68   |

- |    |   |          |
|----|---|----------|
| 12 | Revidering av Nyköpings kommuns avfallstaxa<br>- Tjänsteskrivelse<br>- Förslag till avfallstaxa   | MSN21/69 |
| 13 | Revidering av Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial<br>- Tjänsteskrivelse<br>- Förslag till taxa<br>- Bilaga: Skillnader i kostnad | MSN21/70 |
| 14 | Yttrande gällande motion: Tillse att det finns möjligheter att lämna alla sorters textilier för återvinning på samtliga återvinningscentraler<br>- Tjänsteskrivelse<br>- Motion | MSN21/56 |
| 15 | Delegationsärenden<br>- Förteckning över anmälda delegationsbeslut  | MSN21/4  |
| 16 | Anmälningensärenden<br>- Förteckning över inkomna anmälningensärenden   | MSN21/1  |

Björn Fredlund  
Ordförande

Jenny Sundqvist  
Sekreterare

## **MSN § Beslut om planbesked för del av fastigheten Artikeln 14 med flera, Arnö, Nyköping, Nyköpings kommun**

**Diarienummer: MSN21/61**

Läge: Norra Arnö, korsningen mellan Arnöleden och Flättnaleden

Sökanden: Gata/Park/Hamn

---

Gata/Park/Hamn inkom den 14 september med en ansökan om planbesked. Syftet med ansökan är att möjliggöra anläggande av en cirkulationsplats samt bygga ut busshållplatsen i korsningen mellan Arnöleden och Flättnaleden. Flera fastigheter berörs, bland annat del av Artikeln 14.

Åtgärden är del av kommunens strategiska planering för att stärka in- och utfarter till Nyköpings tätort samt förbättra trafikflöden genom tätorten. Detta är särskilt viktigt under tiden resecentrum byggs. Kommunstyrelsen beslutade 2021-02-08 om att ansöka om statlig medfinansiering för projektet och har beviljats medel. Genomförandet behöver ske under år 2022.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) så ligger korsningen i ett utvecklingsområde för verksamheter. Förbättrade kollektivtrafikmöjligheter eftersträvas. Planansökan betraktas som förenlig med den fördjupade översiktsplanen, då åtgärden förväntas leda till större trafiksäkerhet, bättre framkomlighet och robusthet för de transporter och resor som sker inom området.

För området finns två befintliga detaljplaner, P82-16 och P76-17. För båda har genomförandetiden gått ut. Delar av ombyggnationen berör områden som inte stämmer överens i markanvändningen, bland annat busshållplatsens storlek samt cirkulationsplatsens utbredning på gatumarken. Därför behöver ett planarbete inledas.

Den samlade bedömningen av nedanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att ett positivt planbesked kan ges.

Aspekter som behöver studeras vidare i kommande planprocess och uppmärksammas i undersökning om betydande miljöpåverkan:

- Trafiksäkerhet
- Utformning av busshållplats
- Gångvägar till och från busshållplatsen
- Eventuell påverkan och kompensation för träd

Under planarbetet kan flera aspekter komma fram som behöver studeras genom analys och/eller framtagande av underlagsmaterial.

Samhällsbyggnad bedömer att planarbetet kommer påbörjas under Q4 2021 och beslut om att anta detaljplanen kommer att ske under 2022. Tidsplanen kan dock ändras beroende på tillkommande utredningsbehov, ändrad prioritering och oförutsägbara händelser som påverkar planarbetet.

## **Beslutsunderlag**

Checklista inför planbesked

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** detaljplanearbete för del av fastigheten Artikeln 14 med flera får inledas
- 2) **att** detaljplanearbetet bekostas av sökanden

### **Beslut till:**

Akten  
Sökanden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## **Beslut om planbesked för del av fastigheten Artikeln 14 med flera, Arnö, Nyköping, Nyköpings kommun**

Läge: Norra Arnö, korsningen mellan Arnöleden och Flättnaleden

Sökanden: Gata/Park/Hamn

### **Sammanfattning**

Gata/Park/Hamn inkom den 14 september med en ansökan om planbesked. Syftet med ansökan är att möjliggöra anläggande av en cirkulationsplats samt bygga ut busshållplatsen i korsningen mellan Arnöleden och Flättnaleden. Flera fastigheter berörs, bland annat del av Artikeln 14.



*Aktuell plats i norra Arnö markerat i rött.*

Åtgärden är del av kommunens strategiska planering för att stärka in- och utfarter till Nyköpings tätort samt förbättra trafikflöden genom tätorten. Detta är särskilt viktigt under tiden resecentrum byggs. Kommunstyrelsen beslutade 2021-02-08 om att ansöka om statlig medfinansiering för projektet och har beviljats medel. Genomförandet behöver ske under år 2022.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) så ligger korsningen i ett utvecklingsområde för verksamheter. Förbättrade kollektivtrafikmöjligheter eftersträvas. Planansökan betraktas som förenlig med den fördjupade översiktsplanen, då åtgärden förväntas leda till större trafiksäkerhet, bättre framkomlighet och robusthet för de transporter och resor som sker inom området.

För området finns två befintliga detaljplaner, P82-16 och P76-17. För båda har genomförandetiden gått ut. Delar av ombyggnationen berör områden som inte stämmer överens i markanvändningen, bland annat busshållplatsens storlek samt cirkulationsplatsens utbredning på gatumarken. Därför behöver ett planarbete inledas.

Den samlade bedömningen av nedanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att ett positivt planbesked kan ges.

Aspekter som behöver studeras vidare i kommande planprocess och uppmärksammas i undersökning om betydande miljöpåverkan:

- Trafiksäkerhet
- Utformning av busshållplats
- Gångvägar till och från busshållplatsen
- Eventuell påverkan och kompensation för träd

Under planarbetet kan flera aspekter komma fram som behöver studeras genom analys och/eller framtagande av underlagsmaterial.

Samhällsbyggnad bedömer att planarbetet kommer påbörjas under Q4 2021 och beslut om att anta detaljplanen kommer att ske under 2022. Tidsplanen kan dock ändras beroende på tillkommande utredningsbehov, ändrad prioritering och oförutsägbara händelser som påverkar planarbetet.

## **Beslutsunderlag**

Checklista inför planbesked

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** detaljplanearbete för del av fastigheten Artikeln 14 med flera får inledas
- 2) **att** detaljplanearbetet bekostas av sökanden



Linda Kummel

Chef Stadsbyggnadsenheten

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-28

Fanny Ramström

Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-26

**Beslut till:**

Akten

Sökanden

## Checklista inför planbesked av detaljplan för del av fastigheten Artikeln 14 med flera, Arnö, Nyköping, Nyköpings kommun

### Syfte med kommande detaljplaneläggning (Planen)

Den inkomna begäran om planbesked syftar till att möjliggöra anläggande av en cirkulationsplats samt bygga ut busshållplatsen i korsningen mellan Arnöleden och Flättnaleden.

Åtgärden är del av strategisk planering för att stärka in- och utfarter till Nyköpings tätort samt förbättra trafikflöden genom tätorten. Detta är särskilt viktigt under tiden resecentrum byggs. Kommunstyrelsen beslutande 2021-02-08 om att ansöka om statlig medfinansiering för projektet och har beviljats medel. Genomförandet behöver ske under år 2022.

### Nulägesbeskrivning (Platsen)

Aktuellt planområde ligger i norra delen av Arnö. Flera fastigheter berörs, bland annat del av Artikeln 14.



*Aktuell plats i norra Arnö markerat i rött.*

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) så ligger korsningen i ett utvecklingsområde för verksamheter. Förbättrade kollektivtrafikmöjligheter eftersträvas. Planansökan betraktas som förenlig med den fördjupade översiktsplanen, då åtgärden förväntas leda till större trafiksäkerhet, bättre framkomlighet och robusthet för de transporter och resor som sker inom området.

För området finns två befintliga detaljplaner, P82-16 och P76-17. För båda har genomförandetiden gått ut. Delar av ombyggnationen berör områden som inte stämmer överens i markanvändningen, bland annat busshållplatsens storlek samt cirkulationsplatsens utbredning på gatumarken. Därför behöver ett planarbete inledas.

### **Ställningstagande inför beslut om planbesked (samt underlag till behovsbedömning)**

Planen berör ett område som är bebyggd med två korsande gator samt en busshållplats (Platsen)

Planen anger förutsättningar för anläggande av en cirkulationsplats samt bygga ut busshållplats (Planen)

Planen medför eventuellt att intilliggande grönstruktur påverkas (Påverkan)

### **Bedömningen om planbesked**

Den samlade bedömningen av nedanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att ett positivt planbesked kan ges.

Aspekter som behöver studeras vidare i kommande planprocess och uppmärksammas i undersökning om betydande miljöpåverkan:

- Trafiksäkerhet
- Utformning av busshållplats
- Gångvägar till och från busshållplatsen
- Eventuell påverkan och kompensation av träd

Under planarbetet kan flera aspekter komma fram som behöver studeras genom analys och/eller framtagande av underlagsmaterial.

### **Bilagor**

- Bilaga 1 Checklista inför planbesked och kommentarer

Linda Kummel  
Chef Stadsbyggnadsenheten

Fanny Ramström  
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

# Bilaga 1: Checklista inför planbesked och kommentarer

<b>NATURVÄRDEN</b>	
<i>Viktiga naturvärden som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse naturvård <input type="checkbox"/> Natura 2000-habitat <input type="checkbox"/> Natura 2000-fågel <input type="checkbox"/> Skyddad natur (naturreservat, biotopskydd, naturminne, djur- och växtskyddsområde) <input type="checkbox"/> Värdefull eller känslig natur (ESKO-område, Länsstyrelsens naturvårdsprogram, Ängs- och hagmarksinventering, våtmarksinventering, nyckelbiotopsinventering, viltstråk och eventuell barriäreffekt) <input type="checkbox"/> Strandskydd <input type="checkbox"/> Fridlysta eller rödlistade arter <input type="checkbox"/> Värdefulla eller känsliga arter	
<b>Beskrivning</b>	Inom planområdet finns ingen natur som skyddas eller bedöms utgöra värdefull eller känslig i översiktliga underlag. Nära planområdet finns däremot några äldre tallar som riskerar att beröras av planarbetet. Om det inte är möjligt att bygga cirkulationsplatsen utan att dungen avverkas bör kompensationsåtgärder genomföras, till exempel använda tallstrockarna som död ved.

<b>KULTUR</b>	
<i>Viktiga kulturvärden som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse kulturmiljö <input type="checkbox"/> Fornminne <input type="checkbox"/> Byggnadsminne <input type="checkbox"/> Övrig värdefull kulturhistorisk miljö	
<b>Beskrivning</b>	

<b>HÄLSA</b>	
<i>Viktiga aspekter som berör hälsa som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse friluftsliv <input type="checkbox"/> Buller <input type="checkbox"/> Vibrationer <input type="checkbox"/> Magnetiska fält <input type="checkbox"/> Allergener <input type="checkbox"/> Miljöfarlig verksamhet <input type="checkbox"/> Föroreningar	

<input type="checkbox"/> Markföroreningar <input type="checkbox"/> Miljökvalitetsnorm utomhusluft	
<b>Beskrivning</b>	

<b>RISK</b>	
<i>Viktiga aspekter som berör risk för människors hälsa och miljö som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Ras och skred <input type="checkbox"/> Översvämning <input checked="" type="checkbox"/> Trafiksäkerhet - skydd mot olyckor <input type="checkbox"/> Farligt gods/skyddsavstånd <input type="checkbox"/> Erosion	
<b>Beskrivning</b>	Rätt utformad bedöms anläggandet av en cirkulationsplats och ny busshållplats kunna bidra till större trafiksäkerhet på platsen. Ökad trafik går att vänta i och med att närliggande områden är utpekade som framtida verksamhetsmark i översiktsplanen. Aspekter som behöver studeras under planarbetet är hur interaktion i cirkulationen för samtliga trafikslag kan förbättras, framkomlighet för tung trafik samt skapande av säker gångväg till och från busshållplatsen.

<b>VATTEN</b>	
<i>Viktiga aspekter som berör vatten som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> MKN avrinningsområde <input type="checkbox"/> Vattenskyddsområde <input type="checkbox"/> Ytvatten <input type="checkbox"/> Grundvatten <input type="checkbox"/> Dagvatten <input type="checkbox"/> Spillvatten	
<b>Beskrivning</b>	

<b>ENERGI OCH KLIMAT</b>	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör energi och klimat tas med i beaktning.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Lokalisering och närhet till olika målpunkter <input checked="" type="checkbox"/> Förutsättningar för hållbart resande <input type="checkbox"/> Byggskedet <input type="checkbox"/> Energiförsörjning	
<b>Beskrivning</b>	Närheten till befintliga och framtida verksamheter

	gör det lämpligt att bygga ut busshållplatsen samt anslutande gångvägar för att främja ett hållbart resande. Buss 715 mellan Nyköping och Oxelösund trafikerar hållplatsen drygt varje halvtimme under dagtid på vardagar.
--	--

### Aspekter som inte kan leda till betydande miljöpåverkan men har betydelse för planarbetet

STATLIGA INTRESSEN	
<i>Statliga intressen som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse för kommunikation (väg, järnväg, flyg, sjöfart) <input type="checkbox"/> Behov av flyghinderanalys <input type="checkbox"/> Skyddsrum	
<b>Beskrivning</b>	

STADSBYGGNADSKVALITETER	
<i>Viktiga stadsbyggnadskvaliteter som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<u>Sociala aspekter</u> <input checked="" type="checkbox"/> Jämställdhet <input type="checkbox"/> Integration <input type="checkbox"/> Barns perspektiv <input type="checkbox"/> Ålderssammansättning <input type="checkbox"/> Fysisk tillgänglighet <input type="checkbox"/> Rekreation och friluftsliv <input type="checkbox"/> Trygghet och säkerhet  <u>Fysiska aspekter</u> <input type="checkbox"/> Markförhållanden (geologi, jordarter och topografi) <input type="checkbox"/> Radon <input type="checkbox"/> Lokalklimat <input type="checkbox"/> Ljusförhållanden <input type="checkbox"/> Naturresurser <input type="checkbox"/> Jordbruksmark  <u>Arkitektur</u> <input type="checkbox"/> Landskapsbild <input checked="" type="checkbox"/> Stadsbild <input type="checkbox"/> Gestaltning	
<b>Beskrivning</b>	Förbättrade möjligheter att resa med kollektivtrafik har positiva effekter för jämställdhet. Planen bedöms inte ha stor påverkan på stadsbilden, i och med att en vägkorsning redan finns på platsen. En cirkulationsplats möjliggör dock att

	konstnärlig utsmyckning senare kan placeras ut på platsen.
--	--

<b>REFERENSMATERIAL SOM HAR ANVÄNTS</b>	
<b>Källa</b>	<b>Aktualitet</b>
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta (2013)	gällande
NYGIS	2021

## **MSN § Planbesked för Svetsaren 9, Isaksdal, Nyköping, Nyköpings kommun**

**Diarienummer: MSN21/61**

Sökanden: Riki/Amasten

---

Den 4 maj 2021 inkom en begäran av planbesked Riki/Amasten. Den syftar till att pröva möjligheten för förtätning av bostäder på fastigheten Svetsaren 9.

Den aktuella fastigheten ligger i stadsdelen Isaksdal i Nyköpings tätort och är cirka 20 000 kvm stort. Marken är detaljplanelagd sedan tidigare (P63-17) för bostadsändamål samt tillhörande friyta.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta utgör Isaksdal ett utredningsområde för stadsutveckling. Förtätning föreslås kunna ske genom påbyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse. Kompletterande bostadsbebyggelse bör placeras så att mindre parkering skapas. Hänsyn till grönstrukturens värden och som stadsplaneringsideal samt som friyta och gårdsrum för befintliga bostäder på fastigheten ska tas vid exploatering. Kompensationsåtgärder för eventuella intrång ska göras. Befintliga bergshöjder bör undantas från exploatering. Inför planläggning bör utredning göras i syfte att säkerställa vatten- och avloppsförsörjningen samt dagvattenhantering som är förenlig med vattendirektivets krav och riktlinjer.

Planansökan har tagits upp i intern arbetsgrupp, Stadsbyggnadsgruppen, där tjänstepersoner från Samhällsbyggnad, Tekniska divisionen, Näringsliv och Räddningstjänst finns representerade. Där konstaterades det att placering och anpassning av ny bebyggelse behöver ta stor hänsyn till kulturmiljö och grönstruktur i området. Planområdet ligger i nära anslutning till riksintresse för kulturmiljö Nyköping (D57). Parkeringsfrågan är svår i området och behöver därför studeras närmare vid förtätning. Det är inte säkert att tillräckligt med lämplig yta finns tillgänglig för att uppnå gällande parkerings-norm. Reducerande åtgärder genom exempelvis mobilitetstjänster kommer sannolikt att krävas, vilket också är lämpligt att genomföra då området ligger centralt i Nyköping. Genom en varsam förtätning av bostäder i området kan även integration och jämlikhet främjas. Detaljplaneläggningen bör samordnas med stadsutvecklingsplanen för Brandkärr, vars planavgränsning sträcker sig till Träffen som ligger i nära anslutning till fastigheten. Under planarbetet behöver trygghetspekter och



barnperspektiv studeras närmare. Buller, markföroreningar och tillskapandet av en hållbar dagvattenhantering är andra aspekter som planen behöver ta hänsyn till för att skapa en god helhetslösning i området. Kapacitet för anslutning till det kommunala vatten- och avlopps nätet finns.

## **Beslutsunderlag**

Checklista inför planbesked

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** detaljplanearbetet för Svetsaren 9 får inledas
- 2) **att** detaljplanearbetet bekostas av sökanden

### **Beslutet skickas till:**

Akten  
Sökanden

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

## Planbesked för Svetsaren 9, Isaksdal, Nyköping, Nyköpings kommun

**Sökanden:** Riki/Amasten

### Sammanfattning

Den 4 maj 2021 inkom en begäran av planbesked Riki/Amasten. Den syftar till att pröva möjligheten för förtätning av bostäder på fastigheten Svetsaren 9.

Den aktuella fastigheten ligger i stadsdelen Isaksdal i Nyköpings tätort och är cirka 20 000 kvm stort. Marken är detaljplanelagd sedan tidigare (P63-17) för bostadsändamål samt tillhörande friyta.



*Aktuell fastighet är markerat i rött.*

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta utgör Isaksdal ett utredningsområde för stadsutveckling. Förtätning föreslås kunna ske genom påbyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse.

Kompletterande bostadsbebyggelse bör placeras så att mindre parkering skapas. Hänsyn till grönstrukturens värden och som stadsplaneringsideal samt som friyta och gårdsrum för befintliga bostäder på fastigheten ska tas vid exploatering. Kompensationsåtgärder för eventuella intrång ska göras. Befintliga bergshöjder bör undantas från exploatering. Inför planläggning bör utredning göras i syfte att säkerställa vatten- och avloppsförsörjningen samt dagvattenhantering som är förenlig med vattendirektivets krav och riktlinjer.

Planansökan har tagits upp i intern arbetsgrupp, Stadsbyggnadsgruppen, där tjänstepersoner från Samhällsbyggnad, Tekniska divisionen, Näringsliv och Räddningstjänst finns representerade. Där konstaterades det att placering och anpassning av ny bebyggelse behöver ta stor hänsyn till kulturmiljö och grönstruktur i området. Planområdet ligger i nära anslutning till riksintresse för kulturmiljö Nyköping (D57). Parkeringsfrågan är svår i området och behöver därför studeras närmare vid förtätning. Det är inte säkert att tillräckligt med lämplig yta finns tillgänglig för att uppnå gällande parkerings-norm. Reducerande åtgärder genom exempelvis mobilitetstjänster kommer sannolikt att krävas, vilket också är lämpligt att genomföra då området ligger centralt i Nyköping. Genom en varsam förtätning av bostäder i området kan även integration och jämlikhet främjas. Detaljplaneläggningen bör samordnas med stadsutvecklingsplanen för Brandkärr, vars planavgränsning sträcker sig till Träffen som ligger i nära anslutning till fastigheten. Under planarbetet behöver trygghetspekter och barnperspektiv studeras närmare. Buller, markföroreningar och tillskapandet av en hållbar dagvattenhantering är andra aspekter som planen behöver ta hänsyn till för att skapa en god helhetslösning i området. Kapacitet för anslutning till det kommunala vatten- och avloppsnätet finns.

## **Beslutsunderlag**

Checklista inför planbesked

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** detaljplanarbetet för Svetsaren 9 får inledas
- 2) **att** detaljplanarbetet bekostas av sökanden

Linda Kummel  
Samhällsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Fanny Ramström  
Planarkitekt  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**2021-10-28 Beslut till:**

Akten

Sökanden

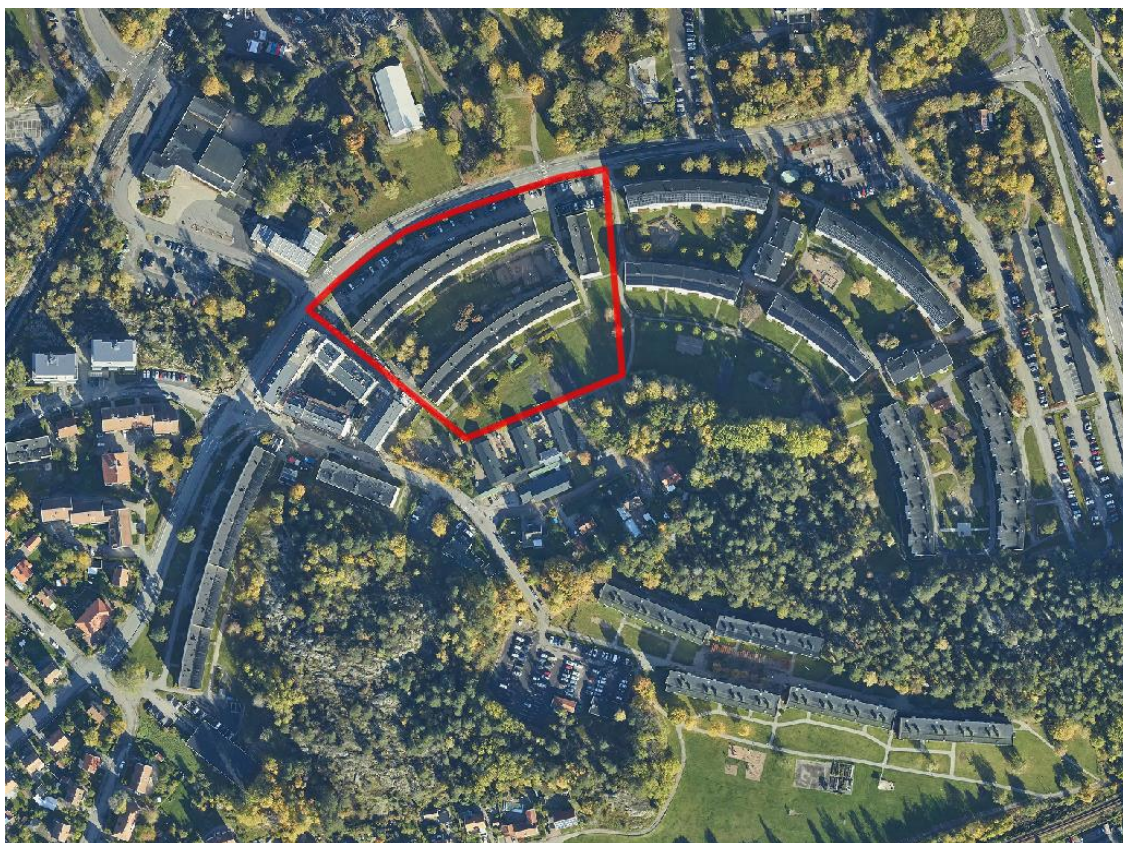
## Checklista inför planbesked av detaljplan för Svetsaren 9, Isaksdal, Nyköping, Nyköpings kommun

### Syfte med kommande detaljplaneläggning (Planen)

Den inkomna begäran om planbesked syftar till att pröva möjligheten för förtätning av bostäder på fastigheten Svetsaren 9.

### Nulägesbeskrivning (Platsen)

Det aktuella planområdet ligger i stadsdelen Isaksdal i Nyköpings tätort och är cirka 20 000 kvm stort. Marken är detaljplanelagd sedan tidigare (P63-17) för bostadsändamål samt tillhörande friyta.



*Aktuell fastighet är markerat i rött.*

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) utgör Isaksdal ett utredningsområde för stadsutveckling. Förtätning föreslås kunna ske genom påbyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse. Kompletterande bostadsbebyggelse bör placeras så att mindre parkering skapas. Hänsyn till grönstrukturens värden ska tas vid exploatering och kompensationsåtgärder för eventuella intrång ska göras. Befintliga bergshöjder bör undantas från exploatering. Inför planläggning bör utredning göras i syfte att säkerställa VA-försörjningen samt dagvattenhantering som är förenlig med vattendirektivets krav och riktlinjer.

### **Ställningstagande inför beslut om planbesked (samt underlag till behovsbedömning)**

Planen berör ett område som är bebyggt med flerbostadshus med tillhörande friyta (Platsen)

Planen anger förutsättningar för förtätning av bostäder (Planen)

Planen medför att grönstruktur i form av friytor för befintliga och angränsade bostäder kan tas i anspråk vid förtätning av bostäder (Påverkan)

### **Bedömningen om planbesked**

Den samlade bedömningen av nedanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att ett positivt planbesked kan ges.

Aspekter som ska studeras vidare i kommande processer och uppmärksammas i behovsbedömningen:

- Placering och anpassning av ny bebyggelse utifrån kulturmiljö- och grönstrukturaspekter
- Behov av friyta och utemiljö för befintliga och nya boende
- Buller
- Förorenad mark
- Hållbar dagvattenhantering
- Integration och trygghetsaspekter
- Barnperspektiv
- Ljusförhållanden
- Möjligheter för hållbart resande
- Parkering

Under den eventuella planprocessen kan flera aspekter komma fram som behöver studeras.

### **Bilagor**

- Bilaga 1 Checklista inför planbesked och kommentarer

Linda Kummel  
Samhällsbyggnadschef

Fanny Ramström  
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

## Bilaga 1: Checklista inför planbesked och kommentarer

<b>NATURVÄRDEN</b>	
<i>Viktiga naturvärden som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse naturvård <input type="checkbox"/> Natura 2000-habitat <input type="checkbox"/> Natura 2000-fågel <input type="checkbox"/> Skyddad natur (naturreservat, biotopskydd, naturminne, djur- och växtskyddsområde) <input type="checkbox"/> Värdefull eller känslig natur (ESKO-område, Länsstyrelsens naturvårdsprogram, Ängs- och hagmarksinventering, våtmarksinventering, nyckelbiotopsinventering, viltstråk och eventuell barriäreffekt) <input type="checkbox"/> Strandskydd <input type="checkbox"/> Fridlysta eller rödlistade arter <input type="checkbox"/> Värdefulla eller känsliga arter	
<b>Beskrivning</b>	Det finns inga skyddsvärda naturvärden inom planområdet. Uppvuxna träd i planområdet bidrar emellertid med flera ekosystemtjänster såsom beskuggning och vattenupptagning från mark. Att beakta är också gårdarnas syfte som friyta/gårdsmiljö för befintliga och framtida boende i området, vilket behöver utredas under planarbetet. Vid intrång i grönstrukturen ska kompensationsåtgärder genomföras.

<b>KULTUR</b>	
<i>Viktiga kulturvärden som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Riksintresse kulturmiljö <input type="checkbox"/> Fornminne <input type="checkbox"/> Byggnadsminne <input checked="" type="checkbox"/> Övrig värdefull kulturhistorisk miljö	
<b>Beskrivning</b>	Planområdet ligger i nära anslutning till riksintresse för kulturmiljö Nyköping (D57). Placering av ny bebyggelse behöver ta hänsyn till områdets övergripande stadsplanestruktur från modernismen, där kommande tillägg görs med hänsyn till denna avseende placering och höjder.

## HÄLSA

*Viktiga aspekter som berör hälsa som behöver studeras vidare i kommande planprocess.*

- Riksintresse friluftsliv
- Buller
- Vibrationer
- Magnetiska fält
- Allergener
- Miljöfarlig verksamhet
- Föroreningar
- Markföroreningar
- Miljökvalitetsnorm utomhusluft

### Beskrivning

Under planarbetet behöver bullernivåer från Runebergsgatan studeras närmare.

Byggnaderna har tidigare sanerats gällande PCB i fogar. Det finns risk för förhöjda halter av PCB i marken, vilket bör studeras närmare under planarbetet. Enligt EBH-registret har det tidigare legat en plantskola på fastigheten. Provtagning bör därför även omfatta relevanta parametrar för en före detta plantskola.

## RISK

*Viktiga aspekter som berör risk för människors hälsa och miljö som behöver studeras vidare i kommande planprocess.*

- Ras och skred
- Översvämning
- Trafiksäkerhet - skydd mot olyckor
- Farligt gods/skyddsavstånd
- Erosion

### Beskrivning

## VATTEN

*Viktiga aspekter som berör vatten som behöver studeras vidare i kommande planprocess.*

- MKN avrinningsområde
- Vattenskyddsområde
- Ytvatten
- Grundvatten
- Dagvatten
- Spillvatten

### Beskrivning

Kapacitet finns enligt Nyköpings vatten för anslutning till det kommunala vatten- och



	<p>avloppsnätet.</p> <p>Förtätning i området med nya byggnader samt hårdgjorda ytor i form av vägar/gångvägar och parkering påverkar dagvattenhanteringen i området vilket behöver belysas närmare i kommande planarbete och eventuellt utredas genom särskild dagvattenutredning.</p>
--	--

### Aspekter som inte kan leda till betydande miljöpåverkan men har betydelse för planarbetet

STATLIGA INTRESSEN	
<i>Statliga intressen som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse för kommunikation (väg, järnväg, flyg, sjöfart) <input type="checkbox"/> Behov av flyghinderanalys <input type="checkbox"/> Skyddsrum	
<b>Beskrivning</b>	

STADSBYGGNADSKVALITETER	
<i>Viktiga stadsbyggnadskvaliteter som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<p><u>Sociala aspekter</u></p> <input type="checkbox"/> Jämställdhet <input checked="" type="checkbox"/> Integration <input checked="" type="checkbox"/> Barns perspektiv <input type="checkbox"/> Ålderssammansättning <input type="checkbox"/> Fysisk tillgänglighet <input checked="" type="checkbox"/> Rekreation och friluftsliv <input checked="" type="checkbox"/> Trygghet och säkerhet	
<p><u>Fysiska aspekter</u></p> <input checked="" type="checkbox"/> Markförhållanden (geologi, jordarter och topografi) <input checked="" type="checkbox"/> Radon <input checked="" type="checkbox"/> Lokalklimat <input checked="" type="checkbox"/> Ljusförhållanden <input type="checkbox"/> Naturresurser <input type="checkbox"/> Jordbruksmark	
<p><u>Trafik och mobilitet</u></p> <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitet <input checked="" type="checkbox"/> Kollektivtrafikförsörjning <input checked="" type="checkbox"/> Gång och cykel <input type="checkbox"/> Grön omställning	
<p><u>Arkitektur</u></p>	

Landskapsbild

Stadsbild

Gestaltning

### **Beskrivning**

Området är lämpligt att pröva för förtätning då det ligger centralt i Nyköping med bra kollektivtrafik och cykelmöjligheter. Under planarbetet behöver en eventuell utveckling av stråk och kopplingar som passerar aktuell fastighet studeras närmare. Området är emellertid känsligt för förändring utifrån kulturmiljö och grönstruktur, vilket innebär att placering och anpassning av ny bebyggelse ska vägas högt. Under planarbetet behöver friyta för de nya bostäderna studeras närmare, samt att ljusförhållandena inte förändras allt för mycket för de som redan bor i området. Gårdsrummet mellan inre och yttre cirkel av bebyggelse innehåller flera höga värden som bör behållas och i mån höja kvaliteten på. Uppväxta träd bidrar med flera ekosystemtjänster såsom skuggning och vattenupptagning från mark, som ger positiva effekter lokalklimatet för de boende i området.

Genom en varsam förträning av bostäder i området kan integration och jämlikhet främjas. Detaljplaneläggningsplaneringen bör samordnas med stadsutvecklingsplanen för Brandkärr, vars planavgränsning sträcker sig till Träffen som ligger i nära anslutning till fastigheten. Under planarbetet så behöver trygghetsaspekter såsom sikt och belysning studeras närmare. Hänsyn behöver också tas till barns perspektiv. En förskola gränsar precis intill planområdet.

Parkeringsfrågan är svår i området och behöver därför studeras närmare vid förtätning. Det är inte säkert att tillräckligt med lämplig yta finns tillgänglig för att uppnå gällande parkeringsnorm. Reducerande åtgärder genom exempelvis mobilitetstjänster kommer sannolikt att krävas, vilket också är lämpligt att genomföra då området ligger centralt i Nyköping.

Planområdets jordarter utgör delvis av morän, sandig samt glaciär lera. Generellt har det varit lite höga radonhalter i området, men det kan bero till stor del på blåbetong i de befintliga husen i området (ej endast denna fastighet). Området har högrisk, mindre frekvent för markradon.

<b>REFERENSMATERIAL SOM HAR ANVÄNTS</b>	
<b>Källa</b>	<b>Aktualitet</b>
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta	2013
NYGIS	2021

## **MSN § Planprogram Skavsta, Nyköpings kommun**

### **Diarienummer: MSN21/65**

Läge: Utvecklingsområde Skavsta vid Stockholm Skavsta Flygplats

Sökanden: Nyköpings kommun

---

I översiktsplanen för Nyköping finns ett större utvecklingsområde utpekad vid Skavsta intill Stockholm Skavsta Flygplats. Olika planer, rapporter och analyser har tidigare gjorts för utvecklingsområdet. Till följd av Ostlänkens bibana och dess dragning förbi flygplatsen har förutsättningarna förändrats. För att hitta ny struktur på hur området ska kunna utvecklas tog kommunen 2020-2021 fram en strukturplan med dessa nya förutsättningar i beaktande som underlag för kommande detaljplaner. Vad en strukturplan är eller omfattar är inte specificerat i PBL (Plan- och bygglagen) men är ändå förekommande när en kommun vill tydliggöra hur ett område ska utvecklas och användas. Kommunens utgångspunkter och mål finns också redogjorda i strukturplanen.

Till skillnad från ett planprogram som finns beskrivet i Plan- och bygglagen, behöver strukturplanen inte samrådas. För att underlätta kommande detaljplaneskede och med den kunskap som erhållits från strukturplanen finns nu ett behov av att samråda. Målsättningen är därför att med ett planprogram för Skavsta formellt samråda och inhämta yttrande från Länsstyrelsen, berörda aktörer och fastighetsägare. Planprogrammet är en nedkortad version utav strukturplanen med hänsyn till dess stora omfattning.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

## **Förslag**

I förslaget till planprogram redogör kommunen bland annat för utgångspunkter och mål för utvecklingen vid Skavsta samt grundläggande struktur för området. Kommunen vill med planprogrammet samråda med

Länsstyrelsen, berörda aktörer och fastighetsägare. Ambitionen är att också öka handlingens status i dialog med externa parter jämfört mot strukturplanen.

Till planprogrammet har även en undersökning gjorts huruvida förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen har funnit att förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I enlighet med PBL behöver miljökonsekvensbeskrivning dock först upprättas i samband med detaljplanearbetet i kommande skede.

## **Beslutsunderlag**

Förslaget till Planprogrammet för Skavsta med tillhörande bilagor.

En prövning om betydande miljöpåverkan för området som planprogrammet omfattar är också gjord.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** förslaget bedöms innebära betydande miljöpåverkan
- 2) **att** Planprogram Skavsta får skickas ut på samråd

### **Beslut till:**

KS (för kännedom)  
Akten  
Stadsbyggnadsenheten

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Planprogram Skavsta, Nyköpings kommun

Läge: Utvecklingsområde Skavsta vid Stockholm Skavsta Flygplats

Sökanden: Nyköpings kommun

### Bakgrund

I översiktsplanen för Nyköping finns ett större utvecklingsområde utpekade vid Skavsta intill Stockholm Skavsta Flygplats. Olika planer, rapporter och analyser har tidigare gjorts för utvecklingsområdet. Till följd av Ostlänkens bibana och dess dragnings förbi flygplatsen har förutsättningarna förändrats. För att hitta ny struktur på hur området ska kunna utvecklas tog kommunen 2020-2021 fram en strukturplan med dessa nya förutsättningar i beaktande som underlag för kommande detaljplaner. Vad en strukturplan är eller omfattar är inte specificerat i PBL (Plan- och bygglagen) men är ändå förekommande när en kommun vill tydliggöra hur ett område ska utvecklas och användas. Kommunens utgångspunkter och mål finns också redogjorda i strukturplanen.

Till skillnad från ett planprogram som finns beskrivet i Plan- och bygglagen, behöver strukturplanen inte samrådas. För att underlätta kommande detaljplaneskede och med den kunskap som erhållits från strukturplanen finns nu ett behov av att samråda. Målsättningen är därför att med ett planprogram för Skavsta formellt samråda och inhämta yttrande från Länsstyrelsen, berörda aktörer och fastighetsägare. Planprogrammet är en nedkortad version utav strukturplanen med hänsyn till dess stora omfattning.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

## Förslag

I förslaget till planprogram redogör kommunen bland annat för utgångspunkter och mål för utvecklingen vid Skavsta samt grundläggande struktur för området. Kommunen vill med planprogrammet samråda med Länsstyrelsen, berörda aktörer och fastighetsägare. Ambitionen är att också öka handlingens status i dialog med externa parter jämfört mot strukturplanen.

Till planprogrammet har även en undersökning gjorts huruvida förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen har funnit att förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I enlighet med PBL behöver miljökonsekvensbeskrivning dock först upprättas i samband med detaljplanearbetet i kommande skede.

## Beslutsunderlag

Förslaget till Planprogrammet för Skavsta med tillhörande bilagor presenteras i Bilaga 1, Bilaga 2, Bilaga 3.

En prövning om betydande miljöpåverkan för området som planprogrammet omfattar är också gjord, se Bilaga 4.

## Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** förslaget bedöms innebära betydande miljöpåverkan
- 2) **att** Planprogram Skavsta får skickas ut på samråd

Linda Kummel  
Chef Stadsbyggnadsenheten  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-28

Sofia Bergqvist  
Planarkitekt  
Stadsbyggnadsenheten  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-28

## Beslut till:

KS (för kännedom)

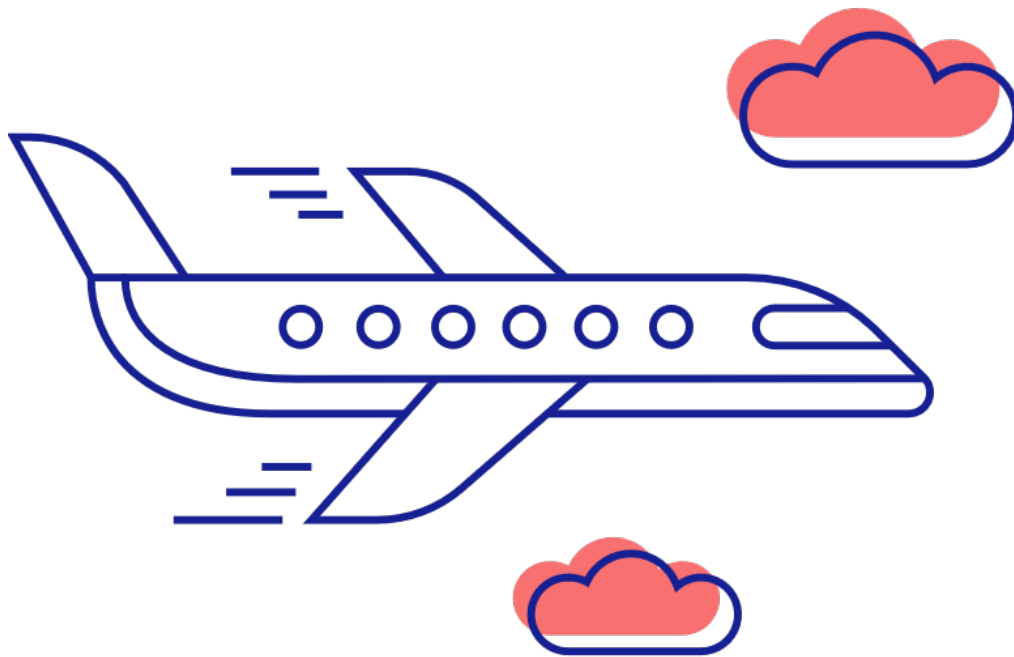
Akten

Stadsbyggnadsenheten

# Planprogram för Skavsta utvecklingsområde







Upprättad av WSP på uppdrag av Nyköpings kommun, oktober 2021

Planprogrammen består av följande delar:

- Planprogram för Skavsta utvecklingsområde (detta dokument)
- Bilaga 1. Planeringsförutsättningar
- Bilaga 2. Planeringsunderlag

Foton: Nyköpings kommun och WSP Sverige AB om inget annat anges.

Planprogrammen finns att läsa på kommunens hemsida [www.nykoping.se](http://www.nykoping.se)



**Nyköping**

# Innehåll

<b>1. Inledning</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund	6
1.2 Vad är en planprogram?	6
1.3 Utvecklingsområdets läge och avgränsning	6
1.4 Riksintressen	7
1.5 Hållbarhetsaspekter	9
<b>2. Planförslag</b>	<b>10</b>
2.1 Principer för utvecklingsområdet	11
2.2 Trafik	12
2.3 Markanvändning	19
2.4 Dagvatten	26
2.5 Risker till transporter	30
2.6 Risker med markföroreningar	32
2.7 Teknisk infrastruktur	32
2.8 Genomförande	32
2.9 Påverkan på riksintressen	33
<b>3. Planeringsförutsättningar</b>	<b>35</b>
3.1 Området idag	36
3.2 Fastigheter och markfrågor	38
3.3 Trafik	38
3.4 Näringsliv	42
3.5 Natur och åkermark	43
3.6 Fornlämningar och kulturmiljö	45
3.7 Vatten	46
3.8 Teknisk infrastruktur	50
3.9 Riksintressen	51
3.10 Risker	54
<b>4. Planeringsunderlag</b>	<b>57</b>
4.1 Kommunala styrdokument	58
4.2 Övrigt planeringsunderlag	61

# I. Inledning

# I. Inledning

## I.1 Bakgrund

Nyköpings kommun har i den kommunala översiktsplanen identifierat marken söder och öster om Stockholm Skavsta flygplats som ett lämpligt utvecklingsområde för verksamheter. Flygplatsen och området runt omkring står inför en framtida utveckling i samband med att Ostlänken realiserar och ett resecentrum byggs och integreras med flygplatsen. Trafikverkets arbete med Ostlänken pågår parallellt med kommunens planering. Nyköpings kommun har därför funnit behov av att ta fram ett planprogram som ett sammanhållande dokument för det fortsatta arbetet av utvecklingsområdet och framtagande av detaljplaner. Planprogrammet är också tänkt som ett underlag för fortsatt dialog med andra parter. Planprogrammet grundas till stor del på redan befintliga strategier och riktlinjer som berör utvecklingsområdet och som har tagits fram på nationell, regional och kommunal nivå.

Målbilden för området är att utforma en värdeskapande stadsutveckling utifrån ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbarhetsperspektiv. Målbilden är även att skapa en funktionell flygplatsstadsdel med arbetsplatser och attraktiva besöksmål. Mötesplatser och upplevelser har en central roll inom stadsdelen. Innovation och miljöhänsyn är självklara och synliga kvaliteter i utvecklingsområdet.

Utvecklingen av området ska utgå från dessa fyra värdeord:

- Närhet och småskalighet – vid Skavsta finns närhet till storstaden Stockholm, Stockholmsregionen och Mälardalen samt internationella marknader och besökare, samtidigt som du är mitt i det sörmländska landskapet nära småstadskänslan i Nyköping.
- Innovation – området ska präglas av innovation, hållbarhet och miljöhänsyn.
- Förtätning och omvandling – genom att förtäta och omvandla befintliga verksamheter kan det byggas vidare på redan attraktiva miljöer. Visionen är ett område som är i konstant tillväxt där omvandling sker utan att området känns ofärdigt eller som en byggarbetsplats.
- Flexibilitet – drivkraften är att växa men eftersom behoven för framtidens resenärer inte går att förutsäga är det viktigt att tänka flexibelt och ta vara på framtida möjligheter.

## I.2 Vad är ett planprogram?

Ett planprogram är ett planeringsdokument som övergripande visar den tänkta fysiska strukturen och mål för ett större område. Ett planprogram är det första steget i en detaljplaneprocess enligt plan- och bygglagen (PBL). Till skillnad från detaljplanen är planprogrammet inte juridiskt bindande, utan fungerar som ett vägledande planeringsunderlag och stöd vid fortsatt planläggning. Syftet är främst att visa hur möjligheterna i området kan tas tillvara och visa på en möjlig framtida utveckling. Den är också menad som ett underlag för fortsatt dialog med andra parter.

### Planprogram Skavsta

Planprogram för Skavsta visar översiktligt en tänkt fysisk struktur för Skavsta utvecklingsområde omkring år 2040 - 2050. Planprogrammet ligger till grund för den kommande detaljplanläggningen av området. Planprogrammet samråds med länsstyrelsen samt berörda remissinstanser och allmänheten. Inkomna synpunkter redovisas och besvaras i ett särskilt dokument. Efter samrådet kan planprogrammet komma att justeras efter inkomna synpunkter. Beslut om godkännande kan därefter fattas av kommunstyrelsen.

## I.3 Utvecklingsområdets läge och avgränsning

Utvecklingsområdet är beläget cirka sex kilometer nordväst om Nyköping. Områdets yta, där även framtida järnvägsområden inkluderas, uppgår till cirka 200 hektar. I norr avgränsas området av flygfälten tillhörande Stockholm Skavsta flygplats<sup>1</sup> samt av jordbruksmark. I väster avgränsas området av jordbruks- och skogsmark. I söder avgränsas området av väg 52 och i öster av länsväg 627. Öster om planområdet sträcker sig Nyköpingsåns dalgång. Området ligger nära såväl skärgården som Oxelösunds hamn. I ett storregionalt perspektiv ligger Skavsta mellan Stockholm och Norrköping med drygt tio mil till Stockholm och sex mil till Norrköping. Utvecklingsområdet har ett strategiskt läge med närhet till flyg, tåg, E4 och Oxelösunds hamn. Med tåg kan städer som Linköping och Södertälje nås på 30 minuter, Norrköping på under 20 minuter och Stockholm på under timmen. Med kollektivtrafik kan även orter som Flemingsberg nås på under 45 minuter samt Oxelösunds hamn på under 30 minuter.

Utvecklingsområdet är indelat i fyra delområden: "Resecentrum", "Södra området", "Sydöstra området"

<sup>1</sup> I de fortsatta texterna i planprogrammet kan Stockholm Skavsta flygplats ibland benämnas enbart "flygplats".

samt "F11-området". De olika delområdenas geografiska gränser är inte skarpa och deras ungefärliga lägen redovisas på illustrationen nedan.

Delområdena delas med korridorer för framtida dragning av Ostlänkens huvudbana samt av bibanan. Ostlänkens huvudbana planeras norr om Södra området och Sydöstra området, samt söder om F11-området. Bibanan delar Södra området från Sydöstra området. Resecentrum planeras strax norr om Södra området, där huvudbanan och bibanan möts. Flygplatsen ingår inte i utvecklingsområdet och utveckling av den omfattas inte av planprogrammets förslag.

Södra området ligger söder om resecentrum och flygplatsen, väster om väg 629 och Sydöstra området och norr om länsväg 52. Öster om området finns idag skogs- och jordbruksmark.

Sydöstra området ligger mitt emellan väg 629 i väster och 627 i öster. I norr sträcker sig området till det som idag kallas Flygarvägen. Söder om området, på höger sida om väg 629, finns en långtidsparkering, en del mindre byggnader samt lantbruksgården Tå gård.

Mellan väg 627 och Nyköpingsån finns ytterligare en lantbruksgård, Brunnsta gård.

F11-området avgränsas av flygplatsen samt flygbana i väster och väg 627 i öster. Väg 628, General Schybergs väg, går genom den södra delen av området. Norr om F11-området finns den förlängda landningsbanan, ett bostadshus samt jordbruksmark, och området sträcker sig ner till Sydöstra området.

#### 1.4 Riksintressen

Ett riksintresse är ett område med en funktion som staten har bestämt är av nationellt intresse. Om den kommunala planeringen riskerar att påverka ett riksintresse måste kommunen förhålla sig aktivt och redovisa hur planeringen förhåller sig till riksintresset samt hur påverkan i mesta möjliga mån kan undvikas i förhållande till riksintressets syfte. Möjliga alternativ där områdena inte påverkas eller riskeras att skadas, ska undersökas. Dialog gällande förändringar och eventuell påverkan på riksintresseområdena ska föras med Länsstyrelsen Sörmland och andra berörda myndigheter.



Ortofoto över utvecklingsområdet med markerade projektgränser. Ostlänken och bibanan, som är förutsättningar för projektet, är markerade.

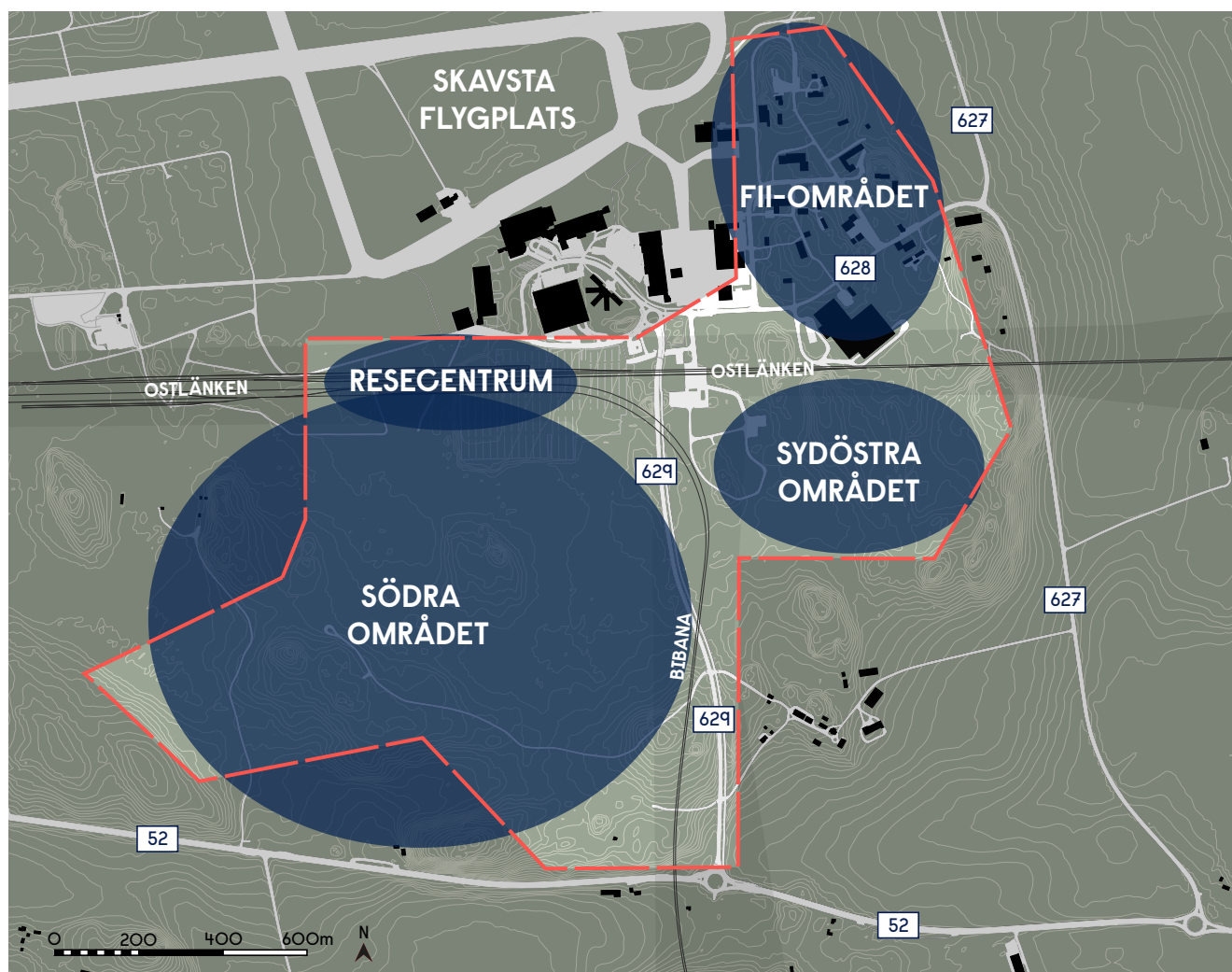
Utvecklingsområdet överlappar till viss del med flera riksintresseområden. Det kan betyda att Nyköpings kommun kommer att behöva utreda närmare om riksintressena kan påverkas negativt av den kommande utvecklingen. Målet är att riksintresseområdenas bärande värden inte skadas. Vid all planering, från översiktsplanering till bygglovsprövning, ska kommunen kontrollera om planeringsområdet befinner sig i något av de utpekade områdena för riksintressen.

Planområdet ingår i eller påverkas av flera riksintressen

- Hela utvecklingsområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret. Totalförsvarets intressen står över övriga riksintressen enligt miljöbalken.
- Det finns tre riksintressen som rör vägtrafiken: väg 629 går genom utvecklingsområdet och väg 52 strax söder om. Väg E4 går längre söder om utvecklingsområdet. Kommunen anser att riksintresset väg 52 i framtiden ska följa Kungsladugårdsleden, som planeras förbinda flygplatsen med trafikplats Kungsladugården, när denna är färdigställd. Nuvarande väg 52, från anslutning med väg 629 till trafikplats Hållet, föreslås därmed utgå som riksintresse för väg

i framtiden.

- Det finns flera riksintressen för järnvägstrafik i, eller i anslutning till, utvecklingsområdet. Söder om utvecklingsområdet löper Södra stambanan och TGOJ-banan (godsstråk mellan Oxelösund och Sala) som båda är av riksintresse för järnvägen. Den planerade terminalen Skavsta central föreslås få riksintressestatus när den står klar. Ostlänken och bibanan är också av riksintresse. När anläggningarna är färdiga kommer området för riksintresse att vara tydligare definierat.
- Stockholm Skavsta flygplats är av riksintresse för flygtrafiken.
- Utvecklingsområdet ligger intill Nyköpingsåns dalgång vilken är av riksintresse för natur- och kulturmiljövård. Nyköpingsåns sträckning mellan Långhalsen och Stadsfjärden är också av riksintresse för friluftslivet. Ostlänkens huvudbana planeras korsa riksintesseområdet. Utvecklingsområdet sammanfaller delvis med riksintresse för kulturmiljövård. Potentiella konflikter mellan utvecklingsområdet och riksintressena för kulturmiljövård eller naturvård redovisas i kapitel 2.9 Påverkan på riksintressen.
- Väster om flygplatsen finns Högåsens vattenskyddsområde som är av riksintresse.



Utvecklingsområdets avgränsning och schematiskt redovisade delområden med markerade projektgränser. Ostlänken och bibanan, som är förutsättningar för projektet, är markerade.

## 1.5 Hållbarhetsaspekter

Hållbarhetsaspekterna i planprogrammet bygger på globala målen i Agenda 2030. Samma förhållningssätt gäller även i Nyköpings översiktsplan 2040.

Hållbarhet kan inte ses som en parallell process eller något som sker utanför den ordinarie planeringsprocessen. För att ett projekt ska bli hållbart behöver hållbarhetsaspekterna genomsyra hela projektet och integreras i alla beslut, vägval och utredningar. Den kommande stadsutvecklingen inom Skavsta utvecklingsområde ska bidra till en hållbar utveckling, därför har arbetet med integrering av hållbarhetsaspekterna skett under hela framtagandet av planprogrammen.

Utifrån kartläggningen av förutsättningar har fyra huvudkategorier identifierats, vilka fångar upp och preciserar de viktigaste fysiska förutsättningarna för utvecklingsområdet. De är följande:

- God tillgänglighet
- Barriärer och buller
- Närhet till rekreation
- Segregerat närområde med stora skillnader i hälsa, arbete

Följande generalisering kan göras utifrån genomlysningen av olika aktörers mål och visioner: Globala målen genomsyrar flera aktörers och processers hållbarhetsarbete. Vad som särskiljer aktörerna är främst att kommunen fokuserar mer på en övergripande nivå och på frågor som berör befolkningen. Regionen fokuserar mer på frågor gällande tillväxt och utveckling, medan flygplatsen fokuserar hållbarhetsarbetet kring miljö i den mindre skalan, här och nu. Flertalet aktörer lyfter mål till ökad tillgänglighet bland annat genom spårutbyggnad och mål till utveckling och tillväxt.

Utifrån kartläggningen identifierades ett antal blinda fläckar, det vill säga hållbarhetsaspekter eller behov som identifierats i nulägesanalysen men inte fångats upp i strategiska planer och dokument. Dessa handlar främst om brist på helhetsbild kopplad till hållbarhetsaspekterna, att till exempel den ekologiska aspekten fångas upp med det sociala perspektivet inom hållbarhet saknas i hållbarhetsmålen, samt en brist på koppling mellan mål och vision. Hållbarhetsarbetet hade även gynnats av att identifiera och tydliggöra kopplingen till, och förutsättningarna för, den aktuella platsen.

Utifrån platsens och processens förutsättningar att hållbarhetsintegrera utvecklingen har analysen resulterat i följande slutsatser:

- Ramverk: FN:s globala mål. Aktörerna som är involverade i utvecklingen har ibland olika fokus i mål och visioner, särskilt kopplat till hållbarhet. För

att tackla hållbarhetsutmaningarna behövs helheten av det som prioriteras: lång sikt och här och nu, miljö, ekonomiskt och socialt. FN:s globala mål genomsyrar dock flera aktörers och processers hållbarhetsarbete, och kan användas för att skapa en gemensam helhetssyn. Det ska man ta fasta på i fortsatta samverkansprocesser för att styra hållbarhetsarbetet och använda Globala målen som ram för målarbetet.

- Prioriterade mål: Följande globala mål bör prioriteras i det fortsatta arbetet med utveckling av området (dock innebär prioriteringen inte att övriga aspekter inte är viktiga):
  - Mål 3: God hälsa och välmående
  - Mål 5: Jämställdhet
  - Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
  - Mål 10: Minskad ojämlikhet
  - Mål 11: Hållbara städer och samhällen
  - Mål 15: Ekosystemtjänster och biologisk mångfald.



För vart och ett av dessa mål har prioriterade aktiviteter för planprogrammen och fortsatt arbete identifierats



# 2. Planförslag

# Planförslag

## 2.1. Principer för utvecklingsområdet

I direkt anslutning till Skavsta flygplats och Skavsta resecentrum, nära internationella och nationella marknader, skapas ett helt nytt område. Olika kvaliteter inom området attraherar olika företagstyper. Det finns dock en gemensam faktor - närhet. Det kan vara närhet till internationella marknader och kunder, närhet till stora stråk av pendlare och flygresenärer eller närheten till resor, stad och natur. Här finns både internationell tillgänglighet och närhet till naturen.

Nyköpings kommun har tagit fram en målbild för Stockholm Skavsta utvecklingsområde som syftar till att skapa en funktionell flygplatsstadsdel där den moderna människan trivs, där mötesplatser och upplevelser har en central roll samt där innovation och miljöhänsyn är självklara och synliga faktorer. De fyra värdeord som har valts för området är närhet och småskaligt, förtätning och omvandling, innovation samt flexibilitet.

Utgångspunkten i arbetet med den fysiska strukturen har varit värdeorden. Utöver dem ska hållbarhet genomsyra såväl utvecklingen som upplevelsen av utvecklingsområdet Skavsta. Den fysiska utformningen av planprogrammen ska i detta tidiga skede ses som ett principiellt förslag baserat på givna förutsättningar, antaganden gjorda utifrån övergripande utredningar och tidigare arbeten samt önskemål från involverade intressenter. I det fortsatta arbetet med program och detaljplaner behöver mer detaljerade utredningar och studier utföras för att säkerställa den slutliga utformningen av den fysiska strukturen. Nyköpings kommun kommer även behöva säkerställa att efterfrågan på specifik mark kan tillgodoses inom utvecklingsområdet. Parallellt kommer kommunen arbeta med att attrahera nya etableringar inom utvecklingsområdet.

### Givna förutsättningar

- Sträckning av Ostlänkens huvudbana och bibana ligger fast.
- Läget för resecentrum vid Skavsta och för plattformarna är fastställt.
- Läget för fyra nya passager vid järnvägen är fastställda.
- Kungsladugårdsleden kopplas till riksväg 52.
- Väg 629 får ett nytt läge strax väster om det befintliga läget.
- På grund av höjdrestriktioner får inga byggnader överstiga höjden +88 meter över nollplanet.

Utöver de givna förutsättningarna har antaganden och önskemål beskrivna nedan beaktats.

## Infrastruktur

- Gatorna utformas så att de uppmuntrar till hållbara resor. Tillräckliga ytor för gång-, cykel- och busstrafik säkerställs och ytorna dimensioneras för rörelser och möten.
- Utformning av gatorna framtidssäkras genom flexibla gaturum.
- Framkomlighet för busstrafik prioriteras i bussarnas linjestreckningar.
- Framkomlighet för fordonstrafik prioriteras på väg 629.
- Väg 629 ansluts till riksväg 52 och Kungsladugårdsleden i ett läge nära bibanan i syfte att bevara jordbruksmark och naturmark i väster samt för att skapa en tydlig entré till området nära staden och för att öppna upp marken för utvecklingen av området.
- Huvudgator som utgår från väg 629 strukturerar upp området och ökar orienterbarheten samtidigt som de fungerar som gröna korridorer.
- Inga ytkrävande markparkeringar i den centrala delen.
- Väl utbyggd laddningsinfrastruktur för cykel, buss och bil skapar bra förutsättningar för hållbara resor.
- Det skapas förutsättningar för trafikering av autonoma fordon utmed strategiska sträckor.
- Skyfallsvatten hanteras och leds i första hand till Nyköpingsån. Avvattnings mot Idbäcken ska undvikas.
- Hitta innovativa sätt att hantera dagvatten.

## Bebyggelsestruktur

- Stationsnärhetsprincipen tillämpas.
- Stadslänkande struktur i områden närmast resecentrum främjar vistelse, möten och promenader.
- Sömlös övergång till mindre personalintensiva verksamheter i Delen vid bibanan.
- Tydligare övergång till mer ytkrävande och transportintensiva verksamheter väster om väg 629.
- Upplevelsecentrum i Sydöstra området.
- F11 norr om General Schybergs väg bevaras till stora delar och utvecklas med hänsyn till natur- och kulturvärden.
- Delområdena i utvecklingsområdet kopplas samman med starka stråk som bryter barriärerna.
- Området närmast väg 629 är utvecklingsområdets "ansikte" utåt. Placering och gestaltning av byggnader samt utformning av mark och landskap ägnas stor omtanke för att skapa en positiv upplevelse från väg 629.
- Området längs med järnvägen utgör utvecklingsområdets "ansikte" utåt. Placering och gestaltning av byggnader samt utformning av mark och landskap ägnas stor omtanke för att skapa en positiv upplevelse för tågpassagerare.

Många av de besökande till utvecklingsområdet kommer att resa hit från andra städer och andra regioner för att arbeta här eller komma till ett av besöksmål. Flertal arbetande i den nya flygplatsstadsdelen bor i Nyköping/Oxelösund är det av stor vikt att området trafikeras av bussar. Området bör, i så stor utsträckning som möjligt, planeras utifrån att arbetsplatsen ligger som längst 400 meter från tilltänkta busshållplatslägen för lokal trafik. Stationsnärlighetsprincipen bör tillämpas vid planering av området. Denna princip är en samhällsplaneringsteori som går ut på att personalintensiva arbetsplatser med regionalt och storregionalt upptagningsområde lokaliseras inom gångavstånd (maximalt cirka 600 meter) från stationen. Det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel. Det kan vara upp till dubbelt så som nyttjar kollektiva transportmedel om arbetsplatsen ligger inom 500–600 meter från slutstationen. Service, såväl kommersiell som offentlig bör lokaliseras i direkt anslutning till resecentrumet. Detta förstärker knutpunktens roll och gör att man kan utnyttja denna service på väg till och från resecentrumet.

### Grönstruktur

- Sammanhängande grönstruktur skapas och stråk leder ut till närliggande naturmark eller in till anlagda parker eller bevarade naturområden.
- Naturområden, nya parker och gatuträd planeras så att de bidrar till att bryta ner skalan i området.

- Naturmark och anlagda parker planeras så att de binder samman av gröna promenadstråk.

### 2.2. Trafik

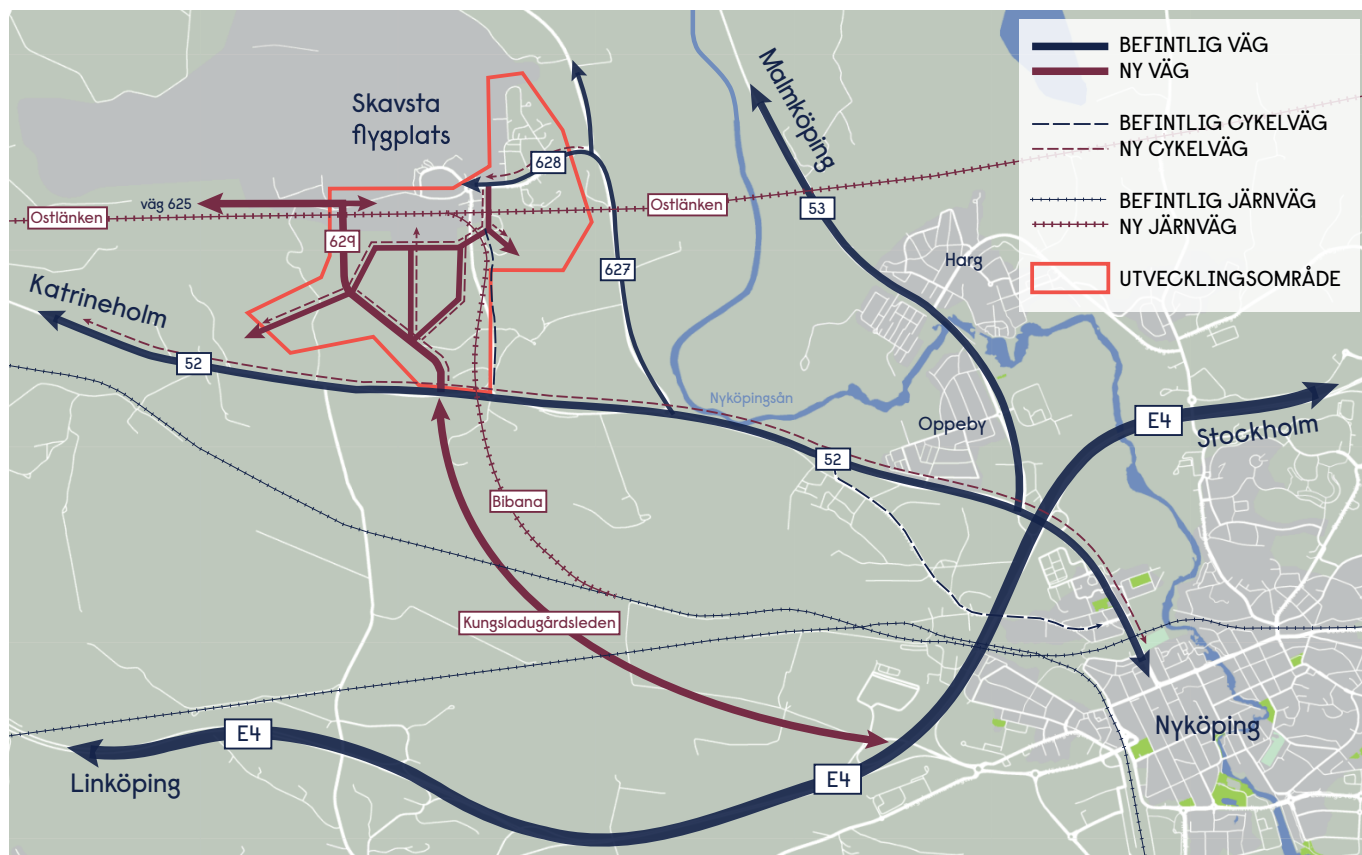
Planeringen av infrastrukturen i utvecklingsområdet utgår dels från framtaget "Utvecklingsprogram Skavsta", dels från trafikslagshierarkin i kommunens "Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta". Under framtagandet av planprogrammen fördes dialog mellan Nyköpings kommun, Trafikverket, Region Sörmland, Skavsta flygplats och fler andra parter.

Prioriteringsordningen (gång, cykel, kollektivtrafik, biltrafik) syftar till att få ett gaturum och trafiknät som utgår från gående och cyklisters behov, som bidrar till ökad tillgänglighet och jämlikhet. Den regionala tillgängligheten till Skavsta flygplats behöver fortsatt säkerställas och därför kan biltrafiken inte vara underordnad gång-, cykel- och kollektivtrafik överallt. Kommunens trafikstrategi innehåller även ställningstagande att inom huvudstråk för visst trafikslag ska just detta trafikslag prioriteras. Det innebär bland annat att buss behöver bättre framkomlighet än exempelvis cykel just i busstrafikens huvudstråk.

### Gatustruktur

#### Övergripande vägnät

Tillgängligheten till utvecklingsområdet med cykel är idag bristfällig då det saknas länkar mellan området och



Förslag till utvecklingsområdets vägnät i relation till kringliggande övergripande vägnät.

Nyköpings tätort. Genom en utbyggnad av en separerad gång- och cykelväg utmed riksväg 52 kan en god tillgänglighet för cyklister till utvecklingsområdet säkerställas.

Utvecklingsområdet har en direkt koppling till riksväg 52 i söder och väg 627 och 628 i öster. På sikt ansluts området även till planerade Kungsladugårdsleden som kopplar ihop området med E4:an. Tillgängligheten till utvecklingsområdet med buss och bil blir därmed mycket god.

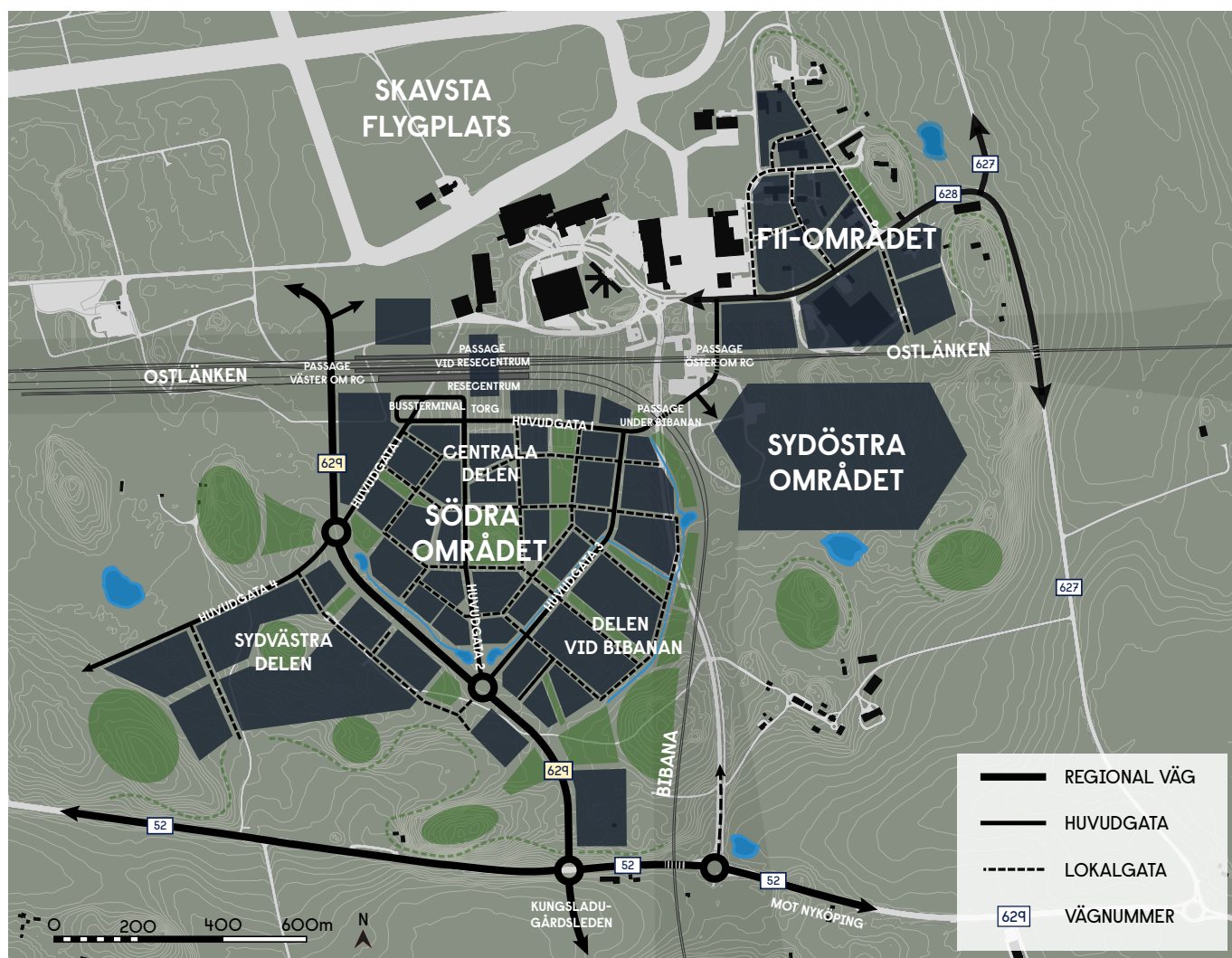
Väg 627 och 628 ingår i det lokala huvudvägnätet och prioriteras för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det finns en strävan att minska biltrafiken på dessa vägar.

Kungsladugårdsleden får en regionalt viktig funktion som kopplar ihop europaväg E4 med riksväg 52, och kommer ingå i det regionala vägnätet med Trafikverket som väghållare. Riksväg 52 får därmed en förändrad funktion i och med anläggandet av Kungsladugårds-

leden. Nyköpings kommun och Trafikverket diskuterar ändringar i riksintressen för kommunikationer. Riksintresse för kommunikation på riksväg 52 väster om Skavsta föreslås att utgå enligt Trafikverkets remiss från mars 2021. Fortsatta utredningar krävs för att fastställa vägens nya funktion, utformning och väghållaransvar.

Busstrafiken utgör grunden till planeringen av gatunätet. Föreslagen gatustruktur har tagits fram för att tillgodose gena körvägar till resecentrum för busstrafiken, samtidigt som en gen och tydlig körväg behålls till Skavsta flygplats. Gatustrukturen har en tydlig uppdelning mellan regional och lokal trafik samtidigt som de båda utgör en del av det övergripande gatunätet för utvecklingsområdet. Strukturen är robust och medger flexibilitet för förändringar.

Inom utvecklingsområdet finns tre gatutyper: regional väg, huvudgata och lokalgata, där de två första utgör det övergripande gatunätet i utvecklingsområdet.



Förslag till trafikstrukturer inom utvecklingsområdet och kopplingar med omgivningen.

## Regional väg 629

Dagens dragning av regional väg 629 ändras och den nya dragningen placeras strax väster om bibanan. Ändringen är nödvändig för att göra plats för den planerade bibanan. I planförslaget finns inom det Södra området väg 629, som binder ihop Skavsta flygplats med väg 52, Kungsladugårdsleden och i förlängningen med väg E4 mot Stockholm/Linköping. Vägen är regionalt viktig och prioriteras för buss- och biltrafik till Skavsta flygplats. Vägen kännetecknas av sitt breda och gröna gaturum med separerade gång- och cykelvägar på båda sidor av vägen. Vägen dimensioneras för hastighet 80 km/h, men rekommenderas få lägre hastighet, högst 60 km/h, vid korsningar.

Väg 629 får en diagonal sträckning genom utvecklingsområdet för att skapa förutsättningar för området att kunna växa och för att prioritera framkomligheten för buss- och biltrafik till flygplatsen. Antalet korsningspunkter utmed väg 629 är få av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl. I norr föreslås väg 629 korsa Ostlänkens huvudbana på vägbro över spåren. Norr om spåren ansluter vägen till befintlig väg 625 i väst.

För att kunna inrymma alla nödvändiga funktioner behöver väg 629 vara cirka 27 meter bred på sträcka blir 29 meter vid korsningar. Vid korsningar reserveras utrymmen för svängkörfält och mittrefug. Dubbelriktade gång- och cykelbanor föreslås på vardera sida av vägen. Skåldiken skiljer gång- och cykelbanan från körbanan samt tillför grönska i gatusektionen.

## Huvudgator

De gator i utvecklingsområdet som blir mer trafikerade kallas för huvudgator. Gatorna kännetecknas av att de kommer vara breda gaturum mellan husfasaderna. I den bredare sektionen inryms körbanan med utrymme för fyra körfält, trottoar på ena sidan av vägen, dubbelriktad gång- och cykelbana på andra sidan av vägen, busshållplats samt zon med trädplantering. I sektionen för gator med busstrafik finns reserverade ytor för busskörfält som kan anläggas om behov uppstår. Om behovet inte finns, föreslås att gatan utformas med ett körfält i vardera riktningen. Den breda sektionen gör att det finns utrymme att ändra gatans funktion i framtiden om behovet uppstår. Den smalare sektionen inrymmer körbanan med två körfält, dubbelriktad gång- och cykelbana på båda sidor av vägen, en zon med trädplantering och angöring eller parkering på vardera sida. Inom utvecklingsområdet skapar huvudgatorna ett sammanhängande gatunät mellan större målpunkter och mellan utvecklingsområdets olika områden som skärs av på grund av Ostlänkens huvudbana och bibana.

Genom utvecklingsområdet planeras fyra huvudgator. Huvudgata 2 och Huvudgata 3 går från regional väg

629 i söder till Huvudgata 1 som går från cirkulationsplatsen närmast passagen väster om resecentrum, vidare mot resecentrum och fortsätter mot det Sydöstra området. Där Huvudgata 1 passerar resecentrum, ändras sektionen och gatan får en karaktär där oskyddade trafikanter och buss får en tydlig prioritet i gaturummet. Huvudgata 4 möter samma cirkulationsplats där Huvudgata 1 ansluts. Huvudgata 4 ramar in den Sydvästra delen norrifrån.

## Lokalgator

Inom utvecklingsområdet finns flera lokalgator som utgör länkar mellan huvudgatorna och kopplar till de lokala målpunkterna. Angöring och leveranser till lokaler sker i fickor mellan gatuträden. På ena sidan av gatan finns en trottoar och på den andra en dubbelriktad gång- och cykelbana.

## Passager

I utvecklingsområdet finns fyra passager tvärs Ostlänkens huvudbana och bibana, en väster om stationens plattformar, en vid resecentrum, och två öster om plattformarna. Passagen väster om plattformarna föreslås gå över huvudbanan på bro. Bron planeras bli 7 meter bred och inkluderar inte gång- och cykelväg. Vid resecentrum föreslås en passage över järnvägen för gående och cyklister. Passagen är tänkt att fungera som länk mellan Södra området, resecentrum och flygplatsen. Passagen kan även möjliggöra tillgänglighet till tågplattformarna. Passagen kan med fördel vara en integrerad del av resecentrumbyggnaden och kan finnas på byggnadens utsida.

Öster om plattformarna sker passagerna i tunnel; den ena är under huvudbanan och den andra under bibanan. Sörmlandstrafikens bussar kan åka via tunnlarna. Båda tunnlarna planeras för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik samt räddningstjänst.



Prioriteringsmodell mellan trafikslagen enligt Nyköpings kommuns transportstrategi.

## Gång- och cykeltrafik

Enligt Nyköpings kommuns transportstrategi ska trafikslagen prioriteras enligt följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik och bil. I den föreslagna strukturen för utvecklingsområdet är utgångspunkten att området ska vara trivsamt och snabbt att röra sig genom till fots och med cykel. Gaturum med mycket grönska och breda gång- och cykelbanor bidrar till upplevelsen av att vistas i området.

Kartan på nästa sida visar det övergripande gång- och cykelvägnätet i utvecklingsområdet. Strukturen följer de större gatorna och grönstrukturen. Inom det övergripande gång- och cykelvägnätet separeras gående från cyklister för att ge hög framkomlighet för cyklister. Dessa knyts sedan samman med huvudcykelnätet utmed riksväg 52 med gen och snabb koppling till Nyköpings tätort.

För att uppnå en trafiksäker miljö och undvika olyckor är det viktigt att möten mellan olika trafikslag utformas så att det i varje läge är tydligt hur de olika trafikslagen ska agera. Gående och cyklister är som oskyddade trafikanter de mest utsatta i trafiken. Möten mellan dessa trafikslag och biltrafik ska utformas så att biltrafikens

hastighet minskas.

Separata ytor för gående planeras på samtliga gator i utvecklingsområdet. Möjlighet till separata cykelbanor finns på alla lokalgator i området men på de mindre lokalgatorna kan cykling som alternativ ske i blandtrafik.

En förutsättning för ett ökat resande till fots och med cykel är att skapa miljöer där upplevelsen av trygghet är hög. Exempel på miljöer som kan upplevas som otrygga är parker och tunnlar. På grund av det behöver dessa platser utformas och gestaltas ur trygghetsynpunkt, exempelvis genom att skapa breda tunnlar. En annan åtgärd är att skapa alternativa huvudvägar så att en resa genom tunnel kan undvikas exempelvis vid obekväma tider på dygnet.

## Kollektivtrafik

Inom utvecklingsområdets norra del planeras en station för Ostlänkens bibana som möjliggör för resor norrut mot Stockholm och söderut mot Linköping. Stationsläget har en central roll för områdets utveckling. Hela utvecklingsområdets struktur och exploateringsgrad är planerad utifrån stationens läge och bussarnas linjeföring, med gena stråk genom området. För att



Förslag till gång- och cykelnät samt till busstrafiklinjer.

kollektivtrafiken ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen i området bör inte personalintensiva verksamheter lokaliseras mer än 500 meter från stationen. Stationsläget behöver understödjas med busstrafik, vilken föreslås koncentreras till få stråk med hög framkomlighet. Stråken har tagits fram utifrån principen att de ska säkras för framtida busstrafik, ge underlag för tät busstrafik och god framkomlighet. I dessa stråk prioriteras busstrafiken framför biltrafiken. Genom att lokalisera personalintensiva verksamheter inom 400–500 meter från en busshållplats i vägnätet för busstrafik skapas förutsättningar för en mer turtät busstrafik. Inom utvecklingsområdet föreslås fem busshållplatser och en bussterminal som är en del av resecentrumet vid Skavsta. Utanför området föreslås en busshållplats på riksväg 52 i höjd med Tå. Bussterminalen får ett centralt läge och integreras med resecentrum. Utvecklingsområdet planeras att trafikeras av Sörmlandstrafikens region- och stadsbussar. Linjenät och turtätheten behöver utredas närmare i det fortsatta arbetet tillsammans med regionen. Viktiga sträckor som behöver fortsätta trafikeras, alternativt utvecklas, är Nyköping-Katrineholm och Flen samt Nyköping-Eskilstuna. Utvecklingsområdets gatustruktur och bussterminal har tagits fram utifrån att vara robust men samtidigt flexibel. Exempelvis kan huvudgator i området omdanas för att inrymma busskörfält, och bussterminalen kan på ett effektivt sätt hantera såväl genomgående som vändande busslinjer.

### Bussterminal

En bussterminal ska utformas så att miljön för resenären blir attraktiv och funktionell, samtidigt som bussens framkomlighet tillgodoses. För resenären ska terminalen vara trafiksäker samt lätt att identifiera och ta sig fram i. Hur och var säkra och tillgängliga passager kan tillskapas i terminalen behöver studeras mer i detalj i det fortsatta arbetet. Bussterminalen, med anslutande gångkopplingar, ska vara enkel att orientera sig i, lättöverskådlig och trygg. För bussens behov krävs att terminalen är tillräckligt dimensionerad med avseende på antal hållplatslägen och framkomlighet i



Principskiss över bussterminalens utformning och placering av hållplatslägen.

gata. I terminalen ska det finnas köryta med tillräckliga svängradier och svepytor, vändmöjlighet, hållplatslägen med uppställningsplatser, rast- eller pauslokal, ersättningstrafik, kommersiell trafik med mera.

Utformning och dimensionering för Skavsta bussterminal utgår från en funktionskartläggning framtagna av Sörmlandstrafiken. Av underlaget framgår att terminalen ska dimensioneras för cirka 250 bussrörelser per dygn och för både vändande och genomgående busslinjer. Ytterligare bussrörelser kan tillkomma i form av kommersiell trafik. Bussterminalen kommer bland annat att trafikeras av regionbussar, stadsbussar, flextrafik samt kommersiell trafik. Utifrån detta är Sörmlandstrafikens bedömning att bussterminalen behöver ha nio hållplatslägen, tre uppställningsplatser för Sörmlandstrafiken inklusive elladdplatser samt två platser för ersättningstrafik. Platserna för ersättningstrafik behöver ha utrymme för två ledbussar per plats. På södra sidan av Huvudgata 1 genom bussterminalen finns utrymme för ytterligare ett hållplatsläge. Lokalisering av uppställning för chartertrafik behöver studeras vidare. Möjliga lösningar skulle kunna vara vid korttidsparkeringen eller utmed gata. Utöver platser för bussar behövs också utrymmen för cykelparkering, angöring (kiss and ride), korttidsparkering och taxi. Kiss and ride är särskilt anvisade platser för tillfälligt uppehåll med bil vid hämtning och lämning av resenärer, exempelvis vid järnvägsstationer eller flygplatser.

Genom att ge bussterminalen en central placering, inom 300 meter från järnvägsstationen, skapas förutsättningar för effektiva byten mellan buss och tåg. En viktig utgångspunkt vid val av utformning av bussterminalen har varit att skapa en samlad bytespunkt som är överskådlig för resenären. Bussterminalens närhet och tydlighet bedöms ge snabbare flöden och effektivare byten än om terminalen är utspridd i gatunätet. På grund av det föreslås terminalen utformas som en ö-terminal.

För att inrymma antalet hållplatslägen som anges i Sörmlandstrafikens funktionskartläggning behöver cirka 18 000 kvadratmeter markyta reserveras för bussändamål. Om inte all reserverad yta behövs, kan ytan minskas till förmån av byggrätter. Det bör utredas vidare i detaljplaneskedet.

Terminalens ö tar mycket yta i anspråk men möjliggör samtidigt för hållplatslägen utmed samtliga sidor av ön. Ytan kan nyttjas till andra funktioner. Det är dock viktigt att inte uppföra en större byggnad på ön då det skulle få en negativ effekt på terminalens överblickbarhet. Cykelparkeringar är inte lämpliga att anlägga på ön eftersom det då uppstår konflikter mellan gående och cyklande. Bussterminalen föreslås förses med väderskydd, liksom gångvägen till resecentrum, för ökad komfort för resenärer.

Bussterminalen är delvis integrerad i gatunätet där hållplatslägen för kommersiell busstrafik, ersätt-



Inspirationsbild. Bussterminal i Aaraus Canopy, Schweiz. (© Niklaus Spoerri, Zurich)

ningstrafik och flextrafik ligger utmed huvudvägnätet i blandtrafik. Hållplatslägen för Sörmlandstrafikens busstrafik samt uppställning för Sörmlandstrafikens trafik ligger separat från övrig trafik. Även färdtjänstens hållplatslägen ligger där. Vändning kan ske runt mittön, alternativt vid uppställningsplatserna runt ön. Huvudgata 1 vid bussterminalen föreslås få en gestaltning som tydligt signalerar att biltrafik är underordnad gång-, cykel- och busstrafik, i syfte att sänka fordonens hastigheter och minska vägen som barriär för gående. Trafiksäkra gång- och cykelpassager behöver säkerställas. Huvudgata 1 vid bussterminalen föreslås utformas med busskörväg, där bussen angör hållplatsläget i busskörvägen. Lösningen gör det möjligt att undvika sidoflyttningar som krävs vid till exempel fickhållplatser. En sådan lösning tros få alltför negativ påver-

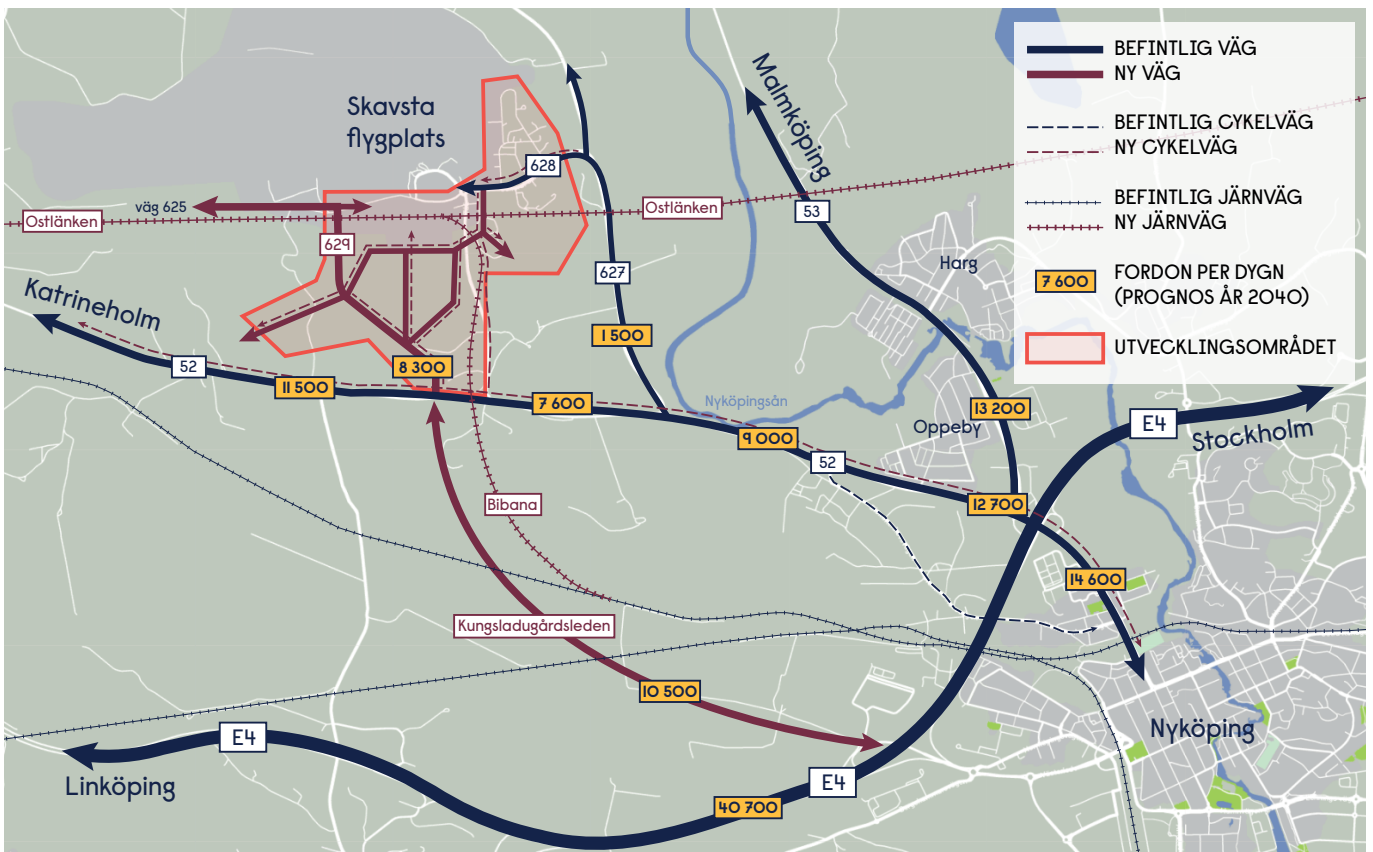
kan på bussframkomligheten. En buss kan med denna lösning passera en inestående buss i sidokörvägen. Huvudgata 2 kan med fördel utformas med fickhållplatser för att inte förhindra annan trafik (inklusive busstrafik) då ersättningstrafik förekommer mer sällan än vanlig linjetrafik.

### Övriga funktioner

För att undvika obehörig trafik i bussterminalen, som riskerar försämra framkomligheten för busstrafiken, behöver anordnade ytor för parkering och angöring skapas. För att undvika konflikter mellan bussresenärer och cyklister föreslås cykelparkeringar placeras utanför bussterminalen i nära anslutning till resecentrum. Angöring (kiss och ride) och taxi föreslås lokaliseras parallellt med Huvudgata 1 söder om torget. Enligt Sörmlandstrafikens funktionskartläggning behövs tre platser för taxi och fem platser för kiss and ride.

### Biltrafik

Norr om utvecklingsområdet ligger Skavsta flygplats. Tillgängligheten med bil till flygplatsen behöver, i takt med utvecklingsområdets framväxt, fortsatt upprätthållas. Regional väg 629 utgör primär in- och utfart till flygplatsen samt till utvecklingsområdet, och är den väg som förväntas få mest trafik i området, cirka 8300 fordon/dygn år 2040. Vägens anslutning till riksväg 52 bör samordnas med Kungsladugårdsledens anslutning som erbjuder en genkoppling till väg E4. År 2040 antas Kungsladugårdsleden få cirka 10 500 fordon/dygn. Ledens anslutning till riksväg 52 är ännu inte fastställt. I och med anläggandet av Kungsla-



Dygnslöden år 2040 i det övergripande vägnätet.





Körvägar för biltrafik från primär in- och utfart till större målpunkter. Till/från Skavsta flygplats (till vänster), till/från Södra området och F11-området (till höger).

dugårdsleden, antas trafiken på riksväg 52, öster om Kungsladugårdsledens anslutning, minska med cirka 7100 fordon/dygn.

Sekundär in- och utfart till området finns via vägarna 627 och 628. Väster om utvecklingsområdet skapas en ny anslutning (Huvudgata 4) till riksväg 52. Om anslutningen ska öppnas för biltrafik bör förslaget utredas vidare.

Från regional väg 629 finns två korsningar, där den södra korsningen utgör entrén till utvecklingsområdet med möjlighet för resor till resecentrum, Sydöstra området samt F11-området. Den norra korsningen har bland annat stor betydelse för tvärgående regional busstrafik men möjliggör även för resor till resecentrum och det Sydvästra området.

Från den primära in- och utfarten sker resor till/från Skavsta flygplats via regional väg 629. För resor till/från Sydöstra området och F11-området, hänvisas biltrafiken till den södra entrén på väg 629 för vidare resa på Huvudgata 3. Resor till/från resecentrum kan gå antingen via den södra eller den norra entrén från väg 629. Transporter till flygplatsen, inklusive transporter av flygbränsle, går via regional väg 629 på vägbron över huvudbanan och vidare in på flygplatsområdet.

## Parkering och angöring

### Cykelparkering

Cykelparkeringar behöver anordnas vid större målpunkter och placeras så att de är närmare entréerna än bilparkeringar, med undantag för parkeringsplatser för personer med funktionsvariation. Parkering till större verksamheter med stort behov av cykelparkering ska ske inom kvartersmark. Arbetsgivare bör anordna cykelparkeringar till de anställda för att uppmuntra resor med cykel. Det är även viktigt att en viss andel av cykelparkeringsplatserna anpassas till lådcyklar.

Vid resecentrum behöver ytor reserveras för cykelparkeringar vid samtliga entréer så att tillgängligheten blir god. Om detta inte görs finns en risk för spontana och oordnade parkeringar. Samtliga cykelplatser i området ska utformas med god kvalitet och hög standard. Det innebär bland annat att de ska vara väderskyddade, erbjuda ramlåsning och vara väl belysta. Vid resecentrumet ska cykelparkeringarna upplevas tillräckligt säkra för att de som pendlar ska kunna lämna sina cyklar under nätter eller helger.

### Bilparkering och angöring

Med relativt små kvarter och hög exploatering finns i de centrala delarna ingen plats för markparkering. Så länge utvecklingsområdet inte är fullt utbyggt kommer sannolikt plats för markparkering finnas på obebyggda tomter. När utvecklingsområdet är fullt utbyggt behövs andra lösningar än markparkering. Ett alternativ är att ett kvarter reserveras för ett så kallat mobilitetshus, med plats för parkering i nära anslutning till resecentrum. Mobilitetshus är ett parkeringshus som erbjuder parkeringsmöjligheter för olika typer av fordon som bilar och cyklar, det kan också finnas cykelservice och laddplatser. Syftet med ett mobilitetshus är att samla olika typer av mobilitet på en plats och därmed kunna möjliggöra och underlätta hållbart resande eller ett liv utan att behöva äga egen bil. Tanken är att parkeringsköp i mobilitetshuset kan nyttjas i de fall garage inte kunnat anordnats i det egna kvarteret. I de mer perifera delarna av utvecklingsområdet behöver parkering för anställda och besöksparkering huvudsakligen ske på kvartersmark, men kan kompletteras med kantstensparkering utmed gatorna. Kantstensparkering bör i största möjliga mån undvikas utmed gator med busstrafik. Undantag kan behöva göras för att klara tillgänglighetskraven. Leveranser till mindre butiker och verksamheter angör på utpekade lastzoner utmed gata. Transporter till större verksamheter behöver lösas på kvartersmark.

### 2.3 Markanvändning

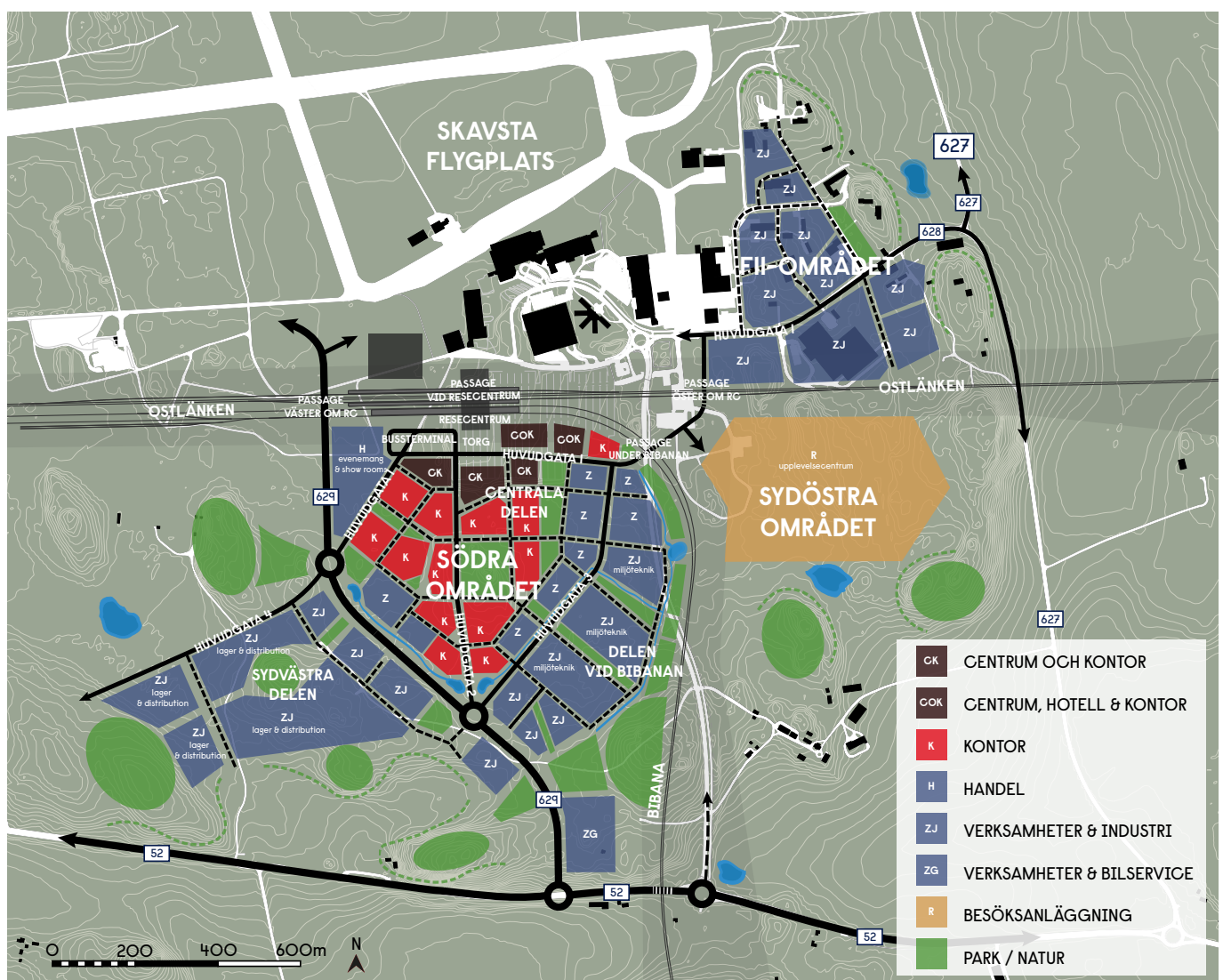
Utvecklingsområdet Skavsta består av fyra huvudområden: Södra området, Sydöstra området, resecentrum och F11-området. Södra området är störst av alla fyra huvudområden. Hjärtat i utvecklingsområdet är resecentrum. Utvecklingsområdet planeras för enbart verksamheter, utan några bostadshus, men tanken är att de centrala delarna kring resecentrum i det Södra området ska upplevas som stad. Utåt från resecentrum avtar bebyggelsetätheten och exploateringsgraden. Personalintensiva verksamheter och servicefunktioner lokaliseras inom kortare promenadavstånd från resecentrumet och bussterminalen, enligt stationsnärlighetsprincipen. Längre bort från resecentrum lokaliseras mindre personalintensiva verksamheter samt personalintensiva verksamheter som har behov av större ytor eller verksamheter med andra behov. Längre ut från resecentrum, med god tillgång till väg 629, lokaliseras extensiva verksamheter som är ytkrävande och/eller transportintensiva. I området mellan bibanan och Ostlänken, vidare kallat Sydöstra området, föreslås ett upplevelsecentrum med god nationell och regional tillgänglighet. Ett upplevelsecentrum med besökare kan bidra till att levandegöra utvecklingsområdet och stärka besöksnäringen i Nyköping. F11-området ut-

veckla och kännetecknas som ett mindre, lugnare och mindre tätt område jämfört med det Södra området. Befintlig vägstruktur inom F11-området behålls och kompletteras med ny småskalig bebyggelse.

Fullt utbyggt, bedöms utvecklingsområdet Skavsta inrymma cirka 13 500 arbetsplatser varav cirka 3000 är till flygplatsens område.

#### Resecentrum

Resecentrum är ett samlingsnamn för Ostlänkens station, bussterminalen och flygplatsterminalen. De olika funktionerna är separerade från varandra men samlade inom en begränsad yta på båda sidor om spårområdet. Hit ankommer resenärer med flyg, tåg samt regional och lokal busstrafik. Flygbussar planeras anlända på flygplatssidan och ingår därav inte i planprogrammen. Att säkerställa korta avstånd mellan olika delar av resecentrum och möjliggöra smidiga byten för resenärer är väldigt viktigt i den fortsatta planeringen. Förflyttning mellan bussterminal och station, söder om spåret, och flygplatsterminal, norr om spåret, sker via en inbyggd passage över spårområdet. På så sätt kan resenärer förflytta sig väderskyddat hela sträckan. (se siffran (1) i kartillustration på nästkommande sida)



Utvecklingsområdets markanvändning.



Markanvändningskartan redovisar utvecklingsområdets delar närmast resecentrum. Varje numrerat delområde beskrivs i texterna.

Torget synliggör resecentrumbyggnaden och underlättar orienterbarheten samt ökar trafiksäkerheten i området då det bildas ett bilfritt område närmast resecentrumet. Torget ska utformas så att det tydligt markeras att man befinner sig inom områdets hjärta. Detta kan göras med hjälp av annorlunda materialval, konstverk, landskapselement eller andra unika objekt. (2)

I kvarteren närmast resecentrum lokaliseras personalintensiva verksamheter såsom kontor och hotell. Servicefunktioner och verksamheter som kan dra nytta av höga resenärsflöden och närliggande arbetsplatser lokaliseras kring torget. Där är kundunderlaget som störst och verksamheten i sig bidrar till att öka områdets attraktionskraft. (3)

För att få en bra inramning av torget kan bussterminalen, väster om torget, förses med ett större skulpturalt tak som bidrar till att minska upplevelsen av stora öppna asfaltsytor. För att tydliggöra avgränsningen mellan torg och bussterminal kan exempelvis träd placeras i en eller flera rader. Från bussterminalen kan resenären väderskyddad ta sig vidare till tågstationen eller flygplatsterminalen på mindre än tre minuter. (4)

Parken utmed Huvudgata 1 nära resecentrum har en lugnande effekt och skapar möjlighet för kortare vila för resenärer samtidigt som den kan hantera dagvatten. (5)

#### Principer för resecentrum

- Korta avstånd för resenärer premieras.
- Hög exploateringsgrad runt torget.
- Servicefunktioner i bottenvåningar kring torg.
- Byggnader placeras så att torg får en tydlig och attraktiv inramning.
- Resecentrumbyggnaden manifesterar tydligt resecentrumfunktionen och underlättar orienterbarheten.

#### Att beakta i det fortsatta arbetet

- Resecentrumbyggnad inklusive passage över spårområdet kommer att bli utvecklingsområdets signum och landmärke. Utformning och gestaltning av dessa bör hanteras med stor omsorg.
- Möjligheten att kunna röra sig mellan bussterminal och flygplatsterminal under tak eftersträvas för att underlätta för resenärer som väljer att ta sig till eller från platsen med hållbara färdmedel.
- Bussterminalens placering och storlek innebär ut-

maningar med att skapa ett intimt torg. En tydlig avgränsning mellan torg och bussterminal är viktig att åstadkomma.

- En mindre park i direkt eller nära anslutning till resecentrum höjer attraktiviteten i området. Mark för detta ändamål bör reserveras och förankras tidigt i planprocessen för att inte riskera att byggas i takt med att markvärdet ökar.

#### Södra området

Södra området avgränsas av bibanan i öster och Ostlänken i norr. Centralt i området löper väg 629 som tillsammans med huvudgatorna delar upp det Södra området i tre delområden: Centrala delen, Sydvästra området och Delen vid bibanan. Tanken är att verksamheterna i respektive delområde ska kunna dra nytta av varandra och av den struktur i vilken de befinner sig. Exempelvis drar den Sydvästra delen, med transportintensiva verksamheter, fördel av närheten till det regionala vägnätet. Den Centrala delen, med personalintensiva verksamheter, drar å andra sidan fördel av det stationsnära läget. Mellan den Centrala delen och Delen vid bibanan är övergången sömlös och inte lika tydlig som avgränsningen mot den Sydvästra delen.

Norr om cirkulationsplatsen mellan vägarna 52 och 629 finns ännu en cirkulationsplats. Den utgör huvudentrén till utvecklingsområdet. Här struktureras trafiken upp till de stora målpunkterna, flygplatsen, resecentrum och Sydöstra området samt F11-området.

#### Centrala delen

Utgångspunkten i utformningen av den Centrala delen är att den ska upplevas som en levande stadsdel. Därmed behöver den planeras för ett stort antal arbetsplatser och ge understöd till servicefunktioner vid resecentrum och i andra strategiska lägen. Hög exploatering med personalintensiva verksamheter skapar, tillsammans med stora resenärsströmmar kring resecentrum, förutsättningar för liv och rörelse under stora delar av dygnet.

Den Centrala delen är uppbyggd kring ett starkt kollektivtrafikstråk där samtliga kvarter kan nås med korta promenader från resecentrum eller den södra busshållplatsen. (6)

Kvarteret mellan väg 629 och huvudgatan kan inrymma en besöksintensiv verksamhet. Den kan dra nytta av fördelarna med närhet till resecentrum och avfart från väg 629. Inom kvarteret kan en större byggnad få plats som kan ta upp och/eller dölja nivåskillnaden till väg 629. Exempel på verksamheter är idrottsarena, mässor, visningslokaler och showrooms för företag eller liknande. Även en större livsmedelsbutik kan fungera på platsen. (7)

Besökare till Sydöstra området, som anländer med tåg eller buss, behöver gå en sträcka om cirka 500 meter längs Huvudgata 1. Här utformas gaturummet

med fokus på gångtrafikanter. Det görs exempelvis genom variation av byggnader, levande bottenvåningar, gatuträd, sittmöjligheter, små platsbildningar med mera, som bidrar till att minska det mentala avståndet och uppleva sträckan som promenadvänlig. (8)

Mindre platsbildningar skapar förutsättningar för vistelse och möten i stora delar av den Centrala delen. Platsbildningar kan vara en mindre torgyta med träd och sittmöjligheter eller en liten park. I bottenvåningarna som ansluter till platsbildningarna finns servicefunktioner såsom restaurang, café och kiosk. (9)

Längs vissa gator skapas tydliga siktlinjer som, tillsammans med fondmotiv i form av utmärkande byggnader eller större träd, ökar orienterbarheten och upplevelsevärdena i området. (10)

Ett område med naturmark som ligger lite högre i förhållande till Centrala delen i övrigt bevaras. Området reserveras för park men har en mer naturliknande karaktär till skillnad från de mindre anlagda parkerna i området. Från den Centrala parken leder grönska ut till kringliggande naturmark via anlagda parkstråk och trädplanterade gator. (11)

#### Principer för Centrala delen

- Mindre kvartersstorlekar som skapar ett mer finmaskigt gatunät och ökar läsbarheten av området.
- Hög exploatering och personalintensiva verksamheter.
- Platsbildningar och torg i strategiska lägen.
- Levande bottenvåningar med servicefunktioner i anslutning till platsbildningar.
- Mycket grönska i form av parker och gatuträd.
- Siktlinjer avslutas med fondbyggnader eller parkmotiv.
- Placering och gestaltning av byggnader utmed väg 629 ägnas stor omsorg. Angöring sker från lokalgator men byggnaderna ska inte upplevas som "baksidor" av väg 629.
- Fondbyggnader ägnas extra stor omtanke med avseende på gestaltning.
- Variation i gatumiljö, såväl gata som omgivande byggnader, hjälper till att bryta ned skalan och bidrar till att minska de mentala avstånden.

#### Att beakta i det fortsatta arbetet

- För att åstadkomma levande stadsdelar behövs flera komponenter. I utvecklingsområdet saknas en av den viktigaste markanvändningen gällande stadslivet, det vill säga bostäder. Avsaknaden av bostäder innebär att förutsättningarna för en levande stadsdel under helger och kvällstid är kraftigt begränsade. Det är därför viktigt att det planeras blandning av olika markanvändningar runt resecentrum och i den Centrala delen. Flera av principerna syftar till att få folk att besöka och uppehålla sig i området. Uppnås det ökar möjligheterna att området upplevs levande vilket ökar attraktionskraften och i sin tur skapar goda möj-



Markanvändningskartan redovisar den Centrala delen. Varje nummererat delområde beskrivs i texterna.

ligheter att fler vill besöka, vistas och etablera sig i området.

- Balansgången mellan önskemål om levande bottenvåningar och tillräckligt med kundunderlag är svår. Ekonomiska incitament kan behövas för att initialt locka serviceinriktade verksamheter att etablera sig i området när kundunderlaget är mindre.
- Om den centrala parken ska planläggas som natur eller park samt parkens exakta avgränsning, utreds i det fortsatta arbetet med stöd av naturvärdesinventering.
- Ett sätt att möjliggöra för mindre kvarter med hög exploatering är att tillåta parkeringsköp i ett gemensamt parkeringsgarage. I parkeringsgaraget kan även infartsparkering och besöksparkering tillåtas; exempelvis för besökande till mässa/idrottsanläggning. Parkeringsgaraget placeras lämpligtvis nära resecentrum i närheten av infart från väg 629 och mässa/idrottsanläggning.
- För att göra den Centrala delen mer levande bör man skapa förutsättningar för att ha ytor och lokaler för evenemang, konserter eller idrottsaktiviteter.

#### Delen vid bibanan

Längs Huvudgata 3 lokaliseras mindre personalintensiva verksamheter, eller personalintensiva verksamheter som har speciella behov eller av andra skäl inte behöver lokaliseras i den Centrala delen. Scale-up-företag kan till exempel lockas till området med billiga hyror och möjlighet att över tid växa sig större i området. I Delen vid bibanan finns möjlighet för större företag eller kluster av företag inom samma nisch/bransch att etablera sig i temaparker. Här kan företag dra nytta av samlad kompetens och göra gemensamma investeringar i utrustning, lokaler eller liknande. Möjligheten att erbjuda stora kvarter som inte tillåter extensiva verksamheter finns söder om Huvudgata 3. (12)

För att öka attraktionen kan de större kvarteren samt områden mellan dessa utformas med stor andel

grönytor. I motsats till den Centrala delen, där närhet till service och kollektivtrafik attraherar, kan den gröna och lummiga miljön vara attraktionen i denna del av utvecklingsområdet. Grönytor behövs även för att hantera dagvatten och skyfallsvatten som leds hit från den Centrala delen för vidare transport till lågpunkten öster om bibanan. (13)

Ett område med värdefulla tallar bevaras. Området kan även ingå i ett större kvarter och planläggas som kvartersmark med restriktioner om att träden ska bevaras. (14)

Norr om Huvudgata 3 är kvarteren mindre och anpassade till den Centrala delens gatustruktur. Beroende på efterfrågan kan dessa kvarter innehålla mer personalintensiva verksamheter, likt Centrala delen. (15) De två höjderna och marken mellan dessa bevaras till stora delar. Att anlägga verksamhetsytor här innebär stora ingrepp med höga bergsskärningar som följd. (16)

Kvarteret närmast riksväg 52 lämpar sig väl för verksamheter med inriktning bilburen trafikantservice som exempelvis drivmedelsstation, snabbmatställen och liknande. En markremsa med naturmark bevaras närmast riksväg 52 för att undvika stora ingrepp i naturen. Naturmarksremsan fungerar även som visuell avgränsning för boende i närheten. (17)

#### Principer för Delen vid bibanan

- Byggnader placeras och utformas för att skapa ett attraktivt gaturum utmed Huvudgata 3.
- Flexibel kvartersstruktur söder om Huvudgata 3. Kvarteren närmast bibanan kan delas upp i mindre kvarter eller utformas till fyra eller fem stora kvarter.
- Natur och grönska tillåts ta plats såväl inom som utanför kvarteren för att skapa grön karaktär.
- Utformningen av området närmast riksväg 52 och gestaltningen av byggnader, skyltar med mera är särskilt viktig då det är Skavsta utvecklingsområdes entré från de större vägarna.

#### Att beakta i det fortsatta arbetet

- Vissa kvarter norr om Huvudgata 3 kan slås ihop utan att det påverkar gatustrukturen negativt.
- Vid en låg efterfrågan på verksamhetsytor, är det kvarter norr om Huvudgata 3 som lämpar sig bäst för parkmark/naturmark i väntan på ökad efterfrågan.
- Det är viktigt att hålla fast vid principen om att extensiva och transportintensiva verksamheter inte lokaliseras i området för att på sikt lyckas med att locka företag med bättre anpassad verksamhet till området.
- Området ligger längre bort från resecentrum och busshållplatser, varför det kan behövas förstärkning av stadsbuss eller att mobilitetsåtgärder planeras in, till exempel låncyklar som skulle kunna



Markanvändningskartan redovisar Delen vid bibanan. Varje numererat delområde beskrivs i texterna.

hämtas och lämnas nära resecentrum.

- Området närmast Huvudgata 1 och passagen under bibanan kräver noggranna studier. Här behöver området utformas så att passagen känns trygg och attraktiv för gång- och cykeltrafikanter. En byggnad som tar upp nivåskillnaden kan, ur trygghetssynpunkt, rätt utformad påverka den upplevda tryggheten positivt. En byggnad måste ta hänsyn till lågstråket för skyfallsvatten intill naturmarken närmast bibanan.

#### Sydvästra delen

Den Sydvästra delen planeras främst för extensiva och transportintensiva verksamheter såsom lager, distribution, tillverkning och liknande. Undantaget är marken närmast väg 629 som reserveras för verksamheter som har en mer personalintensiv eller besöksintensiv karaktär och som kan dra nytta av det goda skyltläget och närheten till såväl busstrafik som väg 629. (18)

Området intill väg 629 utgör en buffertzonen till de stora kvarteren väster därom som kan erbjudas till ytkrävande och transportintensiva verksamheter. Det är verksamheter som har en viss områdespåverkan och av det skälet inte lämpar sig i de mer centrala delarna av utvecklingsområdet. (19) Höjddpartiet i områdets västra del utgör en naturlig avslutning på utvecklingsområdet. (20)

Den Sydvästra delen kan angöras från den södra och norra cirkulationsplatsen på väg 629. Huvudinfart till de mer transportintensiva verksamheterna föreslås ske från den norra cirkulationsplatsen och vidare på Huvudgata 4 för att minska konflikten med eventuell besöksintensiv verksamhet närmast väg 629, som kan använda den södra cirkulationsplatsen. (21)

Ett skyddsavstånd i form av bevarad skogsridå skiljer och döljer verksamhetsområdet från kulturlandskapet i söder. (22)

Marken norr om Huvudgata 4 reserveras för framtida utbyggnader av utvecklingsområdet. (23)

#### Principer för Sydvästra delen

- Utmed väg 629 ska byggnader placeras och gestaltas och marken utformas så att de bidrar till en positiv upplevelse för resande utmed väg 629.
- Skogsbryn bevaras längs jordbruksmark för att minska eventuell påverkan från storskalig verksamhet.
- Kvarter kan med fördel brytas ned i mindre delar beroende på efterfrågan.

#### Att beakta i det fortsatta arbetet

- Bevarandevärdet av naturmark centralt i den storskaliga kvartersstrukturen bör utredas så att "rätt" naturmark bevaras och att kvarteren kan få en rationell utformning.

#### F11-området

F11-området ligger norr om den planerade Ostlänken och öster om flygplatsområdet. Väg 628 korsar F11-området och utgör dess viktigaste väg. Till skillnad från övriga delar av utvecklingsområdet, finns befintlig vägstruktur och bebyggelsestruktur bestående av ett antal mindre hus. Av flygflottiljens ursprungliga bebyggelse som byggdes här från början av 1940-talet finns idag bara delar kvar. Flera av dessa byggnader används inte idag. Utifrån ett socialhistoriskt perspektiv bör bebyggelsen inte rivas, utan istället anpassas efter nya användningar. Bebyggelsen tål generellt ombyggnader och tillbyggnader. Bebyggelsemönstret tål komplettering av ny bebyggelse så länge karaktären och skalan av bruksmiljö bibehålls. En närmare inventering och kulturmiljöanalys kan fastställa om någon enskild byggnad har hög känslighet för förändring.

Den befintliga vägstrukturen inom F11-området kan behållas där gatorna gradvis moderniseras och anpassas till större aktivitet, mer rörelse och fler personer som besöker olika målpunkter inom F11-området. Vid förändringar ska särskilt utbredningen österut mot riksintresset kulturmiljövärd Nyköpingsåns dalgång begränsas. Enligt riksintressets värdebeskrivning ska ny bebyggelse inte exponeras mot de öppna fälten ner mot Nyköpingsån. Den exponeringen av infrastruktur (främst flygplatsen) och bebyggelse som finns idag ska inte förstärkas.

Till F11-området går det att ta sig österifrån via vägar 628 och 627. Huvudgata 1 kopplar ihop F11-området med Sydöstra området och vidare med Södra området. För att förflytta sig genom dessa områden behöver man ta sig förbi passager som finns under Ostlänken och under bibanan. (24).

Det är väldigt viktigt att dessa två passager utformas så att de upplevs trygga och att barriärkänsla som skapas av järnvägen på bästa möjliga sätt byggs bort.



Markanvändningskartan redovisar den Sydvästra delen. Varje nummerat delområde beskrivs i texterna.

Passagera är även viktiga för bra kollektivtrafiksörjning av området. Inom F11-området planeras en hållplats för stadsbussen, den kan med fördel ligga kvar där den finns idag. Hållplatsen kan vara ändhållplats ifall busslinjen inte förlängs i framtiden vidare på väg 627. (25)

F11-området både kan och bör växa på ett helt annat sätt än övriga delar av utvecklingsområdet. Eftersom F11-området redan nu har viss vägstruktur och bebyggelse, bör utvecklingen ske organiskt och i sitt eget tempo. Ny bebyggelse bör fylla luckor mellan de befintliga byggnaderna och på så sätt kommer kontraster och samspel mellan bebyggelse från olika perioder att skapas. Stora och höga byggnader bör hellre placeras i det Södra området eller eventuellt i södra kanten av F11-området, det vill säga mellan Ostlänken och väg 628. (26)

Trots att F11-området ligger inom zon med höga bullernivåer ska man eftersträva att omvandla området till en grön och lugn oas med blandning av olika markanvändningar och intressanta målpunkter, som lockar både den lokala befolkningen och besökare. Exempelvis kan man inom området planera för utbildningslokaler, konferensanläggningar eller kunskapsintensiva verksamheter som till exempel innovationspark. Med avseende på områdets karaktär bör studentbostäder och tillfälligt boende prövas i området. Den omedelbara närheten till flygplatsområdet skapar förutsättningar för utveckling av verksamheter till flygplatsfunktionen. Speciellt delen närmast flygplatsen och vid väg 628 lämpar sig för verksamheter med tydlig flygplatsanknytning. (27) Nyköpings kommun och Skavsta flygplats bör samarbeta gällande denna inriktning då flygplatsen är stor markägare inom F11-området medan kommunen äger stora delar av vägnätet.

Sörmlandsleden, etapp 46:1 som har sin ena ände inom F11-området, bör fungera som en stor tillgång. Under utvecklingen av området kan man bygga vidare på natur- och rekreativvärden inom omgivningen

för att generellt höja attraktiviteten av regionen som turistdestination.

Flygspanarkullen vid flygmuseet i norra delen av F11-området bör behållas och omgivningen göras mer attraktiv så att flygintresserade kan titta på plan som lyfter och landar. (28). Trädallén längs Rotevägen med stora och uppvuxna träd ska behållas. (29) Även gårdsmiljöer till öster om Rotevägen och Flottiljvägen ska så långt så möjligt behållas för att säkerställa en grön och lummig karaktär inom området.

#### Principer för F11-området

- Småskalig bebyggelse och betydligt mindre kvartersstorlekar jämfört med övriga delar av utvecklingsområdet.
- Lägre exploateringsgrad och större fokus på verksamheter jämfört med övriga delar av utvecklingsområdet.
- Grön karaktär, stora träd och mycket naturmark mellan bebyggelsen.
- Blandning av olika fasadmateriell och arkitektoniska uttryck inom hela området.
- Större och högre bebyggelsevolym kan tillkomma mellan Ostlänken och vägen 628.
- Kulturhistorisk inventering för hela området bör tas fram i en av de första utbyggnadsetapperna. Vid eventuella förslag till rivning av bebyggelse, bör kulturhistoriskt värde konstateras för bebyggelsen.

#### Att beakta i det fortsatta arbetet

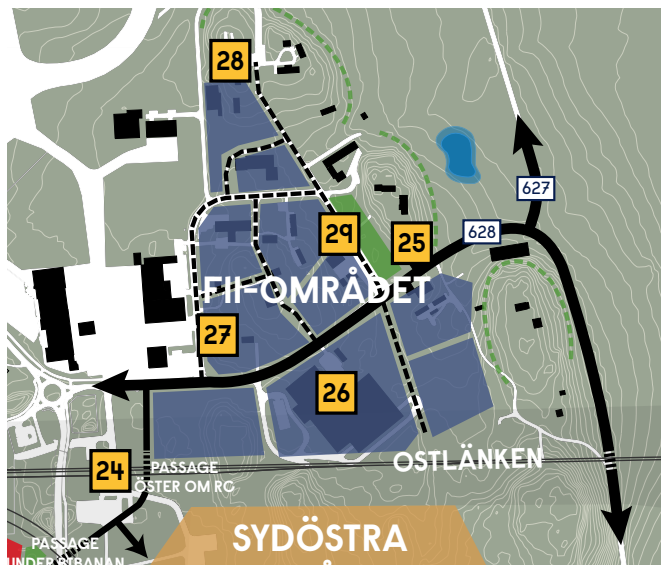
- God och tyst inomhusmiljö skapas i ny bebyggelse för att kompensera för läget inom mycket bullrig miljö som orsakas av flygtrafiken.
- Lokala kulturmiljövärden ska beaktas. Särskilt ska exponering mot riksintresseområdet kulturmiljövård Nyköpings dalgång österut undvikas.

#### Sydöstra området

Sydöstra området är till stor del oexploaterat och består främst av kuperad naturmark med barrskog. Inom delområdet finns parkering/uppställningsplatser för flygbussar samt garage för långtidsparkering. Delar av Sydöstra området är inom riksintresse för kulturmiljövård, Nyköpings dalgång. Dessa kulturmiljövärden ska beaktas och särskilt exponering mot riksintresseområdet österut ska undvikas.

I Sydöstra området föreslås ett upplevelsecentrum med god nationell och regional tillgänglighet. Ett upplevelsecentrum med besökare kan bidra till att levandegöra utvecklingsområdet och stärka besöksnäringen i Nyköping.

Sydöstra området förväntas attrahera många besökare. För resor till och från Sydöstra området hänvisas biltrafiken till den södra entrén på väg 629 för vidare resa på Huvudgata 3 och sedan till själva området genom passagen under bibanan. Passagerna är viktiga för att nå Sydöstra området och F11 med busskollektivtrafik likväl tillgängligheten för räddningstjänsten.



Markanvändningskartan redovisar F11-området och Sydöstra området. Varje nummerat delområde beskrivs i texterna.

Upplevelsecentrumet bör ha huvudentréer i närheten till passagen under bibanan och i och med det, relativt nära till resecentrum. På så sätt kommer entrén vara placerad inom gångavstånd för de som väljer att komma med tåg eller flyg. Hur parkering och angöring ska lösas för cykel, bil och buss behöver utredas och lösas i det fortsatta arbetet. Oavsett lösning är det av stor vikt att parkeringen inte förläggs i områdets norra del intill passagerna så att anställda och besökare som kommer från resecentrum/busshållplats måste gå genom parkeringen. Leveranser till mindre butiker och verksamheter angör på utpekade lastzoner utmed gata. Transporter till större verksamheter behöver lösas på kvartersmark.

Upplevelsecentrumet ska så långt som möjligt anpassas efter fornlämningarnas placering och skyddsområden. Den tilltänkta verksamhetens art behöver prövas mot de landskapsvärden som värnas i riksintresset. Rekommendationen är att, i ett tidigt skede, utreda naturvärden och fornlämningar på platsen för att förstå vilka delar som är mest känsliga. All planering ska ta hänsyn till befintliga värden. Naturvärden och kulturvärden kan med fördel lyftas i upplevelsecentrumet.

Lågpunkt för hantering av skyfallsvatten finns intill Huvudgata 1 mellan passagen under bibanan och



Referensbild för upplevelsecentrum i Sydöstra området. Eden Project i Cornwall, England. Foto: Filippa Andersson

passagen under Ostlänkens huvudbana. För att planerad bebyggelse eller planerade vägar och cykelbanor inte ska riskera att skadas vid extrema skyfall, behöver befintliga marknivåer anpassas så att en ytlig avrinningsväg skapas bort från lågpunkten.

Sydöstra området kan utvecklas parallellt med övriga etapper när affärsmässiga förutsättningar och nödvändig infrastruktur finns på plats.

#### Principer för området:

- Huvudentréer till upplevelsecentrumet ska placeras så nära passagerna och så nära resecentrum som möjligt.
- Bil- och bussparkering för besökare placeras i närheten av huvudentréerna till upplevelsecentrumet, dock ska tillgänglighet för fotgängare och cyklister till upplevelsecentrumet prioriteras högre.

#### Att beakta i det fortsatta arbetet:

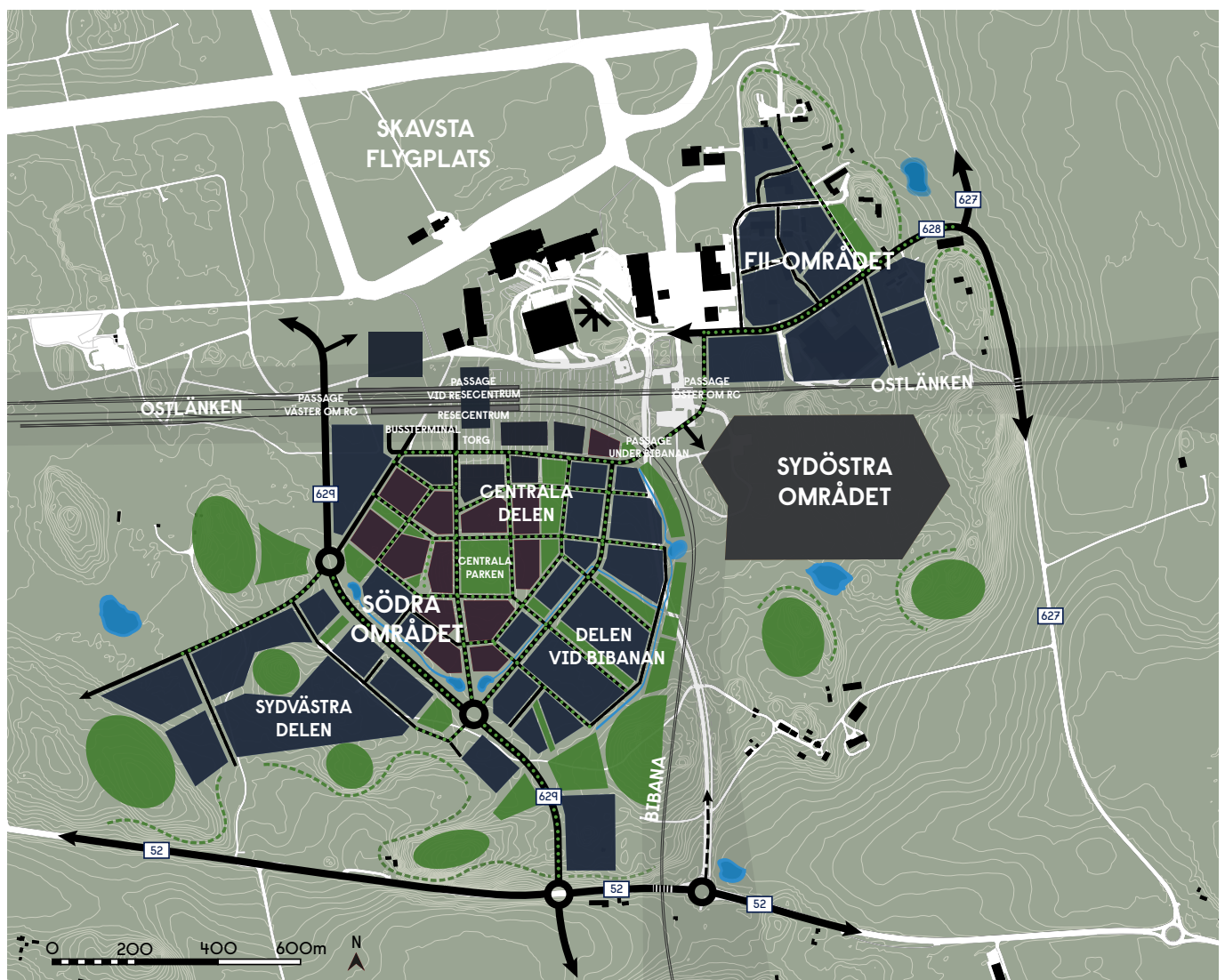
- Lågpunkten på nivå +36 meter över nollplanet på Huvudgata 1 mellan de bägge passagerna ska beaktas. Hit transporteras ytvatten från området öster om väg 629. För att planerad bebyggelse inte ska riskera att skadas vid extrema skyfall, behöver befintliga marknivåer anpassas så att en ytlig avrinningsväg skapas bort från lågpunkten.

- Vid planeringen av upplevelsecentrumet ska de högsta naturvärdena och kulturvärdena beaktas.

#### Grönstruktur

Grönstrukturen fyller viktiga funktioner i utvecklingsområdet. Förutom den lugnande effekten det gröna har på oss människor, så är grönytor en förutsättning för att hantera de framtida klimatförändringarna. Med en väl utbyggd grönstruktur finns möjligheter för upplevelserika lunchpromenader i området vilket är positivt för hälsa och välbefinnande. Grönstrukturen bidrar också till att upprätthålla och skapa förutsättningar för den biologiska mångfalden.

Grönstrukturen redovisas schematiskt och är tänkt att symbolisera vikten av ett flertal gröna parker och stråk i den relativt täta bebyggelsestrukturen snarare än exakt placering av dessa. Centralt i utvecklingsområdet finns den Centrala parken som är ett naturmarksområde med parkkaraktär kring en bevarad höjd. Andra höjdparter i anslutning till utvecklingsområdet bildar naturliga avgränsningar för bebyggelsen. Höjdparterna kopplas samman av gröna stråk som kan bestå av naturmark, anlagda parker och gröna gator med gatuplanteringar. Längs väg 629 och längs bibanan föreslås öppna system för hantering av dagvatten, exempelvis i diken och mindre dagvattendammar.



Grön- och blåstruktur. Illustrationen redovisar gator längs vilka trädplanteringar planeras (gröna prickar).



Utvecklingsområdets gröna lunga utgörs av F11-området. Här finns uppväxta träd i en parkliknande miljö som är en stor tillgång för utvecklingsområdet. Till F11-området söker man sig för rogivande lunchpromenader eller aktiviteter utanför arbetstid.

#### Principer för grönstrukturen:

- Central park är hjärtat i grönstrukturen.
- Vid barriärer är den visuella kopplingen viktig för att skapa en upplevelse av sammanhängande grönstruktur.
- Bevara naturliga höjder i anslutning till området samt dess närliggande mark i syfte att undvika stora bergsskärningar.
- Skapa gröna korridorer som leder in till den Centrala parken.
- Grönytefaktor bör appliceras för att säkerställa biologisk mångfald och upplevd grönska även inom kvartersmarken.
- Beakta värdefulla träd eller naturpartier vid placering av gator och byggnader. Bevarande av träden kan skapa ökad attraktionskraft vilket innebär att ett bevarande kan försvaras utifrån ett ekonomiskt perspektiv.

#### Att beakta i det fortsatta arbetet:

- Naturvärdesinventering krävs för att lokalisera stora värdefulla träd och/eller samlingar av värdefulla träd. Dessa utgör värdefulla karaktärsskapande element som bör överordnas placering av gator och byggnader. En stor ek eller några ståtliga tallar kan fungera som utgångspunkt för en platsbildning eller fondmotiv.
- Planera byggnader och ledningsstråk så att gatuträden får växtmöjligheter såväl över som under markytan. Det är viktigt att planera noga vilken sorts träd som lämpar sig på vilken plats/gata med avseende på utrymme, sol/skugga skötsel etcetera.
- Om grönytefaktor appliceras bör den utgå från ett helhetsperspektiv för att säkerställa variation i grönska inom ett större område.

#### Förutsättningar för planering av bostäder

För närvarande planerar inte Nyköpings kommun några bostäder inom utvecklingsområdet och därför innehåller inte planprogrammet något område eller delområde där bostäder föreslås. Kommunen vill dock inte utesluta att planering av tillfälliga bostäder och studentbostäder skulle vara möjlig inom utvecklingsområdet. Särskilt F11-området skulle vara lämplig för den typen av bostäder. Här erbjuds en mer boendevänlig miljö och i området planeras det för verksamheter kopplade utbildning. I närområdet finns dessutom redan en gymnasieskola med inriktning flygteknik. För att bostadsbebyggelse ska bedömas lämpligt krävs att bostäderna lokaliseras så att buller från väg- och järnvägstrafik, flygtrafik samt industribuller kan hållas under respektive riktvärden. Förordning (2015:216), om trafikbuller vid bostadsbyggnader, reglerar nivåer av utomhusbuller för samtliga bostäder som inte ingår

i användningen tillfällig vistelse, där exempelvis hotell kan uppföras. Förordningen har samma krav på alla bostäder när det gäller flygbuller (55dBA), men mindre stränga krav för små bostäder, det vill säga mindre än 35 kvadratmeter, när det gäller buller från väg- och järnvägstrafik.

## **2.4. Dagvatten**

### **Höjdsättning och dagvattenavledning**

#### Avrinning österut

Väg 629 som ansluter till den planerade överfarten över Ostlänken väster om resecentrum utgör en höjdrygg för den framtida bebyggelsen. Omfattande markuppfyllnad genomförs för att ta upp skillnaderna mot dagens marknivåer. Detta gör att en ännu större del av avrinningen från området sker i riktning österut mot Nyköpingsån. Bibanan skapar dock en barriär som skär av dessa avrinningsvägar och den enda återstående flödesvägen förbi bibanan är via vägpassage under järnvägen. För att undvika risk för översvämning behöver området höjdsättas så att instängda områden undviks och ytliga avrinningsvägar kan säkerställas.

Del av sydöstra området mellan två passager under Ostlänken respektive bibanan kommer att utgöra områdets framtida lågpunkt. För att få en framtida höjdsättning med väl fungerande avrinning föreslås att planeringen i detta skede utgår från nivån +36,0.

För att befintlig och planerad bebyggelse inte ska riskera att skadas vid extrema skyfall, behöver befintliga marknivåer anpassas så en ytlig avrinningsväg skapas bort från lågpunkten. Detta kan ordnas norrut via F11-området, alternativt i sydöstlig riktning från lågpunkten. Den nordligaste sträckningen bedöms kräva minst schaktarbeten, men det kan finnas samordningsfördelar med de andra alternativen.

#### Avrinning västerut

Bebyggelsen väster om väg 629 avvattnas västerut till befintliga dikessystem, som troligen är kulverterade under flygfältet. Nedströms flygfältet behöver dikesystem som ingår i markavvattningsföretag nyttjas.

#### Avrinning söderut

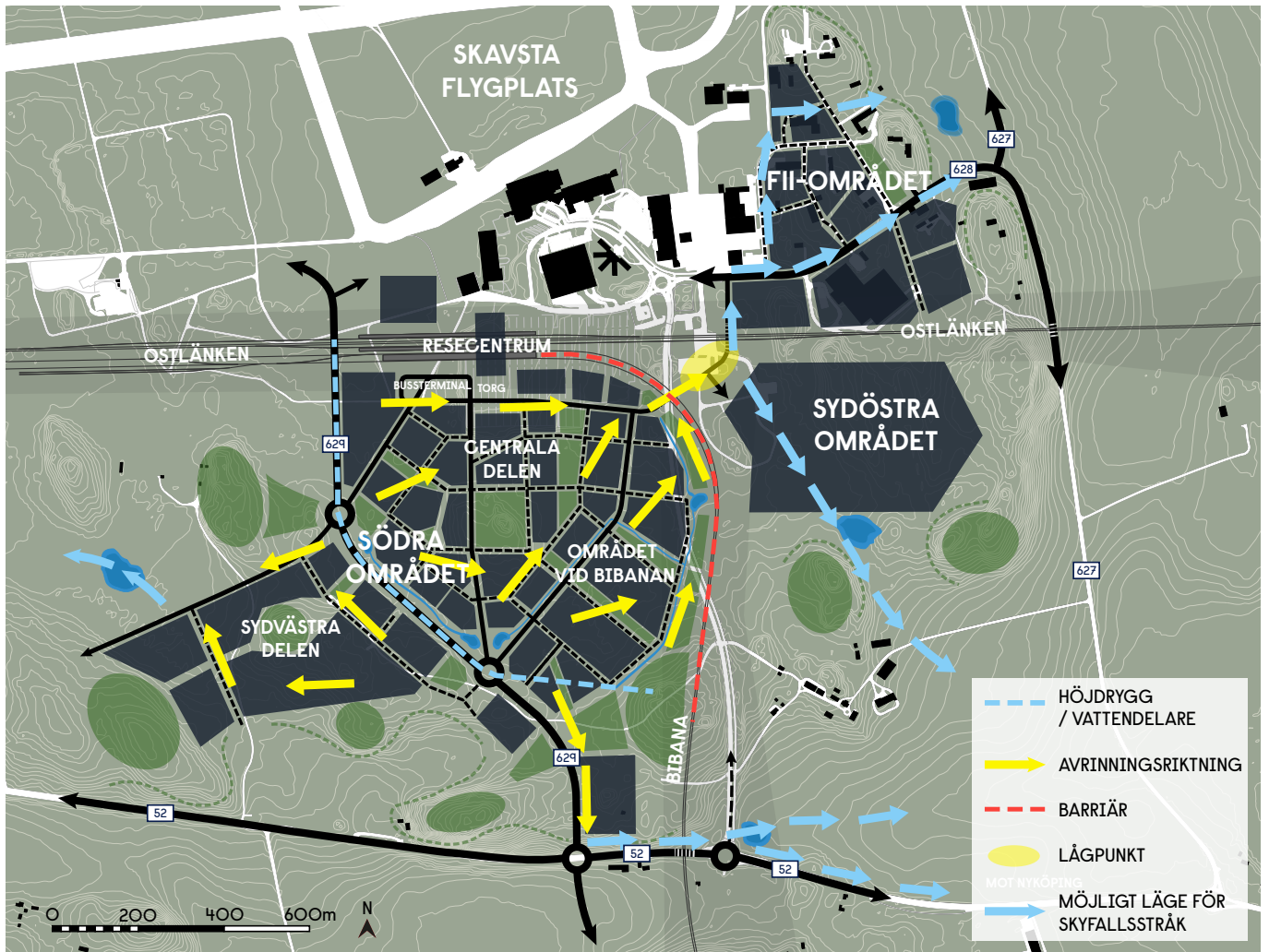
Dagvatten från en mindre del av området avleds söderut längs väg 629. Avledning föreslås genom förstärkta dikessystem längs väg 52 mot Nyköpingsån. På detta sätt undviker man att leda vatten mot Idbäcken.

## **Dagvattenhantering**

### Infiltration

För att skapa en hållbar bebyggelse behöver åtgärder genomföras som minimerar dagvattnets recipientpåverkan. Möjligheterna att utnyttja vegetation och infiltration bör tas tillvara där det är lämpligt.

Inom järnvägskorridoren och kring terminalområdet förekommer friktionsjord på berg, samt i varierande grad ovanliggande fyllnadsmassor. I de södra och

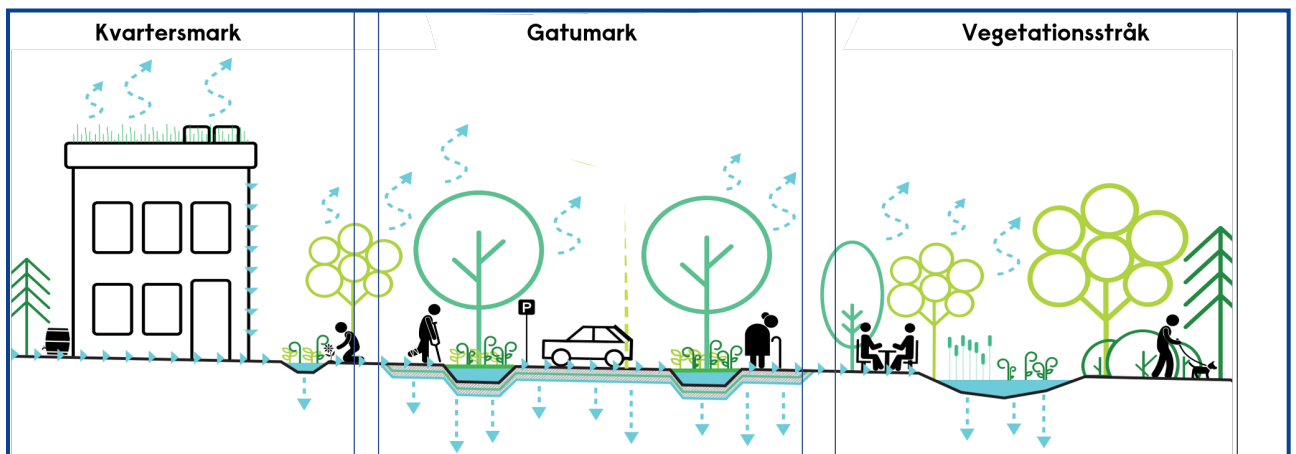


Översikt vattendelare (blå streckad), barriär/bibanan (röd-streckad), lågpunkt (gul yta) flödesriktningar dagvatten (gula pilar) och skyfallsstråk/avrinningsvägar bort från bebyggelsen (blå pilar).

västra delarna är det mer finkorniga jordar (lera, silt) i de ytliga marklagren, med underliggande friktionsjord eller morän som går i dagen i randzonerna mot berg- och hållmarker.

Lokal infiltration av dagvatten bedöms vara möjlig i områden med friktionsjord, särskilt där denna utgörs av isälvsmaterial. I områden med lera är infiltrationsmöjligheterna begränsade, men då markuppfyllnad

kommer att ske inom stora delar, kan infiltration i massor också bidra till en god rening och fördröjning. I områden med höga grundvattennivåer i förhållande till framtida marknivåer är infiltration inte möjlig, detta gäller i första hand i området kring passagera under järnvägarna, samt låglänt mark väster om väg 629. Inom utredningsområdet förekommer markföroreningar, som kan begränsa möjligheterna för infiltration. Till detta kommer den PFOS-problematik som



Schematisk bild över föreslagna dagvattenhantering. Bearbetning av illustration från "Levande gaturum - en handbok i blågröna system". (Edge 2020)

kan kopplas till flygplatsverksamheten. I samband med planering för Ostkustbanan har detta undersökts närmare. Höga halter PFOS/PFAS har observerats både i jord och grundvatten. Dessa risker behöver utredas närmare i det fortsatta arbetet och behovet av saneringsinsatser klarläggas.

### Principer

Allt dagvatten från kvartersmark och allmän mark behöver genomgå någon form av rening innan det leds till allmän dagvattenanläggning. En stor del av den allmänna dagvattenhanteringen föreslås integreras i öppna vegetationsstråk som följer vissa av områdets huvudgator, liksom utmed bibanan. Planförslaget redovisar väl tilltagna ytor, vilket ger goda förutsättningar för rening i mark-växsystem, ger långa uppehållstider som gynnar lokal infiltration, samt stora ytliga fördröjningsvolymier som reducerar risker vid extrem nederbörd. Den centrala parken ligger dock högt i förhållande till kringliggande gator och bebyggelse, varför den inte är möjlig att utnyttja för dagvattenhantering.

Figuren nedan illustrerar schematiskt dagvattenhanterings olika delar.

För cirka 90 av 120 hektar planerad nybebyggelse ger detta en dagvattenlösning med rening och fördröj-

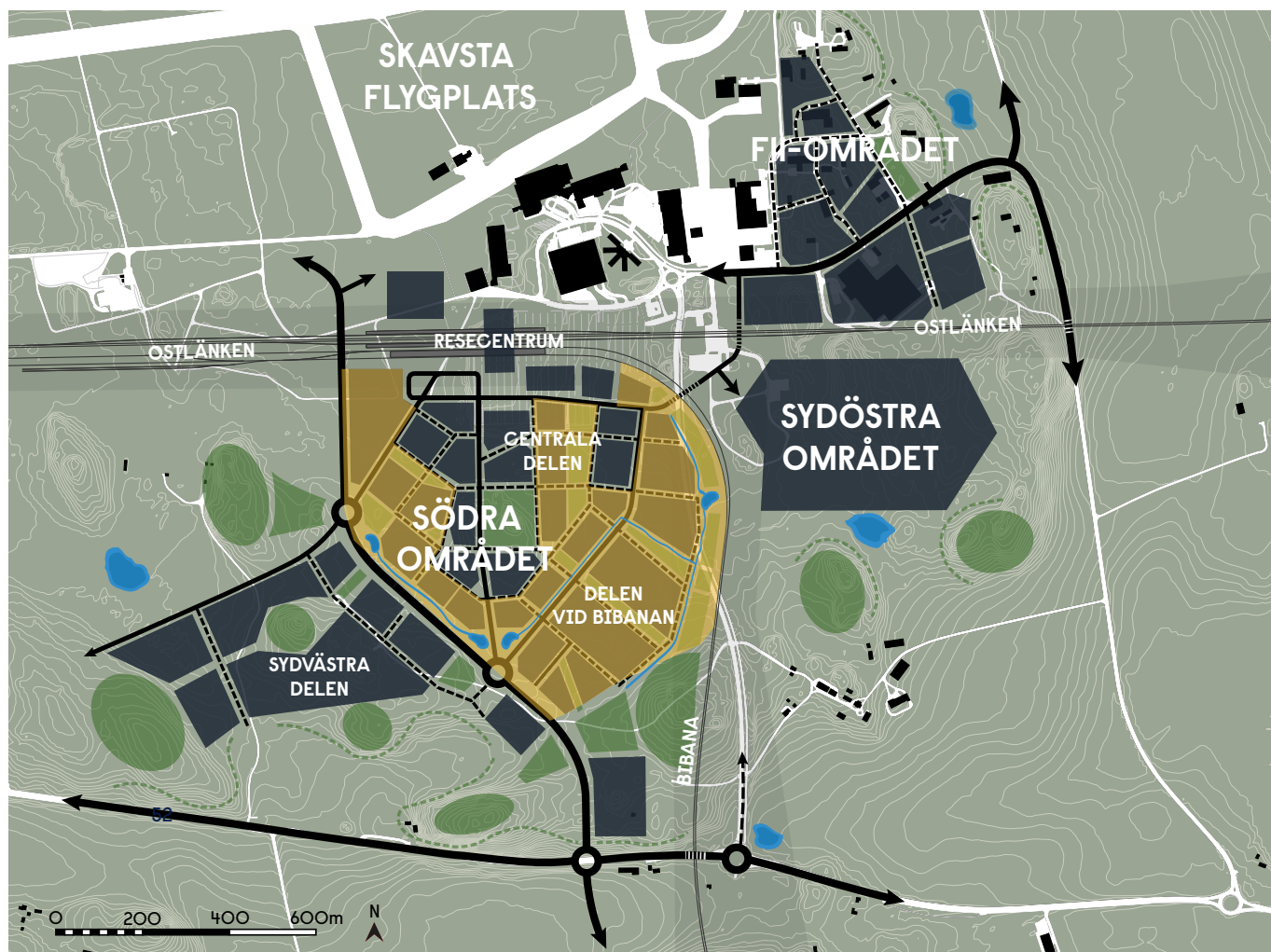
ning i två steg. Cirka 10 hektar av Centrala delen, samt merparten av bebyggelsen inom F11-området (cirka 20 hektar) kan inte ledas till något parkstråk. För övriga delar av Centrala delen liksom Sydvästra delen och Delen vid bibanan, bedöms samtliga ytor kunna hanteras på detta sätt.

Vegetationsstråkens stora ytor möjliggör också att kraven på systemens bottenlutning i flödesriktningen kan reduceras vilket underlättar höjdsättningen av marken i området.

Eventuellt kan det krävas kompletterande reningsåtgärder



Exempel på nedsänkt vegetationsstråk som kan hantera stora vattenvolymer. (SVU Rapport 2019-20)



Tänkbara platser för kompletterande dagvattenreningsåtgärder markerades i blått. Ytor inom Södra området där dagvattenhantering bedöms kunna ske i föreslagna vegetationsstråk markerades med gul färg.

gärder där de samlade flödena leds bort från området. Möjligheten till detta bör inkluderas i planeringen.

### Principer för kvartersmark

#### Översvämning

- Kvartersmarken ges en nivåställning som är högre än angränsande gatumark.
- Slutna kvarter förses med portik eller motsvarande öppning mot gata för att undvika stående vatten på innergård vid skyfall.
- Infarter till garage under marknivå utförs så att de inte är riskutsatta vid skyfall.

#### Dagvatten

- Inom kvartersmark föreslås rening och fördröjning i växtbäddar (biofilter) på gårdsmark dit takvatten också leds. Förgårdsmark utnyttjas för biofilter för de takytor som har fall mot gata, alternativt kan vegetationsklädda tak nyttjas för att begränsa avrinning vid mindre och medelstora regn.
- Gårdsmark på betongbjällklag byggs upp som terrasskonstruktioner med ett växtjordsdjup på minst 200 millimeter samt ett underliggande mineraljordlager på minst 200 millimeter ovanpå dräneringslager. För buskar och trädplanteringar behöver djupen ökas.
- Ytbehovet för växtbäddar/vegetationslösningar är 5-10% av den reducerade arean ("hårdgjord yta") som belastar anläggningen. Utrymme för gestaltningsmässig anpassning tillkommer.
- Där markförutsättningarna är gynnsamma för infiltration utformas anläggningar så att detta underlättas.
- Överskottsvatten avleds till allmän dagvattenanläggning.

### Principer för allmän platsmark

#### Översvämning

- Gatumarken ges lägre nivåer än kvartersmarken, och höjdsätts så att ytliga flöden kan transporteras i gatusektionen när dagvattensystemen är överbelastade. Motsvarande funktion kan i vissa fall även uppnås via en angränsande vegetationsyta.
- Vegetationsytorna utformas som skyfallsytor där vatten temporärt kan ansamlas vid skyfall.

#### Dagvatten

- I gatumark utnyttjas planteringszoner för regnbäddar, svackdiken, skelettjordar och översvämningssytor. Planteringszonernas överyta sänks i förhållande till kringliggande gatumark så att ytlig avrinning är möjlig, och även viss dämning ovanpå planteringsytan. Bräddbrunnar leder vatten till växtbädden vid större nederbörd. Dränering ansluts till dagvattenledning.
- Vid torgytor skapas planteringsytor med liknande funktion som för gatumarken.
- Dagvatten från allmänna ytor i direkt anslutning till de föreslagna vegetationsstråken kan avledas direkt till dessa dagvattenåtgärder.
- Ytbehovet för växtbäddar/vegetationslösningar är 5-10% av den reducerade arean ("hårdgjord yta")

som belastar anläggningen. Utrymme för gestaltningsmässig anpassning tillkommer.

- Där markförutsättningarna är gynnsamma för infiltration utformas anläggningar så att detta underlättas.

#### Konsekvenser

##### Föroreningar

Generellt sett går det inte att bygga på oexploaterad mark utan negativa effekter. Det är dock realistiskt att, med välfungerande åtgärder, undvika en ökad föroreningsbelastning för flertalet parametrar då delar av området redan är taget i anspråk i terminalområdet, men också eftersom åkermarken brukas. Detta förutsätter sannolikt att man inkluderar området kring plattformarna som en del av samma förändring, då borttagandet av den nuvarande långtidsparkeringen kan vara den enskilt största förbättringen.

##### Översvämningssrisker

Föreslagen lösning med stora vegetationsytor där översvämningssytor skapas, bidrar till att minska de flöden och vattenvolymer som kan ge upphov till översvämning. Det har tagits fram ett förslag på höjdsättning som skapar förutsättningar att samla upp dagvatten och leda det vidare med självfall. Instängda områden kan undvikas, och därmed reduceras risken för översvämning vid skyfall, under förutsättning att ytliga avrinningstråk från områdets centrala lågpunkt kan säkerställas. Ytan där lågpunkten är belägen är riskutsatt redan i nuläget. Denna risk elimineras när en fungerande avrinningsväg skapas från lågpunkten. Inom flygplatsområdet nordväst om F11-området finns redan i dagsläget översvämningssrisk. Troligen skapas förutsättningar att förbättra situationen genom de åtgärder som utförs i samband med förverkligande av förslaget för utvecklingsområdet.

##### Genomförandefrågor och fortsatt utredning

För att, i kommande skeden, kunna utveckla en mer detaljerad dagvattenlösning behöver ett antal frågeställningar studeras närmare.

##### Nivåställning av områdets lågpunkt

En framtida marknivå på +36,0 meter i lågpunkten är utmanande, då fria flödesvägar ska ordnas, och inte minst för att framtida markförlagda dagvattensystem ska kunna anläggas. Detta medför omfattande schaktarbeten. Trafikverkets utredning visar att grundvattennivåerna är höga (+35,7 - +36,4 meter) på platsen för passagerna, vilket gör att bebyggelse och anläggningar kan behöva utföras som trågkonstruktioner. Alternativt behöver åtgärder vidtas för att upprätthålla grundvattennivåerna på ett annat sätt. En höjning av den lägsta marknivån är därför önskvärd och behöver studeras vidare. Det är då viktigt att uppmärksamma de utmaningar som kan uppkomma vid avledande av dagvatten från den nya bebyggelsen uppströms, om nivåskillnaderna inom området minskar.

##### Övriga höjdsättningsfrågor

I kommande skede behöver höjdsättningen av marken

inom området studeras mer noggrant för att bland annat säkerställa önskad dagvattenavrinning och väl-fungerande skyfallsvägar.

#### Hydrogeologiska frågeställningar

- Hydrogeologin i området, särskilt kring lågpunkten, är komplex och behöver klarläggas tydligare. Riskerar föreslagna åtgärder att påverka grundvattennivåerna och är denna påverkan i så fall lokal eller påverkas även grundvattenmagasinet under flygplatsen? Vilken påverkan är acceptabel och vilka skyddsåtgärder är lämpliga/nödvändiga? Är det aktuellt med grundvattensänkning?
- Möjligheten och lämpligheten av infiltration behöver bedömas med hänsyn till förekomsten av markföroreningar och kommande saneringsarbeten.
- Bedömning om var dagvatteninfiltration inom området är lämplig respektive var den bör undvikas.
- Klarläggande i vilken utsträckning rapporterade problem med höga grundvattennivåer och översvämningsproblem, kring några av byggnaderna inom flygplatsområdet, berör utvecklingen inom övriga delar av utvecklingsområdet. Behöver hänsyn exempelvis tas till (eventuellt) pågående grundvattenpumpning?

#### Dagvattentekniska förhållanden

- Klarläggande om avvattningssystemet för start- och landningsbanor är till dagvattensystemet.
- Klarläggande av kapacitet och höjdläge för befintlig dagvattenledning D500.
- Avvattningen av utvecklingsområdet behöver samordnas med flygplatsens behov. Detta gäller såväl tillståndsfrågor som anläggningstekniska frågor.
- Både Ostlänkens huvudbana och bibanan kommer att avvattnas via egna system, oberoende av de system som skapas för den nya bebyggelsen. Detta behöver säkerställas under det fortsatta arbetet.

#### Föroreningsbelastning

- Beräkningar behöver genomföras avseende föroreningsbelastning från nuvarande och framtida markanvändning på berörda recipienter och effekten av föreslagna åtgärder.
- Bedömning av påverkan på vattenstatus och möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten.

#### Vattenjuridiska frågeställningar

- Klarläggande av ansvarsförhållanden kring de dikessystem som utnyttjas för att leda vatten från området till recipient och säkerställa rätten att nyttja dessa.
- Klarläggande av behovet av prövning för att leda vatten via befintligt markavvattningsföretag.
- Klarläggande av behovet av gemensamma tillståndsprocesser med flygplats och järnvägsprojekt

## 2.5 Risker till transporter

### Järnväg

Enligt förslaget för utvecklingsområdet kommer det att finnas en ny bana för persontåg, med två spår och högsta tillåtna hastighet 90 kilometer i timmen, som ansluter till resecentrum söderifrån. Ostlänken byggs ut för att endast trafikeras av höghastighetståg (persontåg) på fyra spår med högsta tillåtna hastighet 250 kilometer i timmen. Varken på Ostlänken eller bibanan planeras det transporter av farligt gods.

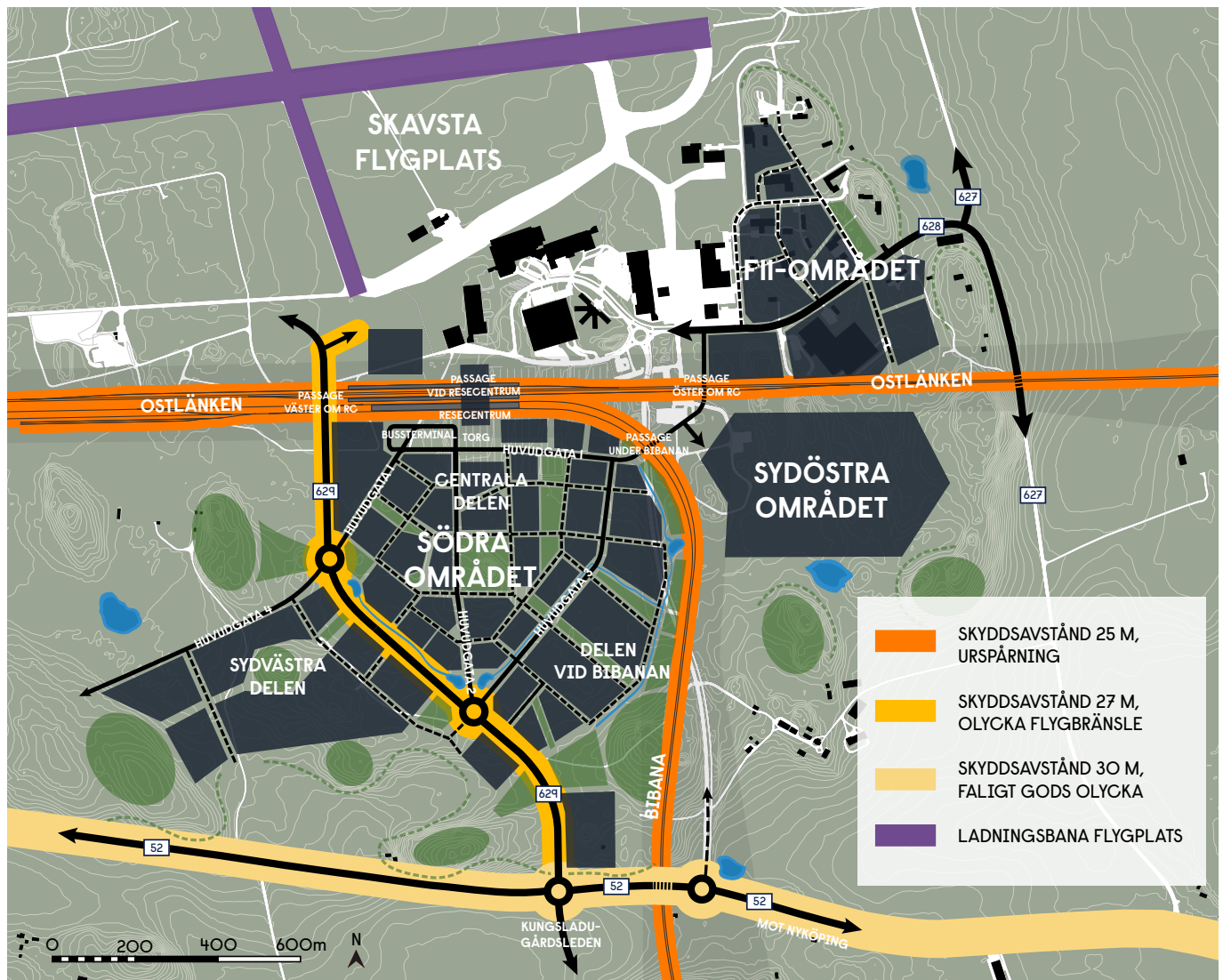
Eftersom endast persontåg kommer att trafikera både Ostlänken och bibanan utgörs risken för skada på omgivningen av mekanisk skada vid eventuell urspårning. Denna risk hanteras genom ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter från mitten av närmaste spår för både Ostlänken och bibanan till planerad bebyggelse inom utvecklingsområdet. Planeringen av bebyggelse inom detta skyddsavstånd kräver åtgärder till riskreduktion som till exempel kan handla om någon typ av barriär (i form av vall eller mur) som skyddar mot urspårning, alternativt skydds-räls som håller kvar tåget på spåret.

### Väg- och fordonstrafik

Riskerna på vägar handlar om riskerna med transporter av farligt gods. Flygplatsen kommer att behöva få flygbränslet transporterat till flygplatsområdet. Flygbränsletransporterna kommer att bestå av flygfotogen, vilket är en brandfarlig vätska (ADR-S-klass 3) som vid en olycka kan ge upphov till pölbrand om ett utsläpp av vätskan antänds. Om en pölbrand skulle uppstå kan det ge skador på människor och byggnader i omgivningen till följd av värmestrålning och giftiga brandgaser. Denna risk hanteras genom ett bebyggelsefritt avstånd på minst 27 meter från vägkant för närmaste körfält till planerad bebyggelse, om inte andra åtgärder vidtas. Sådana åtgärder kan vara byggnadstekniska, som exempelvis brandskyddad fasad, skyddad placering av friskluftsintag samt utrymningsmöjlighet bort från vägen.

Transporter av flygbränsle till flygplatsen kommer att ledas på riksväg 52, sedan vidare på nya sträckningen av väg 629, på en viadukt ovanför järnvägen och sedan i riktning mot F11-området förbi flygplatsterminalen. Det innebär att riskavstånd ska hållas och säkerhetshöjande åtgärder vidtas längs hela denna transportsträcka. Det exakta riskavståndet och exakta åtgärder ska studeras i kommande detaljplanearbete.

Alternativt kan flygbränsle transporteras till flygplatsområdet via en rörledning. En möjlig dragning är inte utredd i denna planprogram och det har inte heller utretts några risker till ledningen. Den preliminära bedömningen är dock att en rörledning för flygbränsle skulle innebära betydligt mindre risker än konventionella transporter på vägar.



Risker till vägar, järnvägar och flygtrafiken.

Riksväg 52 planeras i fortsättningen fungera som primär led för farligt gods. Riskerna från denna väg handlar mest om eventuell olycka som leder till utsläpp av farligt gods. Skadorna på omgivningen beror på typen av gods, men inom 150 meter från sådan transportled ställs normalt krav på riskutredning i samband med planläggning enligt riktlinje från Länsstyrelsen i Södermanlands län. Denna risk hanteras genom ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 30 meter från vägkant för närmaste körfält till planerad bebyggelse om inte andra åtgärder vidtas. Syftet är att skydda omgivningen vid utsläpp av farligt gods. Vid bebyggelse inom skyddsavståndet krävs åtgärder till riskreduktion. Det kan till exempel vara byggnadstekniska åtgärder i form av brandskyddad fasad, skyddad placering av friskluftsintag samt utrymningsmöjlighet bort från vägen.

### Flygtrafik

Ytterligare en kartlagd risk i området är den från Skavsta flygplats och mekanisk skada på omgivningen som kan uppstå vid en flygkrasch. Riskerna är störst vid in- och utflygningszoner kring landningsbanan. För att minimera denna risk ska det finnas ett bebyggelse-

fritt skyddsavstånd på minst 1000 meter från närmaste kant av landningsbana till planerad bebyggelse. Syftet med skyddsavståndet är att skydda omgivningen från mekanisk skada vid flygplanskrasch.

En fördjupad och mer detaljerad riskutredning bör tas fram i samband med framtagande av den första detaljplanen för ett av områdena i närheten av flygplatsen. Enligt Trafikverkets prognoser förutses flygtrafiken inom Skavsta flygplats öka och beräknas till cirka 40 000 flygrörelser år 2030, vilket är en ökning med drygt 60% jämfört med år 2019. Den fördjupade riskutredningen bör ta höjd för ökningen av flygrörelser.

För att möjliggöra byggnation av Ostlänken kommer den kortare nord-sydliga landningsbanan behöva kortas med cirka 700-900 meter i dess södra del och förlängas i norra delen av flygplatsen.

Planering och lovgivning i närområdet ska ske i samråd med Sörmlandskustens räddningstjänst avseende risker kring flygtrafiken.

## Sammanfattning

Under förutsättning att de föreslagna skyddsavstånden hålls, uppfylls plan- och bygglagens krav på lämplig markanvändning med hänsyn till risk. Detta förutsätter dock att även en mer fördjupad riskutredning, med avseende på riskpåverkan från flygtrafiken på Skavsta flygplats, genomförs i ett senare skede av den fysiska planeringen. Vid planering av bebyggelse inom rekommenderade skyddsavstånd krävs utredning om nödvändiga åtgärder till riskreduktion.

## 2.6 Risker med markföroreningar

Enligt Länsstyrelses EBH-karta finns inom utvecklingsområdet endast två förorenade områden. Dessa två områden är ej klassade och befinner sig i närheten av väg 628 inom F11-området. Vid planläggning inom och vid dessa områden ska markföroreningarna utredas närmare. Enligt Länsstyrelsens register finns inte några misstänkta eller konstaterade föroreningar inom Södra eller inom Sydöstra området.

Förorenad mark har konstaterats längs planerade Ostlänken i samband med miljöteknisk inventering och provtagning. Markundersökningar utförda av Trafikverket har visat halter av PFAS-föroreningar i jord och grundvatten. Trafikverket ansvarar för hantering av markföroreningar och för efterbehandling av marken inom området som är avsatt för järnvägsanläggningen. Anläggandet av järnvägen får ej väsentligen försvåra för framtida sanering. Därför krävs åtgärder före byggnation för att förhindra att förorening i jord byggs in.

Nyköpings kommun och andra markägare ansvarar för hantering av eventuella markföroreningar och efterbehandling av marken inom sina egna fastigheter. För att säkerställa att marken är lämplig för byggnation, kommer det att krävas nya jordprovtagningar och provtagningar i grundvatten samt detaljerade markmiljöutredningar i kommande planskeden.

Trafikverket, Nyköpings kommun och andra markägare från utvecklingsområdet bör samarbeta i kommande planering gällande markföroreningarna. Det görs genom utbyte av information om eventuella markföroreningar, framtagande av gemensamma utredningar för större områden samt diskussioner och besked om ansvar för hantering av eventuella markföroreningar.

## 2.7 Teknisk infrastruktur

De befintliga ledningarna till Skavsta flygplats kommer troligtvis inte att klara att försörja hela det nya utvecklingsområdet och utbyggnad av ledningsnätet krävs därför. Strukturen för vattenledningsnätet styrs av spillvattenledningarna som är beroende av topografin. Ledningsnätet för spillvatten styrs av områdets höjdsättning med dess lågpunkt i läget mellan Ostlänkens huvudbana och bibanan. Hit föreslås allt spillvatten från det Södra området ledas. Då det är möjligt ska ledningarna anläggas så de ger självfall.

Lokala pumpstationer behövs sannolikt på en eller flera platser.

För en ny avledning av spillvatten finns flera tänkbara alternativ, och en mer ingående utredning av möjliga lösningar för spillvattensystemet behöver göras. Inom området finns en befintlig pumpstation som ligger i ett gammalt reningsverk. I takt med att utvecklingsområdet byggs ut, behöver sannolikt en ny ledning byggas mot anslutningspunkten. Vilken ledningssträcka som lämpar sig bäst får utredas under kommande detaljplaneläggning. Det föreslås även en pumpstation vid lågpunkten, som troligen kommer att behövas på grund av topografin.

Det befintliga elnätet kommer behöva planeras och projekteras om när Ostlänken med ett resecentrum, nya kvarter och ny väginfrastruktur byggs. Det innebär att flera ledningssträckor och nätstationer då kommer att behöva flyttas med hänsyn till stambanans och bibanans sträckning. Lämplig utbyggnad av lokalnätet och nya nätstationer inom utvecklingsområdet måste utredas vidare.

Storleken på nätstationerna kommer att variera beroende på vilket energibehov de nya verksamheterna kommer att ha. Energibehovet påverkas till stor del av vald uppvärmningsteknik samt typ av verksamhet. Verksamheter med högre energibehov kommer att placeras i den Sydvästra delen av utvecklingsområdet och följaktligen kommer effektbehovet att vara störst i den delen av området. Vid planeringen av den elektriska infrastrukturen ska också beaktas den ökade användningen av elfordon. Inför detaljplaneläggningen av området kommer därför en strategi för placering av laddplatser att tas fram.

På grund av närheten till Skavsta flygplats kan inga vindkraftverk uppföras i närheten av området. Däremot kan solceller bli en del av områdets energiförsörjning. Skavsta flygplats planerar att bygga en egen solenergianläggning. Det kommer att bli den första större solenergianläggningen på en svensk flygplats.

## 2.8 Genomförande

Planprogrammets genomförande är beroende av Trafikverkets pågående planering och framtida genomförande av Ostlänken som även omfattar att väg 629 får en ny sträckning genom utvecklingsområdet till flygplatsen. Den tidiga planeringen av Ostlänken har visat att flygplatsens befintliga landningsbana i nord-sydlig riktning, belägen närmast järnvägens sträckning, kommer att behöva flyttas norrut. Samordningen av dessa förutsättningar kommer att hanteras inom kommande detaljplaneläggning. Inriktningen är att den övergripande gatustrukturen med väg 629 och huvudgatorna planläggs först för att samordna passagerarna över och under spåren med Trafikverkets planering av Ostlänken och bibanan. Kvartersmark och allmän platsmark i anslutning till resecentrum

planläggs också tidigt för att kunna stå färdigbyggda när Ostlänken och bibanan kommit på plats. Delen vid bibanan ska också planläggas i ett tidigt skede, dels för att få intäkter till de framtunga investeringar som krävs, dels för att erbjuda en god och flexibel planberedskap för verksamheter som visar intresse för området. Området i den sydvästra delen bör också planläggas tidigt för att fånga upp efterfrågan på mark för ytkrävande och transportintensiva verksamheter. I den kommande etappindelningen av området ska även hänsyn tas till möjlig utbyggnad av dricks- och spillvatten, dagvattenhantering samt möjligheter för näringslivet att utvecklas i takt med att området byggs ut.

För att utveckla området krävs även att ett antal olika genomförandeavtal och samarbetsavtal tecknas mellan huvudaktörer och med privata markägare.

### Fastighetsrättslig utredning

Med föreslagen struktur och framtida utbyggnad av allmän platsmark såsom gator och torg, kommer befintliga rättighetsförhållanden att påverkas genom att fastigheterna förändras och får nya användningar. Vilka rättigheter som kan upphävas, förändras eller kvarstå utreds i det fortsatta arbetet. Vid förändring av fastigheterna behöver gällande rättigheter bevakas och förändring av dessa planeras i tid. Arbetet med de fastighetsrättsliga frågorna kan med fördel inledas innan en detaljplanprocess då det ger bra förutsättningar för den kommande detaljplanläggningen.

## 2.9 Påverkan på riksintressen

Inom eller i anslutning till utvecklingsområdet finns flera riksintressen. Hela utvecklingsområdet ligger inom område som är av riksintresse för totalförsvaret. Nedan följer en sammanfattning av vilka riksintressen som berör respektive delområde:

- Det nya resecentrumet kommer att beröras av riksintresse för utvecklingsområde för Ostlänken. Föreslagen placering har tagits fram i dialog med Trafikverket.

Resecentrumet med tågstationen är också planerat inom riksintresset för Skavsta flygplats. Det betyder att bebyggelse inom influensområdet inte får innebära att möjligheten att driva flygplatsen och utveckla flygplatsen försvåras. Trafikverket arbetar sedan år 2018 med en riksintresseprecisering utav Stockholm Skavsta flygplats. En riksintesseprecisering pekar bland annat ut det markanspråk och flyghindersytor som behövs för en flygplats verksamhet. Vid tidpunkten för planprogrammets framtagande var riksintresset ej ännu beslutat. Förslag finns kring att riksintresset även ska omfatta tvärbanan i nord-sydlig riktning. Eftersom planprogrammet förutsätter att Ostlänkens byggs enligt gällande planering kommer även tvärbanan behöva flyttas minst 600 meter

norrut till följd av Ostlänken dragning genom området. En sådan flytt av tvärbanan minskar också hindersytornas begränsning av verksamhetsområdets byggnadshöjder. En utveckling av området förutsätts ske i samråd med flygplatsen i syfte att inte inskränka flygplatsens verksamhet.

- Det Södra området berörs av tre riksintressen förutom riksintresse för totalförsvaret. Längs med områdets västra del löper väg 629 som är av riksintresse. Vägen är idag huvudtillfart till flygplatsen. När Ostlänken byggs ut ska vägen dras om. I samband med det kommer också område för riksintresse att få en ny sträckning. Planeringen inom det södra området måste ske med hänsyn till vägens funktion, det gäller framförallt buller samt transporter av farligt gods.

Södra området berörs precis som det nya resecentrumet av riksintresset för Ostlänken. I samband med framtagandet av planprogrammet för området har dialog hållits med Trafikverket och Ostlänkens sträckning är preciserad. Planeringen av Södra området måste dock göras med hänsyn till riksintresset, framförallt gällande buller och risk för urspärning. Det innebär att ny bebyggelse måste placeras med ett visst avstånd från banan. Den markanvändning som planeras närmast banan, så som kontor, handel, verksamheter och hotell, är inte lika känsliga miljöer för buller som till exempel bostäder vilket kommer att underlätta planeringen.

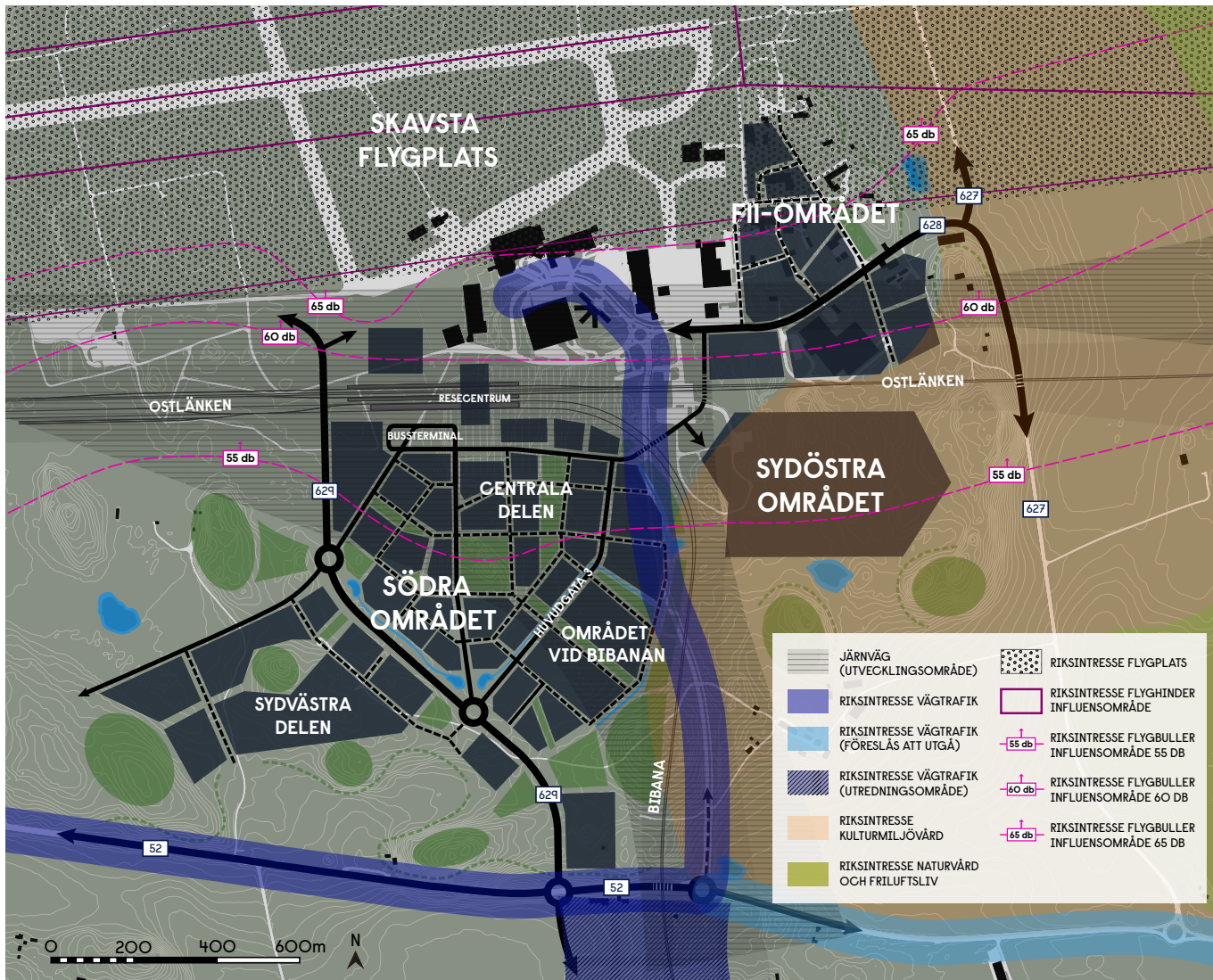
Riksintresset för Skavsta flygplats innebär också att inga byggnader får bli så höga att det stör in- eller utflygningen från flygplatsen. En flyghinderanalys krävs därför. Den byggnad som ligger närmast flyghindersytan för tvärgående landningsbana är tågstationen. Övriga byggnaders höjder anpassas därför utifrån tågstationens inverkan på flyghindersytan.

- Utvecklingsområdets Sydöstra del berörs i en begränsad del av riksintresset för Ostlänken samt riksintresset för Skavsta flygplats. Planeringen av området kom därför på samma sätt som det Södra området att behöva ske med hänsyn till dessa intressen, framförallt gällande buller från både flyg- och tågtrafik samt urspärningsrisk. En flyghinderanalys måste också tas fram.

Hela det Sydöstra området ligger inom riksintresset för kulturmiljövården gällande Nyköpingsåns dalgång. Dalgången är i söder präglad av sin historia som storbondebygd och vid Släbo finns en stor samling hällristningar. Det krävs en kulturmiljöanalys för att närmare utreda hur riksintresset påverkas av den föreslagna bebyggelsen och vilka anpassningar som eventuellt krävs.

- F11-området berörs, precis som övriga området,





Planförslaget redovisat tillsammans med riksintressen inom och i den nära omgivning av Skavsta utvecklingsområde.

av både riksintresse för Ostlänken och Skavsta flygplats och anpassning måste därför ske på samma sätt som ovan.

Nyköpingsåns dalgång är också av riksintresse för naturmiljövården samt friluftslivet. Eftersom utvecklingsområdet ligger intill områden för dessa riksintressen kan en analys av påverkan även krävas för dessa.

-

# Bilaga I: Planeringsföret- sättningar

# 3. Planeringsförutsättningar

## 3.1 Området idag

Skavsta utvecklingsområde är beläget cirka sex kilometer nordväst om Nyköping. Områdets yta, där även framtida järnvägsområden inkluderas, uppgår till cirka 200 hektar. Norra delen av utvecklingsområdet präglas främst av flygplatsen med tillhörande terminaler och parkeringsytor. Närmast flygplatsterminalen finns verksamheter till flyget som parkeringshus, bilservice, kontor med mera. Söder om terminalbyggnaden finns ett mindre hotell samt en större byggnad som huserar Tullverkets verksamhet. I företagsparken finns cirka 40 företag och 1400 personer arbetar i Skavstaområdet idag.

Södra området består till stor del av oexploaterad, delvis kuperad, natur- och skogsmark. Det finns även en större yta med grusade parkeringsplatser för långtidsparkering samt en tankstation som angränsar till Tullverkets byggnad och till hotellet.

Sydöstra området är till stor del oexploaterat och består till stor del av kuperad naturmark med barrskog. Inom delområdet finns parkering/uppställningsplatser

för flygbussar samt långtidsparkeringshus. Delar av Sydöstra området är inom riksintresse för kulturmiljövård.

F11-området, öster om flygplatsen, är ett före detta militärt område som präglas av mycket grönska, alléer, uppvuxna träd, vackra utblickar, äldre fina byggnader i varierande skick samt småskaliga verksamhetsbyggnader och ett museum. Området gränsar till jordbrukslandskap och Nyköpingsåns dalgång i öster. Inom området ligger Flygteknik Technical Training som är en av sju flygtekniska skolor i Sverige. Skolan har riksintag och erbjuder dels flygteknikprogrammet på gymnasienivå, dels två utbildningar på yrkeshögskolenivå; flygtekniker och avioniktekniker. Nyköpingskommuns gymnasium har även Fordons- och transportprogrammet på området. F11-museet är redan i dag ett besöksmål för flyg- och kulturintresserade och det finns även en utkiksplats för att se flyg som lyfter/landar på landningsbanorna. Museet visar miljöer från, och historia om, landets enda flygspaningsflottilj som var belägen här under 40 år.



Vy i sydvästlig riktning över stora delar av utvecklingsområdet. Till vänster i nedre delen av bilden syns Sydöstra området. Till höger i nedre delen av bilden syns delar av flygplatsen. Vid cirkulationsplatsen möts väg 628 (General Schybergs väg) och 629. På bilden syns även stora markparkeringsplatser tillhörande flygplatsen. Parkeringsytorna befinner sig i det Södra området.

De vägar som finns inom området idag är dels de två infartsvägarna; 627 i öster som var den gamla infartsvägen till Skavstaområdet, och 629 mitt i området som är en nyare infartsväg från väg 52. Väg 629 har separat stråk för gång- och cykeltrafik från korsningen vid väg 52 till flygplatsområdet. Idag finns inget separat cykelstråk längs väg 52 mot Nyköping men ett sådant planeras tillsammans med Trafikverket.

Inom utvecklingsområdet finns flera mindre vägar. Dels finns väg 628, General Schybergs väg, som är huvudväg vid flygplatsterminalen och i södra delen av F11-området. Dels finns Flygarvägen, som ligger i det Sydöstra området. I F11-området finns ett flertal mindre vägar, däribland Divisionsvägen, Pilotgången, Rotevägen och Flottiljvägen.

I dagsläget finns inga järnvägar inom utvecklingsområdet men Trafikverket arbetar med planering av Ostlänken, som ska knyta ihop Järna och Linköping med en ny stambana. Ostlänken kommer att gå mellan norra och södra delarna av utvecklingsområdet så att flygplatsen och F11-området ligger norr om huvudbanan medan Södra och Sydöstra området ligger söder om banan. Det finns också planer på en bibana som är tänkt att gå mellan framtida resecentrum vid Skavsta och Nyköpings resecentrum. Bibanan kommer att skilja Södra och Sydöstra området, likt den befintliga infartsvägen 629 gör i dagsläget. Både Ostlänken och bibanan ses som en given förutsättning vid framtagandet av planprogrammen och därför är de redovisade på kartor i del "3. Planeringsförutsättningar" även om de inte är byggda än.

### Flygplatsen

Stockholm Skavsta flygplats är den södra porten till Stockholmsregionen och en betydande tillväxtmotor för det regionala näringslivet. Flygplatsen är ett komplement till Arlanda och under 2019 var den tredje störst på internationell trafik med cirka 2,3 miljoner

resenärer och direktflyg till 45 destinationer i Europa. Skavsta flygplats utgör cirka 16% av Stockholmsregionens utrikestrafik vilket är en betydande andel.

Under januari år 2020, det vill säga innan Coronapandemin, hade flygplatsen drygt 145 000 flygpasagerare, vilket var 12% fler än samma månad året innan. Under hela 2020 hade flygplatsen cirka 568 000 flygpasagerare vilket är cirka fjärdedel av passagerantalet året innan.<sup>3</sup> Denna kraftiga minskning är en orsak av pandemin.

Skavsta flygplats är Sveriges största privatägda flygplats och drivs på kommersiell basis. Majoritetsägare är sedan augusti 2018 världens största privata flygplatsoperatör, Vinci Airports. Bolaget är franskt och har 90,1% av aktierna medan Nyköpings kommun äger resterande 9,9%.

Kustbevakningens nationella flygbas finns på flygplatsen och härifrån övervakar de hela Sveriges farvatten. Flygplatsen ingår som en av Sveriges Core-flygplatser inom det av EU utpekade transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Stockholm Skavsta flygplats miljö tillstånd ger flygplatsen tillstånd att hantera upp till 75 000 flygrörelser (en flygrörelse innebär en start eller landning) samt 6 miljoner passagerare per år. Till år 2040 är prognosen att flygplatsen kommer att ha 5,7 miljoner passagerare per år. Det nuvarande miljö tillståndet utfärdades Miljödomstolen år 2007, efter en flera år lång ansökningsprocess som bland annat innebar omfattande undersökningar och flera samråd med både myndigheter och allmänheten.

Inom flygplatsområdet finns terminalbyggnad samt verksamheter till flyget så som parkeringshus, hotell, bilservice, kontor med mera. Flygplatsen har två korslagda start- och landningsbanor och är med sin huvudbana på 2 878 meter godkänd för de allra



<sup>3</sup> <https://www.skavsta.se/foretag/passagerarsiffror/>

största flygplanen som transatlantiska fraktflyg med jumbojets. Vid flygplatsen finns också verksamheter till privatflyg.

### Utvecklingsområdet i regionen

I Region Sörmland bor cirka 300 000 personer. Regionen består av nio kommuner och Nyköping är regionens residensstad med drygt 55 000 invånare. I ett storregionalt perspektiv ligger Skavsta utvecklingsområde mellan Stockholm och Norrköping med drygt tio mil till Stockholm och sex mil till Norrköping. I dagsläget har området den starkaste kopplingen österut mot Stockholmsregionen, men det finns även en betydande koppling västerut till Norrköping. Utbyggnaden av Ostlänken kommer stärka dessa kopplingar och området kommer i och med de planerade tågstoppen vid Skavsta och Nyköping stärka sin roll ytterligare i ett storregionalt perspektiv.

I regionens Sörmlandsstrategi ser man att utvecklingen av Stockholm Skavsta flygplats kommer att stärka de storregionala och internationella sambanden. Skavsta ses också som ett starkt utvecklingsområde av regional betydelse för näringsliv med en ökad betydelse efter Ostlänkens färdigställande.

Utöver kopplingarna till Stockholmsregionen och västerut mot Norrköping finns även kopplingen till Oxelösund, omkring två mil söder om flygplatsen. Där finns stora arbetsgivare som Oxelösunds hamn samt attraktiv skärgård för turister.

### 3.2 Fastigheter och markfrågor

Marken inom utvecklingsområdet består till stor del av jord- och skogsbruksfastigheter som ägs och förvaltas av de kringliggande jordbruken samt av Nyköpings kommun. Den mark som utgör landningsbanor och tillhörande omkringliggande mark samt flygplatsrelaterade byggnader ägs till stor del av flygplatsen (Stockholm Skavsta flygplats AB) men också av andra markägare. Utöver jord- och skogsbruksmark, och den mark som är direkt kopplad till flygplatsen, finns det flera markägare vars fastigheter i området utgör planlagd industrimark. Inom F11-området finns ett antal mindre fastigheter med småskalig bebyggelse. Vägnätet inom F11-området ägs av Nyköpings kommun. Inom det Södra området samt i det Sydöstra området finns ingen bebyggelse. Sydöstra området är till stor del oexploaterat och består främst av kuperad naturmark med barrskog. Inom Sydöstra området



Strukturmodell över Sörmland. (källa: Region Sörmland)

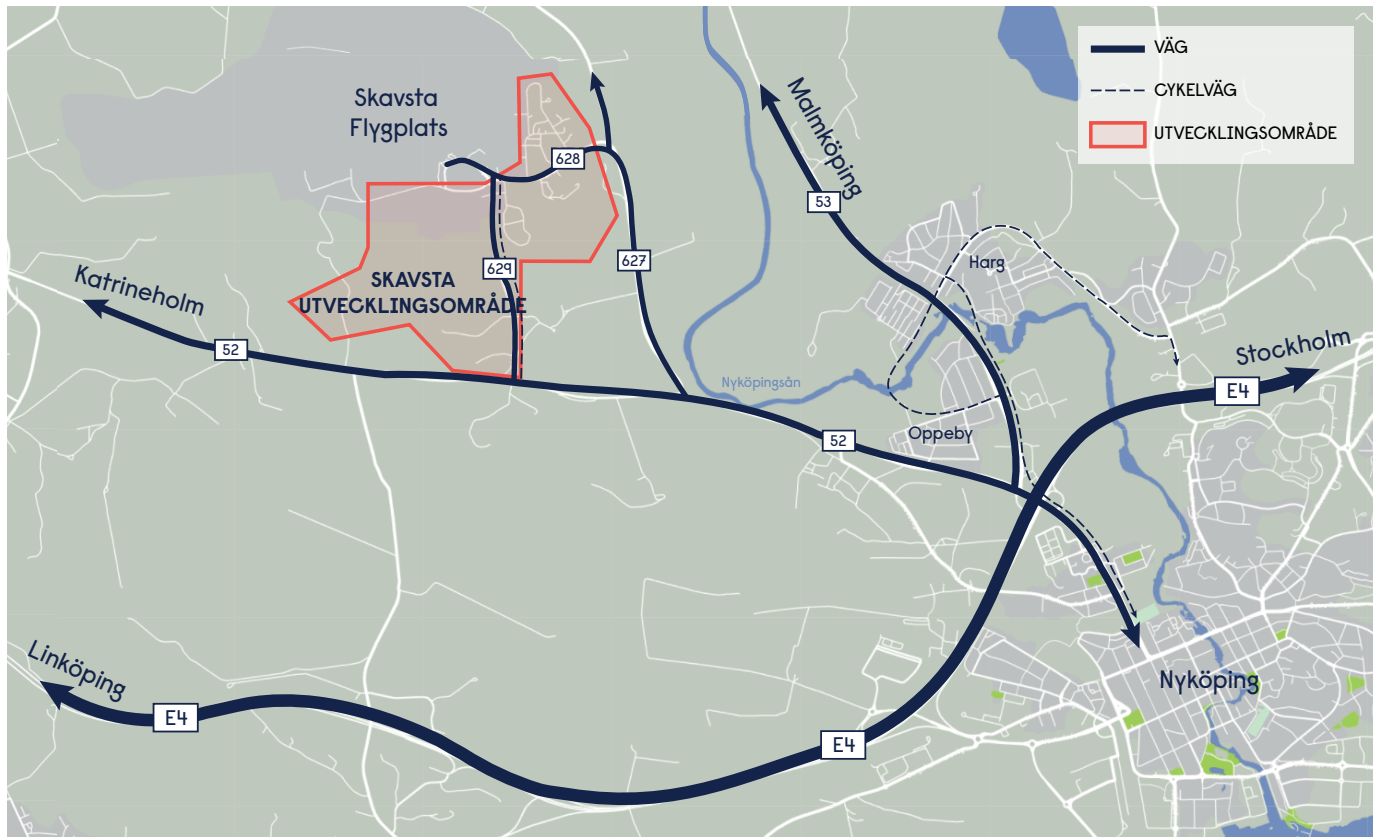
finns parkering/uppställningsplatser för flygbussar samt långtidsparkeringshus.

### 3.3 Trafik

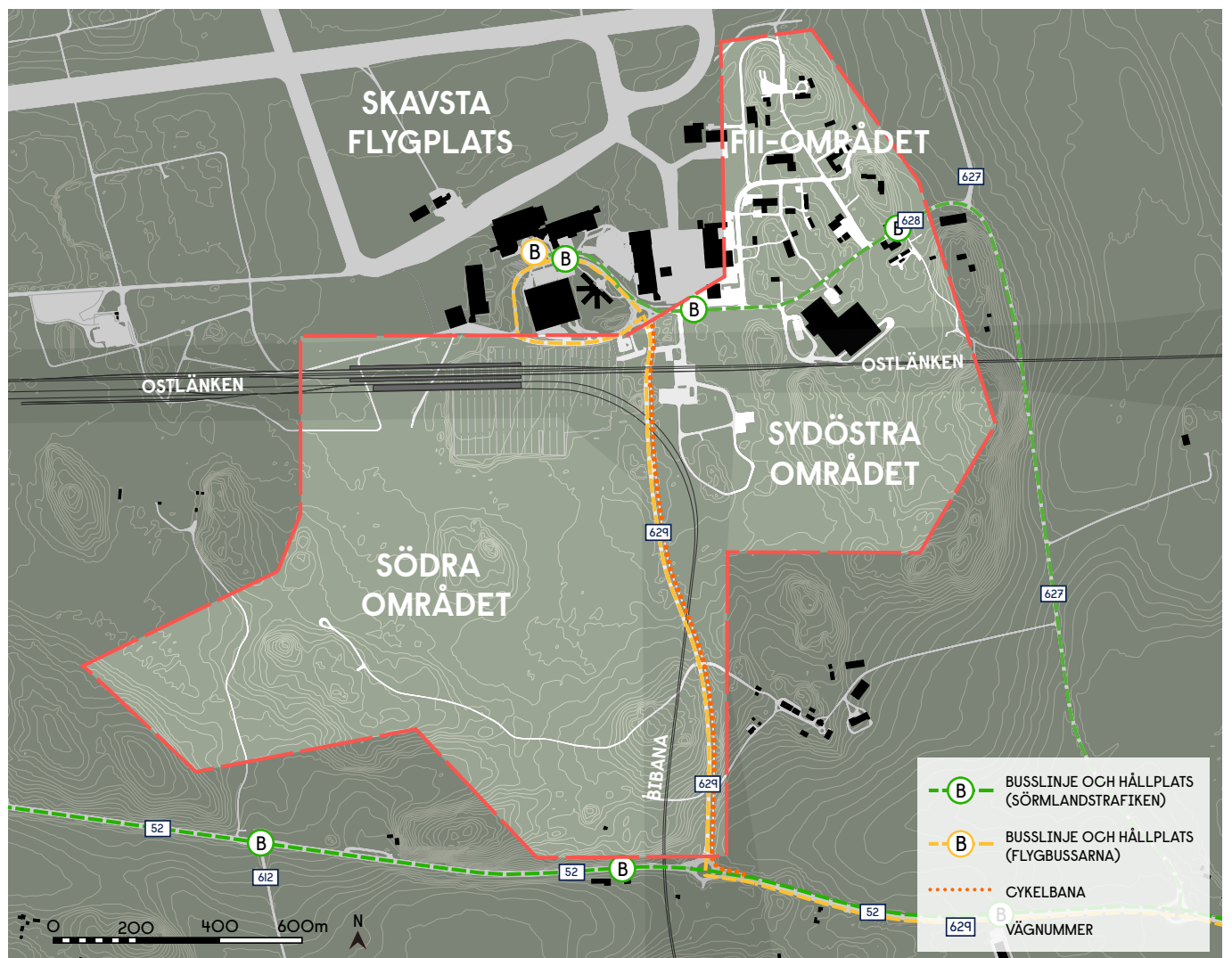
I det här kapitlet beskrivs de olika trafikslag som finns inom utvecklingsområdet idag. Inom området rör det sig i dagsläget om väg- och fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik. Här beskrivs även planering av Ostlänken vilket ses som planprogrammets förutsättning.

Tillgängligheten till och från utvecklingsområdet är generellt sett god. Utöver flygtrafiken finns busstrafik med både både stads- och regionbussar samt flygbussar, koppling till E4 via väg 52 och närhet till Oxelösunds hamn via väg 53. Dessutom kommer det att finnas lättillgänglig tågtrafik i och med utbyggnaden av Ostlänken.

Utgångspunkten är att börja bygga Ostlänken etappvis och att börja norrifrån. Det planeras också för att



Trafikinфраstruktur inom områden mellan utvecklingsområdet och Nyköpings tätort.



Trafikinфраstruktur inom utvecklingsområdet.

ta järnvägen i bruk i takt med att etapperna blir klara. Fullt färdig bedöms dock inte Ostlänken vara förrän år 2035. Efter att Ostlänken och ett nytt resecentrum finns på plats år 2040 väntas hälften av flygresenärerna komma från Stockholm och drygt en tredjedel från Linköping/Norrköping. Cirka 5% beräknas komma från Nyköping/Oxelösund, 5% från Örebro/Katrineholm/Karlstad och 2% från Eskilstuna. När det gäller arbetsresenärer väntas drygt hälften komma från Nyköping och Oxelösund medan omkring 20% väntas komma från Stockholm, 15% från Linköping/Norrköping och resterande från Örebro, Katrineholm, Karlstad samt Eskilstuna.

År 2040, när Ostlänken och ett resecentrum finns på plats, väntas trafiken till och från flygplatsen ha ökat markant. Drygt 21 000 in- och utresor per medeldygn beräknas och en dryg tredjedel av resenärerna väntas åka egen bil som parkeras på plats. Mer än 20% av resenärerna väntas åka med tåg år 2040. Även 20% av resenärerna väntas åka flygbuss. En tiondel av resenärerna väntas åka region- eller stadsbuss, vilket också det är en stor ökning i antalet resenärer jämfört med idag.

#### Väg och fordonstrafik

Trafiken till och från flygplatsen är relativt jämnt fördelad över dygnet. Antalet flygresenärer är dock betydligt fler under sommaren än under vintern vilket också

påverkar antalet bilar till och från utvecklingsområdet. Huvudvägnätet består av riksväg 52, söder om flygplatsen. Väster om flygplatsen går länsväg 624 och öster om flygplatsen går länsväg 627. Sedan år 2011 finns väg 629 som utgör en ny huvudinfart från väg 52 till flygplatsen. En majoritet av resenärerna, främst från Stockholmshället, kommer till flygplatsen via väg 52 från E4.

Nuvarande vägnät har framkomlighetsbrister, främst kring trafikplats Hället som finns på väg 52 i höjd av stadsdelen Oppebsom förbinder väg E4 med riksvägarna 52 och 53 västerut och Brunngatan söderut mot Nyköping tätort. När trafiken till och från flygplatsen ökar krävs att anslutande infrastruktur kan hantera det större antalet resor och transporter. För att förbättra framkomligheten planeras därför en ny led, Kungsladugårdsleden, mellan trafikplats Kungsladugården på E4 och väg 52. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie från 2018 konstateras att det är en angelägen åtgärd, inte minst med tanke på kommande utveckling med Ostlänken.

In och ut från flygplatsen går, som tidigare nämnts, väg 629. Den hade år 2013 ett trafikflöde på 2560 fordon per vmd. Dessutom finns den gamla infarten, väg 627, som nu har ett minskat trafikflöde men fortsatt har viss infartstrafik och även trafik till långtidsparkeringen vid Skavstalund.



Vy mot sydväst mot cirkulationsplatsen mellan väg 52 och väg 629.

<sup>4</sup> Ett genomsnitt för trafik på både vardagar och helg

Inom utvecklingsområdet finns även flera mindre vägar. General Schybergs väg (väg 628) är huvudväg inom F11-området och den går från väg 627, via väg 629, förbi terminal och hotell. I F11-området finns ett flertal små asfalterade vägar, däribland Divisionsvägen, Pilotgången, Rotevägen och Flottiljvägen. Inom Sydöstra området finns Flygarvägen.

Utvecklingsområdet trafikeras av kollektivtrafik med relativt hög turtäthet. Länstrafikens busslinje 515 mellan flygplatsen och Nyköpings centralstation och bussterminal har cirka 20-25 turer i vardera riktningen på vardagar. Det tar cirka 15 minuter att ta sig med buss 515 från flygplatsen och F11-området till centrala Nyköping.

Flygplatsen trafikeras av flygbussar till och från Stockholm och Norrköping/Linköping. Det tar cirka 80 minuter att åka med buss mellan flygplatsen och Stockholms cityterminal. Flygbussen till Norrköping tar cirka 50 minuter och bussen till Linköping cirka 90 minuter.

### Gång- och cykel

Längs väg 629 finns separat stråk för gång- och cykeltrafik från korsningen vid väg 52 till flygplatsområdet. Utöver det finns inga trottoarer eller cykelvägar inom utvecklingsområdet. Idag finns inte något separat cykelstråk längs väg 52 mot Nyköping, men ett sådant planeras tillsammans med Trafikverket.

### Järnväg

I dagsläget finns ingen spårtrafik inom utvecklingsområdet men målsättningen är att hela Ostlänken ska vara färdig och aktiv år 2035. Ostlänken är en planerad dubbelspårig järnväg för persontrafik från Linköping till Järna och Stockholm via Norrköping, Nyköping/Skavsta och Trosa/Vagnhärad. Huvudbanans sträckning inom utvecklingsområdet är redan fastlagd och är planerad att gå norr om det planerade Södra området och Sydöstra området, samt söder om F11-området.

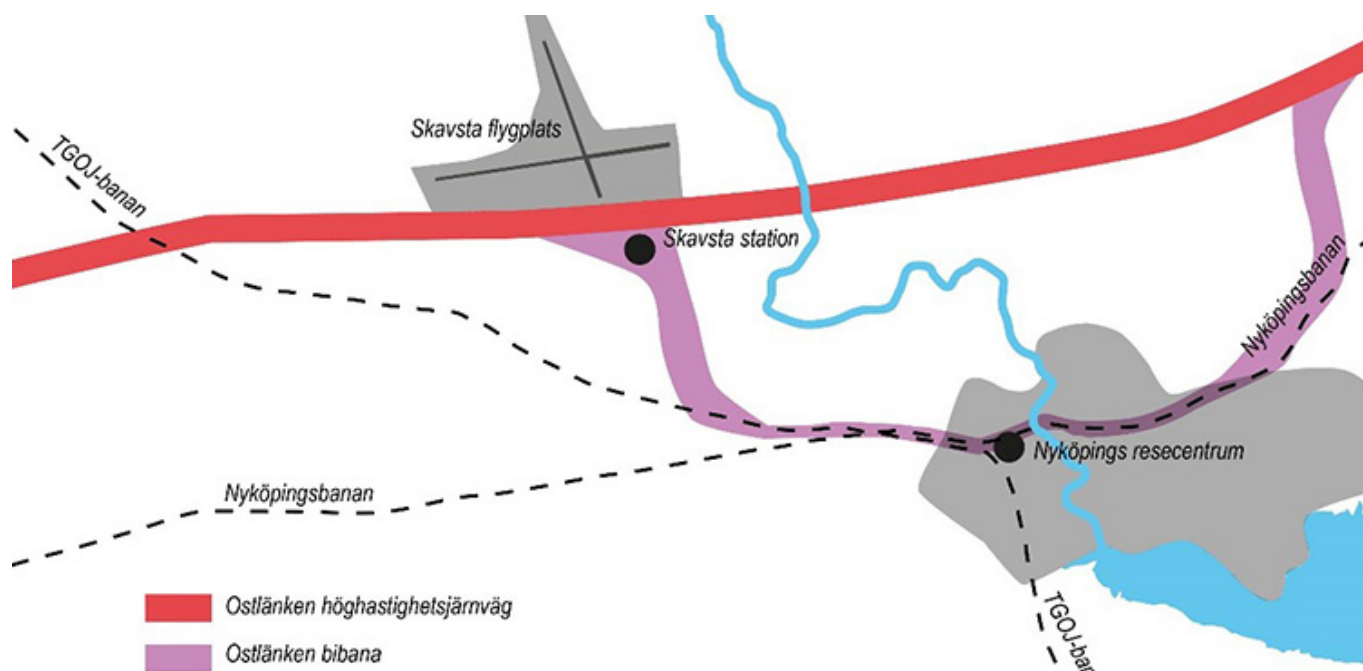


Gång- och cykelväg vid väg 629.

Ostlänkens huvudbana kommer, till att börja med, inte ha något järnvägsstation vid Skavsta men möjlighet ska finnas att i framtiden bygga en station. Stationen kommer i första hand att finnas vid Nyköpings centralstation och kopplingen till utvecklingsområdet blir via en bibana med två spår som är tänkta att gå mellan Södra området och Sydöstra området. Stationen vid Skavsta kommer då först finnas på bibanan. När stationen på Ostlänken byggs i senare skede, kommer den finnas precis intill plattformarna på bibanan.

Stationen vid Skavsta resecentrum kommer att utgöras av en 255 meter lång mittplattform inklusive plattformsförbindelse, söder om flygplatsens terminalbyggnad. Avståndet från plattform till flygplatsterminalen blir cirka 300 meter.

Bibanans spårutformning (det vill säga spårens geometri) är anpassad så att det i framtiden ska vara möjligt att kunna förlänga mittplattformen till 355 meter.



Planerade Ostlänkens huvudbana och bibanan.



Nya stambanans spårutformning är anpassad så att det i framtiden ska vara möjligt att anlägga en station med sidospår och sidoplattformar utmed stambanan.

Enligt Trafikverket beräknas Ostlänken kunna tas i drift någon gång mellan år 2033 och 2035. Maxhastigheten är planerad till 250 kilometer i timmen på huvudbanan, samt 90 kilometer i timmen på bibanan.

### 3.4 Näringsliv

Utvecklingsområde Skavstas dominerande verksamhet är i dagsläget flygplatsen och till den verksamheter. På området runt flygplatsen finns ett 40-tal företag och cirka 1400 personer arbetar här. Exempel på verksamheter utöver flygplatsen är flygplatshandel, restaurang samt flygbussverksamhet men även partihandel och åkeriverksamhet. På flygplatsen finns även Kustbevakningens nationella flygbas och vissa verksamheter till privatflyg. I områdets östra del ligger Sverige flygspaningsmuseum, F11-museet. Området söder om flygplatsen består huvudsakligen av skogsmark och är idag delvis utarrenderat till exempelvis parkering samt jaktarrende.



Kustbevakningens flygplan har sin bas på Skavsta flygplats.

### Målbild för verksamhetsetableringar

I kommunens utvecklingsprogram finns en målbild avseende vilka verksamhetsetableringar som skulle kunna ske i området kring flygplatsen. Innehållskonceptet är på en övergripande nivå och består av kontorsetableringar, hotell, konferenscenter, restauranger, företagservice, handel, industriell och tillverkande industri samt verksamheter som drar nytta av den internationella och nationella kopplingen.

Utifrån områdets varierade lägesegenskaper och attraktionskraft bedöms verksamheterna delvis segmenteras till olika geografiska områden. Resecentrum samt dess närområde bedöms attrahera hotell, detaljhandel (centrumverksamhet), kontor, mötesplatser och resenärsservice. Sydvästra området samt delar av Delen vid bibanan passar bättre för etablering av gods och logistik, mindre tillverkande industri samt filialer och showroom för mer avlägsen nationell tillverkningsindustri. Området kring F11-området bedöms framförallt lämpligt för besöksnäring, småskaliga kontor, verksamheter inom kultur och konst (exempelvis flygmuseum) samt utbildning.



Bilderna ovan. Bebyggelse inom F11-området.

### Övergripande marknadstrender

Områdets diversifierade målbild innebär att olika trender påverkar utvecklingspotentialen olika. Den negativa påverkan på all form av flygverksamhet på grund av pandemin 2020/2021 är omtvistad och de långsiktiga effekterna är svårbedömda. Bedömningen av flygets långsiktiga konjunktur behöver också väga in eventuellt ändrade beteenden kopplat till den pågående klimatförändringen. Sannolikt kommer framförallt affärsflyget att påverkas långsiktigt negativt av nya resemonster till följd av pandemin. Även klimatkrisen kan leda till ett minskat resande bland företag som i större utsträckning vill vårda ett varumärke som tar klimathänsyn. Den akuta kris som drabbat flygplatser i samband med pandemin kommer sannolikt att innebära nedläggningar av flygplatser med svag ekonomisk bärkraft, något som på sikt kan gynna de flygplatser som klarar nuvarande stålbad.

Sammantaget är flygbranschens utveckling på sikt svårbedömd men Skavstas position kommer sannolikt att förstärkas relativt sett, då den kommer att befinna sig på en marknad med färre konkurrerande flygplatser. Flygplatsen har också en primär målgrupp inom resor till familj och vänner, rekreation samt arbetspendling som sannolikt kommer stå mer robust än exempelvis affärsflyget. Risken är dock att man konkurrerar om en på sikt minskande marknad beroende av ökad klimathänsyn.

Andra centrala byggstenar för det framväxande utvecklingsområdet är etablering av kontorsverksamheter. Hur kontorsmarknaden kommer att utvecklas, givet den ökade andel hemarbete som troligen kommer att bestå även efter pandemin, är också i dagsläget svårbedömt. Sannolikt kommer företagen att anpassa sina kontor till färre kontorsplatser då närvaron på kontor kommer att minska till följd av ökat hemarbete. Samtidigt kommer behovet av mötesplatser och gemensamma innovativa arbetsmiljöer sannolikt att öka då kontorens funktion kommer att fokusera på det. Sammantaget är dock det mest sannolikt att behovet av kontorsytor kommer att minska på sikt (sett till area per anställd) och att etablering av nya kontor i ännu större utsträckning än idag kommer att styras till

platser med hög tillgänglighet. I detta skulle Skavsta utvecklingsområde kunna ta en position givet den förbättrade tillgängligheten med framförallt tåg men även flygets möjligheter för långpendling för distansarbete, då den dagliga närvaron på plats blir mindre viktig.

Avslutningsvis kan konstateras att strukturomvandlingen inom handeln har forcerats under pandemin och att den digitala handeln fortsätter att ta marknadsandelar från den fysiska handeln. Till följd av detta kommer centrala logistiknoder med god lagerkapacitet i befolkningstäta regioner att vara ett framtida tillväxtområde där Skavsta utvecklingsområde skulle kunna ta position med sin närhet till framförallt god väginfrastruktur i kombination med god marktillgång.

### 3.5 Natur och åkermark

Stora delar av utvecklingsområdet som inte är hårdgjorda utgörs främst av skog. Mindre delar av området utgörs även av åkermark. Det Södra och Sydöstra området består till stor del av rationellt brukad barrskog med sparsam markväxtlighet.

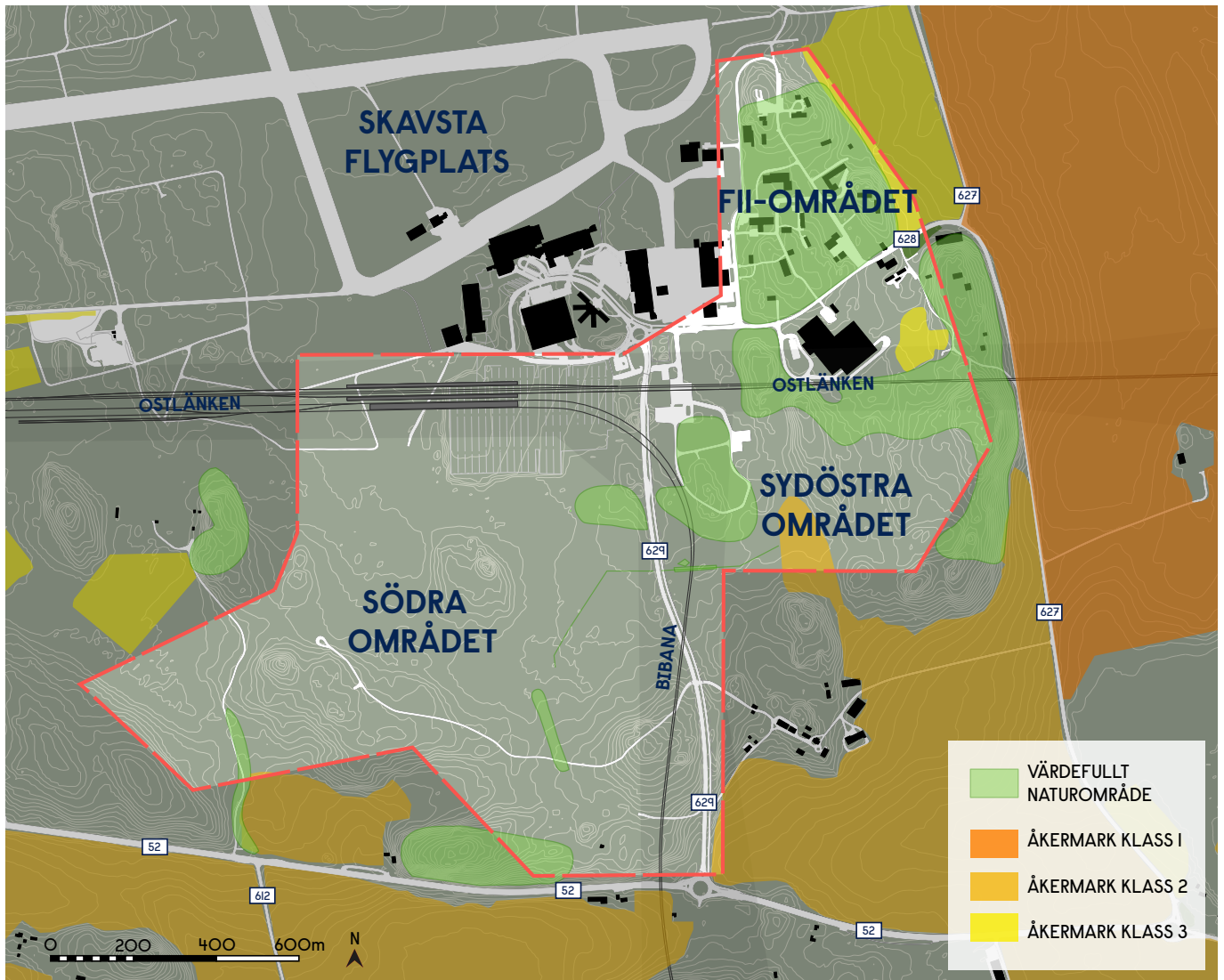
Det finns få lövträd i skogen och nästan ingen död ved förutom några färska vindfällor. Det finns ett vattendrag genom skogen med en skyddszon av grova träd som har potential som habitat för grodor, paddor och salamander. Vid diket finns även mindre sumpskog med klibbal.

De största naturvärdena kan observeras inom fastigheten Skavsta 8:7 strax vid gränsen i söder mot fastigheten Nicolai-Berga 1:2. Dessa områden befinner sig i både det Södra området och i det Sydöstra området. Inom dessa områden finns ett stort antal gamla tallar bevarade. Skogen har en speciell karaktär och har bevarandevärden. Strax söder om de stora grusade parkeringsytorna i Södra området finns skiktad skog med en del grövre gran. Även inom fastigheten Skavsta 8:9 som finns i det Södra området finns en skiktad skog med en del grövre gran.

F11-området karaktäriseras av en äldre parkmiljö där det finns en bevarad allé vid infarten till Skavsta



Skogsområde vid väg 629.



Värdefulla naturområden och klasser av jordbruksmark inom utvecklingsområdet och i den nära omgivningen.



Åkermark inom Södra området strax norr om riksväg 52.

via General Schybergs väg i öster. Där finns även en större, särskilt skyddsvärd ek. Här ansluter Sörmlandsleden och öster om planområdet finns Nyköpingsåns dalgång (riksintresse kultur, friluftsliv och naturmiljö). Väster om F11-området finns Högåsens vattenskyddsområde (riksintresse).

Medan stora delar av utvecklingsområdet omges av åkermark, upptas endast mindre delar av själva utvecklingsområdet av åkermark. Strax norr om riksväg 52, i södra delen av Södra området finns cirka 5 hektar av jordbruksmark klass 2. Ytterligare 5-7 hektar jordbruksmark av klass 2 finns i Södra delen av det Sydöstra området. Mellan F11-området och det Södra området, det vill säga där höghastighetsbanan planeras, finns cirka 1 hektar av jordbruksmark klass 3.

### 3.6 Fornlämningar och kulturmiljö

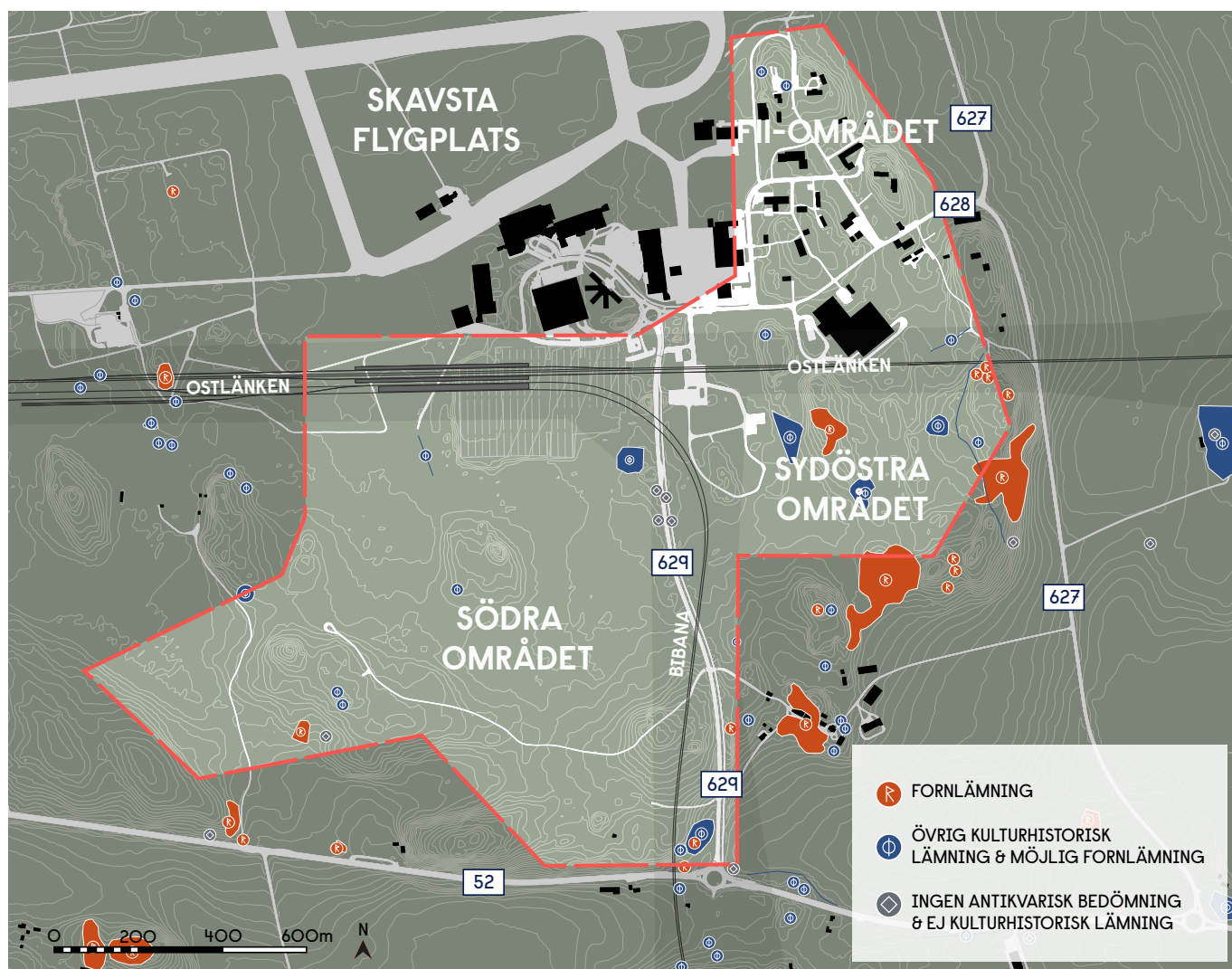
En forn lämning är enligt kulturmiljölagen en lämning efter människors verksamhet under forna tider, som exempelvis har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergiven. Fornlämningar kan bland annat utgöras av gravar, boplatser, runstenar, kulturlager i medeltida städer eller ruiner.

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar är spridda i olika delar av utvecklingsområdet. De

flesta av dessa finns i det Sydöstra området som även täcks av riksintresset kulturmiljövård "Nyköpingsåns dalgång". av fornlämningarna i det Sydöstra området utgörs av gravfält och boplatsoverområden. Inom detta område finns även några lämningar i form av militära anläggningar och stridsvärn.

Inom det Södra området, som utgör den största och viktigaste delen av utvecklingsområdet, finns endast ett fåtal mindre fornlämningar. Inom F11:s norra del finns två minnesmärken. Även delar där det planeras för järnvägsspår för huvudbanan och bibanan samt resecentrum, finns ett antal fornlämningar. Dessa utgörs av militära lämningar, vägmärken och husgrund.

Fasta fornlämningar har ett generellt lagskydd enligt kulturmiljölagen. Detta omfattar även ännu ej registrerade fornlämningar, exempelvis sådana som upptäcks i samband med byggnadsarbeten. Skyddet omfattar även ett område runt varje forn lämning. Inför alla markgrepp inom fornlämningar och forn lämningsoverområden krävs tillstånd från Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (1988:950), KML. I de fall fornlämningar jämte tillräckligt stora skyddsområden inte kan bevaras inom nybyggnadsområdet, och tillstånd till borttagande medges, genomförs en arkeologisk för- och slutundersökning. I detaljplaneprocessen är alltid



Fornlämningar inom utvecklingsområdet och i den nära omgivningen.

kravet att göra en arkeologisk undersökning innan dp vinner laga kraft.

### 3.7 Vatten

#### Topografi och avrinningsförhållanden

Utvecklingsområdet ligger på en relativt flack plåtå. Norr om utvecklingsområdet, på samma plåtå, ligger flygfältet. Marknivåerna varierar mellan cirka +38 och +40 meter, med inslag av höjdparter med nivåer upp till över +45 till +50 meter. Nivåerna öster, söder och väster om utvecklingsområdet är betydligt lägre. Den naturliga avrinningen från området sker i två olika huvudriktningar; dels västerut via ett dikesystem som mynnar i sjön Långhalsen-Södra, dels österut till Nyköpingsån. En mycket liten del av området har sin avrinning söderut mot Idbäcken.

#### Hydrogeologi

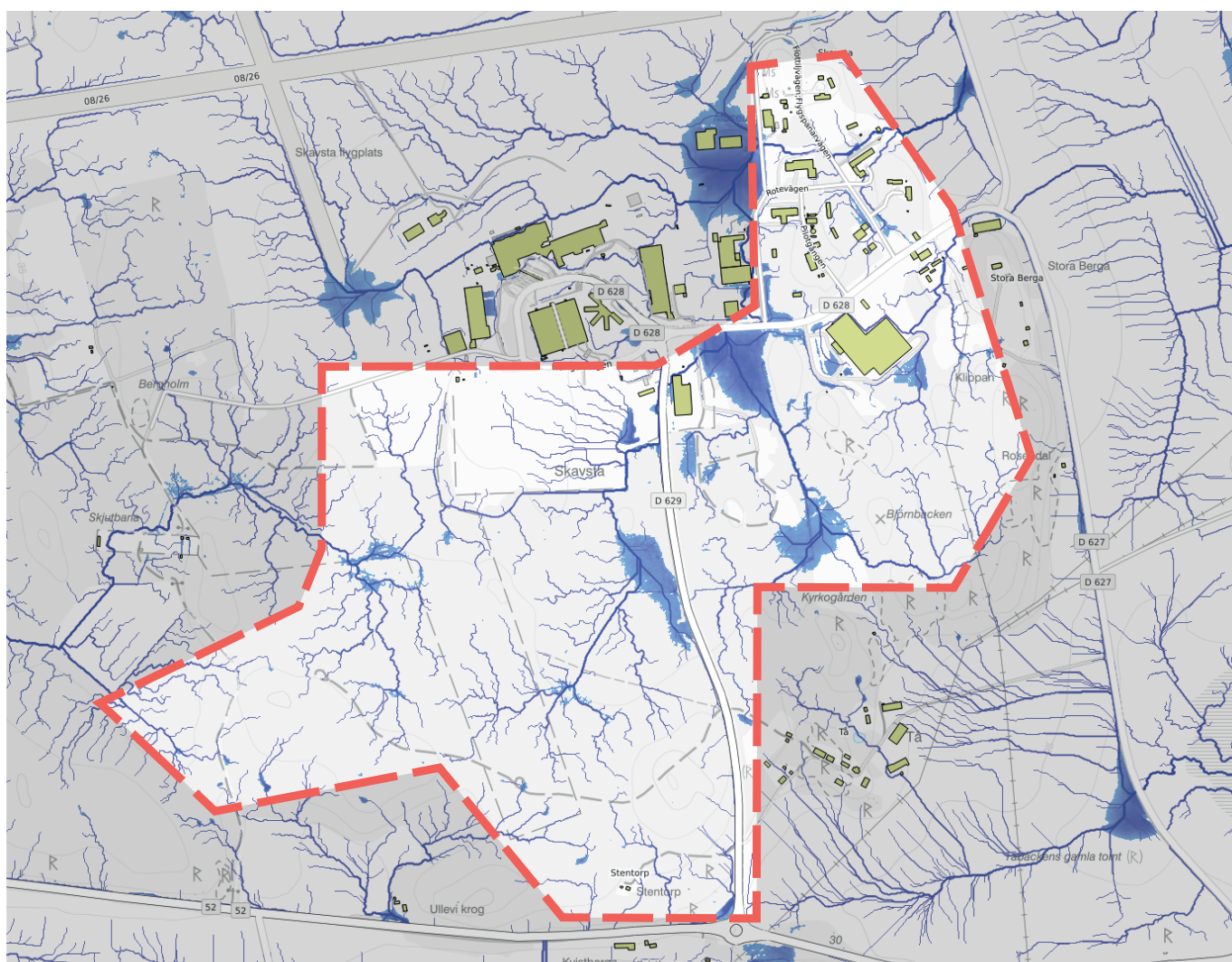
Hydrogeologi i utvecklingsområdet är komplex. Norr om området finns en isälvsavlagring (Skavstamalm) som är en utpekad grundvattenförekomst (Pormagasin Skavstafältet). Grundvattennivåerna styrs sannolikt av bergtrösklar och en grundvattendelare bedöms löpa i sydvästlig riktning genom flygplatsens terminalområde, huvudsakligen norr om utvecklingsområdet. Söder om flygplatsen vid långtidsparkeringen finns en

mäktig moränavlagring som bedöms stå i kontakt med Skavstamalm. Väster om långtidsparkeringen är grundvattennivåerna mellan cirka +37 och +39 meter, gånger nära markytan, och grundvattenströmningen är västlig. Öster och söder om långtidsparkeringen är nivåerna mellan cirka +36,4 och +37,8 meter, med en östlig grundvattenströmning mot Nyköpingsån. De grundvattenförande jordlagren har god infiltrationskapacitet. De ytligaste jordlagren i området utgörs däremot i varierande utsträckning av tätare jordar med sämre genomsläpplighet.

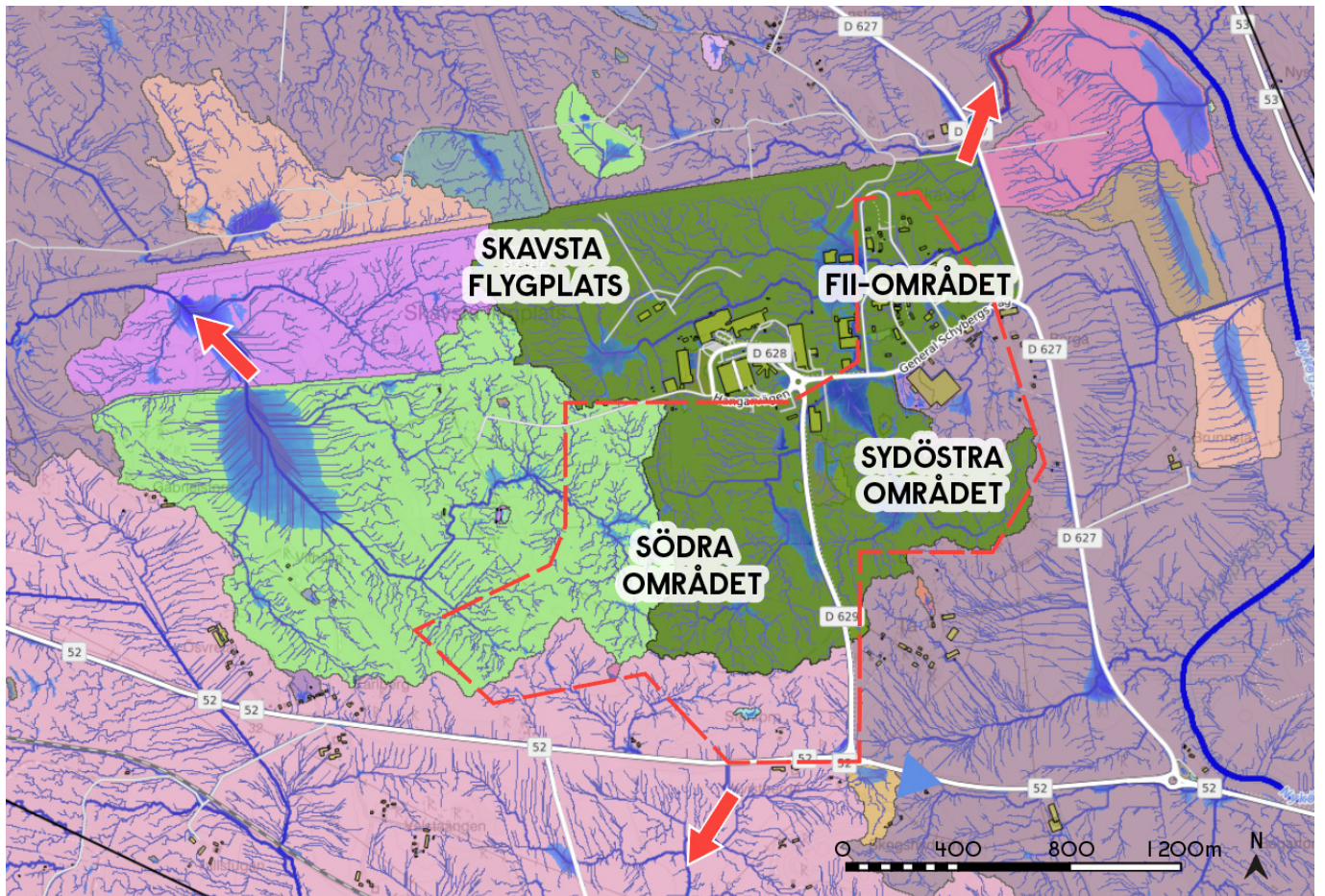
#### Befintlig dagvattenhantering

Inom F11-området finns en större allmän dagvattenledning med dimension 500 millimeter till vilken gator och byggnader inom flygplatsens terminalområde är anslutna via utbyggda ledningar. Ledningen mynnar i dikesystem nordost om området. Varken kapacitetsförhållanden eller nivåsättning på befintlig dagvattenledning är känd. Enligt uppgift utnyttjas en äldre vattentäkt inom flygplatsområdet för att leda bort grundvatten från delar av området.

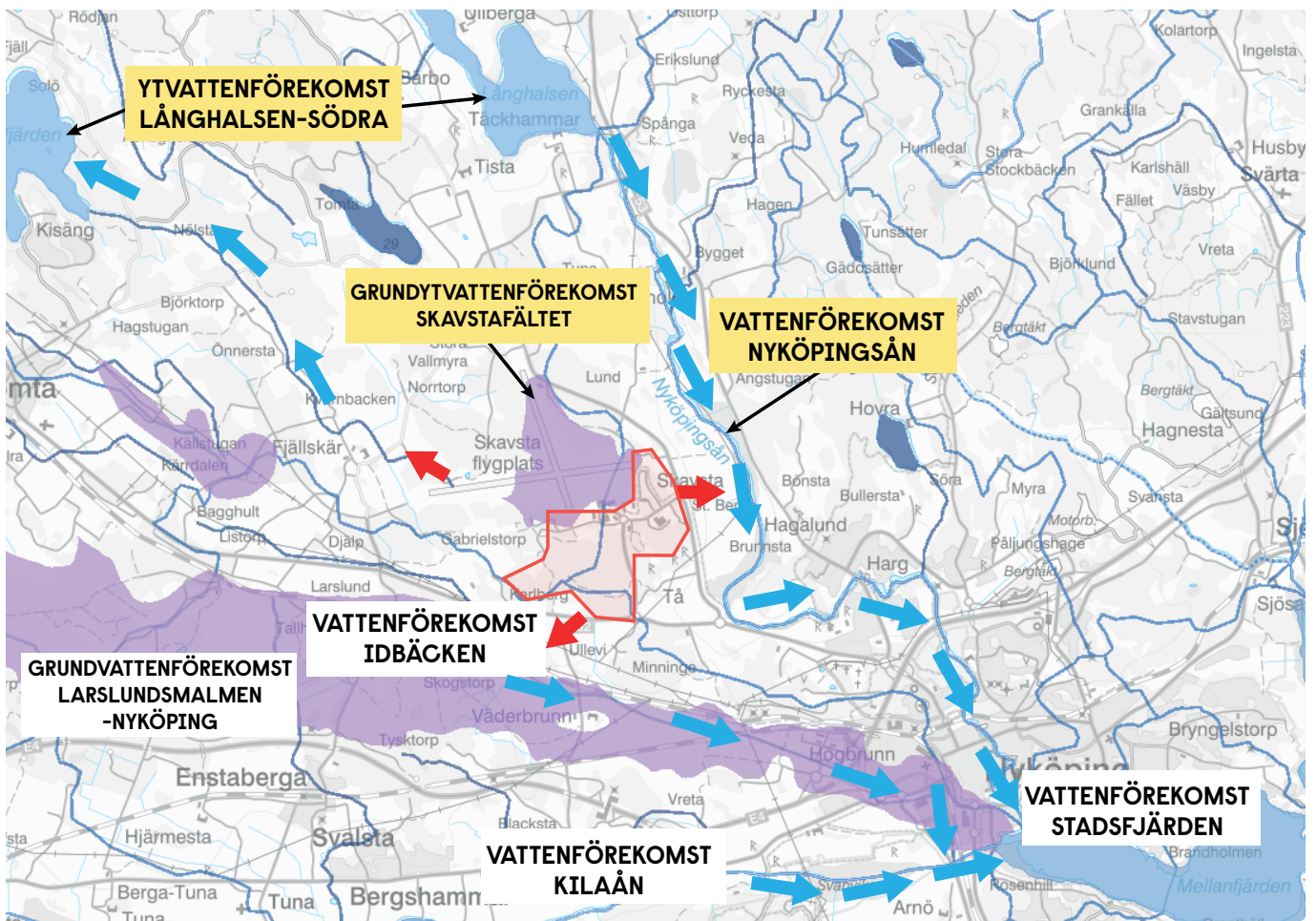
Södra delen av väg 629 avvattnas till Nyköpingsån via ett dagvattensystem som mynnar i diken sydost om området.



Översiktlig illustration över ytliga flödesvägar och områden med risk för översvämning. Bilden baseras på analys med verktyget SCALGO Live, som enbart utgår från topografiska förhållanden. Ingen hänsyn tas till infiltration, avrinning från olika typer av ytor, eller tidsförloppet under avrinningen.



Huvuddiken från utvecklingsområdet.



Vattendelare (blå linjer) och huvudsakliga avrinningsriktningar (röda pilar), primära vattenförekomster (gul etikett), ytvatten (blå) och grundvatten (rosa).

Dräneringssystem för start- och landningsbanor antas vara anslutna till omgivande dikessystem och berörs därför inte av planerad bebyggelseutveckling, men detta behöver kontrolleras i den fortsatta planeringen.

### Översvämningsrisk

Det finns ett antal platser inom och i direkt anslutning till utredningsområdet som är topografiskt instängda områden. Här finns risk att vatten ansamlas vid kraftig nederbörd. Riskbilden som framgår av illustrationen nedan ska inte tolkas som en prognos över hur omfattande problem som kan förväntas, utan enbart vilka

	AKTUELL STATUS	KVALITETSKRAV (MKN)	UNDANTAG
Ekologisk status	Måttlig	God 2027	Utökad tidsfrist till 2027: Övergödning
Kemisk status	Uppnår ej god	God	Mindre stränga krav för: kvicksilver, och bromerad difenyleter
Kemisk status, utan överallt överskridanden ämnen	God		

Nyköpingsån, ytvattenförekomst SE651705-I56635

	AKTUELL STATUS	KVALITETSKRAV (MKN)	UNDANTAG
Ekologisk status	Otillfredsställande	God 2027 (2033)	Utökad tidsfrist till 2027: Övergödning Tidsfristen utökas till 2033 i förslag till ny MKN (2020-11-02).
Kemisk status	Uppnår ej god	God	Mindre stränga krav för: kvicksilver, och bromerad difenyleter.
Kemisk status, utan överallt överskridanden ämnen	God		Utökad tidsfrist till 2027: TBT Ingen tidsfrist för TBT i förslag till ny MKN (2020-11-02)

Långhalsen-Södra, ytvattenförekomst SE652364-I56455

	AKTUELL STATUS	KVALITETSKRAV (MKN)
Kemisk status	God	God
Kvantitativ status	God	God

Pormagasinet Skavstafältet, grundvattenförekomst SE651923-I56431

platser som behöver uppmärksammas särskilt i det fortsatta arbetet.

### Recipienter och vattenstatus

#### Vattenförekomster enligt vattenförvaltningsförordningen

De vattenförekomster som i första hand påverkas av utbyggnad inom utvecklingsområdet är Nyköpingsån, sjön Långhalsen-Södra samt grundvattenförekomsten Skavstafältet. Närliggande vattenförekomster som inte bedöms påverkas är Idbäcken och grundvattenförekomsten Larslundamalm. Ytvattenförekomsternas vattenstatus kännetecknas av övergödningspåverkan och Nyköpingsån även av vandringshinder i form av flera kraftverksdammar.

### Dikesföretag, markavvattningsföretag

Utvecklingsområdet berörs inte direkt av något dikesföretag eller markavvattningsföretag, men för att möjliggöra avledning av dagvatten från de västra delarna till Långhalsen-Södra kommer det att bli aktuellt att utnyttja delar av dikessystemet som ingår i Fjällskär-Vallmyra torrlägningsföretag.

### Krav på dagvattenhanteringen

Enligt Miljöbalken och Vattenförvaltningsförordningen ska samtliga vattenförekomster uppnå god vattenstatus, och inga verksamheter eller planer som kan medföra statusförsämring eller äventyra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer ska tillåtas. Nyköpings kommun har inga specifika riktlinjer för dagvattenhantering, men i FÖP för Skavsta och tätorten framgår att dagvatten ska ses som en resurs i planeringen. Planeringen ska därför verka för att:

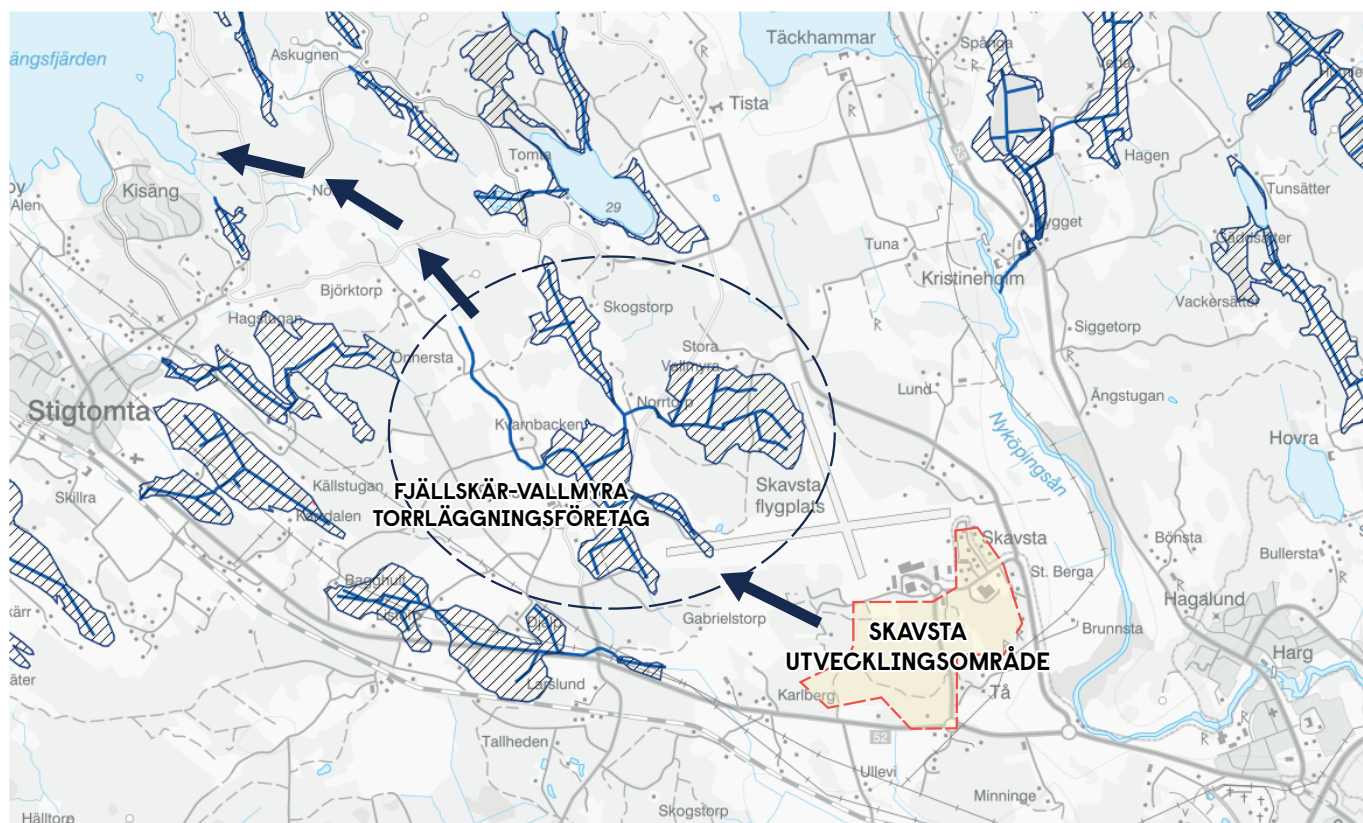
1. Förhindra att stora mängder dagvatten uppstår och fördröja det som uppstår.
2. Minska mängden förorenande ämnen i dagvatten.
3. Bibehålla den naturliga vattenbalansen.

I kommunens VA-strategi framgår, för den allmänna VA-anläggningen, att dagvattenhantering inom Nyköpings kommun ska ske på ett miljömässigt hållbart sätt.

I samrådshandlingen för kommunens översiktsplan, ÖP2040, redovisas i temakapitel "Teknisk försörjning" att planeringen av de tekniska systemen görs tidigt i planprocessen och samordnas med den övriga bebyggelseplaneringen. Dagvatten och avloppsvatten är separerade. Dagvattnets rening sker framför allt genom fördröjning och infiltration. Vattnets kretslopp och naturens ekosystemtjänster utgör utgångspunkt för dagvattenhantering.

Utöver övergripande utvecklingsstrategier så redovisas i ÖP2040 också specifika strategier för teknisk försörjning, där det under strategin "Främja en hållbar dagvattenhantering" framgår att dagvatten så tidigt som möjligt bör återföras till sitt naturliga kretslopp. Huvudprincipen är att flödena och föroreningarna från området inte ska öka och helst ska minska efter en exploatering, jämfört med situationen före. För dagvatten görs även ett antal generella ställningstaganden, enligt kortfattad beskrivning nedan.

- Förutsättningar för hantering av dagvatten ska belysas i ett tidigt skede i samband med planering



Fjällskär-Vallmyra torrlägningsföretag.



av ny bebyggelse.

- I första hand ska dagvatten behandla och omhändertas lokalt, genom rening, fördröjning och infiltration. I andra hand avleds vattnet till annan plats för eventuell rening och flödesutjämning. I sista hand avleds återstående vatten kontrollerat till ett vattendrag.
- Planeringen ska medverka till att mängden näringsämnen och miljögifter som tillförs sjöar och vattendrag minskar. Föroreningar och flöden ska inte öka från ett område efter exploatering.
- Föroreningar ska så långt som möjligt begränsas vid källan. Reningskraven för dagvattnet ska utgå från recipientens (vattenområdets) känslighet och dess miljö kvalitetsnorm.
- Bebyggelse bör inte ske på låglänta och avrinningsmässigt instängda områden.
- Översvämningsytor för omhändertagande av extremregn ska avsättas inom planeringen.

### 3.8 Teknisk infrastruktur

#### Vatten och avlopp

##### Nuvarande VA-försörjning

Flygplatsen och F11-området försörjs idag med vatten från Högåsens vattenverk som ligger drygt 3 kilometer sydväst om utvecklingsområdet. Spillvatten leds till Brandholmens reningsverk som ligger i östra delen av Nyköpings tätort. Reningsverket bedöms ha teknisk och tillståndsmässig kapacitet för att klara av utbyggnaden i planprogrammen. Även vattenverket bedöms ha tillräcklig kapacitet, men detta bör stämmas av, i senare planskede, med Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund (NOVF) som äger vattenverket. Den distributionsledning som matar vatten till området,

respektive den ledning som avleder spillvatten från Skavsta har samma sträckning hela vägen från området ner till E4 (se kartan nedan).

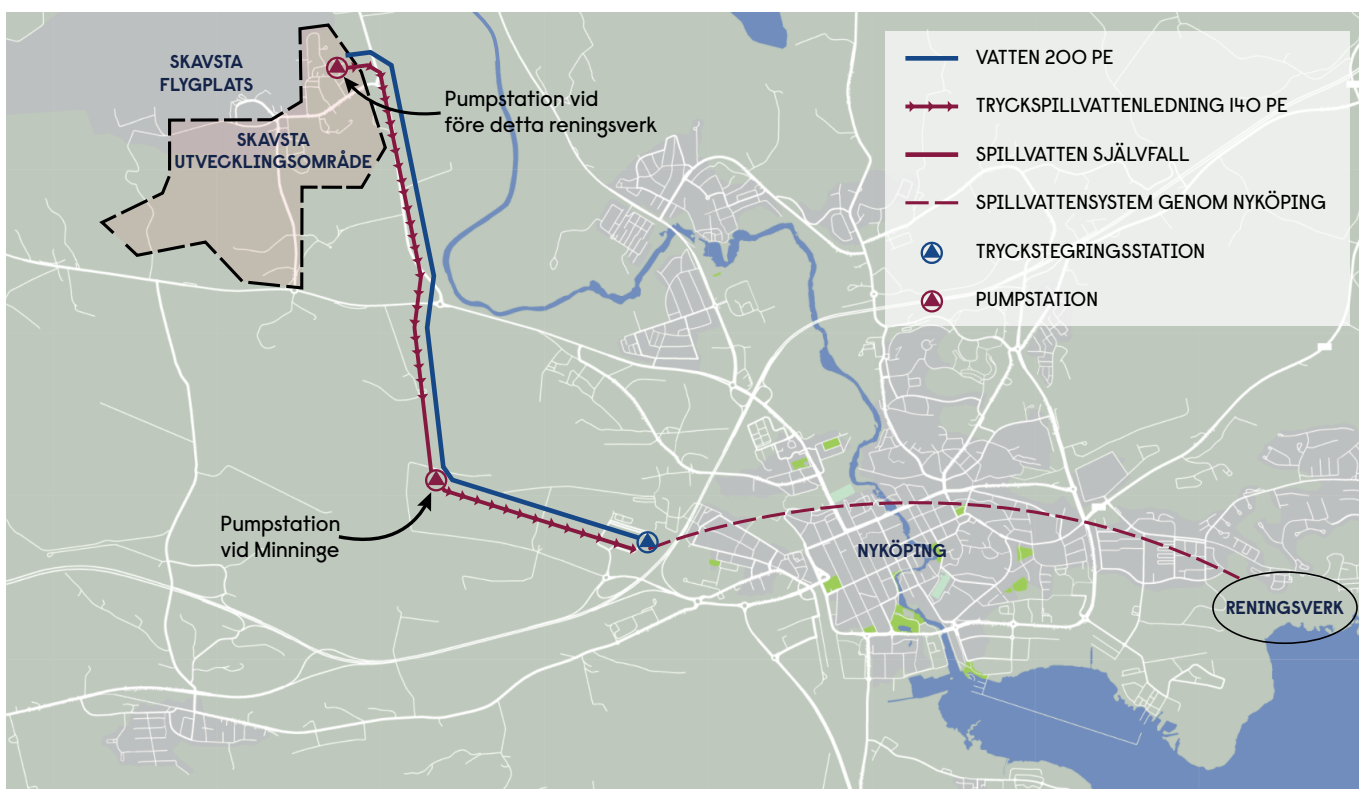
Vattenförsörjningen till området går via en distributionsledning av 200 millimeter plastledning som är byggd år 2005. Vid ledningens början vid väg E4 finns en tryckstegringsstation som höjer trycket i ledningen till nödvändig trycknivå. Tryckstegringsstationen är planerad att flyttas till närheten av pumpstationen i Minninge.

Spillvattnet från flygplatsen samlas i en pumpstation vid F11-området. Pumpstationen är byggd i ett före detta reningsverk. Därifrån pumpas spillvattnet fram till väg E4, en sträcka på cirka 5,5 kilometer. Detta sker via ytterligare en pumpstation vid området vid Minninge belägen strax norr om den befintliga stambanan och den planerade bibanan. På en sträcka om cirka 450 meter före pumpstationen vid stambanan går ledningen i självfall. I övrigt går spillvattnet i en tryckledning av plast med ytterdiameter 140 millimeter, hela sträckan till E4. Vid väg E4 ansluts ledningen till spillvattensystemet genom Nyköpings centrum som slutligen leder vattnet till reningsverket öster om centrum. Systemet mellan området vid flygplatsen och väg E4 byggdes, liksom vattenledningen, år 2005.

#### Elförsörjning

##### Nuvarande elkraftsförsörjning

Vattenfall Eldistribution AB har anslutningsplikt och nätkoncession för distribution av el inom kommunen. I utvecklingsområdet finns det ledningsrätter för luftlinje och kabelnät för 24/12kV som kan nyttjas vid utbyggnad av aktuellt område.



Befintlig VA-försörjning för Skavsta flygplats.

Elnätet är uppbyggt som luftlinje samt kabelnät med en spänningsnivå på 12 kV, detta nät matar ett flertal nätstationer som transformerar ned 12 kV till 0,4 kV i anslutning till befintliga verksamheter vid flygplatsen. Från nätstationerna fördelas lågspänning 0,4 kV i ett kabelnät till samtliga kundanslutningar. Inom det aktuella området finns bland annat två 12kV markkablar som korsar kommande område i nord-sydlig riktning öster om väg 629.

Utöver lokalnätet har Vattenfall Eldistribution AB även befintlig 130 kV-regionluftledning som passerar sydväst om utvecklingsområdet samt 45kV luftledning som passerar sydost om utvecklingsområdet.

### Utgångspunkter

Vattenfall Eldistribution AB har som policy att verka för att hela kommunen ska ha ett driftsäkert eldistributionsnät. Tillkommande kraftledningar ska planeras och utformas med hänsyn till kommande utveckling av kommunen.

### 3.9 Riksintressen

Riksintressen i översiktsplanen är mark- eller vattenområden som har nationellt viktiga värden. Riksintres-

sena ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden.

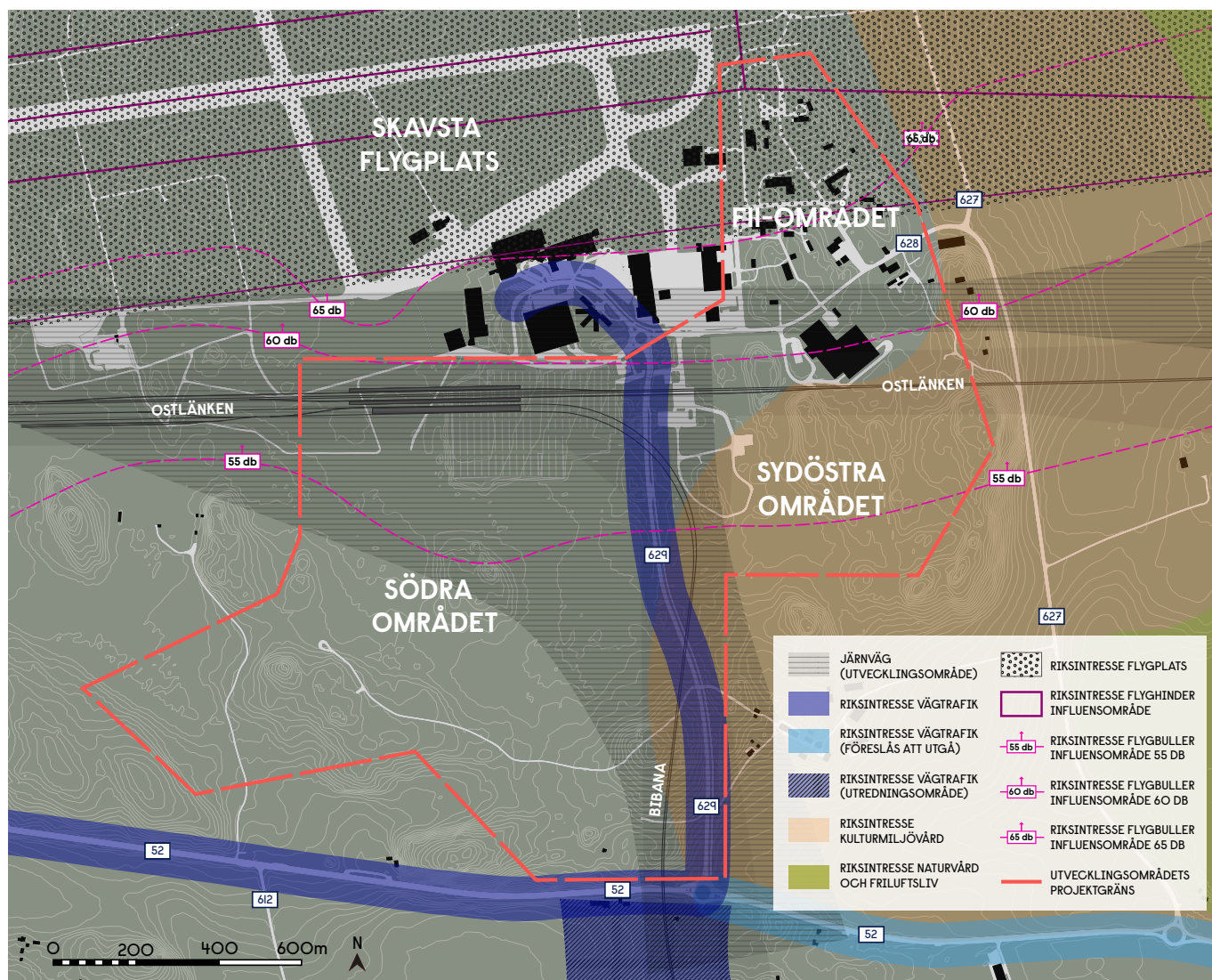
Det finns två typer av riksintressen; de som riksdagen har avgränsat enligt fjärde kapitlet i miljöbalken och de som har avgränsats av ansvariga nationella myndigheter enligt tredje kapitlet i miljöbalken. Riksintressen enligt fjärde kapitlet är inskrivna i lagen och står därför alltid över anspråk enligt tredje kapitlet. Om flera intressen, som är skyddade enligt tredje kapitlet i miljöbalken, strider mot varandra ska företräde ges till det eller de ändamål som bäst främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Totalförsvarets intressen står dock över övriga riksintressen.

Utvecklingsområdets olika delar berörs av flertalet olika riksintressen, nedan finns en sammanfattning av dem.

#### Riksintresse vägtrafik

##### Väg 629

Väg 629 är en infart till flygplatsen. Området och närområdet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt gör det svårare att ta sig till eller nyttja anläggningen.



Riksintressen inom och i den nära omgivning av Skavsta utvecklingsområde.

### Väg 52

Riksväg 52 är en förbindelse mellan Nyköping och Örebro. Vägen är av särskild regional betydelse. Samråd med Länsstyrelsen ska ske vid byggnation inom 30 meter från vägen.

I samrådsförslaget till översiktsplan Nyköping 2040 föreslår kommunen att en delsträcka av väg 52, mellan korsningen med väg 629 och anslutningen mot E4, ska utgå som riksintresse. Det ska ske när Kungsladugårdsleden, som blir en ny led mellan väg 52 och E4, är byggd. Området och närområdet ska fram till dess skyddas mot åtgärder som påtagligt gör det svårare att ta sig till eller nyttja anläggningen.

### E4

Väg E4 med trafikplatser ingår EU:s utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E4 är en viktig väg för långväga transporter för både person- och godstrafik. Området och närområdet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

### Kungsladugårdsleden (förslag till nytt riksintresse)

Kommunen anser att riksintresset riksväg 52 i framtiden ska följa Kungsladugårdsleden, som planeras förbinda flygplatsen med trafikplats Kungsladugården, när denna är färdigställd. Nuvarande riksväg 52 från anslutning med väg 629 till Trafikplats Hället föreslås därmed utgå som riksintresse för väg i framtiden.

Kommunen anser att förslaget riksintresseanspråk för väg 52 ska ha företräde framför riksintresse för kulturmiljövården Arnö - Stora Kungsladugården. Sträckningen ska samplaneras med bibanan och Ostlänken så att skada på riksintresset för kulturmiljö så långt möjligt minimeras. Området och närområdet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

### Riksintresse järnväg

#### Södra stambanan

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

#### TGOJ-banan (Godsstråk Oxelösund-Sala)

Sala-Eskilstuna-Flen-Oxelösund är en enkelspårig bana som trafikeras av godståg och norr om Flen även av persontåg. Banan är av nationell betydelse. På sträckan Västerås-Eskilstuna studeras åtgärder. Oxelösunds hamn har förbindelse med banan. Denna bana befinner sig söder om utvecklingsområdet. Utvecklingsområde Riksintresse Järnväg Ostlänken Området är utpekade som riksintresse för framtida järnväg i samrådsförslag till kommuntäckande översiktsplan Nyköping 2040. Detta riksintresseområde täcker en stor del av utvecklingsområdet.

### Stockholm Skavsta C (tillägg till riksintresse)

Stockholm Skavsta station är av riksintresse som planerad station för både internationell och nationell trafik. I samrådsförslag till översiktsplan Nyköping 2040 föreslår kommunen att stationens värde för resandeutbyte även för regional och lokal trafik ska ingå i riksintressebeskrivningen. Detta görs eftersom den skapar en framtida nationell, storregional och regional funktion som koppling mellan riksintresset Stockholm Skavsta flygplats, riksintresset Stockholm Arlanda flygplats och det storregionala stråket Linköping-Norrköping-Nyköping-Södertälje-Stockholm.

### Riksintresse flygplats

Trafikverket arbetar sedan år 2018 med en riksintresseprecisering utav Stockholm Skavsta flygplats. En riksintresseprecisering pekar bland annat ut det markanspråk och flyghindersytor som behövs för flygplatsens verksamhet. Vid tidpunkten för planprogrammets framtagande var riksintresset inte beslutat ännu. Förslag finns kring att riksintresset även ska omfatta landningsbanan i nord-sydlig riktning, tvärbanan. Eftersom planprogrammet förutsätter att Ostlänkens byggs enligt gällande planering kommer även tvärbanan behöva flyttas minst 600 meter norrut, till följd av Ostlänken dragning genom området. En sådan flytt av tvärbanan minskar också hindersytornas begränsning av verksamhetsområdets byggnadshöjder. En utveckling av området förutsätts också ske i samråd med flygplatsen i syfte att inte inskränka flygplatsens verksamhet.

### Riksintresse naturvård

#### Nyköpingsån

Öster om utvecklingsområdet finns riksintresseområde "Nyköpingsåns dalgång (K 52)". Nyköpingsåns dalgång sträcker sig genom ett uppodlat landskap längs med Nyköpingsån från Harg norr om Nyköping stad, längs med väg 53 och upp till Näs intill vattendraget Långhalsen. Nyköpingsån är en å med ett stort antal fiskarter. Området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess naturvärden. Ostlänkens huvudbana planeras att korsa riksintesseområdet.

### Riksintresse friluftsliv

#### Nyköpingsån

Detta riksintesseområde ligger öster om utvecklingsområdet. Riksintesseområdet omfattar Nyköpingsån på sträckan Långhalsen till Stadsfjärden. Ån har här betecknats som riksintresse med hänsyn till fritidsfisket lax- och öringfiske. Ån är också en frekventerad kanotled. Exploatering eller verksamheter som påtagligt kan begränsa friluftslivet ska undvikas.

### Riksintesse kulturmiljövård

#### Nyköpingsåns dalgång

I Sydöstra området och i en dal av Södra området finns riksintesseområdet "Nyköpingsåns dalgång". I dalgången rinner Nyköpingsån som binder samman det inre sjölandskapet med Östersjön. Den tidigare flygflottiljen vid Skavsta, numera flygplats, har påverkat landskapsbildningen under de senaste decennierna,

med flera tillhörande anläggningar. Stora delar av riksintresseområdet används idag för jordbruk men innehåller herrgårdslandskap i norr och storbondebygd i söder.

Vid förändringar i området ska stor hänsyn tas till landskapsbilden. För att inte skada riksintresset ska exponering av ny bebyggelse mot Nyköpings dalgång undvikas. Miljöerna runt gårdarna Tåå och Brunnsta ska bevaras och förändringar i befintliga bebyggelsestrukturer som är exponerade mot dalgången ska ske med varsamhet. I området F11 ska lokala kulturmiljövärden beaktas.

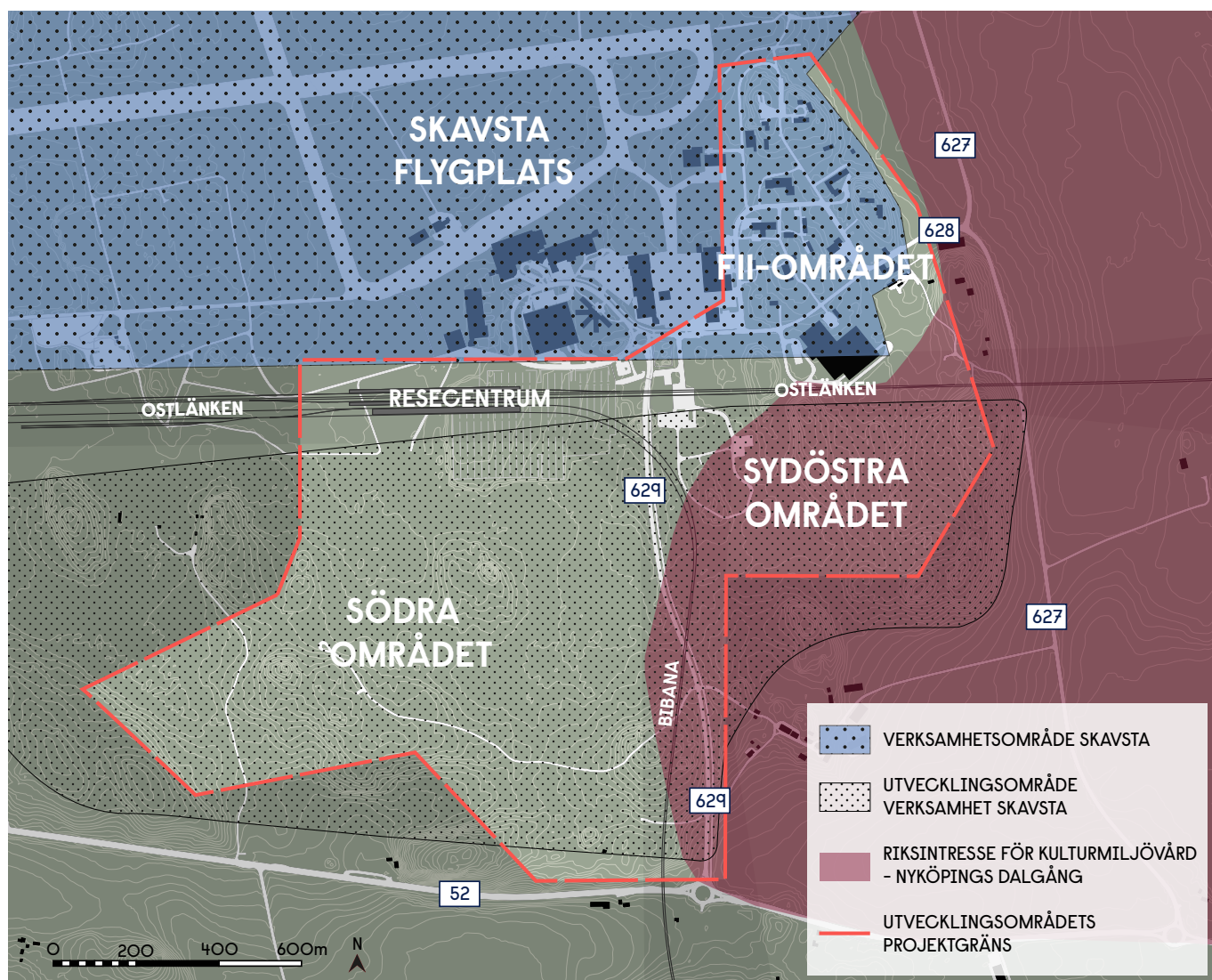
Utifrån dessa förutsättningar har Trafikverket gjort en utredning av risk för påverkan och skyddsåtgärder för riksintressen vid Ostlänken. Den sammanfattade bedömningen är att det är möjligt att genomföra projekt Ostlänken utan att det uppstår påtaglig skada på riksintresset Nyköpingsåns dalgång.

I samrådsförslaget till översiktsplan Nyköping 2040 föreslår kommunen att verksamhetsområdet vid flygplatsen ska utökas så att det överlappar riksintresseområ-

den för kulturmiljö (se karta på föregående sida). I området som ligger innanför riksintresset bör den planerade verksamhetens typ prövas utifrån utpekade landskapsvärden och förekomst av fornlämningar. Gårdarna vid Tåå och Brunnsta, som ligger inom och nära utvecklingsområdet, ska fortsatt upplevas vara i ett öppet landskap och skalan på anläggningarna som uppförs behöver anpassas för att inte dominera landskapsbilden. Det öppna kulturlandskapet bör fortsätta angränsa till å-rummet. Om sådan hänsyn kan tas, baserat på arkeologisk och antikvarisk utredning, bedömer kommunen att utveckling kan ske utan att det skadar riksintresset Nyköpingsåns dalgång.

#### Riksintresse totalförsvar

En större del av Nyköpings kommun omfattas av riksintresset totalförsvar. Hela utvecklingsområdet täcks av detta riksintresse. Detta innebär bland annat att kontakt med, och remittering till, ett flertal myndigheter och aktörer ska ske tidigt i plan- och bygglovsärenden som medger byggnader och objekt med en totalhöjd på 20 meter eller mer över marknivån. Myndigheterna och aktörerna är: Trafikverket, Luftfartsverket (LFV), Stockholm Skavsta flygplats inom 60 kilometer från



Kommunens förslag till verksamhetsområde där överlappning sker med riksintresset för kulturmiljövård – Nyköpingsåns dalgång.

<sup>7</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/>

flygplatsen (MSA-ytan) samt Försvarsmakten om det är utanför sammanhållen bebyggelse.

Inom sammanhållen bebyggelse (tätort) gäller 45 meter totalhöjd. Som underlagsmaterial ska försvarsmaktens material om samhällsplanering och riksintressen användas. För närvarande är hela utvecklingsområdet ett område utanför sammanhållen bebyggelse. Totalförsvarets intressen står över övriga intressen enligt miljöbalken.

### 3.10 Risker

#### Farligt gods och riskavstånd

Inom utvecklingsområdet finns risker med transporter av farligt gods på två vägar. På infartsväg 629 transporteras den brandfarliga vätskan flygfotogen (ADR-S-klass 3). För att skydda omgivningen vid en eventuell olycka, får det inte byggas närmare än 27 meter från vägkanten, om inte några säkerhetshöjande åtgärder vidtas.

Riksväg 52 är primär transportled för farligt gods. Riskerna kan utgöras av eventuella olyckor som skulle kunna leda till utsläpp. Skadorna på omgivningen beror på typen av farligt gods, men inom 150 meter från sådan transportled ställs krav på riskutredning i samband med planläggning enligt riktlinje från Länsstyrelsen i Södermanlands län. Det ska därför finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 30 meter från vägkant för närmaste körfält till planerat bebyggelse om det inte vidtas några åtgärder.

Förutsättningen är att det inte kommer att transporteras farligt gods på Ostlänken eller på bibanan. Med tanke på urspårningsrisk kommer dock ett skyddsavstånd på 30 meter mellan byggnader och järnväg att behövas om inte andra åtgärder vidtas. Vid minskning av skyddsavstånd från 30 meter, behöver risker analyseras och utrymme för underhåll av fastigheter måste säkerställas.

Risken från flygplatsen och flygtrafiken består av risk för mekanisk skada på omgivningen vid flygplanskrasch. Störst risk är det vid in- och utflygningszoner kring landningsbanan. För att minska risken för skador ska ett område på minst 1000 meter från närmaste kant av landningsbanan till planerad bebyggelse. Dessutom behöver risken som flygtrafiken medför utredas vidare i samband med detaljplaneringen.

#### Buller

Stora delar av området berörs av restriktioner till flygbuller. Hela F11-området samt delar av Södra och Sydöstra området är inom flygbullerområdet. Även norra delarna av det Södra området störs av flygbuller.

De högsta flygbullernivåerna (FBN), på över 65 dBA, finns inom norra delen av F11-området. Inom södra delen av F11-området, vid delar där huvudbanan pla-

neras, överskrids FBN-nivån 60 dBA. Nivåerna över 55 dBA uppmäts i norra delarna av Södra och Sydöstra området.

Inom områden där buller överskrider FBN 55 dBA får ingen ny bostadsbebyggelse uppföras. Till skillnad från buller orsakat av väg- och järnvägstrafik så gäller samma krav för flygbuller oavsett bostadens storlek. Vid om- och tillbyggnad av bostadshus ska husfasader utföras så att svensk standard, klass C, vilket motsvarar Naturvårdsverkets riktvärde för buller, inte överskrids.

Utbredningen av riksintresset för flygplatsen är fastställd utifrån riktvärden för bullernivåer vid bostäder, i relation till de bullernivåer som kan förväntas från dagens och morgondagens flygtrafik till och från flygplatsen. Nybyggnation av bostäder bör inte tillåtas inom influensområdet, det vill säga riksintresseområdet. Riktvärden för buller vid arbetsplatser är högre än för bostäder vilket möjliggör ytor för etablering av verksamheter inom influensområdet. Riksintresset för flygplats bedöms därför inte utgöra något hinder för att möjliggöra etablering av verksamheter inom utvecklingsområdet.

Enligt samrådshandlingen av Översiktsplan 2040 ska kommunen i planläggning och lovgivning strikt tillämpa bullerrestriktioner vid lokalisering av bostäder och verksamheter inom luftfartens influensområde för buller. I översiktsplanen nämns även att utbredningen av bullerzonen endast bör ses som en indikation på bullerutbredning. Under det fortsatta planarbetet ska buller utredas närmare och gränser för zoner med olika bullernivåer ska fastställas.

Delar av området berörs även av vägtrafikbuller. De största källorna till trafikbuller är de statliga vägarna 52, 627, 628 och 629. I framtiden kommer även trafiken på Ostlänkens huvudbana och bibana att generera trafikbuller.

En skjutbana som finns väster om Södra området är också en bullerkälla i den västra delen av Södra området.

Buller ska tidigt tas hänsyn till i samhällsbyggnadsprocessen så att nödvändiga åtgärder kan vidtas. I processen bör det eftersträvas att en bättre ljudmiljö skapas än vad som är minimum enligt riktvärden. Vid ny exploatering, som leder till ökad trafik, ska bullersituationen noga undersökas och omgivningspåverkan utvärderas. Bullerproblem ska i första hand åtgärdas vid källan.

#### Markföroreningar

Inom utredningsområdet identifierades endast två ej klassade förorenade områden. Dessa två befinner sig i närheten av väg 628 inom F11-området. Föroreningarna bedömdes tillhöra branschen: "bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier". Inför fortsatt planläggning intill dessa förorenade områden ska markförorening-

arna utredas närmare. Enligt Länsstyrelsens EBH-karta finns inte några misstänkta eller konstaterade föroreningar inom Södra eller inom Sydöstra området.

Förorenad mark har konstaterats längs planerade Ostlänken i samband med miljöteknisk inventering och provtagning. Markundersökningar utförda av Trafikverket har visat halter av PFAS-föroreningar i jord och grundvattnet.

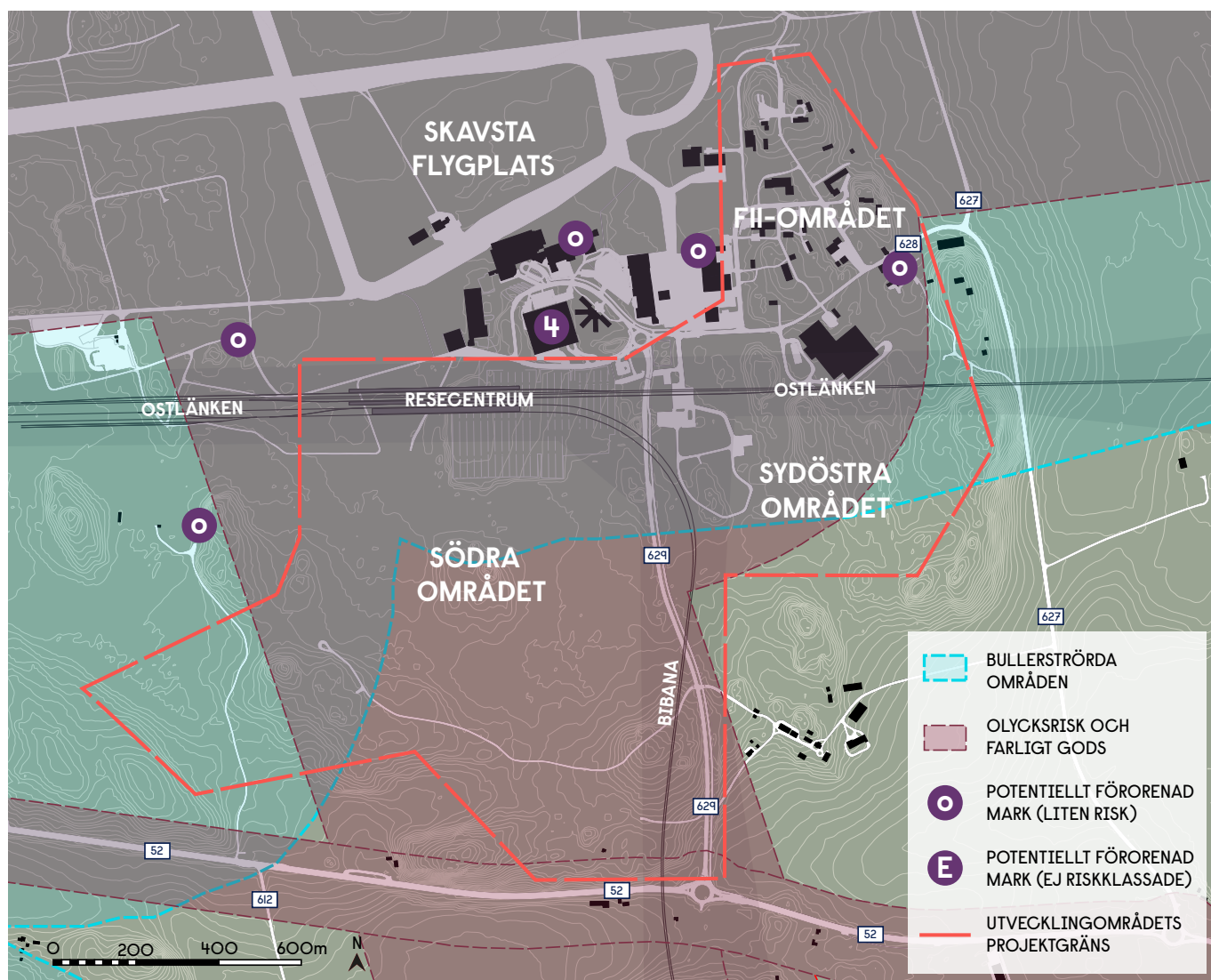
Inom ramen för framtagande av järnvägsplan och systemhandling för Ostlänken, delprojekt Nyköping, har Trafikverket genomfört en åtgärdsutredning. Detta mot bakgrund av den PFAS-förorening som föreligger inom de södra delarna av flygplatsen och därmed inom aktuell järnvägskorridor och utredningsområde för projekt Ostlänken. PFAS är ett samlingsnamn för cirka 5000 industriellt framställda kemikalier. De används i ett stort antal produkter som till exempel i brandskum och impregneringsmedel. PFAS-föroreningar är vitt spridda i miljön, extremt långlivade och vissa är giftiga.

Sträckan för den planerade anläggningen (järnväg och tillhörande statliga vägar) korsar en gammal brandövningsplats, men även andra källor till PFAS kan finnas i området. Anläggandet av järnvägen får

ej väsentligen försvåra för framtida sanering varför åtgärder krävs före byggnation för att förhindra att förorening i jord byggs in.

Inom området förekommer även andra föroreningar än PFAS, dock i mindre omfattning. Förekomsten av PFAS är styrande vad gäller efterbehandlingsåtgärder och därför är fokus i föreliggande åtgärdsutredning av de PFAS-föreningar som förekommer. Utredningen utgår från den informationen kring föroreningssituation, geologiska samt hydrogeologiska förhållanden som kommit fram i undersökningar utförda till och med augusti 2020. Åtgärder som innefattas i denna åtgärdsutredning avgränsas till att innefatta området som sammanfaller med Trafikverkets planerade anläggning, det vill säga järnväg och statliga vägar, inom projekt Ostlänken.

I projekteringen av järnvägsanläggningen har miljötekniska undersökningar genomförts i Trafikverkets regi, 2018–2020, för att undersöka föroreningssituationen vid den planerade sträckningen förbi flygplatsen. Inom ramen för de miljötekniska undersökningarna har jordprovtagning samt installation och provtagning i grundvattenrör genomförts.



Risker inom utvecklingsområdet och i den nära omgivningen.

Inom ramen för de miljötekniska markundersökningarna har totalt 140 jordprover, med varierande djup, analyserats med avseende på PFAS. Analysresultaten visar att i 14 av de analyserade proverna överskrider halten av PFAS 11 riktvärdet för MKM (mindre känslig markanvändning) (20 µg/kg TS). I 56 av de analyserade proverna uppvisas halter av PFAS 11 överskridande riktvärdet för KM (känslig markanvändning) (3 µg/kg TS). Samtliga jordprover med halter över riktvärdet för MKM (åtgärdsålet) är belägna i anslutning till den gamla brandövningsplatsen. Inga halter över MKM har uppmätts i jord vid den nya brandövningsplatsen eller vid brandgropen. Både den nya och den gamla brandövningsplatsen befinner sig utanför utvecklingsområdet.

För att kunna uppskatta kostnader för olika åtgärdsalternativ för sanering av massor har översiktliga beräkningar utförts av de ytor och volymer av jord som kan bli aktuella för efterbehandling. Dessa efterbehandlingsmetoder och metoder för att begränsa spridning beskrevs i Trafikverkets "PM Åtgärdsutredning PFAS".

Nyköpings kommun kommer att behöva fortsätta utreda markföroreningar i den kommande planeringen då Trafikverket endast har studerat föroreningssituationen inom utredningskorridoren för huvudbanan och för bibanan. Denna korridor täcker nämligen inte F11-området, Sydöstra området eller sydvästra delarna av Södra området.



# Bilaga 2: Planerings- underlag



# 4. Planeringsunderlag

## 4.1. Kommunala styrdokument

### Utvecklingsprogram Skavsta

Utvecklingsprogrammet Skavsta (2018) ligger till grund för denna planprogram. Utvecklingsprogrammet beskriver målbild för området vid Skavsta, byggande av Ostlänken samt ett nytt stationsläge vid flygplatsen.

I utvecklingsprogrammet har följande värdeord valts ut som representerar de övergripande tankarna för utvecklingsområdet: "Närhet och småskalighet", "Förtätning och omvandling", "Innovation" och "Flexibilitet".

I planen lyfts fram att Skavsta utvecklingsområde kan bli en stark tillväxtmotor för länet och Nyköpings kommun. De viktigaste målen är att:

- Skapa möjligheter till ett expansivt verksamhetsområde med kontor, hotell, konferenscenter, restauranger, företagservice och andra verksamheter.
- Tillgängliggöra stora ytor för industriell och tillverkande industri.
- Stationsområdet i anslutning till resecentrum vid Ostlänken ska få tät och stadslig exploatering med verksamheter som hotell, detaljhandel och kontor.

### Nyköpings 2040 – kommunens översiktsplan

"Nyköping 2040" är kommunens förslag på ny översiktsplan. Förslaget var på samråd under 12 maj - 26 juni 2020 och översiktsplanen planeras att antas i december 2021.

Översiktsplanens huvudinriktning är "att effektivisera markanvändningen genom att utveckla bebyggelse där det redan finns service och infrastruktur" samt "att ta så lite oexploaterad mark i anspråk som möjligt". Stockholm Skavsta flygplats och området vid flygplatsen beskrivs i huvudsak i positiva termer:

- Stockholm Skavsta flygplats ska "bidra med en hög internationell tillgänglighet för kommunen och Östra Mellansverige".
- "Utbyggnad och utveckling av Ostlänken, E4:an och Stockholm Skavsta flygplats"... "stärker Nyköpings kommuns strategiska position i Mälardalens utveckling."
- "Stockholm Skavsta flygplats med verksamhetsområde är intressen av regional och/eller storregional karaktär."

### Närhet och småskalighet

Här befinner du dig nära storstaden Stockholm, Stockholmsregionen och Mälardalen samt internationella marknader och besökare samtidigt som du är mitt i det sörmländska landskapet nära småstadskänslan i Nyköping.

### Förtätning och omvandling

Genom att förtäta och omvandla befintliga verksamheter kan det byggas vidare på redan attraktiva miljöer. Genom att växa inifrån och ut skapas tilltalande miljöer att vistas i. Visionen är ett område som är i konstant tillväxt och omvandling utan att kännas som ofärdigt eller en byggarbetsplats. Redan etablerad verksamhet ska kunna utvecklas vidare, samtidigt som området växer.

### Innovation

Att området präglas av innovation, hållbarhet och miljöhänsyn är självklara faktorer i innehåll och utformning.

### Flexibilitet

Drivkrafterna att växa finns redan idag men hur framtiden kommer att se ut och vilka behov framtidens resenärer har kan vi bara ana idag. Genom att tänka flexibelt kan vi ta vara på framtida möjligheter.

- Ostlänken och utvecklingen av området "innebär stora utvecklingsmöjligheter för lokala företag men kommer också att attrahera företag inom nya branscher".

Samtidigt pekar kommunen på att Nyköpings centralorts bebyggelseutveckling i nordväst begränsas av flygplatsen och i norr av den kommande Ostlänken. För att ta hänsyn till detta lyfts följande:

- Kommunen behöver vara tydlig med prioriteringar av verksamhetsområdenas inriktningar så att klusterbildning blir möjlig.
- Transporter och kommunikationer måste effektiviseras och byten mellan transportslag möjliggöras.

I översiktsplanens plankarta pekas Stockholm Skavsta flygplats ut som:

- Bebyggelsenod tillsammans med Nyköping
- Storregional transportnod
- Besöksnärsnod
- Utvecklingsområde för verksamhet
- Utvecklingsområde för järnväg

#### Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta

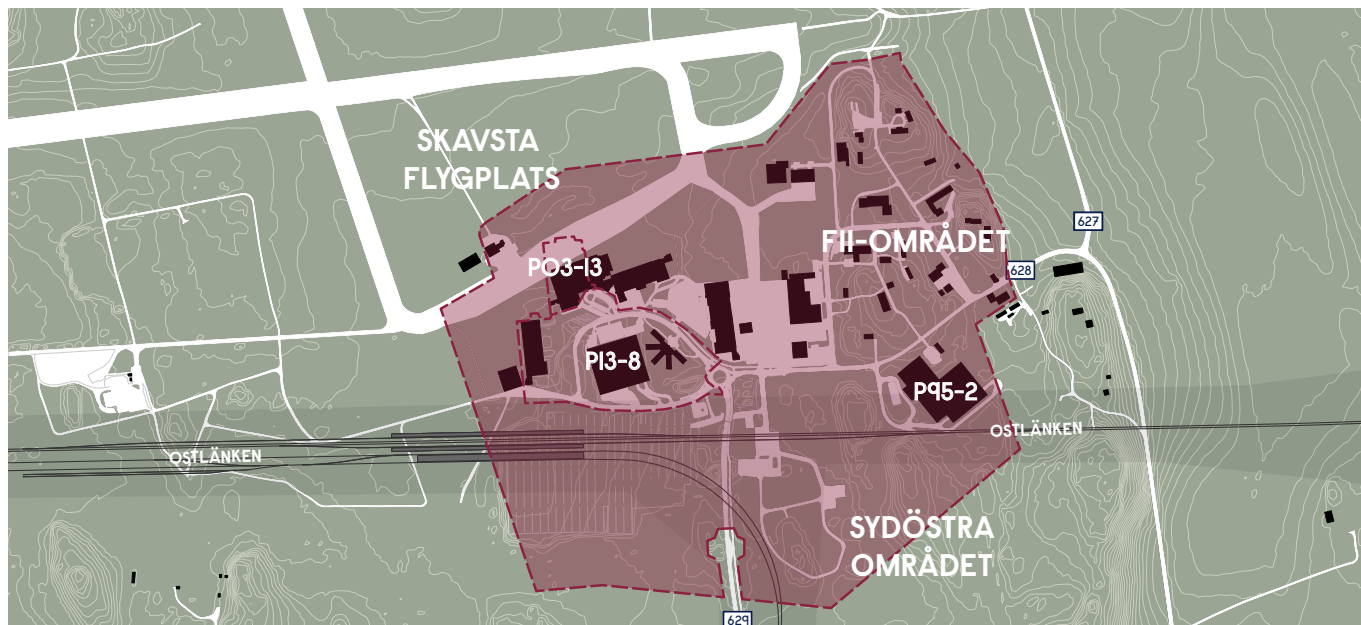
Den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta antogs i december 2013. Planen tog höjd för kommunens mål om 700 nya invånare per år och förutsättningar för detta. Det innebär att under perioden 2013-2030 skulle kommunens befolkning öka med 10 000 invånare. Den strategiska inriktningen var att låta Nyköping växa inom sina nuvarande gränser. Denna översiktsplan har haft en viktig roll som strategi för att nå tillväxtmålen i kommunens Vision 2020.

För Stockholm Skavsta flygplatsområde angavs följande:

- Mark reserveras för spår till Ostlänken, med stationsläge vid flygplatsen enligt Trafikverkets beslutade järnvägsutredning.
- Marken runt flygplatsen ska i första hand reserveras för verksamheter som har behov av att vara lokaliserade vid en flygplats eller vid en eventuell framtida järnvägsstation.
- Inom området reserveras en yta på cirka 25 hektar som totalt kan rymma omkring 10 000 parkeringsplatser, vilket motsvarar behovet då flygplatsen är fullt utbyggd.

När översiktsplan "Nyköping 2040" antas kommer den ersätta "Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta 2013" som då kommer att sluta gälla.





Gällande detaljplaner inom och vid utvecklingsområdet Skavsta.

### Gällande detaljplaner

För Stockholm Skavsta flygplats och närliggande områden som omfattas av planprogrammen finns tre gällande detaljplaner.

- P95-2, Detaljplan för flyg- och arbetsplatsområde för fastigheten Skavsta 8:3 med flera i Nyköping, lagakraft 1995-02-10. Genomförandetiden har gått ut.
- P03-13, Detaljplan för del av Skavsta 8:8 och 8:9, lagakraft 2003-05-14. Genomförandetiden har gått ut.
- P13-18, Detaljplan för del av Skavsta 8:9 med flera Stockholm Skavsta flygplats, lagakraft 2013-07-17. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en fortsatt utveckling av flygplatsen och arbetsområde. Genomförandetiden är till 2023-07-17.

Dessa tre detaljplaner kommer att behöva ersättas av nya detaljplaner som kommer att täcka både de idag detaljplanelagda områdena samt mycket större områden som ingår i avgränsningen av planprogrammen.

### Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta

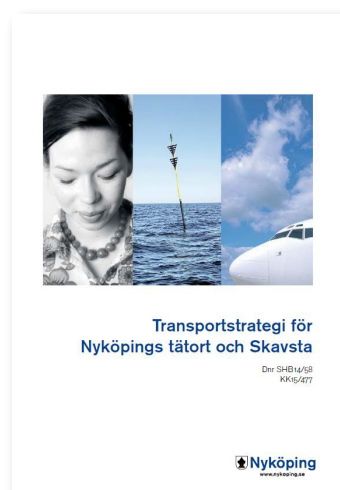
Målbilden för Nyköpings kommuns Transportstrategi (2016) är att knyta samman stadsdelarna genom sammanhängande bebyggelse och vägar med god tillgänglighet.

Utvecklingen vid flygplatsen lyfts i stora drag som positiv:

- Ostlänken och anläggning av två nya resecentrum skapar ökad tillgänglighet och kortare restider.
- Med kortare restider öppnas möjligheter till fler regionala samarbeten, företagsetableringar och nya invånare.

Samtidigt lyfts utmaningar till kommande utveckling:

- Utvecklingen av området vid Skavsta kommer ställa krav på utveckling av staden och dess infrastruktur.
- Nyköping och dess transportsystem påverkas även på kort sikt genom exempelvis omlokalisering av kommunens verksamheter, bostadsbyggande och nya företags- och handelsetableringar.



### Näringslivsstrategi för Nyköping kommun

Grunden för näringslivsarbetet i kommunen är Näringslivsstrategin 2018-2023 som kommunen och näringslivet arbetade fram i dialog och bred samverkan år 2017. Strategin antogs av kommunstyrelsen i början av 2018.

Näringslivsstrategin har tre huvudsakliga mål; tillväxt i näringslivet, säkrad kompetensförsörjning samt ett attraktivt företagsklimat.

Näringslivsstrategin följs upp med åtgärder som parterna kommit överens om i en handlingsplan. Alla som deltagit i utvecklingen av strategin arbetar med egna åtgärder i handlingsplanen. En gemensam handlingsplan innebär tydliga gemensamma mål som bygger på delaktighet och dialog och åtgärder som alla bidrar med. Insatserna skapas och utvärderas i samverkan.

Följande fokusområden prioriteras i handlingsplanen:

- Kompetensförsörjning och integration
- Innovationsklimat, kreativa miljöer och entreprenörskap
- Kommunikation och kommunens service till företagen
- Nyköpings attraktionskraft och platsens utveckling

Enligt näringslivsstrategin är stora tillväxtmöjligheter de kommande åren till förutsättningar som ökning av antalet invånare, byggandet av Ostlänken samt utvecklingen av området kring Stockholm Skavsta flygplats. Tillväxtmöjligheterna kopplas också till utvecklingen av Sörmlands styrkeområden inom besöksnäring, avancerad tillverkning, biobaserade näringar och digitala tjänster.

## **4.2. Övrigt planeringsunderlag**

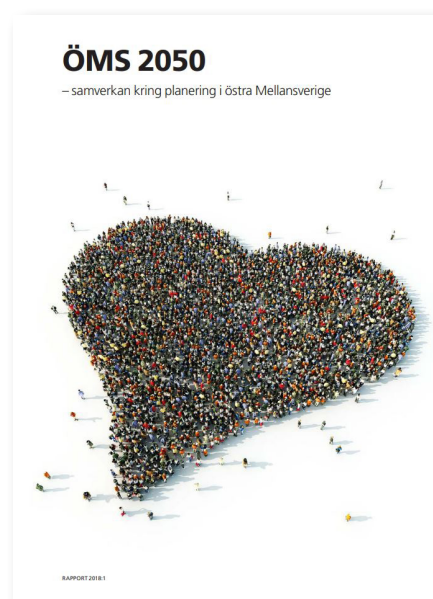
### **Östra Mellansverige (ÖMS) 2050**

Samarbetet i Östra Mellansverige består av Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län, Östergötlands län, Örebro län, Västmanlands län och Gävleborgs län och syftar till att genom samverkan bidra till en långsiktigt hållbar regional utveckling. År 2018 publicerade regionerna sin gemensamma strategi ÖMS 2050.

Inriktningen i ÖMS 2050 är bland annat:

- Internationell konkurrenskraft och attraktivitet
- Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla trafikslag
- Flerkärnighet och en förstordad arbetsmarknad

Stockholm Skavsta flygplats pekas ut som viktig i ett integrerat flygplatssystem i ÖMS, inte minst i och med utvecklingen av järnvägstransporterna. För en ökad internationell tillgänglighet ska år 2030 minst 60%, och år 2050 minst 70%, av arbetsplatser och boende i ÖMS nå Arlanda eller Skavsta inom 60 minuters restid med kollektivtrafik (i nuläget 43%). År 2030 ska högst 60 minuters restid gälla med snabb kollektivtrafik mellan Arlanda och Skavsta (i nuläget 130 minuter).



### En Bättre Sits (EBS)

En bättre sits - en storregional systemanalys, är ett transportpolitiskt samarbete mellan ett stort antal intressenter i länen Sörmland, Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland. Där berörs Skavsta utvecklingsområde direkt eller indirekt genom de utpekade prioriteringarna:

- En ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken för att utveckla "en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik".
- Utbyggnation av Ostkustlänken
- Utbudet av internationella destinationer från regionens flygplatser samt förbindelserna till Arlanda via spår och väg från hela regionen

### Östsvenska Handelskammaren

Östsvenska Handelskammaren verkar för företag i Östergötlands, Sörmlands och Gotlands län. Det är regionens största affärsnätverk med kontor i Norrköping och Linköping.

### Swedavia

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla flygplatser. Bolaget bildades 2010 och är helägt av svenska staten. Tillsammans bildar flygplatserna ett nätverk som knyter samman Sveriges regioner, samtidigt som de är en bro till och från världen utanför. Swedavia äger bland annat Stockholm-Arlanda flygplats, Stockholm-Bromma flygplats, Malmö flygplats, Göteborg-Landvetter flygplats samt flera andra mindre flygplatser runt om i landet.

Skavstas utveckling kan ses i relation till Swedavias flygplatser i Stockholms omnejd, det vill säga Bromma (som hotas av potentiell nedläggning) samt Arlanda (vars expansion debatteras igen).

### Planering av Ostlänken

Ostlänken är ett järnvägsprojekt som planeras mellan Järna och Linköping som ett led i strävan att förbättra persontrafiken. I samband med framtagandet av den nationella planen för infrastruktur år 2010 föll Ostlänken bort. Under 2012 aktualiserades frågan åter. Alliansen annonserade att de ämnade bygga Ostlänken och att Stockholm Skavsta flygplats skulle få tågförbindelser, dock utan att anslå några pengar. I juni 2018 gav regeringen formellt godkännande att bygga Ostlänken. Enligt Trafikverket beräknas Ostlänken kunna tas i drift någon gång mellan år 2033 och 2035.

Ostlänken kommer att delas i två grenar. En gren ska gå intill flygplatsen och en ska gå via centrala Nyköping. Skavsta resecentrum ska ha sin placering på bibanan istället för på huvudbanan.



### Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Västra infarten Nyköping

Huvudsyftet med åtgärdsvalsstudien "Västra infarten Nyköping" är att "skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder, som ska skapa effektiva lokala, regionala och nationella resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar, från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder." Åtgärdsvalsstudien har tagits fram för att hitta lösningar på bristande framkomlighet och tillgänglighet till Nyköpings centralort och flygplatsen.

Skavstas funktion och roll är beskrivna på följande sätt:

- Ett problem är bristande framkomlighet/tillgänglighet, utöver Nyköpings centralort, till flygplatsen för transportsätt på väg (gång/cykel, bil och kollektivtrafik).
- Stadens utveckling begränsas kraftigt av ett antal barriärer i form av TGOJ-banan, Nyköpingsbanan, E4 och Nyköpingsån.
- Prognosen är att resandet via Stockholm Skavsta flygplats kommer att öka kraftigt och då krävs anslutande infrastruktur som kan hantera detta.

### Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Tillgänglighet Skavsta

Åtgärdsvalsstudien är från år 2020 och dess syfte är att analysera behov av åtgärder på kopplingar till och från Skavsta och Ostlänken.

Skavstas funktion och roll är beskrivna på följande sätt:

- Ostlänken kommer att påverka det kommunala och regionala vägnätet med koppling till nytt resecentrum och utvecklingsplaner för Skavstaområdet.
- Kopplingar och funktion för kollektivtrafik, gods och persontrafik på väg behöver belysas utifrån både ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv.

### Sörmlandsstrategin

Region Sörmlands regionala utvecklingsstrategi, Sörmlandsstrategin (2019), har två beslutade prioriteringar:

- "En växande arbetsmarknad, där efterfrågan på kompetens och utbud av arbetskraft med olika utbildningsbakgrunder och erfarenheter kan mötas."
- "En växande befolkning, där bostadsmarknaden fungerar och utbudet av bostäder möter efterfrågan."

Stockholm Skavsta flygplats pekas inte specifikt ut, men i ljuset av Sörmlandsstrategins prioriteringar, kan flygplatsen ses som en funktion som:

- Stärker sambanden med omvärlden
- Ökar tillgängligheten
- Verkar för funktionella arbetsmarknader

### Förslag till Strukturbild Sörmland

Region Sörmland har som en konkretisering av Sörmlandsstrategin tagit fram Strukturbild Sörmland (2020). Strukturbilden antogs i oktober 2020 och är därmed en del av Sörmlandsstrategin.



I strukturbilden pekas Stockholm Skavsta flygplats ut som:

- Betydelsefull för att stärka de storregionala och internationella sambanden.
- Ett starkt utvecklingsområde av regional betydelse för näringslivet (med ökad betydelse efter Ostlänkens färdigställande).
- En naturlig del i det nationella flygsystemet.
- Som en attraktiv bytespunkt för ökat samspel mellan noder och dess omgivning.

### Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029

Region Sörmlands Länsplan för regional transportinfrastruktur (2018) innehåller övergripande målsättningar. Det handlar om att vara "en region i tillväxt med starka funktionella samband för att möjliggöra regionförstoring och regional utveckling" samt att "verka för en tillväxt som är hållbar för miljön och människorna i regionen".

I länsplanen framhålls, med koppling till Stockholm Skavsta flygplats, att:

- Flygplatsen är en strategisk nod som ger internationell tillgänglighet för gods- och persontransporter.
- Ostlänken kommer ha en stor betydelse för utvecklingspotentialen av flygplatsen då den får en stor förbättring av tillgängligheten.
- Förbättrade flygförbindelser bidrar till att stärka storregionens konkurrenskraft.

Utveckling av Stockholm Skavsta flygplats och byggande av Ostlänken medför samtidigt att:

- Transportnoden kommer att påverkas av byggnationen av Ostlänken, ett nytt resecentrum, ny- och ombyggnad av terminaler, kollektivtrafikåtgärder, ombyggnad av vägsystemet och kommunens planer på exploatering av området.
- Vägsystemet och kollektivtrafiken i anslutning till flygplatsen kommer att belastas mycket över tid.

### Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland

Sörmlands Trafikförsörjningsprogram (2017) har det övergripande målet att genom kollektivtrafik bidra till tillväxt och utveckling. Utifrån detta finns fyra funktionsmål, kollektivtrafiken ska vara: funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig.

Ostlänken och ett nytt resecentrum vid Stockholm Skavsta flygplats framhålls som:

- En viktig målpunkt i ett sammanhållet transportsystem.
- En betydelsefull nod och tillväxtfaktor i länet.

Vidare framhålls att Ostlänken medför stora vinster genom minskade restider. För att sprida nyttorna till länet som helhet framhålls att:

- Den planerade infrastrukturen på sikt behöver kompletteras så att ett och samma tåg både kan angöra Nyköping resecentrum och flygplatsen.

### Strategi för Smart specialisering

Strategin för Smart specialisering i Sörmland (2017) (framtagen av dåvarande regionförbundet Sörmland) definierar ett antal styrkeområden, med potential att utvecklas och vara fortsatt betydelsefulla. Det handlar om avancerad tillverkning för krävande miljöer, biobaserade näringar (hållbar produktion och effektiv distribution) samt verksamhetsnära digitala tjänster. Strategin för Smart specialisering är strategisk till sin karaktär och innefattar inte en rumslig dimension. Den innefattar därmed inte heller aspekter vare sig av utvecklingen av Ostlänken eller Skavsta utvecklingsområde.

### Sörmlands strategi för en hållbar besöksnäring 2013–2023

Regionförbundet Sörmland antog år 2013 en strategi för hållbar besöksnäring. Strategin innehåller tre övergripande mål:

1. Turismen ska fördubblas på tio år.
2. Sörmland ska vara en av Sveriges 35 internationella destinationer år 2020.
3. Hållbarhet ska vara en viktig ledstjärna i utvecklingsarbetet.

I strategin pekar man ut goda kommunikationer inom och till länet som avgörande för en växande turistnäring, inte minst från Stockholm. Det framhålls att det ska vara enkelt att resa till länet via de internationella flygplatserna, varav den ena är Stockholm Skavsta flygplats.



# Planprogram för Skavsta utvecklingsområde





Till Länsstyrelsen för samråd

## **Undersökning om betydande miljöpåverkan av planprogram för del av Skavsta 8:9 med flera, (Planprogram för Skavsta utvecklingsområde), Nyköpings kommun**

Undersökningen ska utgöra underlag för bedömning om genomförandet av kommande detaljplan/-er kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska kommunen göra en strategisk miljöbedömning av planen och upprätta en skriftlig redogörelse, miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Undersökningen bör även avgränsa vilka frågor som ska behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med 6 kap Miljöbalken (MB) och 4 kap 34 § Plan- och bygglagen (PBL) alternativt behandlas i planbeskrivningen.

### **Syfte med planprogram (Planen)**

Syftet med planprogrammet är att möjliggöra utveckling av området kring Skavsta flygplats, inklusive det före detta militära F11-området, till en funktionell flygplatsstadsdel. Utvecklingen ska möjliggöra ett resecentrum, kontor, handel, hotell, service, upplevelsecentrum, verksamheter och industri. Syftet är även skapa en ny tillfart till flygplatsen, väg 629, samt att passager över och under Ostlänken och bibanan samordnas och integreras i järnvägsplanen. Stadsdelen ska även rymma offentliga rum som parker, gator och torg. Planprogrammet syftar till att redovisa den grundläggande strukturen och funktionsindelningen av området. Syftet är också att redovisa planeringsförutsättningar och översiktligt redovisa konsekvenser gällande dagvattenhantering, risker, påverkan på omgivande natur- och kulturmiljö, infrastruktur och trafik samt riksintressen. Programmet ligger till grund för kommande detaljplaner.

### **Nulägesbeskrivning (Platsen)**

Programområdet är cirka 200 hektar stort och ligger i direkt anslutning till Skavsta flygplats. Planprogrammet delar in området i Södra området, Sydöstra området samt F11-området.

### Naturmiljö

Stora delar av utvecklingsområdet som inte är hårdgjorda utgörs främst av skog. Mindre delar av området utgörs även av åkermark (sju till nio hektar klass 2, en hektar klass 1). Delar av området består till stor del av rationellt brukad barrskog med sparsam

markväxtlighet. De största naturvärdena utgörs av områden med ett stort antal äldre tallar. Det finns områden där skogen har en speciell karaktär och därmed bevarandevärden. Inom programområdet finns delar med skiktad skog där också grövre gran förekommer. Inom F11-området finns en allé samt en särskilt skyddsvärd ek.

#### Kulturmiljö och fornlämningar

Inom programområdet finns spridda fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. De flesta av dessa finns i det Sydöstra området som även berörs av riksintresset kulturmiljövård Nyköpingsåns dalgång. Fornlämningarna utgörs av gravfält och boplatsoområden. Det finns även några lämningar av militära anläggningar och stridsvärn. Inom både det Södra området och F11-området finns endast ett fåtal fornlämningar.

#### Riksintressen

Programområdet berör flera riksintressen. Det finns tre riksintressen som rör vägtrafiken: väg 629, väg 52 samt väg E4. Kommunen anser att riksintresset riksväg 52 i framtiden ska följa Kungsladugårdsleden, som planeras förbinda Skavsta flygplats med trafikplats Kungsladugården, när denna är färdigställd. Nuvarande riksväg 52 från anslutning med väg 629 till trafikplats Hället föreslås därmed utgå som riksintresse för väg i framtiden.

Söder om programområdet löper Södra stambanan och TGOJ-banan (godsstråk mellan Oxelösund och Sala) som båda är av riksintresse för järnvägen. Den planerade terminalen Skavsta central föreslås få riksintressestatus när den står klar. Skavsta flygplats är av riksintresse för flygtrafiken. Ostlänken och bibanan är också av riksintresse. När anläggningarna är färdiga kommer området för riksintresse att vara tydligare definierat.

Programområdet berör också riksintressen för natur- och kulturmiljövård samt friluftsliv. Öster om utvecklingsområdet finns Nyköpingsåns dalgång som är av riksintresse för naturmiljövården. Nyköpingsåns sträckning mellan Långhalsen och Stadsfjärden är också av riksintresse för friluftslivet. Ostlänkens huvudbana planeras att korsa riksintresseområdet.

Nyköpingsåns dalgång är även av riksintresse för kulturmiljövården där Nyköpingsån binder samman det inre sjölandskapet med Östersjön. Området för riksintresse sammanfaller med programområdet i Sydöstra området samt i en del av Södra området. Området är delvis redan påverkat av den tidigare flygflottiljen vid Skavsta och av jordbrukslandskapet.

Väster om F11-området finns Högåsens vattenskyddsområde som är av riksintresse.

En större del av Nyköpings kommun omfattas av riksintresse för totalförsvaret. Hela programområdet omfattas av riksintresset. Totalförsvarets intressen står över övriga intressen enligt miljöbalken.

#### Risk

På väg 629 transporteras den brandfarliga vätskan flygfotogen (ADR-S-klass 3). Väg 52 är primär transportled för farligt gods. Riskerna kan utgöras av eventuella olyckor som skulle kunna leda till utsläpp. Det kommer inte att transporteras farligt gods på Ostlänken eller på bibanan, däremot föreligger risk för urspårning.

Risken från flygplatsen och flygtrafiken består av risk för mekanisk skada på omgivningen vid flygplanskrasch. Störst risk är det vid in- och utflygningszoner kring landningsbanan.

## Buller

Programområdet berörs av buller från vägar, järnvägar och från flygplatsen. Hela F11-området samt delar av Södra och Sydöstra området är inom influensområde för flygbuller. Även norra delarna av det Södra området störs av flygbuller. Delar av området berörs även av vägtrafikbuller. De största källorna till trafikbuller är de statliga vägarna 52, 627, 628 och 629. I framtiden kommer även trafiken på Ostlänkens huvudbana och bibana att generera trafikbuller. En skjutbana som finns väster om Södra området är också en bullerkälla i den västra delen av Södra området.

## Markföroreningar

Inom programområdet identifierades endast två ej klassade förorenade områden, dessa finns i närheten av väg 628 inom F11-området. Förorenad mark har också konstaterats längs planerade Ostlänken i samband med miljöteknisk inventering och provtagning. Markundersökningar utförda av Trafikverket har visat halter av PFAS-föroreningar i jord och grundvattnet.

## Överensstämmelse med översiktsplan

"Nyköping 2040" är kommunens förslag på ny översiktsplan. Förslaget var på samråd under 12 maj till 26 juni 2020 och granskning 21 juni till 20 september 2021. Översiktsplanen planeras att antas i december 2021. Översiktsplanens huvudinriktning är "att effektivisera markanvändningen genom att utveckla bebyggelse där det redan finns service och infrastruktur" samt "att ta så lite oexploaterad mark i anspråk som möjligt". I översiktsplanens plankarta redovisas Skavsta flygplats som bebyggelsenod tillsammans med Nyköping, storregional transportnod, besöksnäringsnod samt utvecklingsområde för verksamhet och utvecklingsområde för järnväg. Planprogrammet bedöms väl överstämja med intentionerna i den kommande översiktsplanen. En fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta antogs i december 2013. Den strategiska inriktningen var att låta Nyköping växa inom sina nuvarande gränser. Den fördjupade översiktsplanen har haft en viktig roll som strategi för att nå tillväxtmålen i kommunens Vision 2020. När översiktsplan "Nyköping 2040" antas kommer den ersätta "Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta 2013" som då kommer att sluta gälla.

## Gällande detaljplaner

För Skavsta flygplats och närliggande områden som omfattas av planprogrammet finns tre gällande detaljplaner. Eftersom hela området får en ny, sammanhållen struktur måste nya detaljplaner tas fram.

P95-2, Detaljplan för flyg- och arbetsplatsområde för fastigheten Skavsta 8:3 med flera i Nyköping, lagakraft 1995-02-10. Genomförandetiden har gått ut.

P03-13, Detaljplan för del av Skavsta 8:8 och 8:9, lagakraft 2003-05-14. Genomförandetiden har gått ut.

P13-18, Detaljplan för del av Skavsta 8:9 med flera Skavsta flygplats, lagakraft 2013-07-17. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en fortsatt utveckling av Skavsta flygplats och arbetsområde. Genomförandetiden är till 2023-07-17.

Dessa tre detaljplaner kommer att behöva ersättas av nya detaljplaner som kommer att täcka både de idag detaljplanelagda områdena samt mark som sedan innan inte är detaljplanerad.



**Gällande detaljplanen inom och vid utvecklingsområdet Skavsta.**

## **Ställningstagande till strategisk miljöbedömning och avgränsning av MKB**

Planprogrammet berör ett område som utgörs av skogs och jordbruksmark, samt terminalbyggnader och markanvändning hörande till den intilliggande flygplatsen. Programområdet omfattar även det före detta militära området för den nedlagda flygflottiljen. (Platsen)

Programmet anger grundläggande förutsättningar och riktlinjer för det kommande detaljplanearbetet. Programområdet ska utvecklas till att bli en nod för resor i anslutning till en stadsdel för främst kontor och verksamheter i en stadsliknande struktur. En ny tillfart till flygplatsen genom området ska också möjliggöras. Området ska därtill innehålla allmänna platser som gator, parker i torg. (Planen)

Planprogrammet medför att den befintliga bebyggelsen söder om Skavsta flygplats ersätts av ett nytt resecentrum i anslutning till den nya järnvägen. Skogs- och jordbruksmark tas i anspråk och det äldre militära området F11 utvecklas. Dagvatten- och skyfallshantering, påverkan på riksintressen, transporter, risk, påverkan på kultur- och kulturmiljö samt samordning med kommande infrastruktur har översiktligt studerats och diskuterats men behöver utredas vidare. (Påverkan)

Den samlade bedömningen av ovanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att planprogrammet **kan** antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommunen ska därför påbörja en strategisk miljöbedömning av utvecklingsområdet i samband med detaljplaneläggningen och upprätta en MKB. Avgränsningen av MKB bestäms i samband med detaljplaneläggningen av utvecklingsområdet.

- Tidsmässigt till 2050.
- Geografisk avgränsning tas fram i samråd med länsstyrelsen.
- Sakligt att i första hand belysa följande aspekter:
  - Naturmiljö
  - Kulturmiljö
  - Risk
  - Buller
  - Markföroreningar och grundvatten
  - Riksintressen
  - Dagvatten och MKN

Nollalternativet innebär fortsatt utveckling enligt gällande detaljplaner.  
Jämförelsealternativ är att endast ostlänken med bibana och resecentrum anläggs, samt att väg 629 får en annan sträckning men att den nya stadsdelen och verksamhetsområdet inte anläggs.

### Tidigt samråd

Referensgrupp/myndighet som medverkat i tidigt samråd gällande denna behovsbedömning

MYNDIGHET	NAMN	Datum
XXenheten, Nyköpings kommun	XX	XX

Tidigt samråd med Länsstyrelsen gällande denna behovsbedömning

KOMMENTAR	NAMN	Datum
Länsstyrelsen anser att...XXX	XX	XX

### Bilagor

- Bilaga 1 Checklista för undersökning om betydande miljöpåverkan med miljöaspekter och kommentarer

Linda Kummel  
Chef Stadsbyggnadsenheten

Sofia Bergqvist  
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

# Bilaga 1: Checklista för undersökning om betydande miljöpåverkan

## Aspekter som kan leda till betydande miljöpåverkan

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter utifrån allmänna bestämmelser tas med i beaktning.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Verksamheter enligt 4 kap 34 § PBL <input type="checkbox"/> Förordning om MKB 3 § eller bilaga 3	
<b>Beskrivning</b>	Programmet medger industri samt ett upplevelsecentrum som kan innebära nöjespark. Markanvändningen kommer att studeras ytterligare i kommande planläggning.

NATURVÄRDEN	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör naturvärden tas med i beaktning.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Riksintresse naturvård <input type="checkbox"/> Natura 2000-habitat <input type="checkbox"/> Natura 2000-fågel <input type="checkbox"/> Skyddad natur (naturreservat, biotopskydd, naturminne, djur- och växtskyddsområde) <input checked="" type="checkbox"/> Värdefull eller känslig natur (ESKO-område, Länsstyrelsens naturvårdsprogram, Ängs- och hagmarksinventering, våtmarksinventering, nyckelbiotopsinventering, viltstråk och eventuell barriäreffekt) <input checked="" type="checkbox"/> Strandskydd <input type="checkbox"/> Fridlysta eller rödlistade arter <input checked="" type="checkbox"/> Värdefulla eller känsliga arter	
<b>Beskrivning</b>	Programområdet berör riksintresse för naturmiljövård. Strax utanför planområdets östra kant finns Nyköpingsån som utgör riksintresse för naturvård. Inom det redovisade området för riksintresse finns bland annat skogliga värden. Det rör sig om två av Skogsstyrelsens nyckelbiotoper och ett av Skogsstyrelsens naturvärdesobjekt. Det har även utförts ängs- och hagmarksinventeringar inom området för riksintresse, två områden som har hög artrikedom samt ett område som är ett restaureringsobjekt.  Det finns ett vattendrag genom skogen med en skyddszon av grova träd som har potential som

	<p>habitat för grodor, paddor och salamander. Vid diket finns även mindre sumpskog med klibbal. I den kommande detaljplaneringen måste mer detaljerade undersökningar om platsens naturvärden samt eventuellt strandskydd genomföras.</p> <p>I F11-området finns en större, särskilt skyddsvärd ek.</p>
--	---

## KULTUR

*I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör kulturvärden tas med i beaktning.*

- Riksintresse kulturmiljö
- Fornminne
- Byggnadsminne
- Övrig värdefull kulturhistorisk miljö

### Beskrivning

Programområdet berör Nyköpingsåns dalgång vilken är riksintresse för kulturmiljövården.

Det finns spridda fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i olika delar av utvecklingsområdet. Fornlämningarna utgörs av gravfält och boplatsområden samt lämningar av militära anläggningar och stridsvärn.

## HÄLSA

*I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör hälsa tas med i beaktning.*

- Riksintresse friluftsliv
- Buller
- Vibrationer
- Magnetiska fält
- Allergener
- Miljöfarlig verksamhet
- Föroreningar
- Markföroreningar
- Miljökvalitetsnorm utomhusluft

### Beskrivning

Nyköpingsåns dalgång är av riksintresse för friluftslivet, enligt 3 kap 6 § MB.

	<p>Programområdet kommer att vara bullerstört från biltrafik, flygtrafik och tillkommande tågtrafik. Inom området har markföroreningar påträffats.</p> <p>Ostlänken och bibanan kan ge upphov till vibrationer, elektromagnetiska fält och buller.</p> <p>MKN för buller kan bli aktuellt.</p> <p>Öster om planområdet finns även en kraftledning som kan ge upphov till magnetiska fält.</p>
--	---

<b>RISK</b>	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör risker för människors hälsa och miljö tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Ras och skred <input checked="" type="checkbox"/> Översvämning <input checked="" type="checkbox"/> Trafiksäkerhet - skydd mot olyckor <input checked="" type="checkbox"/> Farligt gods/skyddsavstånd <input type="checkbox"/> Erosion	
<b>Beskrivning</b>	<p>Planområdet ligger på en flack platå med god avrinning. Planeringen av den nya bebyggelsen och infrastrukturen måste dock göras på ett sådant sätt att inga instängda områden uppstår eller så att avrinning hindras. Avrinningen av området får heller inte orsaka problem nedströms i avrinningsområdet.</p> <p>Oexploaterad mark ersätts av verksamheter och kommer medföra en stor andel hårdgjord yta, vilket kan komma att påverka dagvattenhanteringen i området.</p> <p>Den ökande intensiteten av transporter inom och runt programområdet kommer att öka risken för olyckor kopplade till trafik.</p> <p>Inom planområdet finns vägar med transporter av farligt gods. Närheten till flygplatsen leder till ökad risk för mekanisk skada vid flygplanskrasch. Utbyggda järnvägar ökar risken för urspårade tåg vilket kan orsaka omgivningen skada.</p>



## VATTEN

*I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör vatten tas med i beaktning.*

- MKN avrinningsområde
- Vattenskyddsområde
- Ytvatten
- Grundvatten
- Dagvatten
- Spillvatten

### Beskrivning

Exploatering av tidigare oexploaterad mark innebär stor risk för ökad föroreningsbelastning på recipienterna Nyköpingsån, sjön Långhalsen-Södra (ytvattenförekomster) samt grundvattenförekomsten Skavstafältet. Det är viktigt att ta hänsyn till de bekräftade markföroreningarna.

MKN för Nyköpingsån är måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. MKN för Långhalsen-Södra är otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Båda ytvattenförekomsterna uppnår god kemisk status utan överskridande ämnen.

Grundvattenförekomsten uppnår både god kemisk och kvantitativ status. Tillstånd till ett projekt eller en verksamhet eller godkännande av detaljplan får inte ges om åtgärden, verksamheten eller planen riskerar att orsaka en försämring av status eller äventyra möjligheten att en miljö kvalitetsnorm uppfylls.

Vattenförekomsterna omfattas även av ett icke-försämringskrav, vilket innebär att mänskliga verksamheter inte får försämma statusen för en förekomst.

Under kommande detaljplanearbetet måste åtgärder för att fördröja och rena dagvattnet i tillräcklig utsträckning utredas.

Väster om F11-området finns Högåsens vattenskyddsområde som är av riksintresse.

I anslutning till Nyköpingsån i öster finns ett våtmarksområde med mycket högt naturvärde. Nyköpingsåns dalgång är även klassat som värdefullt vatten.

## Aspekter som inte kan leda till betydande miljöpåverkan men har betydelse för planarbetet

STATLIGA INTRESSEN	
<i>Finns det statliga intressen som behöver tas med i beaktning för genomförandet av detaljplanen?</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Riksintresse för kommunikation (väg, järnväg, flyg, sjöfart) <input checked="" type="checkbox"/> Behov av flyghinderanalys <input type="checkbox"/> Skyddsrum	
<b>Beskrivning</b>	<p>Vägarna 629, väg 52 samt E4 är alla riksintresse för kommunikation.</p> <p>Söder om programområdet löper Södra stambanan och TGOJ-banan (godsstråk mellan Oxelösund och Sala) som båda är av riksintresse för järnvägen.</p> <p>Den planerade terminalen Skavsta central föreslås få riksintressestatus när den står klar. Skavsta flygplats är av riksintresse för flygtrafiken. Hela området är av riksintresse för totalförsvaret och flyghinderanalys för all kommande planering är därmed nödvändig.</p>

MILJÖKVALITETSMÅL	
<i>Kan genomförandet av detaljplanen antas bidra eller motverka miljö kvalitetsmålen?</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Begränsad klimatpåverkan <input checked="" type="checkbox"/> Frisk luft <input checked="" type="checkbox"/> Grundvatten av god kvalitet <input checked="" type="checkbox"/> Levande sjöar och vattendrag <input type="checkbox"/> Myllrande våtmarker <input type="checkbox"/> Hav i balans <input type="checkbox"/> Ingen övergödning <input checked="" type="checkbox"/> Bara naturlig försurning <input checked="" type="checkbox"/> Levande skogar <input checked="" type="checkbox"/> Ett rikt odlingslandskap <input checked="" type="checkbox"/> God bebyggd miljö <input checked="" type="checkbox"/> Giffri miljö <input checked="" type="checkbox"/> Säker strålmiljö <input type="checkbox"/> Skyddande ozonskikt <input checked="" type="checkbox"/> Ett rikt växt- och djurliv	
<b>Beskrivning</b>	Utbyggnaden av området kommer att öka antalet transporter till och från samt inom området vilket kan leda till ökade utsläpp av växthusgaser.

	<p>Ökade transporter under byggskedet och efter färdigställandet kan komma att orsaka ökade luftföroreningar.</p> <p>Inom planområdet finns grundvattenförekomsten Skavstafältet. Det finns en risk att kvaliteten kan komma att påverkas av planförslaget.</p> <p>Det finns en risk att närliggande recipienter kan komma att påverkas av planförslaget och påverka dess statusar och kvalitet.</p> <p>En del av planområdet består idag av produktionsskog. Skogsbruk kan bidra till försurning, både genom tillväxt och skörd. Å andra sidan kan en framtida industriverksamhet medföra utsläpp och ökad trafik i området.</p> <p>Verksamheter kan medföra stora hårdgjorda ytor med minskad genomsläplighet.</p> <p>Genomförandet av planprogrammet kommer att innebära att både skogs- och jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse. Detta kan också komma att påverka djur- och växtlivet i området.</p> <p>Förekomsten av markföroreningar och föroreningar av PFOS i jord och grundvattnet kan påverka både hanteringen av massor inom området samt dagvattenhanteringen. Dagvattnet måste tas om hand på sådant sätt att föroreningen inte riskerar att spridas.</p>
--	---

<b>STADSBYGGNADSKVALITETER</b>
<i>Vilka stadsbyggnadskvaliteter är viktiga att särskilt ta med i beaktning för genomförandet av detaljplanen?</i>
<p><u>Sociala aspekter</u></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Jämställdhet</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Integration</p> <p><input type="checkbox"/> Barns perspektiv</p> <p><input type="checkbox"/> Ålderssammansättning</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Fysisk tillgänglighet</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Rekreation och friluftsliv</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Trygghet och säkerhet</p> <p><u>Fysiska aspekter</u></p>

<input type="checkbox"/> Markförhållanden (geologi, jordarter och topografi) <input type="checkbox"/> Radon <input checked="" type="checkbox"/> Lokalklimat <input type="checkbox"/> Ljusförhållanden <input checked="" type="checkbox"/> Naturresurser <input checked="" type="checkbox"/> Jordbruksmark  <u>Trafik och mobilitet</u> <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitet <input checked="" type="checkbox"/> Kollektivtrafikförsörjning <input checked="" type="checkbox"/> Gång och cykel <input checked="" type="checkbox"/> Grön omställning  <u>Arkitektur</u> <input checked="" type="checkbox"/> Landskapsbild <input checked="" type="checkbox"/> Stadsbild <input checked="" type="checkbox"/> Gestaltning	
<b>Beskrivning</b>	<p>Programområdet omfattar främst ett resecentrum samt kontor- och verksamhetslokaler. Området ska utvecklas i en tät och stadsliknande struktur närmast resecentrum. Samtidigt ska området knyta an till det omgivande jordbruks- och skogslandskapet och närheten till parker och grönstråk är viktigt.</p> <p>Den fysiska tillgängligheten till området kommer att vara mycket god på grund av kommunikationerna till området. Det är viktigt att området blir tryggt och säkert för dem som rör sig i det samt tillgängligt för alla oavsett kön, fysiska förutsättningar eller bakgrund. I området kommer främst människor i arbetsför ålder att röra sig.</p> <p>Lokalklimatet i tätbebyggda områden med stor andel hårdgjorda ytor riskerar att bli både varmare, torrare, blåsigare och mer utsatt vid till exempel skyfall. Därför måste lokalklimatet beaktas vid framtagande av den nya bebyggelsens struktur och placering. Planeringen av området kommer att ianspråka både skogs- och jordbruksmark.</p> <p>Tillgängligheten till området kommer att vara mycket god. Planeringen inom området ska utgå från gång och cykel, samtidigt som en del av den verksamhet som planeras inom programområdet kommer att vara</p>

	<p>transportintensiv, kanske med tunga transporter. Den fortsatta planeringen måste därför väga in både de långväga och de lokala transporterna och ta hänsyn till förutsättningar och konsekvenser för dessa.</p> <p>Programområdet ligger insprängt i det omgivande landskapet och kommer att vara synligt på långt håll i den relativt flacka terrängen. Inifrån området kommer det också att finnas flera utblickar ut mot det omgivande landskapet. I framtagandet av detaljplaner kommer därför landskapsbilden att vara en viktig del. Gestaltning av platser och omgivande byggnaders arkitektoniska uttryck ska tas fram med omsorg för att ge de som arbetar på och besöker platsen en positiv upplevelse.</p>
--	--

<b>REFERENSMATERIAL SOM HAR ANVÄNTS</b>	
<b>Källa</b>	<b>Aktualitet</b>
<i>Översiktsplan för Nyköpings kommun 2040</i>	
<i>Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta</i>	2013
<i>NYGIS</i>	
<i>Skyddad natur, Naturvårdsverkets karttjänst</i>	
<i>Boverkets karta över riksintressen</i>	
<i>Södermanlandskartan</i>	

## **MSN § Beslut om samråd för detaljplan för del av UTMÅLET 3, EKENSBERG 1:1 och BRANDKÄRR 2:1 mfl, (del av trafikplats Östra infarten), Brandkärr, Nyköping, Nyköpings kommun**

**Diarienummer: MSN20/83**

Läge: Del av trafikplats Östra infarten vid Gustafsbergstigen/  
Brandkärrsvägen

Sökanden: Mark- och exploateringsenheten

---

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggnation av en ny trafiklösning, ny cirkulationsplats och anslutningsvägar, för Östra infarten vid Brandkärr i Nyköping. Nya stråk och överfarter för gående och cyklister behöver komma till i och med ombyggnationen och det är viktigt att dessa blir tillgängliga och trafiksäkra. Det är också viktigt att de nya gång- och cykelvägarna ska tillsammans med det befintliga gång- och cykelnätet bilda ett sammanhängande gång- och cykelnät.

Aktuellt planområde omfattar en del av ett större område för ombyggnation av trafikplatsen Östra infarten. För att möjliggöra ombyggnationen av trafikplatsen sker tre planprocesser parallellt. En detaljplan omfattar en yta för parkering i närområdet då befintliga parkeringar påverkas av ombyggnationen och måste ersättas (SHB20/198). Det finns även ett beslut om planbesked för resterande del av Östra infarten som omfattar ombyggnationen av trafikplatsen inom det område som ombesörjs av Trafikverket (SHB21/251).

Markanvändningen är till största del allmän plats VÄG (gata som försörjer större områden och genomfartsleder) och allmän plats GATA (gata som försörjer mindre områden), beroende på dess funktion i vägstrukturen.

En undersökning av betydande miljöpåverkan har upprättats och samråd har skett med Länsstyrelsen. Undersökningen av betydande miljöpåverkan omfattade både trafikplats och yta för parkering.

En undersökning om betydande miljöpåverkan har gjorts och samråd har skett med länsstyrelsen. Den samlade bedömningen är att en ändring av den gällande detaljplanen *inte kan* antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför inte upprättas.

I det tidiga samrådet med länsstyrelsen har följande aspekter tagits upp som viktiga att hantera i planprocessen:

- Buller
- Trafiksäkerhet
- Farligt gods
- Dagvatten
- Sociala aspekter

## **Beslutsunderlag**

Plan- och genomförandebeskrivning, plankarta och undersökning av betydande miljöpåverkan.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** förslaget inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan
- 2) **att** detaljplan för del av UTMÅLET 3, EKENSBERG 1:1 m.fl. får skickas ut på samråd

### **Beslut till:**

Akten  
Sökanden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## **Beslut om samråd för detaljplan för del av UTMÅLET 3, EKENSBERG 1:1 och BRANDKÄRR 2:1 mfl, (del av trafikplats Östra infarten), Brandkärr, Nyköping, Nyköpings kommun**

Läge: Del av trafikplats Östra infarten vid Gustafsbergsstigen/ Brandkärrsvägen

Sökanden: Mark- och exploateringsenheten

### **Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggnation av en ny trafiklösning, ny cirkulationsplats och anslutningsvägar, för Östra infarten vid Brandkärr i Nyköping. Nya stråk och överfarter för gående och cyklister behöver komma till i och med ombyggnationen och det är viktigt att dessa blir tillgängliga och trafiksäkra. Det är också viktigt att de nya gång- och cykelvägarna ska tillsammans med det befintliga gång- och cykelnätet bilda ett sammanhängande gång- och cykelnät.

Aktuellt planområde omfattar en del av ett större område för ombyggnation av trafikplatsen Östra infarten. För att möjliggöra ombyggnationen av trafikplatsen sker tre planprocesser parallellt. En detaljplan omfattar en yta för parkering i närområdet då befintliga parkeringar påverkas av ombyggnationen och måste ersättas (SHB20/198). Det finns även ett beslut om planbesked för resterande del av Östra infarten som omfattar ombyggnationen av trafikplatsen inom det område som ombesörjs av Trafikverket (SHB21/251).

Markanvändningen är till största del allmän plats VÄG (gata som försörjer större områden och genomfartsleder) och allmän plats GATA (gata som försörjer mindre områden), beroende på dess funktion i vägstrukturen.

En undersökning av betydande miljöpåverkan har upprättats och samråd har skett med Länsstyrelsen. Undersökningen av betydande miljöpåverkan omfattade både trafikplats och yta för parkering.



En undersökning om betydande miljöpåverkan har gjorts och samråd har skett med länsstyrelsen. Den samlade bedömningen är att en ändring av den gällande detaljplanen **inte kan** antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför inte upprättas.

I det tidiga samrådet med länsstyrelsen har följande aspekter tagits upp som viktiga att hantera i planprocessen:

- Buller
- Trafiksäkerhet
- Farligt gods
- Dagvatten
- Sociala aspekter

## Bakgrund

Mark- och exploateringsenheten inkom 16 september 2020 med en ansökan om planbesked. Syftet med ansökan är att möjliggöra byggnation av ny trafikplats i samband med ny trafiklösning för Östra infarten i Nyköping.

Östra infarten är en av stadens viktigaste infartsleder och de anslutande vägarna till och från E4:an har stor betydelse för både lokala och regionala resor. En rad problem finns i området med framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Områdets huvudproblematik är:

- Vägnätet runt handelsplatserna, på vardera sida om motorvägen, har inte kapacitet att hantera all trafik under rusningstid.
- E4:an utgör en barriär mellan båda sidorna om handelsområdet och närliggande bostäder vilket försvårar framkomligheten mellan norra och södra sidan för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.
- Trafikplatsens av- och påfarter är inte optimalt utformade.

Utöver detta behöver Östra infarten fungera som en robust infart då Nyköpings resecentrum byggs och möjligheten att nå centrum måste kvarstå.

Trafikplatsen vid Lennings väg, Brandkärrsvägen och Svärtavägen ska byggas om i ett samarbete med Trafikverket. Denna del omfattas av vägplan som arbetas fram och drivs av Trafikverket. Då delar av trafikplatsen ligger inom detaljplaner där markanvändningen är annan än för allmän vägtrafik så måste området planläggas. Vägplanen kan inte fastställas förrän detaljplanen blivit antagen och vunnit laga kraft.

Delar av ombyggnationen ombesörjs av Trafikverket och andra delar av kommunen.

## **Beslutsunderlag**

Plan- och genomförandebeskrivning, plankarta och undersökning av betydande miljöpåverkan.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** förslaget inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan
- 2) **att** detaljplan för del av UTMÅLET 3, EKENSBERG 1:1 m.fl. får skickas ut på samråd

Linda Kummel

Chef Stadsbyggnadsenheten

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-28

Sofia Bergqvist

Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-27

## **Beslut till:**

Akten

Sökanden

NYKÖPINGS KOMMUN

# Detaljplan för del av Utmålet 3

Samt del av Brandkärr 2:1, Ekensberg 1:1 mfl, Östra infarten



**Plan- och genomförandebeskrivning**  
**Samrådshandling**

Upprättad 2021-10-25  
Reviderad 2020-XX-XX

## Innehåll

NYKÖPINGS KOMMUN .....	1
<b>Detaljplan för del av Utmålet 3</b> .....	1
Samt del av Brandkärr 2:1, Ekensberg 1:1 mfl, Östra infarten .....	1
Planhandlingar.....	4
Planens syfte och huvuddrag.....	4
Planförfarande.....	4
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB.....	4
Plandata.....	5
Läge, areal och omfattning.....	5
Markägoförhållanden.....	5
Tidigare ställningstaganden.....	5
Översiktliga planer och program.....	5
Befintliga detaljplaner.....	6
Riksintressen.....	6
Kommunala beslut.....	6
Undersökning av betydande miljöpåverkan av detaljplan.....	6
Förutsättningar och förändringar .....	7
Stadsbild/Landskapsbild .....	7
Bebyggelse.....	8
Natur och grönstruktur.....	8
Kulturmiljö och fornlämningar .....	8
Miljökvalitetsnormer.....	8
Förorenad mark .....	8
Störningar och risker .....	8
Buller .....	8
Radon.....	8
Sociala frågor .....	9
Tekniska förutsättningar.....	9
Geotekniska förhållanden.....	9
Vatten och spillvatten .....	9
Dagvatten .....	9
El .....	10
Kraftledning.....	10
Kommunikationer .....	10

Gång- och cykeltrafik.....	10
Kollektivtrafik .....	11
Gator och vägar .....	12
Parkering.....	13
Genomförande .....	14
Organisatoriska frågor .....	14
Tidplan .....	14
Genomförandetid .....	14
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning .....	14
Namnsättning .....	14
Avtal.....	14
Fastighetsrättsliga frågor .....	14
Ekonomiska frågor.....	15
Planekonomi.....	15
Tekniska frågor.....	15
Utredningar .....	15
Konsekvenser av planens genomförande .....	15
Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare.....	15
Sociala konsekvenser .....	15
Medverkande i planarbetet.....	15

## Planhandlingar

Detaljplanen består av plankarta med planbestämmelse, plan- och genomförandebeskrivning, undersökning av betydande miljöpåverkan, samt fastighetsförteckning.

## Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggnation av en ny trafiklösning, ny cirkulationsplats och anslutningsvägar, för Östra infarten vid Brandkärr i Nyköping. Nya stråk och överfarter för gående och cyklister behöver komma till i och med ombyggnationen och det är viktigt att dessa blir tillgängliga och trafiksäkra. Det är också viktigt att de nya gång- och cykelvägarna ska tillsammans med det befintliga gång- och cykelnätet bilda ett sammanhängande gång- och cykelnät.

Trafikplatsen vid Lennings väg, Brandkärsvägen och Gustafsbergsstigen ska byggas om i ett samarbete med Trafikverket. Delar av ombyggnationen ombesörjs av Trafikverket och andra delar av kommunen.

Östra infarten är en av stadens viktigaste infartsleder och de anslutande vägarna till och från E4:an har stor betydelse för både lokala och regionala resor. En rad problem finns i området med framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Områdets huvudproblematik är:

- Vagnätet runt handelsplatserna, på vardera sida om motorvägen, har inte kapacitet att hantera all trafik under rusningstid.
- E4:an utgör en barriär mellan båda sidorna om handelsområdet och närliggande bostäder vilket försvårar framkomligheten mellan norra och södra sidan för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.
- Trafikplatsens av- och påfarter är inte optimalt utformade.

## Planförfarande

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

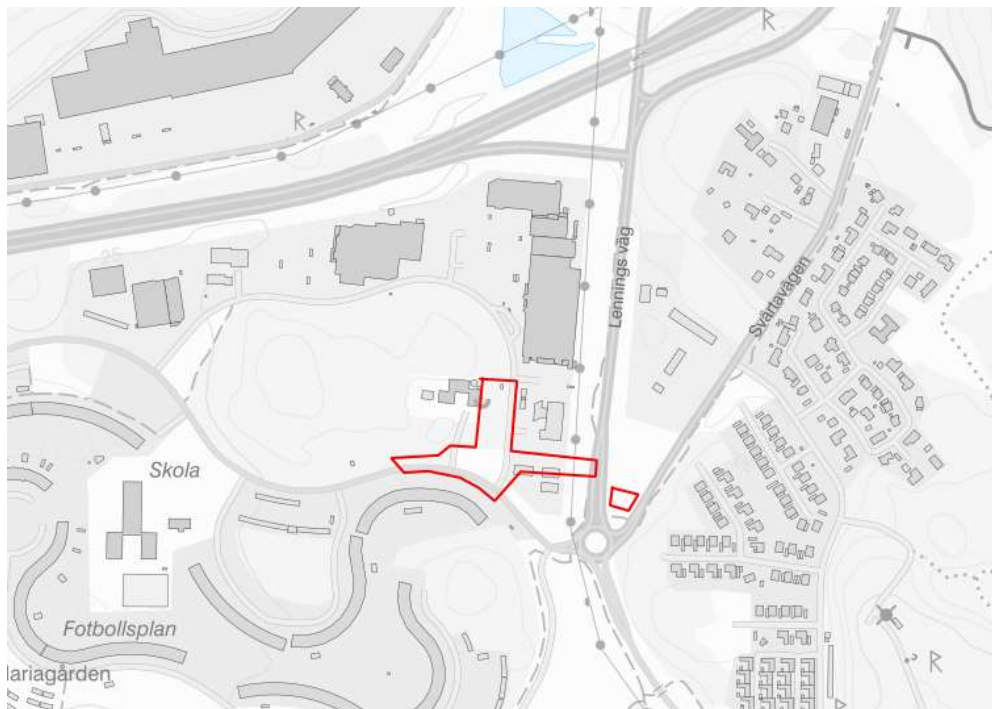
## Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

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

## Plandata

### Läge, areal och omfattning

Planområdet ligger i den norra delen av stadsdelen Brandkärr, vid Gustafsbergs köpcentrum och avgränsas mot Lennings väg, Stockholmsvägen, Gustafsbergsstigen och Brandkärsvägen. Planområdet innefattar del av fastigheterna Utmålet 3, Värmepannan 1, Hyddan 2, Brandkärr 2:1 och Ekensberg 1:1. Planområdet är ca 1,2 ha stort. Planområdet omfattar mark som idag till stor del redan är ianspråktagen av parkeringsytor, med garage och öppen parkering för boende i närområdet och trafikytor.



Kartan visar på den ungefärliga planavgränsningen.

### Markägoförhållanden

Ekensberg 1:1 ägs av Nyköpings kommun. Brandkärr 2:1 ägs av Nyköpings kommun men en del av fastigheten belastas av ett servitut för parkering. Utmålet 3 ägs av Nyköpings kommun men här finns ett tomträttsavtal som ägs av HSB:s BRF Gruvan i Nyköping. Värmepannan 1 ägs av Vattenfall AB. Hyddan 2 ägs av Nyköpings kommun.

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktliga planer och program

I fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort från 2013 ingår området i Utredningsområde för hållbar tillväxt- område 3 Brandkärr- Isaksdal/Ekensberg Stenkulla (sid 17-18). Principskissen stödjer inte den tänka ombyggnationen av

trafikplatsen. Men med den förändrade trafikbelastningen och flera nyetablerade verksamheter i närområdet har det blivit en nödvändighet för en ombyggnation av trafikplatsen. Därför finns det flera motiv att frångå den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort.

I översiktsplan 2040, som beräknas antas i december 2021, anges trafikplatsen som ett utvecklingsområde för vägtrafik. Målbilden är "Strategiskt markområde med cirkulationsplatsen i Ekensberg på Lennings väg samt intilliggande vägnät. Infrastrukturåtgärder har skapat en långsiktigt god kapacitet och tillgänglighet till Nyköping från trafikplats Påljungshage vid E4."

### **Befintliga detaljplaner**

För området gäller följande detaljplaner:

P75-10 Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Nordöstra delen av Brandkärrsområdet å öster i Nyköpings kommun. Fastställd av länsstyrelsen 1975-07-24. Genomförandetiden har gått ut.

P88-54 Detaljplan för del av fastigheten Brandkärr 2:1 m fl- Brandkärrs arbetsområde- Nyköpings kommun. Laga kraft 1988-09-13. Genomförandetiden har gått ut.

P01-2 Detaljplan för del av fastigheten Ekensberg 1:1 på Öster i Nyköping. Laga kraft 2001-01-11. Genomförandetiden har gått ut.

P05-3 Detaljplan för Ekensberg 1:21 och del av Ekensberg 1:1 och 1:2, Ekensberg, Nyköpings kommun. Laga kraft 2004-04-21. Genomförandetiden har gått ut.

### **Riksintressen**

Planområdet gränsar till riksintresse Nyköping och Brandkärr, riksintresse för kulturmiljövård. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt då planen inte föreslår någon hög och tät bebyggelse som kan påverka upplevelsen av Brandkärr utan endast till stor del omfattar allmän plats för väg.

I övrigt berör inte planområdet några områden av riksintresse.

### **Kommunala beslut**

Mark- och exploateringsenheten inkom 16 september 2020 med en ansökan om planbesked med syfte att möjliggöra för ombyggnationen av trafikplats Östra infarten i Nyköping.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har 2020-12-02 i ett planbesked beslutat att detaljplanearbete får inledas för del av fastigheten Brandkärr 2:1 mfl.

### **Undersökning av betydande miljöpåverkan av detaljplan**

En undersökning av betydande miljöpåverkan har upprättats och samråd har skett med Länsstyrelsen. Undersökningen av betydande miljöpåverkan omfattade ett större område där även yta för parkering ingick. Ytan för



parkering planläggs för sig och dess nästa skede i processen är att antas av nämnden.

Den samlade bedömningen är att en ändring av den gällande detaljplanen **inte kan** antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför inte upprättas.

I det tidiga samrådet med Länsstyrelsen har följande aspekter tagits upp som viktiga att hantera i planprocessen:

- Buller
- Trafiksäkerhet
- Farligt gods
- Dagvatten
- Sociala aspekter

## Förutsättningar och förändringar

### Stadsbild/Landskapsbild

I norr finns en värmecentral med en stor byggnad och höga skorstenar som ligger omgärdade av grönska. Här ligger även Gustavsbergs köpcentrum och en bensinstation. I väster fortsätter naturmark med vissa stigar och stråk till köpcentrumet Gustavsberg. I söder ligger bostadsområdet Brandkärr med sina karaktäristiska bostadshus i en sluten kvartersstruktur. I öster finns resterande av trafikplatsen Östra infarten samt verksamhetsområde.



Bild över befintlig vägstruktur, korsningen Brandkärrsvägen/ Gustavsbergstigen samt de garage som omfattas av rivning. Bild från Google.

Landskapet är relativt öppet och plant och bebyggt med byggnader och vägstruktur. I väster blir landskapet mer kuperat och här finns vegetation kvar.

### **Bebyggelse**

Inom planområdet finns några garagebyggnader som behöver rivas för att ge plats för ombyggnationen. I övrigt i närområdet finns det storskalig bostadsbebyggelse eller stora lokaler för verksamheter.

I den nordvästra delen av planområdet finns markanvändningen E<sub>1</sub>-fjärrvärmecentral med en högst tillåtna byggnadshöjd på 8 m. Denna yta är med som en justering och reglering efter befintliga förhållanden för fastigheten Värmepannan 1 då ytan i gällande detaljplan är reglerad som allmän plats- natur.

### **Natur och grönstruktur**

Det finns ingen direkt grönstruktur eller naturmiljö inom planområdet.

### **Kulturmiljö och fornlämningar**

Planområdet gränsar till riksintresse Nyköping och Brandkärr, riksintresse för kulturmiljövård. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt då planen inte föreslår någon hög och tät bebyggelse som kan påverka upplevelsen av Brandkärr utan endast till stor del omfattar allmän plats för väg.

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet och någon arkeologisk undersökning bedöms inte behöva göras.

### **Miljökvalitetsnormer**

Bedömningen är att ett genomförande av detaljplanen inte gör att miljökvalitetsnormerna, enligt 5 kap miljöbalken, överträds.

### **Förorenad mark**

Det finns inga kända markföroreningar inom planområdet.

### **Störningar och risker**

Lennings väg är primär led för farligt gods. Direkt norr om planområdet ligger en bensinstation och öster om området finns en kraftledning. Men då detaljplanen inte tillåter någon ny bebyggelse och inte ändrar någon förutsättning kring störningar och risker så utreds inte frågan ytterligare.

### **Buller**

En utredning kring trafikbuller pågår och resultatet och eventuella åtgärder kommer att skrivas in inför granskningen av detaljplanen.

### **Radon**

För området är risken för markradon mindre frekvent. Då planen inte tillåter någon bebyggelse så har inte frågan kring radon utretts vidare.

## Sociala frågor

Området är relativt plant och ger goda möjligheter för tillgänglighet. Seden är det viktigt att överfarter för gående och cyklister utformas för att ge en trygg överfart för dessa trafikanter. Viktigt är också att överfarterna kopplas samman med det befintliga gång- och cykelnätet samt att de är gent placerade samt ger goda möjligheter att komma säkert till olika målpunkter.

## Tekniska förutsättningar

### Geotekniska förhållanden

Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) utgörs jorden i området av glacial lera, sandig morän och ytnära berg. Jorddjupet varierar mellan 0-10 meter.

En geoteknisk undersökning arbetas fram för projekteringen av trafikplatsen.



Jordartskartan från SGU

### Vatten och spillvatten

Det finns en del ledningsnät för vatten och spill som behöver tas hänsyn till eller läggas om.

### Dagvatten

Det har inte gjorts någon särskild dagvattenutredning för trafikplatsen. Men principen vid utformning av avvattningsystemet är tänkt att i så stor utsträckning som möjligt föra vägdagvatten i öppna diken istället för i ledningssystemet. Stor del av vägytan kommer att avvattnas över kant och infiltreras i angränsande diken och grönytor och vidare till befintligt dagvattenledningsnät. Recipienten för Nyköpings ån och till slut Stadsfjärden. Den har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Bedömningen är att ett genomförande av detaljplanen inte bidrar med ökade

halter av föroreningar i recipienten då befintlig trafikplats byggs om och ersätts med en ny trafikplats.

## EI

En transformatorstation finns i den norra delen av planområdet och omfattas av ett E-område i plankartan.

## Kraftledning

Öster om planområdet går en kraftledning och en del av detta kraftledningsområde går inom planområdet, över anslutningsvägen från Lennings väg. Kraftledningen omfattas på plankartan av ett område för markreservat för luftledning.

## Kommunikationer

### Gång- och cykeltrafik

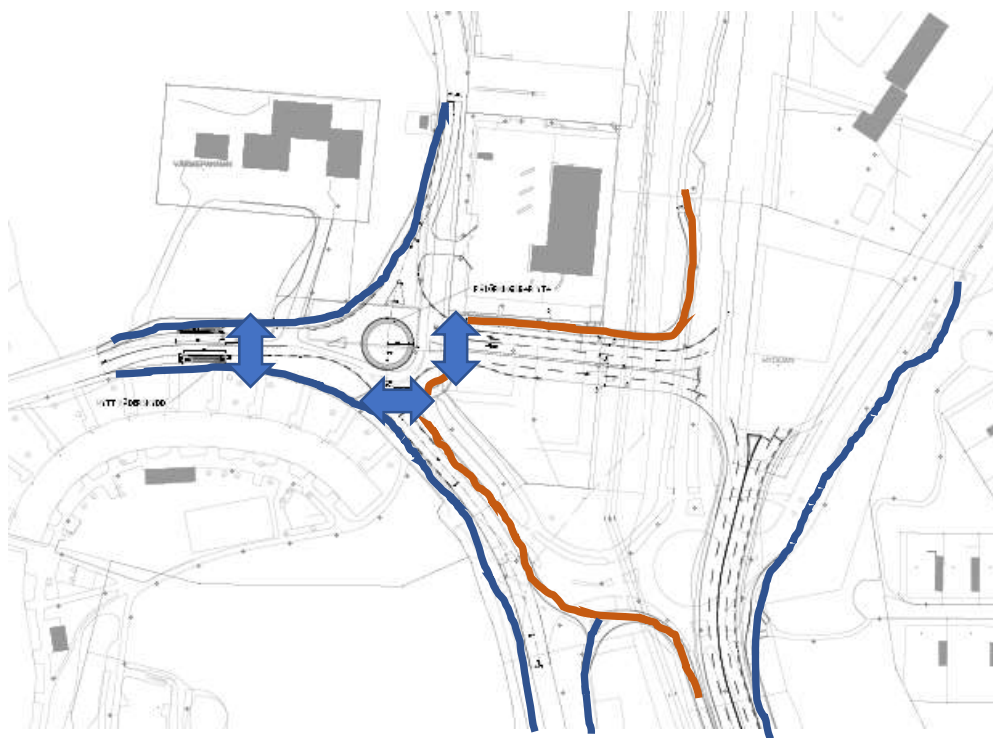
I och med ombyggnationen kommer stråken för gående och cyklister behöva byggas om. Det är viktigt att dessa blir tillgängliga och trafiksäkra. Det är också viktigt att de nya gång- och cykelvägarna ska tillsammans med det befintliga gång- och cykelnätet bilda ett sammanhängande gång- och cykelnät.



Karta över det befintliga gång- och cykelnätet och målpunkter.

Det finns flera stora målpunkter i närområdet som är viktiga att knyta an till med det nya gång- och cykelnätet. Exempel är Påljungshage köpcentrum, Gustafsbergs köpcentrum, Brandkärr bostadsområde, Ekensberg bostadsområde och friluftsområde samt Hjortensbergsbadet.

För gående och cyklister blir det nya överfarter och stråk. På bilden nedan visas de nya överfarterna och de nya gång- och cykelvägarna. Den nya överfarten väster om cirkulationsplatsen knyter an till den nya hållplatsen samt stråket till Gustafsbergs köpcentrum och bostadsområdet Brandkärr. Den nya överfarten söder och öster om cirkulationsplatsen kopplar bostadsområdet Brandkärr och övriga staden med Påljungshage köpcentrum och Hjortensbergsbadet. Passage vid Lennings väg finns en befintlig underfart i den södra delen av Lennings väg, utanför planområdet. Här finns en befintlig hållplats samt underfart som kommer att rustas upp och öka säkerhet och tillgänglighet.

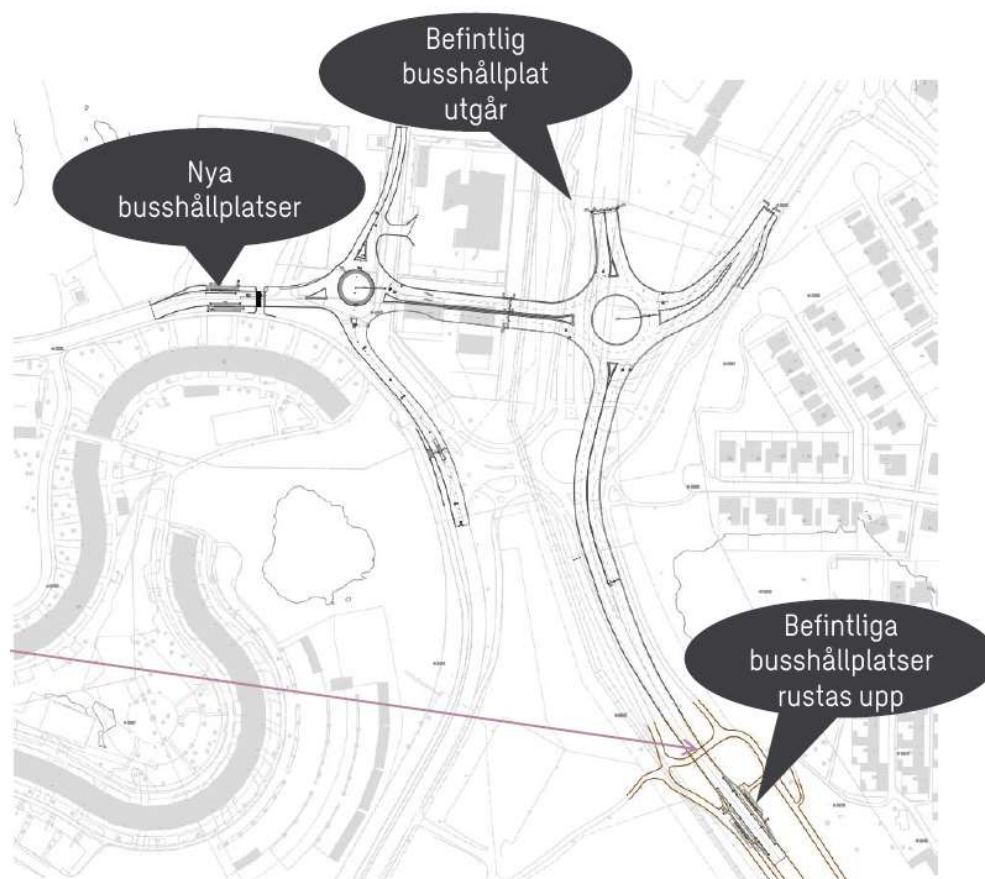


Blåa pilar visar nya överfarter och bruna linjerna visar nya gång- och cykelvägar som knyter an till det befintliga nätet, illustreras med blåa linjer.

### **Kollektivtrafik**

I och med ombyggnationen av trafikplatsen kommer kollektivtrafiken och lägen för hållplatser att ses över och vara en del i ombyggnationen.

Det befintliga hållplatsläget i den norra delen av Lennings väg, norr om befintlig cirkulationsplats, kommer att utgå, ligger utanför planområdet. Den befintliga hållplatsen som finns i den södra delen av Lennings väg kommer att rustas upp. Ny hållplats kommer att byggas på Brandkärrsvägen med en passage över vägen för gående.



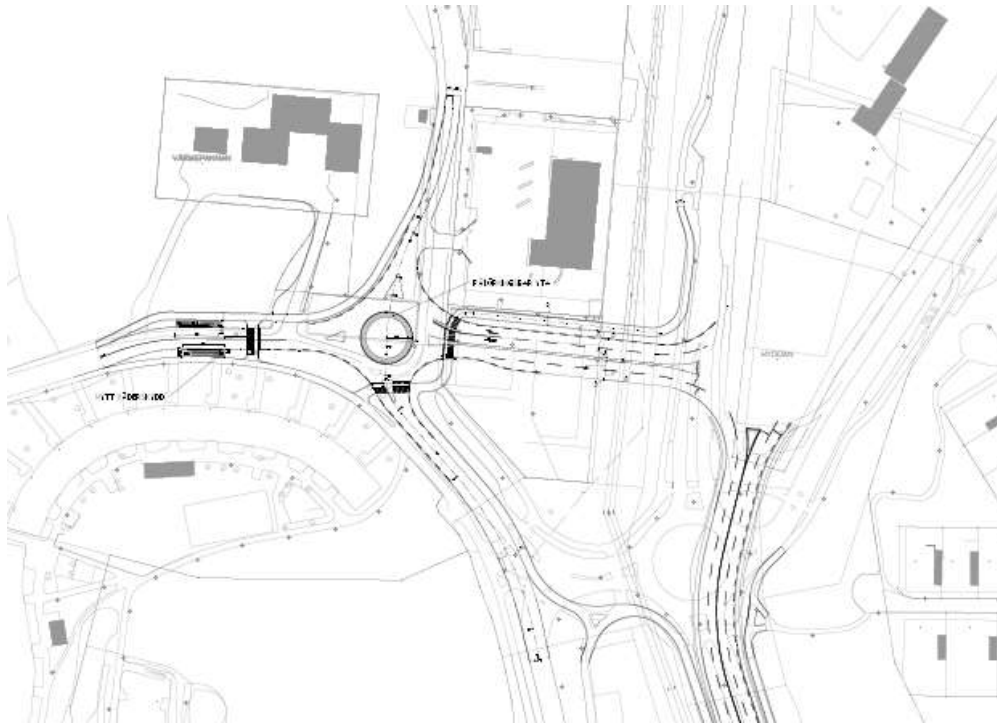
Skiss över hela området för ombyggnationen och här visas de befintliga hållplatslägena samt de nya och upprustade.

### **Gator och vägar**

Östra infarten är en av stadens viktigaste infartsleder och de anslutande vägarna till och från E4:an har stor betydelse för både lokala och regionala resor. Kapaciteten i cirkulationsplatsen och vägstrukturen behöver uppdateras.

Trafikplatsen vid Lennings väg, Brandkärsvägen och Gustafsbergstigen ska därför byggas om i ett samarbete med Trafikverket. Delar av ombyggnationen ombesörjs av Trafikverket och andra delar av kommunen. Cirkulationsplatsen på Lennings väg kommer att planläggas i en parallell process ihop med Trafikverket och deras vägplan. Skiss på den cirkulationsplatsen syns i bilden ovan.

Bilden nedan visar på den nya utformningen av gatustrukturen. En ny cirkulationsplats ska byggas i korsningen Brandkärsvägen/ Gustavsbergstigen. Det blir en ny anslutningsväg österut mot Lenningsväg där den kommer att knyta an den nya cirkulationsplatsen som Trafikverket ska bygga. Anslutningarna till Stockholmsvägen och Brandkärsvägen kommer att behöva justeras.



Bilden visar ombyggnationen av trafikplatsen och anslutningsvägen till Trafikverkets cirkulationsplats i öster.

### Parkering

Två befintliga parkeringsytor för boende berörs av ombyggnationen av trafikplatsen och kommer att behöva ersättas i närområdet. Detta ombesörjs i en parallell planprocess. Det är ca 50 garageplatser och 50 parkeringsplatser som behöver ersättas.



De blå yorna visar de parkeringsytor som berörs av ombyggnation och som kommer att ersättas. Den röda ytan visar föreslagen yta för den nya boendeparkeringen.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Tidplan

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

Samråd december 2021

Granskning mars 2022

Antagande i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden maj 2022

Laga kraft juni 2022

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft.

#### Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

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

#### Namnsättning

Bedömningen är att det inte krävs någon ny namnsättning.

#### Avtal

Ett planavtal är upprättat mellan sökanden och stadsbyggnadsenheten som reglerar åtaganden och kostnader för detaljplanearbetet.

Det är inte aktuellt med något.

#### Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheten Utmålet 3 omfattas av tomträtt som ägs av HSB:s BRF Gruvan i Nyköping och omfattas av yta för parkering samt parkeringsgarage. Denna tomträtt behöver hanteras och ersättas och detta görs i en parallell planprocess till denna detaljplan (SHB20/198). Parkeringsytan som ligger på del av fastigheten Brandkärr 2:1 omfattas av servitut. Ersättningsyta för detta servitut hanteras också i den parallella planprocessen (SHB20/198). Kommunen ombesörjer erforderliga avtal samt ansökan till Lantmäteriet om nödvändiga justeringar i befintliga fastigheter och rättigheter.

Ledningsrätterna Lr 04-82/160.1 (fjärrvärme), Lr 0480-89/73.1 (fjärrvärme) samt Lr 0480 08/30 (kraftledning) kommer att påverkas av ombyggnationen och behöver i viss mån läggas om och området för ledningsrätten justeras.



## Ekonomiska frågor

### Planekonomi

Kommunen ansvarar för genomförandekostnader och anläggningar som berör allmän platsmark (plankostnader, förrättningskostnader, utbyggnad av gata och GC-väg, ledningar och dagvatten, fastighetsbildning samt flyttning av ledningar som inte åvilar ledningsägaren.

Fastighetsägaren ansvarar för genomförandekostnader inom egen fastighet.

Bedömningen är att kommunen inte får en ökad driftskostnad för nya gator och ledningar då det är en ombyggnation av en befintlig trafikplats.

### Tekniska frågor

Flera ledningar, både fjärrvärmeledningar så som ledningar för dagvatten, vatten- och spillvattenledningar bedöms beröras av ombyggnationen och behöva ersättas.

Inom planområdets östra del finns ett markreservat för luftledning, befintlig kraftledning. Ombesörjs av ledningsrätt Lr 0480 08/30.

### Utredningar

Inom planarbetet har inga utredningar tagits fram utan planhandlingarna har tagit del av utredningar som är gjorda för projekteringen av trafikplatsens ombyggnation så som geoteknisk utredning och trafikbulerutredning (pågår).

## Konsekvenser av planens genomförande

### Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare

Under byggnationen kan boende och intilliggande verksamheter beröras av vissa tillfälliga störningar i form av buller, vibrationer och ökad trafik.

### Sociala konsekvenser

Under byggtiden kommer de finnas flera sociala konsekvenser då det kommer bli svårt med framkomligheten. Så det är av vikt att vid ombyggnationen skylta tydligt och ge möjlighet för säkra passager. Efter planens genomförande kommer dock de nya genare gång- och cykelstråken och nya hållplatslägen ge ökad möjlighet för rörelse mellan olika området och målpunkter.

### Medverkande i planarbetet

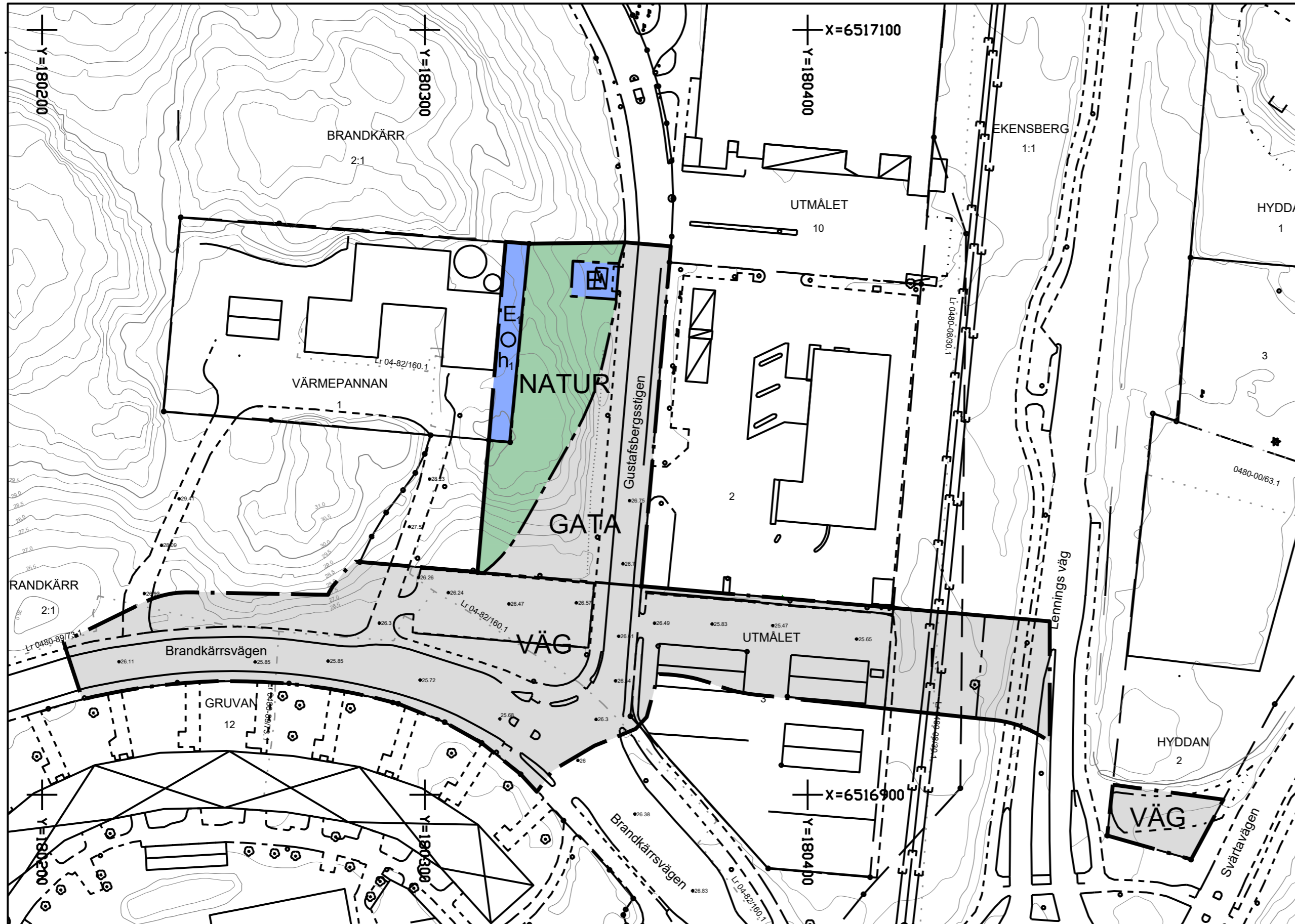
Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Mark- och exploateringsenheten, Nyköpings kommun

Detaljplanen har upprättats av Sofia Bergqvist, planarkitekt, Nyköpings kommun.

Samarbete har skett med Almir Malkoc, projektledare Tekniska divisionen, David Lunde, projektledare, och Stefan Sköldén, mark- och exploateringsingenjör, Nyköpings kommun.

Sofia Bergqvist




Planarkitekt, Stadsbyggnadsenheten



## PLANBESTÄMMELSER




Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

## GRÄNSBETECKNINGAR



-  Planområdesgräns
-  Användningsgräns
-  Egenskapsgräns

## ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

### Allmän plats

-  GATA Gata
-  NATUR Natur
-  VÄG Väg

### Kvartersmark

-  E Tekniska anläggningar
-  E, Fjärrvärmecentral

## EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Markreservat för allmännyttiga ändamål

- $l_1$  Luftledning

## EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Höjd på byggnadsverk

- $h_1$  8,0 m är högsta tillåtna byggnadshöjd

Koordinatsystem  
SWEREF991630  
Höjdsystem  
RH2000  
2021-02-12  
DAVIDMODIG  
GIS-INGENJÖR

### Beteckningsbeskrivning enl. HMK-ka

Grundkartan är upprättad av SHB Staben, Nyköpings kommun, genom revidering och komplettering av fotogrammetriskt framställd primärkarta. Byggnadernas begränsningslinjer för fotogrammetriskt karterade objekt utgöres av horisontalprojektion från takens ytterkanter, för geodetiskt mätta av fasaderna. Fastighetsredovisningen hänför sig till 2021-02-04

- Till planen hör:
- Planprogram
  - Samrådsredogörelse program
  - Planbeskrivning
  - Miljökonsekvensbeskrivning
  - Fastighetsförteckning
  - Samrådsredogörelse
  - Granskningsuttåtande
  - Gestaltningsprogram
  - Kvalitetsprogram
  - Illustration

### Detaljplan för del av

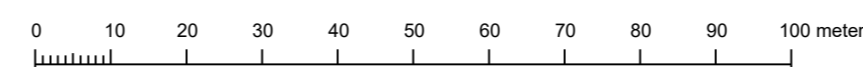
## Utmålet 3, Ekensberg 1:1, Brandkärr 2:1 mfl

Nyköpings kommun	Södermanlands Län	Beslutsdatum	Instans
Samrådshandling			
		Antagande	MSN
Upprättad 2021-10-25	Reviderad	Laga kraft	

Sofia Bergqvist  
Planarkitekt, Stadsbyggnadsenheten

SHB20/197

Skala 1:1000 A2



Till Länsstyrelsen för samråd

## **Undersökning om betydande miljöpåverkan av detaljplan för UTMÅLET 3 samt del av BRANDKÄRR 2:1 och EKENSBERG 1:1 (trafikplats Östra infarten och parkering), Brandkärr, Nyköping, Nyköpings kommun**

Undersökningen ska utgöra underlag för bedömning om genomförandet av kommande detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska kommunen göra en strategisk miljöbedömning av planen och upprätta en skriftlig redogörelse, miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Undersökningen bör även avgränsa vilka frågor som ska behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med 6 kap Miljöbalken (MB) och 4 kap 34 § Plan- och bygglagen (PBL) alternativt behandlas i planbeskrivningen.

### **Syfte med detaljplanen (Planen)**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggnation av en ny trafiklösning för Östra infarten. Detaljplanen ska även pröva en ny plats för boendeparkering, ca 50 garageplatser och 50 parkeringsplatser, då två parkeringsytor påverkas av ombyggnationen av Östra infarten och behöver ersättas.

Östra infarten är en av stadens viktigaste infartsleder och de anslutande vägarna till och från E4:an har stor betydelse för både lokala och regionala resor. En rad problem finns i området med framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Områdets huvudproblematik är:

- Vägnätet runt handelsplatserna, på vardera sida om motorvägen, har inte kapacitet att hantera all trafik under rusningstid.
- E4:an utgör en barriär mellan båda sidorna om handelsområdet och närliggande bostäder vilket försvårar framkomligheten mellan norra och södra sidan för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.
- Trafikplatsens av- och påfarter är inte optimalt utformade.

Trafikplatsen vid Lennings väg, Brandkärsvägen och Gustafsbergsstigen ska byggas om i ett samarbete med Trafikverket. Delar av ombyggnationen ombesörjs av Trafikverket och andra delar av kommunen.

## Nulägesbeskrivning (Platsen)

Planområdet ligger i den östra delen av stadsdelen Brandkärr och Gustafsbergs köpcentrum och avgränsas mot Lennings väg, Stockholmsvägen, Gustafsbergstigen och Brandkärrsvägen. Planområdet omfattar mark som idag till stor del redan ianspråktagen av parkeringsytor, med garage och öppen parkering, för boende i närområdet, trafikytor men även viss naturmark. Trafikplatsen är en av stadens viktigaste infartsleder och är hårt trafikerad.



Kartan visar en ungefärlig avgränsning för detaljplanen.

I fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort från 2013 ingår området i Utredningsområde för hållbar tillväxt- område 3 Brandkärr- Isaksdal/Ekensberg Stenkulla (sid 17-18). Principskissen stödjer inte den tänka ombyggnationen av trafikplatsen. Men med den förändrade trafikbelastningen och flera nyetablerade verksamheter i närområdet har det blivit en nödvändighet för en ombyggnation av trafikplatsen. Därför finns det flera anledningar att frångå den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort.

I översiktsplan 2040 som varit på samråd anges trafikplatsen som ett utvecklingsområde för vägtrafik. Målbilden är "Strategiskt markområde med cirkulationsplatsen i Ekensberg på Lennings väg samt intilliggande vägnät. Infrastrukturåtgärder har skapat en långsiktigt god kapacitet och tillgänglighet till Nyköping från trafikplats Påljunshage vid E4." Naturområdet norr om Brandkärrsvägen anges som Grönområde och park.

## Ställningstagande till strategisk miljöbedömning och avgränsning av MKB

Planen berör ett område som består av stora delar redan ianspråktagen mark så som parkeringsytor med garage och öppen parkering, trafikytor men även viss naturmark i den nordvästra delen av planområdet. (Platsen)

Planen anger förutsättningar för byggnation av en ny trafiklösning för Östra infarten och en ny plats för boendeparkering för ca 50 garageplatser och 50 parkeringsplatser. (Planen)

Planen medför att trafikplatsen kommer att ge ett bättre flöde och framkomlighet för både bilister men även gångare och cyklister. Planen kommer ta viss naturmark i anspråk när ny plats för boendeparkering etableras. (Påverkan)

Den samlade bedömningen av ovanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att planförslaget **inte kan** antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför inte upprättas. Det finns skäl att ändå belysa följande aspekter i den kommande planprocessen:

- Buller
- Trafiksäkerhet
- Farligt gods
- Dagvatten
- Sociala aspekter

### Tidigt samråd

Tidigt samråd med Länsstyrelsen gällande denna undersökning om betydande miljöpåverkan

KOMMENTAR	NAMN	Datum
<p>Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.</p> <p><b>Länsstyrelsens synpunkter och råd</b> Förutom de i undersökningen redan identifierade aspekterna vill Länsstyrelsen framföra följande inför det fortsatta planarbetet:</p> <p><b>Riksintressen - 3 kap. miljöbalken</b> <i>Riksintresse för kulturmiljövården</i> Planområdet gränsar till riksintresset Nyköping och området Brandkärr, som är ett uttryck för riksintresset. Marken mellan planområdet och bebyggelsen i Brandkärr är av betydelse för upplevelsen av området, men berörs såvitt Länsstyrelsen förstår inte av planförslaget. Åtgärder utanför ett riksintresse kan dock påverka riksintressets värden. Vid mer omfattande åtgärder som kan påverka upplevelsen av Brandkärr, till exempel tät och hög byggnation, bör påverkan på kulturmiljön och riksintresset analyseras inom ramen för en kulturmiljöanalys.</p> <p><b>Hälsa och säkerhet</b> <i>Markföroreningar</i> Inom det aktuella planområdet finns inga objekt registrerade i Länsstyrelsens databas över förorenade områden. Däremot så finns ett objekt, en bensinmack med tillhörande tvätthallar och verkstäder registrerat på intilliggande fastighet.</p>	<p>Rune van den Brink, Planhandläggare I handläggningen av ärendet har samråd skett med Hampus Benckert och Petter Nyberg (kulturmiljö) samt Patrik Holmer (förorenade områden).</p>	<p>2021-03-30</p>

Verksamheten medför att risken är stor att föroreningar kan ha spridits till det aktuella planområdet. Ytterligare ett objekt, Brandkärrs värmecentral är belägen i direkt anslutning till aktuellt planområde. Av uppgifterna i databasen framgår bland annat att minst ett större oljeutsläpp har skett vid värmecentralen.

Utifrån ovanstående så anser Länsstyrelsen att planunderlaget behöver kompletteras med mark- och miljötekniska undersökningar för att säkerställa att det aktuella planområdet inte är förorenat eller löper risk att förorenas från intilliggande verksamheter. I den fortsatta planeringen redovisas vilka eventuella saneringsåtgärder som krävs samt när de ska genomföras för att säkerställa att planen inte utgör en risk för människors hälsa och miljön.

#### *Buller, vibrationer*

Länsstyrelsen delar bedömningen i undersökningen att bullersituationen behöver belysas i den fortsatta planeringsprocessen.

#### *Trafiksäkerhet*

Länsstyrelsen delar bedömningen i undersökningen att trafiksäkerhets- och tillgänglighetsaspekter för olika samhällsgrupper behöver belysas i den fortsatta planeringsprocessen.

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

##### *Farligt gods*

Eftersom planområdet omfattar en befintlig bensinstation så delar Länsstyrelsen bedömningen i undersökningen att risker knutna till farligt godstransporter/-leveranser kan behöva belysas i den fortsatta planeringsprocessen.

#### **Miljö kvalitetsnormer**

##### *Vatten - dagvattenhantering*

I undersökningen anges att hanteringen av dagvatten från den nya parkeringsytan belysas. Länsstyrelsen påtalar att översynen av dagvattenhanteringen i planområdet behöver ta hänsyn till de förändringar av nederbördsmonster och flödesnivåer som kan komma till följd av ett ändrat klimat. Inom området finns några utpekade lågpunkter där vatten kan samlas vid skyfallssituationer.

#### **Kulturmiljö**

##### *Fornlämningar*

Planområdet omfattar mark som idag till stor del

redan ianspråktagen av parkeringsytor, med garage och öppen parkering, för boende i närområdet, trafikytor men även viss naturmark. Det finns ingen känd fornlämning inom området och Länsstyrelsen bedömer inte att det kommer att krävas några arkeologiska insatser för planens genomförande. Det nu redovisade planområdet är således ur fornlämningssynpunkt tillgängligt för exploatering.		
--	--	--

### **Bilagor**

- Bilaga 1 Checklista för undersökning om betydande miljöpåverkan med miljöaspekter och kommentarer

Maria Ljungblom  
Chef Samhällsbyggnad

Sofia Bergqvist  
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten



# Bilaga 1: Checklista för undersökning om betydande miljöpåverkan

## Aspekter som kan leda till betydande miljöpåverkan

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter utifrån allmänna bestämmelser tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Verksamheter enligt 4 kap 34 § PBL <input type="checkbox"/> Förordning om MKB 3 § eller bilaga 3	
<b>Beskrivning</b>	Planen omfattar ingen av ovanstående aspekter.

NATURVÄRDEN	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör naturvärden tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse naturvård <input type="checkbox"/> Natura 2000-habitat <input type="checkbox"/> Natura 2000-fågel <input type="checkbox"/> Skyddad natur (naturreservat, biotopskydd, naturminne, djur- och växtskyddsområde) <input type="checkbox"/> Värdefull eller känslig natur (ESKO-område, Länsstyrelsens naturvårdsprogram, Ängs- och hagmarksinventering, våtmarksinventering, nyckelbiotopsinventering, viltstråk och eventuell barriäreffekt) <input type="checkbox"/> Strandskydd <input type="checkbox"/> Fridlysta eller rödlistade arter <input type="checkbox"/> Värdefulla eller känsliga arter	
<b>Beskrivning</b>	Planen omfattar ingen av ovanstående aspekter.

KULTUR	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör kulturvärden tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse kulturmiljö <input type="checkbox"/> Fornminne <input type="checkbox"/> Byggnadsminne <input type="checkbox"/> Övrig värdefull kulturhistorisk miljö	
<b>Beskrivning</b>	Planen omfattar ingen av ovanstående aspekter. Planområdet angränsar dock till riksintresse kulturmiljövård- Nyköping. Bedömningen är att

	planens genomförande inte påverkar närliggande riksintresse för kulturmiljövård negativt då marken till stor del redan är ianspråktagen och inte berör kärnvärdena i riksintresseområdet.
--	---

<b>HÄLSA</b>	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör hälsa tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse friluftsliv <input checked="" type="checkbox"/> Buller <input type="checkbox"/> Vibrationer <input type="checkbox"/> Magnetiska fält <input type="checkbox"/> Allergener <input type="checkbox"/> Miljöfarlig verksamhet <input type="checkbox"/> Föroreningar <input type="checkbox"/> Markföroreningar <input type="checkbox"/> Miljökvalitetsnorm utomhusluft	
<b>Beskrivning</b>	Planen omfattar ingen av ovanstående aspekter. Trafikplatsen är hårt trafikerad idag. Den nya trafiklösningen kommer att komma längre från de boende och ge bättre flöde i trafiken. Dock är det viktigt i den fortsatta planprocessen att belysa bullersituationen.

<b>RISK</b>	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör risker för människors hälsa och miljö tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Ras och skred <input type="checkbox"/> Översvämning <input checked="" type="checkbox"/> Trafiksäkerhet - skydd mot olyckor <input checked="" type="checkbox"/> Farligt gods/skyddsavstånd <input type="checkbox"/> Erosion	
<b>Beskrivning</b>	Planen omfattar ingen av ovanstående aspekter. Trafikplatsen är hårt trafikerad idag. Den nya trafiklösningen kommer att komma längre från de boende och ge bättre flöde i trafiken för biltrafiken men även för gående och cyklister. Dock är det viktigt i den fortsatta planprocessen att belysa hur trafiksäkerheten blir samt att farligt gods får rätt framkomlighet i trafiklösningen.

<b>VATTEN</b>	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör vatten tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> MKN avrinningsområde <input type="checkbox"/> Vattenskyddsområde <input type="checkbox"/> Ytvatten <input type="checkbox"/> Grundvatten <input checked="" type="checkbox"/> Dagvatten <input type="checkbox"/> Spillvatten	
<b>Beskrivning</b>	Planen omfattar ingen av ovanstående aspekter. Dock behöver hantering av dagvatten från den nya parkeringsytan belysas i den fortsatta planprocessen.

**Aspekter som inte kan leda till betydande miljöpåverkan men har betydelse för planarbetet**

<b>STATLIGA INTRESSEN</b>	
<i>Finns det statliga intressen som behöver tas med i beaktning för genomförandet av detaljplanen?</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse för kommunikation (väg, järnväg, flyg, sjöfart) <input type="checkbox"/> Behov av flyghinderanalys <input type="checkbox"/> Skyddsrum	
<b>Beskrivning</b>	Planen omfattar ingen av ovanstående aspekter.

<b>MILJÖKVALITETSMÅL</b>	
<i>Kan genomförandet av detaljplanen antas bidra eller motverka miljö kvalitetsmålen?</i>	
<input type="checkbox"/> Begränsad klimatpåverkan <input type="checkbox"/> Frisk luft <input type="checkbox"/> Grundvatten av god kvalitet <input type="checkbox"/> Levande sjöar och vattendrag <input type="checkbox"/> Myllrande våtmarker <input type="checkbox"/> Hav i balans <input type="checkbox"/> Ingen övergödning <input type="checkbox"/> Bara naturlig försurning <input type="checkbox"/> Levande skogar <input type="checkbox"/> Ett rikt odlingslandskap <input type="checkbox"/> God bebyggd miljö <input type="checkbox"/> Giffri miljö <input type="checkbox"/> Säker strålmiljö <input type="checkbox"/> Skyddande ozonskikt	

<input type="checkbox"/> Ett rikt växt- och djurliv	
<b>Beskrivning</b>	

<b>STADSBYGGNADSKVALITETER</b>	
<i>Vilka stadsbyggnadskvaliteter är viktiga att särskilt ta med i beaktning för genomförandet av detaljplanen?</i>	
<p><u>Sociala aspekter</u></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Jämställdhet</p> <p><input type="checkbox"/> Integration</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Barns perspektiv</p> <p><input type="checkbox"/> Ålderssammansättning</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Fysisk tillgänglighet</p> <p><input type="checkbox"/> Rekreation och friluftsliv</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Trygghet och säkerhet</p> <p><u>Fysiska aspekter</u></p> <p><input type="checkbox"/> Markförhållanden (geologi, jordarter och topografi)</p> <p><input type="checkbox"/> Radon</p> <p><input type="checkbox"/> Lokalklimat</p> <p><input type="checkbox"/> Ljusförhållanden</p> <p><input type="checkbox"/> Naturresurser</p> <p><input type="checkbox"/> Jordbruksmark</p> <p><u>Trafik och mobilitet</u></p> <p><input type="checkbox"/> Mobilitet</p> <p><input type="checkbox"/> Kollektivtrafikförsörjning</p> <p><input type="checkbox"/> Gång och cykel</p> <p><input type="checkbox"/> Grön omställning</p> <p><u>Arkitektur</u></p> <p><input type="checkbox"/> Landskapsbild</p> <p><input type="checkbox"/> Stadsbild</p> <p><input type="checkbox"/> Gestaltning</p>	
<b>Beskrivning</b>	Det är viktigt att den nya trafikplatsen har bra tillgänglighet för gående och cyklister och att detta sker från ett barnperspektiv. Trygghet och säkerhet är en viktig aspekt för både trafiklösningen men även för den nya boendeparkeringen.

<b>REFERENSMATERIAL SOM HAR ANVÄNTS</b>	
<b>Källa</b>	<b>Aktualitet</b>
<i>Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta</i>	2013
<i>NYGIS 2021-03-10</i>	
<i>ÖP2040 för Nyköpings kommun samrådsversion</i>	2020

## **MSN § Beslut om antagande av detaljplan för RASPEN 1-3 m.fl (Nöthagen) Nyköping, Nyköpings kommun**

**Diarienummer: MSN19/116**

Läge: Nöthagen, Blommenhovsvägen

Sökanden: Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB (SBB)  
Blommenhovsvägen, 611 39 Nyköping

---

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 2021-09-13 – 2021-10-12. Under granskningen inkom 12 skriftliga yttrande varav 1 med godkännande av förslaget. Yttrandena finns sammanställda och bemötta i ett granskningsutlåtande daterad 2021-10-26.

Planen har sedan tidigare varit föremål för samråd och granskning. Inkomna synpunkter från dessa tillfällen är fortsatt giltiga då planprocessen inte betraktas som avslutad i och med Mark- och miljödomstolens beslut att upphäva Kommunfullmäktiges tidigare beslut 2020-09-08 § 178 att anta detaljplanen.

Under den totala planprocessen har 63 skriftliga synpunkter inkommit varav 5 utan erinran eller med godkännande av förslaget. Synpunkter inkomna under samrådet finns sammanställda och bemötta i samrådsredogörelse daterad 2019-10-22. Synpunkter inkomna under föregående granskning finns sammanställda i ett granskningsutlåtande daterad 2020-06-22 och reviderad 2021-08-19 inför ny granskning.

Efter granskning föreslår Samhällsbyggnad följande revideringar av planhandlingarna:

- Specifikation av de olika gatorna tas bort då avsikten inte har varit att styra det genom bestämmelser. Förslag på olika gatuhierarkier och karaktärer beskrivs i planbeskrivningen och exakt utformning bestäms i kommande projektering. Alla gator planläggs som GATA.
- Utfartsförbud tas bort mellan torg och gata. Utformning bestäms i kommande projektering och trafikreglering i kommande trafikföreskrifter.
- E-områden kompletteras med syftet nätstation
- Fastighetsrättsliga frågor förtydligas i planbeskrivningen (samt med tabell och bild) rörande nödvändiga fastighetsregleringar och hantering av ledningsrätter och servitut.

- Kompletterat genomförandebeskrivningen under ekonomiska frågor kring regelverk för allmän kvartersmark samt skydd av kulturvärden.

I övrigt har endast redaktionella ändringar genomförts.

## Förslag

Detaljplanen för Nyköpings resecentrum vann laga kraft under sommaren 2021. I delar överlappade aktuell detaljplan tidigare med detaljplan för Nyköpings resecentrum vilket Mark - och miljödomstolen ansåg skapade en otydlighet vilket till slut ledde till att beslutet att anta detta förslag till detaljplan upphävdes. Beslutet att ställa ut detaljplanen för granskning på nytt hade som syfte att anpassa markanspråken mot detaljplan för Nyköpings resecentrum. Samhällsbyggnad bedömer att planen är lämplig för sitt ändamål och föreslår inga revideringar av planhandlingarna som påverkar övrig struktur för området och ser ingen anledning att ifrågasätta tidigare avvägningar och ställningstaganden som är gjorda tidigare under planprocessen.

## Beslutsunderlag

Plankarta, planbeskrivning, strukturplan, gestaltningsprogram, granskningsutlåtande

## Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** godkänna granskningsutlåtande daterat 2021-10-26
- 2) **att** godkänna detaljplan för Raspen 1-3 m.fl
- 3) **att** förklara paragrafen för omedelbart justerad

## Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

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

## Beslut till:

KF (inkl underliggande handlingar) för antagande  
Sökanden  
Akten

## **MSN § Beslut om samråd för detaljplan LAPPETORP 1:55, Lappetorp, Nyköpings kommun**

**Diarienummer: MSN21/17**

Läge: Lappetorp

Sökanden: NFS Marin AB, Lappetorpsvägen 3, 611 93 Nyköping

---

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ny bostadsbebyggelse på fastigheten Lappetorp 1:55, samt att ny bebyggelse ska harmonisera med den befintliga bebyggelsen i området. Nuvarande detaljplan tillåter endast centrumverksamhet, vilket gör att en ny detaljplan krävs där markanvändningen breddas. Planområdet har även expanderat till att innefatta ytor utanför fastighetsgräns för att korrigera felaktiga gränsdragningar som har varit fel eller inte stämt överens med verkligheten.

Planområdet ligger i byn Lappetorp, drygt 10 km från Nyköpings centrum. Planområdet innefattar i huvudsak fastigheten Lappetorp 1:55, men delar av fastigheten Lappetorp 1:1 har inkluderats i planen för att uppnå planens syfte.

Placeringen av byggnaden har tagit hänsyn till befintliga siktlinjer så att inte ny bebyggelse ska skymma utsikten för omkringliggande bostäder. Detta har reglerats med prickmark i den nya detaljplanen. Den totala byggnadshöjden har också sänkts från 6,0 meter till 4,0 meter. Även exploateringsgraden har sänkts i den nya detaljplanen.

Föreslagen bebyggelse syftar till att bygga vidare på den tradition som finns i området. Den tidigare detaljplanen för "Lappetorp vid havet" (P05-41) följer en enhetlig struktur och har tydliga utformningsbestämmelser. Det nya planförslaget har tagit hänsyn till dessa utformningskrav för att ny bebyggelse ska harmonisera med den befintliga bebyggelse-traditionen i området.

Fastigheten ligger delvis inom 100 meter från strandlinjen vilket utgör en generell gräns för strandskydd. Området är dock sedan tidigare ianspråktaget och är i dagsläget inte en allmän plats. Detta anges som ett lämpligt skäl för att upphäva strandskyddet enligt miljöbalken. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Allmänheten bedöms ha fortsatt god tillgång till strandområdet och ett bebyggande på fastigheten bedöms sakna betydelse för växt- och djurlivet.



## **Beslutsunderlag**

Plankarta, plan- och genomförandebeskrivning, undersökning om betydande miljöpåverkan.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** förslaget inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan
- 2) **att** detaljplan för Lappetorp 1:55 får skickas ut på samråd

### **Beslut till:**

Akten  
Sökanden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Beslut om samråd för detaljplan LAPPETORP 1:55, Lappetorp, Nyköpings kommun

Läge: Lappetorp

Sökanden: NFS Marin AB, Lappetorpsvägen 3, 611 93 Nyköping

### Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ny bostadsbebyggelse på fastigheten Lappetorp 1:55, samt att ny bebyggelse ska harmonisera med den befintliga bebyggelsen i området. Nuvarande detaljplan tillåter endast centrumverksamhet, vilket gör att en ny detaljplan krävs där markanvändningen breddas. Planområdet har även expanderat till att innefatta ytor utanför fastighetsgräns för att korrigera felaktiga gränsdragningar som har varit fel eller inte stämt överens med verkligheten.

Planområdet ligger i byn Lappetorp, drygt 10 km från Nyköpings centrum. Planområdet innefattar i huvudsak fastigheten Lappetorp 1:55, men delar av fastigheten Lappetorp 1:1 har inkluderats i planen för att uppnå planens syfte.



*Bilder föreställandes fastigheten Lappetorp 1:55 och dess lokalisering i byn (till vänster), samt ungefärligt planområde inom röd linje (till höger).*

Placeringen av byggnaden har tagit hänsyn till befintliga siktlinjer så att inte ny bebyggelse ska skymma utsikten för omkringliggande bostäder. Detta har reglerats med prickmark i den nya detaljplanen. Den totala byggnadshöjden har också sänkts från 6,0 meter till 4,0 meter. Även exploateringsgraden har sänkts i den nya detaljplanen.

Förslagen bebyggelse syftar till att bygga vidare på den tradition som finns i området. Den tidigare detaljplanen för "Lappetorp vid havet" (P05-41) följer en enhetlig struktur och har tydliga utformningsbestämmelser. Det nya planförslaget har tagit hänsyn till dessa utformningskrav för att ny bebyggelse ska harmonisera med den befintliga bebyggelsetraditionen i området.

Fastigheten ligger delvis inom 100 meter från strandlinjen vilket utgör en generell gräns för strandskydd. Området är dock sedan tidigare ianspråktaget och är i dagsläget inte en allmän plats. Detta anges som ett lämpligt skäl för att upphäva strandskyddet enligt miljöbalken. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Allmänheten bedöms ha fortsatt god tillgång till strandområdet och ett bebyggande på fastigheten bedöms sakna betydelse för växt- och djurlivet.

## **Bakgrund**

NFS Marin AB ansökte den 2020-11-08 om planbesked för att upprätta en ny detaljplan för fastigheten Lappetorp 1:55. Fastigheten är drygt 2 000 kvm stor och ny bebyggelse syftar till att harmonisera med den befintliga bebyggelsen.

Miljö och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 2021-02-16 i ett planbesked att detaljplanearbete får inledas för fastigheten Lappetorp 1:55 och att detaljplanearbetet bekostas av sökanden.

Enligt gällande Översiktsplan för Nyköping (2013) anges det att ny bebyggelse bör lokaliseras i närheten av befintliga permanentbostäder eller i närheten av större väg. Ny bebyggelse bör även anpassas till platsens förutsättningar, bland annat med tanke på omgivande bebyggelse och tomtens storlek. Bedömningen är således att förslaget överensstämmer med gällande översiktsplan.

En undersökning av betydande miljöpåverkan har upprättats och i Länsstyrelsens yttrande höll de med om att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därmed inte upprättas.

## **Beslutsunderlag**

Plankarta, plan- och genomförandebeskrivning, undersökning om betydande miljöpåverkan.

**Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** förslaget inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan
- 2) **att** detaljplan för Lappetorp 1:55 får skickas ut på samråd

Linda Kummel

Chef Stadsbyggnadsenheten

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-28

Victor Persson

Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-26

**Beslut till:**

Akten

Sökanden



### PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

#### GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

#### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

##### Allmän plats

- GATA Gata
- PARK Park

##### Kvartersmark

- B Bostäder
- C Centrum
- E Tekniska anläggningar

#### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

##### Begränsning av markens utnyttjande

- Marken får inte förses med byggnad

##### Höjd på byggnadsverk

- $h_1$  Högsta byggnadshöjd är 4,0 meter

##### Placering

- $p_1$  Huvudbyggnad och garage ska placeras minst 4,0 meter från gräns mot GATA. Carport ska placeras minst 2,0 meter från gräns mot GATA.

#### Utformning

- $f_1$  Fasader ska utformas med träpanel. Utvändiga kulörer ska väljas enligt kulörsättningsprogram. Se planbeskrivning sidan 12.
- $f_2$  Takpanel ska utformas som sadeltak utan brytning eller valmning med tegel eller betongtegel. Takvinkeln ska vara mellan 18 och 28 grader.

#### Utnyttjandegrad

- $e_1$  Största tillåtna byggnadsarea är 250 kvm för huvudbyggnad + 35 kvm för garage/carport +25 kvm carport.

#### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL ALLMÄN PLATS

##### Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är enskilt för den allmänna platsen

#### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

##### Upphävande av strandskydd

Strandskydd upphävs

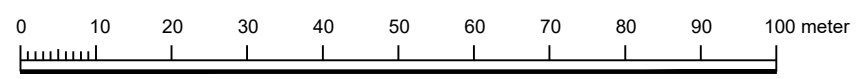
Till planen hör:	<input checked="" type="checkbox"/> Planbeskrivning	<input type="checkbox"/> Granskningsutlåtande
<input type="checkbox"/> Planprogram	<input type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning	<input type="checkbox"/> Gestaltungsprogram
<input type="checkbox"/> Samrådsredogörelse program	<input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning	<input type="checkbox"/> Kvalitetsprogram
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input type="checkbox"/> Illustration

## Detaljplan för Lappetorp 1:55

Nyköpings kommun	Södermanlands län	Beslutsdatum	Instans
Samrådshandling		Godkännande	
		Antagande	
2021-10-15		Laga kraft	
Anna Hammarbäck Plankonsult		Victor Persson Planarkitekt	

Grundkarta	Beteckningsbeskrivning enl. HMK-ka
Koordinatsystem: SWEREF 99 16 30	Grundkartan är upprättad av SHB Staben, Nyköpings kommun, genom revidering och komplettering av fotogrammetriskt framställd primärkarta.
Höjdsystem: RH 2000	Byggnadernas begränsningslinjer för fotogrammetriskt karterade objekt utgöres av horisontalprojektionerna från takens ytterkanter, för geodetiskt mätta av fasaderna.
Eva Söderberg 2021-06-18	Fastighetsredovisningen hänför sig till 2021-06-18

Skala: 1:1000 (A3)



NYKÖPINGS KOMMUN

# Detaljplan för Lappetorp 1:55

Samt del av Lappetorp 1:1, Lappetorp



Plan- och genomförandebeskrivning  
Samrådshandling

Upprättad 2021-10-08

## Innehåll

Planhandlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Planförfarande	4
Förenlighet med 3,4 och 5 kap MB	4
Plandata	4
Läge, areal, omfattning	5
Markägoförhållanden	5
Tidigare ställningstaganden	5
Översiktliga planer och program	5
Befintliga detaljplaner	5
Riksintressen	6
Strandskydd	6
Kommunala beslut	7
Undersökning av betydande miljöpåverkan	7
Förutsättningar och förändringar	8
Stadsbild/Landskapsbild	8
Planförslag	9
Allmän plats	12
Natur och grönstruktur	12
Kulturmiljö och fornlämningar	12
Gator och trafik	13
Miljökvalitetsnormer	13
Förorenad mark	13
Geotekniska förhållanden	13
Radon	13
Tillgänglighet	13
Trygghet och Barnperspektiv	14
Dagvatten	14
Vatten och spillvatten	14
Avfall	14
El	14
Värme	14

Fiber	14
Brand	14
Genomförande	15
Tidplan	15
Genomförandetid	15
Huvudmannskap och ansvarsfördelning	15
Avtal	15
Fastighetsrättsliga frågor	15
Planekonomi	15
Tekniska frågor	16
Konsekvenser	16
Sociala konsekvenser	16
Medverkande i planarbetet	16



*Lappetorp vid havet. Planområdet inom röd linje*



## Planhandlingar

Detaljplanen består av plankarta med planbestämmelser, planbeskrivning, undersökning av betydande miljöpåverkan, samt fastighetsförteckning.

## Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för bostadsbebyggelse inom Lappetorp 1:55 vars utformning ska anpassas till platsens förutsättningar bl.a. med tanke på omgivande bebyggelse och tomtens storlek.

Planens huvuddrag är att möjliggöra bostadsbebyggelse med fristående småhus. Möjligheten att använda planområdet för centrumverksamhet kvarstår. Del av Lappetorp 1:1 ingår för att reglera del av användningsområde för centrumändamål till allmän plats med naturanvändning. Kvartersmark planläggs endast inom fastigheten Lappetorp 1:55 liknande befintliga förhållanden. Angränsande E-område för transformatorstation justeras för att överensstämma med befintliga förhållanden.

## Planförfarande

Detaljplanen handläggs enligt PBL 2010:900 och med standardförfarande.

## Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

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

## Plandata



*Ungefärligt planområde inom röd linje*

### Läge, areal och omfattning

Planområdet är beläget i området Lappetorp i Nyköpings kommun. Planområdet innefattar fastigheten Lappetorp 1:55 och del av Lappetorp 1:1. Området avgränsas av Lappetorpsvägen i norr, bostadsbebyggelse i öster samt allmänna ytor för park i söder och väster. Planområdet är ca 3,8 ha stort. Planområdet består inom fastigheten Lappetorp 1:1 av mark för centrumändamål och används för poolverksamhet, och kring fastigheten består området av parkmark och lokalgata. Ett E-område avsett för elnätstation ingår i planområdet.

### Markägförhållanden

Lappetorp 1:55 ägs av NFS Marin. Lappetorp 1:1 är i privat ägo.

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktliga planer och program

Planförslaget är förenligt med gällande översiktsplan för Nyköpings kommun (2013) som bland annat anger att ny permanentbostad bör lokaliseras i närheten av befintliga helårsbostäder eller i närheten av större väg.

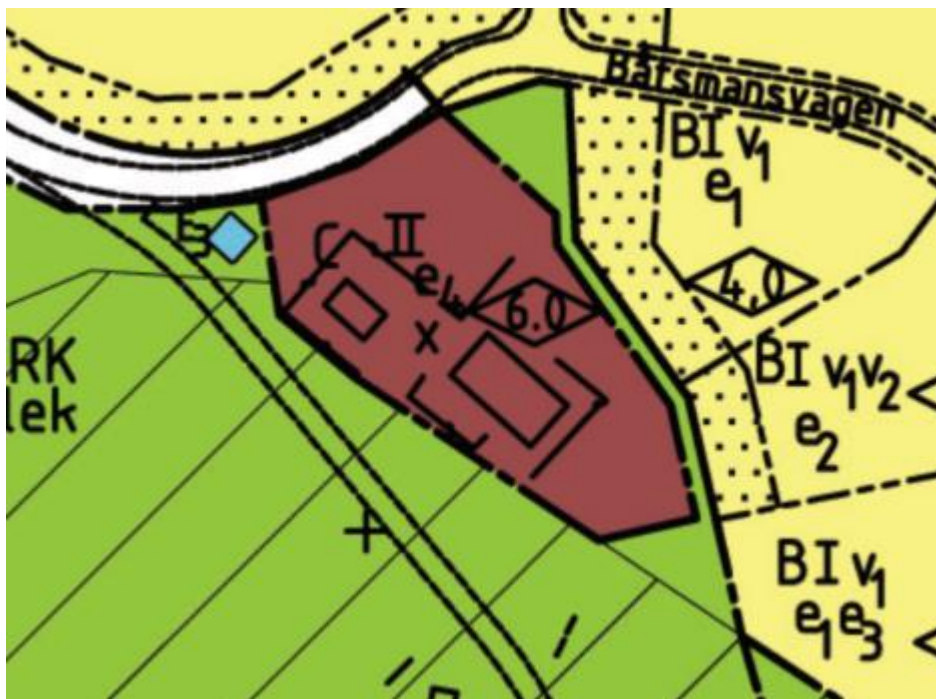
### Befintliga detaljplaner

För området gäller följande detaljplaner:

”Detaljplan för Lappetorp 1:1, Svärta, Nyköping”, laga-kraft-vunnen 2005-06-09. Detaljplanen anger Centrumändamål för fastigheten Lappetorp 1:55.

Detaljplanens användningsgränser i området avviker från fastighetsgränser vilket tyder på att detaljplanen inte blev genomförd i enlighet med planhandlingarna. Användningsområdet för centrumändamål omfattar därför del av Lappetorp 1:1 också.

Ett E-område för elnätstation ligger i angränsning till fastigheten Lappetorp 1:55. E-områdets placering avviker något från verklig placering av elnätstation.



*Utsnitt ur gällande plan. Användningsområdet för centrumverksamhet (brunt) avviker från fastighetsgränser och från hur tomtavgränsningen ser ut i verkligheten. E-områdets placering avviker från verklig placering av elnätstation.*

### Riksintressen

Området ligger inom område av riksintresse för högexploaterad kust enligt MB 4 kap 4§, vilket innebär att fritidshusbebyggelse endast får tillkomma som komplettering av befintlig bebyggelse och att det finns restriktioner för vissa verksamheter.

Området ligger också inom riksintresse för turism och rörligt friluftsliv som innebär att friluftslivets särskilda intressen ska beaktas vid exploateringsingrepp eller andra ingrepp i miljön.

### Strandskydd

Området ligger delvis inom 100 meter från strandlinjen vilket utgör generell gräns för strandskydd. Strandskyddet är tidigare upphävt. Vid ny detaljplan återinträder strandskyddet och särskilda skäl (enligt miljöbalkens 7 kap 18c) behöver åberopas för att kunna upphäva det.

Området är sedan tidigare ianspråktaget och bedöms sakna betydelse för strandskyddets syften i den mening som anges i särskilt skäl nr 1 i miljöbalken,

nämligen "Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknas betydelse för strandskyddets syfte"

Fastigheten har en tydlig tomtplats med avgränsning genom plantering mot den allmänna marken närmast strandlinjen varför allmänheten inte bedöms ha tillgång till området idag.

Allmänheten bedöms ha fortsatt god tillgång till strandområdet och ett bebyggande på fastigheten bedöms sakna betydelse för växt- och djurlivet.

### **Kommunala beslut**

NFS Marin AB har ansökt om planbesked för att upprätta/ändra detaljplanen för fastigheten Lappetorp 1:55 i syfte att möjliggöra bostadsanvändning.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har 2021-03-02 i ett planbesked beslutat att detaljplanearbete får inledas för fastigheten Lappetorp 1:55.

### **Undersökning av betydande miljöpåverkan av detaljplan**

En undersökning av betydande miljöpåverkan har upprättats och samråd har skett med Länsstyrelsen. Den samlade bedömningen är att en ändring av den gällande detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför inte upprättas.

I det tidiga samrådet med Länsstyrelsen har följande aspekter tagits upp som viktiga att hantera i planprocessen:

- Riksintressen
- Strandskydd

## Förutsättningar och förändringar

### Stadsbild/Landskapsbild

Området ligger i gränslandet mellan skogsmark och jordbruksmark i ett typiskt halvöppet jordbrukslandskap. Närheten till strandlinjen och havet karaktäriserar landskapet med öppna vyer ut mot Skärgården. Befintlig bebyggelse består av fristående småhus och är enhetligt utformade i 1-2 plan med sadeltak med tegelfärgade takpannor och fasader med träpanel i gula och röda toner. Hela området följer gestaltningsprogram med ett urval av detaljer och kulörer, exempelvis röda, brunröda och gula kulörer, sadeltak, generösa och varierade glaspartier, grågulgröna dubbeldörrar vid entré mm.

Landskapet har hanterats varsamt med god terränganpassning, sparad naturmark med hällar och sparade träd och annan växtlighet och utsikt mot havet från hela området.



*Befintlig bebyggelse i Lappetorp*

Inom planområdet finns idag två utomhuspooler samt en byggnad för kiosk och ombyte med omklädningsrum och duschar.



*Planområdet från nordöst, bebyggelsen består av servicebyggnad för poolområdet.*

### **Planförslag:**

Planförslaget innebär att en alternativ utveckling av fastigheten möjliggörs.

En ny byggrätt planläggs, med maximal byggnadsyta om 250 kvm + 35 kvm för garage /carport och 25 kvm för ytterligare en carport. Utöver det gäller Attefallsreglerna för uppförande av ytterligare byggnad. Tillåten användning är centrumverksamhet eller bostad.

Marken inom Lappetorp 1:55 kan bebyggas i sin norra del. I sin södra del planläggs prickmark för att lämna marken närmast havet obebyggd och bevara siktlinjer mot havet i möjligaste mån.



Situationsplan med exempel på hur bostadsbebyggelse kan komma att utformas.



*Möjlig bebyggelse i 3d. Notera att ortofoto är 2d, varför markens kupering inte framgår korrekt.*

Byggnadshöjden för huvudbyggnaden är begränsad till 4,0 meter vilket innebär att byggnaden kan uppföras med en full våning ovan mark.

Ny bebyggelse ska anpassas till befintlig bebyggelse och därför regleras att tak ska utformas som sadeltak med en taklutning om 20-30 grader och ha tegelfärgade takpannor. Fasad ska utformas med stående träpanel enligt kulörsättningsprogram. Huvudentré ska vändas mot gata.

Övriga karaktärsdrag i befintlig bebyggelse som bör eftersträvas finns beskrivet i Gestaltningsprogram dat 2004-04-23. Till exempel:

- Byggnader ska anpassas till terrängen så att landskapets karaktär bevaras
- Utfyllnad av mark ska vara begränsad.
- Byggnad ska ha träfasad med locklist. Markerade husknutar och bredare vindskivor förstärker husens karaktär.
- Husen har sadeltak, enplanshus har en taklutning om 23 grader. Vindskivorna är breda. Takbeläggning består av röda takpannor. Solceller medges.
- Storleken på fönster och glaspartier kan ha stor variation för att släppa in närheten till natur och havsutsikt.
- Huvudentré orienteras mot lokalväg. Entrédörrar bör vara dubbeldörrar.
- Kompletterande byggnader ska ha samma fasadutformning som huvudbyggnad.
- Husens huvudentré och infarter till garage och carport ska ske via grusade eller stenbelagda gångar.
- Tomtavgränsningar ska undvikas. Avgränsningar och uppförande av staket ska ske endast i undantagsfall och får ej överstiga 50 cm.



***Kulörsättningsprogram:******Fasadfärger:***

Faluröd NCS 5040-Y80R  
 Ljusröd NCS 5030-Y70R  
 Brunröd NCS 7020-Y80R  
 Gul NCS 3040-Y20R

***Fönstersnickerier:***

Standardutförande vita.  
 Alternativ: (Ockragul) NCS 3040-Y20R, (Brunröd) NCS 7020-Y80R,  
 (Grågulgrön) NCS 6005-G80Y, (Grön) NCS 6020-G30Y  
 Foder målas som fasad

***Dörrar:***

Standardutförande grågulgrön NCS 6005-G80Y  
 Alternativ: (Ockragul) NCS 3040-Y20R, (Brunröd) NCS 7020-Y80R, (Grön)  
 NCS 6020-G30Y  
 Vindskivor, knutar, fönster- och dörrfoder målas som fasad.

***Putsade grunder:***

Grågul NCS 5005-G80Y

***Tak:***

Röda takpannor. Underkant takfot målas fasadfärg eller NCS 2005-Y10R

***Garage, förråd, carport***

Fasader inklusive fönsterfoder, vindskivor, stolpar etc.: NCS 5040-Y80R  
 Fönster standardutförande vita  
 Portar och dörrar standardutförande NCS 7020-Y80R (brunröd)  
 Alternativ för portar, dörrar och fönster enligt ovan.  
 Underkant takfot lika fasad.

På plankartan anges att det kulörsättningsprogram som togs fram vid områdets uppförande ska följas:

**Allmän plats**

Den del av fastigheten Lappetorp 1:1 som idag är planlagd för centrumändamål planläggs som allmän plats för parkändamål i enlighet med befintliga förhållanden på platsen.

**Natur och grönstruktur**

Planområdet innehåller en klippt gräsmatta och fastigheten Lappetorp 1:55 omgärdas av buskage i form av häck. Planförslaget möjliggör bebyggelse på c:a 250-300 kvm BYA och medför ringa påverkan på naturmiljön.

**Kulturmiljö och fornlämningar**

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

### **Gator och trafik**

Planområdet ansluter till grusbelagd allmän lokalväg, Lappetorpsvägen som ansluter till väg 219, Nyköping - Trosa. Lappetorpsvägen är hastighetsbegränsad till 30 km/h.

Utmed väg 219 finns busshållplats som trafikeras flera gånger per dag, även av skolskjuts.

### **Miljö kvalitetsnormer**

Planområdet är beläget ca 70 meter från Hornsviken och avrinning sker till Risöområdet, kustvatten.

Risöområdet, kustvatten uppnår måttlig ekologisk status och ska uppnå god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

Planförslaget bedöms inte medföra ökning av hårdgjorda ytor och inom fastighetens finns tillräckliga ytor för att infiltrera dagvatten.

Miljö kvalitetsnormer bedöms inte påverkas av planförslaget och förslaget kommer inte att påverka vattenkvaliteten i recipienten.

### **Förorenad mark**

Det finns inga kända markföroreningar inom området.

### **Geotekniska förhållanden**

Marken består av sandig morän.

### **Radon**

Planområdet är utpekade som normal/-högriskområde för radon. Det innebär att byggnader ska utföras radonsäkert så att gränsvärdet för radon inte överskrids.

### **Tillgänglighet**

Byggnads utformning ska säkerställa en god tillgänglighet till husets entré. Markförhållandena för detta bedöms gynnsamma.

### **Trygghet och barnperspektiv**

Eventuell omvandling till bostäder innebär minskade flöden till och från anläggningen under dess öppettider vilket kan minska upplevelse av trygghet som följer av att många människor rör sig på platsen. Öppettiderna har dock alltid varit begränsade till dagtid under sommarhalvåret. Anläggningen har under senare år hållits stängd, först med anledning av coronapandemin, och sedan av ekonomiska skäl.

En permanent bostad befolkar och belyser platsen dygnet runt och året runt och har därför viss positiv effekt på upplevelse av trygghet jämfört med situationen då anläggningen är stängd av någon anledning.

Ur barnperspektiv måste en eventuell omvandling till bostad anses innebära en försämring för kringboende barn då anläggningen varit öppen för allmänheten och erbjudit bad och lek.

För eventuella inflyttande barn är barnperspektivet väl tillgodosett avseende friytor för lek, tillgång till havet och tillgång till natur. C:a 50 meter från planområdet finns en befintlig lekplats.

Närmaste skola och grundskola (F-6) finns i Sjösa, c:a 10 km från planområdet. Högstadium och gymnasium finns i Nyköping, c:a 15 km från planområdet. Buss till Nyköping centrum finns vid väg 219, c:a 1,5 km från planområdet, där också skolskjuts stannar. Barn som rör sig på grusvägen till fots eller med cykel är utsatta för motortrafik då separat gång- och cykelväg saknas, men vägen är lågt trafikerad och flera hastighetsdämpande gupp är utlagda för att öka trafiksäkerheten. Lappetorpsvägen är belyst.

### **Dagvatten**

Dagvatten infiltreras lokalt på fastigheten. Marken består huvudsakligen av sandig morän och förutsättningarna för infiltration är goda.

### **Vatten och spillvatten**

Området Lappetorp är anslutet till kommunalt ledningsnät för vatten- och avlopp samt dagvatten. Området har en gemensam anslutningspunkt till det kommunala ledningsnätet och varje fastighet försörjs via en gemensamhetsanläggning.

### **Avfall**

Avfallshantering sker i miljöbodar med sortering enligt kommunal standard. Befintlig poolverksamhet hanterar sitt eget avfall, vid ev. bostadsanvändning ska avfallshantering ske i miljöbodar enligt ovan.

### **El**

Fastigheten är ansluten till Vattenfalls ledningsnät.

### **Värme**

Uppvärmning ska ske genom separat system inom fastigheten.

### **Fiber**

Fastigheten är ansluten till kommunalt bolag för bredbandsdistribution.

### **Brand**

Vatten ur befintliga pooler har tidigare planerats som stöd vid en första insats vid brand i området. Poolerna kan komma att försvinna i och med planläggningen. Möjlighet till uppställning av brandspruta vid strandområdet och hamnen kvarstår.

## Genomförande

### Tidplan

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

Samråd 3 kv 2021.

Granskning 4 kv 2021.

Antagande i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 1 kv 2022.

Laga kraft 1 kv 2022.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft.

### Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Allmänna platser kommer att ha enskilt huvudmannaskap såsom i området i övrigt. Skälet till det är att underlätta enhetlig förvaltning.

Fastighetsägaren är ansvarig för åtgärder/genomförande inom kvartersmark och allmän platsmark. Den del av allmän plats som utgör lokalgata enligt detaljplanen ingår idag i en gemensamhetsanläggning. Allmän plats för naturmark ingår idag inte i någon gemensamhetsanläggning, dock bör även denna mark ingå i en gemensamhetsanläggning för en ordnad förvaltning.

### Avtal

Ett planavtal är upprättat mellan fastighetsägaren och kommunen som reglerar åtaganden och kostnader för detaljplanearbetet.

Något exploateringsavtal mellan fastighetsägaren och kommunen har inte bedömts som nödvändigt då exploateringen inte kräver några investeringar på allmän plats.

### Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning sker genom lantmäteriförrättning. Detaljplanen innebär att del av Lappetorp 1:55 bör överföras till Lappetorp 1:1 genom fastighetsreglering.

Gemensamhetsanläggning Lappetorp ga:2 inkräktar i nuläget på fastigheten Lappetorp 1:55, och istället för att göra en ny omprövning av gemensamhetsanläggningen justeras fastighetsgränsen så att Lappetorp ga:2 inte längre inkräktar på denna.

### Planekonomi

Fastighetsägaren bekostar och ansvarar för alla åtgärder som behövs för exploatering av området blir utförda. Både åtgärder inom kvartersmark och allmän platsmark.

Anslutningsavgifter erläggs enligt taxa.

**Tekniska frågor**

Befintliga ledningar bedöms inte påverkas vid ett genomförande av detaljplanen.

**Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare**

Under byggnationen kan boende och intilliggande verksamheter beröras av vissa tillfälliga störningar i form av buller, vibrationer och ökad trafik på tillfartsvägen till planområdet.

**Sociala konsekvenser**

En eventuell omvandling till bostäder ersätter en social mötesplats i området, vilket i så fall kan anses få viss negativ påverkan.

**Medverkande i planarbetet**

Detaljplanen har upprättats av plankonsult Anna Hammarbäck från AIX arkitekter, ansvarig kommunal planarkitekt är Victor Persson.

Victor Persson  
Planarkitekt  
Samhällsbyggnad, Nyköpings kommun

Till Länsstyrelsen för samråd

## **Undersökning om betydande miljöpåverkan av detaljplan för LAPPETORP 1:55, Lappetorp, Nyköpings kommun**

Undersökningen ska utgöra underlag för bedömning om genomförandet av kommande detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska kommunen göra en strategisk miljöbedömning av planen och upprätta en skriftlig redogörelse, miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Undersökningen bör även avgränsa vilka frågor som ska behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med 6 kap Miljöbalken (MB) och 4 kap 34 § Plan- och bygglagen (PBL) alternativt behandlas i planbeskrivningen.

### **Syfte med planprogram/detaljplan och kommande detaljpaneläggning (Planen)**

Den inkomna begäran om planbesked syftar till att möjliggöra byggnation av enbostadshus på fastigheten.

### **Nulägesbeskrivning (Platsen)**

Fastigheten, tillika planområdet, används idag som ett gemensamt poolområde för områdets boende och besökare. På fastigheten finns idag två utomhuspooler samt en byggnad för kiosk samt för ombyte med toaletter och duschar.

Ansökan bedöms överensstämma med intentionerna i gällande Översiktsplan för Nyköping (2013) som bland annat anger att: Ny permanentbostad bör lokaliseras i närheten av befintliga helårsbostäder eller i närheten av större väg. Byggnaderna ska anpassas till platsens förutsättningar bland annat med tanke på omgivande bebyggelse och tomtens storlek.



## Ställningstagande till strategisk miljöbedömning och avgränsning av MKB

På fastigheten finns två utomhuspooler och en byggnad för kioskverksamhet samt för ombyte med duschar och toalett. (Platsen)

Planen anger förutsättningar för att kunna låta fastigheten bebyggas med bostad. Möjligheten till centrumändamål i enlighet med gällande detaljplan kvarstår. (Planen)

Planen medför att fastigheten bebyggs med bostad och befintligt poolområde tas bort. (Påverkan)

Den samlade bedömningen av ovanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att planförslaget **inte kan** antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför inte upprättas. Det finns skäl att ändå belysa följande aspekter i den kommande planprocessen:

- Strandskydd - *strandskyddet återinträder och särskilda skäl behöver åberopas*
- Riksintresse för högexploaterad kust samt för turism och rörligt friluftsliv
- Landskapsbild och arkitektur - *bebyggelse som harmonierar i storlek, placering och uttryck med befintlig byggnation i Lappetorp*

### Tidigt samråd

Tidigt samråd med Länsstyrelsen gällande denna behovsbedömning

KOMMENTAR	NAMN	Datum
<b>Bedömning av miljöpåverkan</b> Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön.	Rune van den Brink (planhandläggare)  Kristin Larsson	2021-05-10

<p>Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.</p> <p><b>Länsstyrelsens synpunkter och råd</b> Förutom de i undersökningen redan identifierade aspekterna vill Länsstyrelsen framföra följande inför det fortsatta planarbetet:</p> <p><b>Riksintressen - 4 kap. miljöbalken</b> Länsstyrelsen noterar att aspekten riksintresse för högexploaterad kust respektive rörligt friluftsliv, enligt uppgift, kommer att belysas i den kommande planprocessen.</p> <p><b>Strandskydd</b> Länsstyrelsen pekar på vikten av tydliga och väl motiverade särskilda skäl vilket ligger till grund för ett upphävande. Strandskyddet bör inte upphävas mer än vad som behövs för att genomföra detaljplanen. Särskilt bör den allemansrättsliga tillgången till strandområdet belysas.</p> <p><b>Miljö kvalitetsnormer</b> <i>Vatten - dagvattenhantering</i> Dagvattenhanteringen får inte medföra att eventuella föroreningar sprids till mark, grund-, yt- eller kustvatten så att MKN vatten påverkas negativt. Länsstyrelsen konstaterar att det kustnära planområdet är beläget ca 70 meter från Hornsviken och avrinning sker till Risöområdet, kustvatten.</p> <p>I undersökningen anges att en dagvattenutredning inte behöver tas fram bland annat med hänvisning till att tillräckliga ytor finns för infiltration av dagvatten inom fastigheten även efter att den bebyggts. Länsstyrelsen har svårt att enbart utifrån plansyftet och underlaget i övrigt bedöma behovet av en sådan utredning. Länsstyrelsen noterar dock att undersökningen ger vid handen att kommunen avser att reglera</p>	<p>(natur/strandskydd)</p> <p>Fredrik Nilsson (risk och säkerhet)</p> <p>Jenni Johansson Roos (vattenförvaltning)</p>	
--	---	--



<p>exploateringsgrad samt mark som inte får bebyggas för att säkerställa infiltration. Länsstyrelsen ser positivt på detta, men påtalar att en dagvattenutredning kan ge värdefull information som underlag för bedömning av faktiskt infiltrationsbehov och behov av andra skyddsåtgärder som sedan säkerställs i planen.</p> <p><b>Naturmiljö</b> Länsstyrelsen påtalar att om rödlistade och/eller fridlysta arter påträffas inom planområdet under det fortsatta planarbetet så bör det framgå av planhandlingarna hur hänsyn avses tas till dessa.</p> <p><b>Klimatpåverkan och energihushållning</b> Länsstyrelsen ser positivt på att kollektivtrafikförsörjning enligt undersökningen bedöms vara en viktig stadsbyggnadskvalitet som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</p>		
---	--	--

## Bilaga 1: Checklista inför planbesked och kommentarer

NATURVÄRDEN	
<i>Viktiga naturvärden som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse naturvård <input type="checkbox"/> Natura 2000-habitat <input type="checkbox"/> Natura 2000-fågel <input type="checkbox"/> Skyddad natur (naturreservat, biotopskydd, naturminne, djur- och växtskyddsområde) <input type="checkbox"/> Värdefull eller känslig natur (ESKO-område, Länsstyrelsens naturvårdsprogram, Ängs- och hagmarksinventering, våtmarksinventering, nyckelbiotopsinventering, viltstråk och eventuell barriäreffekt) <input checked="" type="checkbox"/> Strandskydd <input type="checkbox"/> Fridlysta eller rödlistade arter <input type="checkbox"/> Värdefulla eller känsliga arter	
<b>Beskrivning</b>	Området ligger delvis inom 100 meter från strandlinjen vilket utgör generell gräns för strandskydd. Strandskyddet är tidigare upphävt. Vid ny detaljplan återinträder strandskyddet och

	<p>särskilda skäl (enligt miljöbalkens 7 kap 18c) behöver åberopas för att kunna upphäva det.</p> <p>Bedömning: Området är sedan tidigare ianspråktaget och bedöms sakna betydelse för strandskyddets syften. Fastigheten har en tydlig tomtplats med avgränsning genom plantering mot den allmänna marken närmast strandlinjen och tomtplatsen varför allmänheten inte bedöms ha tillgång till området idag.</p> <p>Allmänheten har fortsatt god tillgång till strandområdet och ett bebyggande på fastigheten saknas betydelse för växt- och djurlivet.</p>
--	---

<b>KULTUR</b>	
<i>Viktiga kulturvärden som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse kulturmiljö <input type="checkbox"/> Fornminne <input type="checkbox"/> Byggnadsminne <input type="checkbox"/> Övrig värdefull kulturhistorisk miljö	
<b>Beskrivning</b>	

<b>HÄLSA</b>	
<i>Viktiga aspekter som berör hälsa som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Riksintresse friluftsliv <input type="checkbox"/> Buller <input type="checkbox"/> Vibrationer <input type="checkbox"/> Magnetiska fält <input type="checkbox"/> Allergener <input type="checkbox"/> Miljöfarlig verksamhet <input type="checkbox"/> Föroreningar <input type="checkbox"/> Markföroreningar <input type="checkbox"/> Miljökvalitetsnorm utomhusluft	
<b>Beskrivning</b>	<p>Området ligger inom område av riksintresse för högexploaterad kust samt för turism och rörligt friluftsliv. Riksintresset bedöms inte skadas då planen inte påverkar allemansrätten negativt. Planen innebär en nybyggnation som utgör en naturlig komplettering eller avrundning av befintlig bebyggelsegrupp.</p>

<b>RISK</b>	
-------------	--

<i>Viktiga aspekter som berör risk för människors hälsa och miljö som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Ras och skred <input type="checkbox"/> Översvämning <input type="checkbox"/> Trafiksäkerhet - skydd mot olyckor <input type="checkbox"/> Farligt gods/skyddsavstånd <input type="checkbox"/> Erosion	
<b>Beskrivning</b>	

<b>VATTEN</b>	
<i>Viktiga aspekter som berör vatten som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> MKN avrinningsområde <input type="checkbox"/> Vattenskyddsområde <input type="checkbox"/> Ytvatten <input type="checkbox"/> Grundvatten <input checked="" type="checkbox"/> Dagvatten <input checked="" type="checkbox"/> Spillvatten	
<b>Beskrivning</b>	Området Lappetorp är anslutet till kommunalt ledningsnät för vatten- och avlopp samt dagvatten. Det bedöms finnas tillräckliga ytor inom den egna fastigheten för infiltration av dagvatten. Någon särskild dagvattenutredning bedöms inte krävas som underlag för planarbetet.

**Aspekter som inte kan leda till betydande miljöpåverkan men har betydelse för planarbetet**

<b>STATLIGA INTRESSEN</b>	
<i>Statliga intressen som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse för kommunikation (väg, järnväg, flyg, sjöfart) <input type="checkbox"/> Behov av flyghinderanalys <input type="checkbox"/> Skyddsrum	
<b>Beskrivning</b>	

<b>STADSBYGGNADSKVALITETER</b>	
<i>Viktiga stadsbyggnadskvaliteter som behöver studeras vidare i kommande planprocess.</i>	
<u>Sociala aspekter</u> <input type="checkbox"/> Jämställdhet <input type="checkbox"/> Integration <input type="checkbox"/> Barns perspektiv	

- Ålderssammansättning
- Fysisk tillgänglighet
- Rekreation och friluftsliv
- Trygghet och säkerhet

Fysiska aspekter

- Markförhållanden (geologi, jordarter och topografi)
- Radon
- Lokalklimat
- Ljusförhållanden
- Naturresurser
- Jordbruksmark

Trafik och mobilitet

- Mobilitet
- Kollektivtrafikförsörjning
- Gång och cykel
- Grön omställning

Arkitektur

- Landskapsbild
- Stadsbild
- Gestaltning

<b>Beskrivning</b>	<p>Fysiska aspekter: Marken består av morän med inslag av berg. Hög risk för markradon i området generellt vilket ställer krav på grundläggningen.</p> <p>Trafik och mobilitet: Området Lappatorp nås lättast med bil. Invid väg 219 ca 1,5 km från planområdet finns buss hållplats som trafikeras av landsbygdslinjer. En ytterligare bostad i området bidrar inte till ett ökat underlag för tätare avgångar. Angöring till fastigheten sker från Lappatorpsvägen.</p> <p>Landskapsbild/arkitektur: Detaljplanen bör säkerställa en utformning på tillkommande bebyggelse vad gäller storlek, placering och övrig gestaltning som harmonierar/överensstämmer med omgivande bebyggelse i området.</p>
--------------------	---

REFERENSMATERIAL SOM HAR ANVÄNTS	
Källa	Aktualitet
Översiktsplan för Nyköpings kommun	2013
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta	
NYGIS	

Maria Ljungblom  
Chef Stadsbyggnadsenheten

Victor Persson  
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

---

Postadress  
Nyköpings kommun  
Samhällsbyggnad, enhet  
611 83 NYKÖPING

Besöksadress  
Stadshuset, Stora Torget

Org nr 21 20 00-29 40  
Tfn 0155-24 80 00  
samhallsbyggnad@nykoping.se  
www.nykoping.se

## **MSN§ Planbesked för Skavsta 8:9 och Girsta 2:5, Skavsta, Nyköping, Nyköpings kommun**

**Diarienummer: 21/66**

Läge: Skavsta

Sökanden: Stockholm Skavsta Flygplats AB, Box 44, 611 22 Nyköping.

---

Syftet med planen är att Stockholm Skavsta Flygplats AB vill utveckla marken för att kunna sälja av den till verksamheter inom flygteknik, flygfrakt, intern logistik och andra kompletterande verksamheter som ska ombesörja Skavstaområdet. Stockholm Skavsta Flygplats AB vill även pröva möjligheten att etablera verksamhet här kopplad till bland annat flygdemontering och återvinning av flygplansdelar. Valet av lokalisering är av stor betydelse för planförslaget, då det strategiska läget med närhet till både flygplatsen och Ostlänken ska utnyttjas. Förslaget bidrar till en fortsatt utveckling av Skavstas verksamhetsområde, samt många nya arbetstillfällen.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings kommun och Skavsta så beskrivs platsen som ett utredningsområde för kommunikation och ett strategiskt viktigt markområde i och med planerna för Ostlänken. Det står även att fornlämningar särskilt bör utredas inom området, samt att området tangerar Larslundmalmens vattenskyddsområde som måste beaktas. Hur området ska interagera med Ostlänkens järnvägsspår, både innan, under och efter angöring blir en viktig fråga att utreda vidare under planprocessen.

I den nya översiktsplanen som är under framtagande så finner vi en tydlig vision för områdets utveckling. Det befintliga industri- och verksamhetsområde som vi idag finner kring Skavsta ska utvecklas till att bli en funktionell flygplatsstadsdel som ska utnyttja sitt strategiska läge och närheten till internationella marknader och kunder. Hållbarhet, innovation och miljöhänsyn ska genomsyra Skavsta och lämpliga användningar är kontor, hotell, konferenscenter, besöksnäring, verksamheter och utbildning. Förslaget anses gå i linje med den nya översiktsplanen.

I kommunens remissinstanser är den fråga som i huvudsak har varit uppe för diskussion hur kommande byggrätter ska interagera med och förhålla sig till den infrastruktur som planeras i och runt Skavstaområdet. Att exempelvis vänta in Kungsladugårdsleden, som det förordas om i den nya översiktsplanen, är inte aktuellt då planerna för denna nya vägdragning fortfarande ligger i ett tidigt startskede. Frågan om hur nya trafikflöden

kommer att påverka Nyköping i stort har diskuterats med sökanden, som menar att de tilltänkta nyetableringarna främst ska ombesörja flygplatsområdet. Kontinuerliga dialoger med Trafikverket kommer dock att krävas framöver.

Kommunen föreslår därför att vi i den kommande planprocessen främst bör pröva markanvändningarna Flygtrafik (F) och Verksamheter (Z). Inom dessa markanvändningsbestämmelser tillåts kompletterande verksamheter till flygplatsen av olika slag, samt verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Utifrån den vision som har beskrivits inom ramen för denna planansökan, så bör dessa markanvändningar vara lämpliga. Alternativa markanvändningars lämplighet ska prövas i kommande planprocess.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** detaljplanearbete för fastigheten Skavsta 8:9 och Girsta 2:5 får inledas
- 2) **att** detaljplanearbetet bekostas av sökanden

### **Beslut till:**

Akten  
Sökanden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

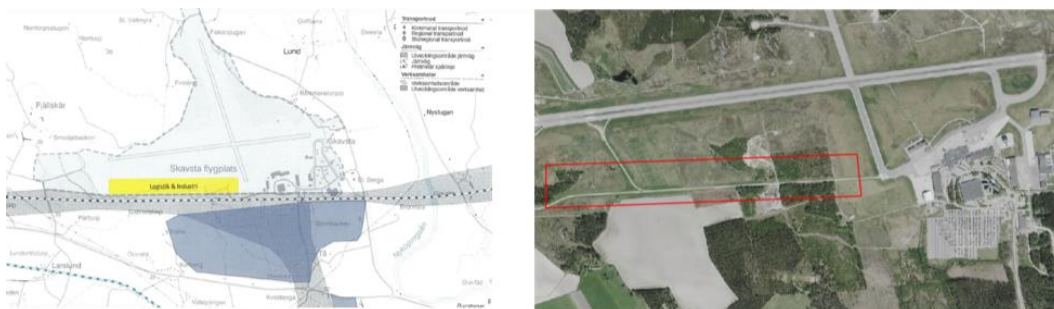
## Planbesked för Skavsta 8:9 och Girsta 2:5, Skavsta, Nyköping, Nyköpings kommun

Läge: Skavsta

Sökanden: Stockholm Skavsta Flygplats AB, Box 44, 611 22 Nyköping.

### Sammanfattning

Syftet med planen är att Stockholm Skavsta Flygplats AB vill utveckla marken för att kunna sälja av den till verksamheter inom flygteknik, flygfrakt, intern logistik och andra kompletterande verksamheter som ska ombesörja Skavstaområdet. Stockholm Skavsta Flygplats AB vill även pröva möjligheten att etablera verksamhet här kopplad till bland annat flygdemontering och återvinning av flygplansdelar. Valet av lokalisering är av stor betydelse för planförslaget, då det strategiska läget med närhet till både flygplatsen och Ostlänken ska utnyttjas. Förslaget bidrar till en fortsatt utveckling av Skavstas verksamhetsområde, samt många nya arbetstillfällen.



*Bild: Kartor som visar ungefärligt planområde.*

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings kommun och Skavsta så beskrivs platsen som ett utredningsområde för kommunikation och ett strategiskt viktigt markområde i och med planerna för Ostlänken. Det står även att fornlämningar särskilt bör utredas inom området, samt att området tangerar Larslundmalmens vattenskyddsområde som måste beaktas. Hur området ska



interagera med Ostlänkens järnvägsspår, både innan, under och efter angöring blir en viktig fråga att utreda vidare under planprocessen.

I den nya översiktsplanen som är under framtagande så finner vi en tydlig vision för områdets utveckling. Det befintliga industri- och verksamhetsområde som vi idag finner kring Skavsta ska utvecklas till att bli en funktionell flygplatsstadsdel som ska utnyttja sitt strategiska läge och närheten till internationella marknader och kunder. Hållbarhet, innovation och miljöhänsyn ska genomsyra Skavsta och lämpliga användningar är kontor, hotell, konferenscenter, besöksnäring, verksamheter och utbildning. Förslaget anses gå i linje med den nya översiktsplanen.

I kommunens remissinstanser är den fråga som i huvudsak har varit uppe för diskussion hur kommande byggrätter ska interagera med och förhålla sig till den infrastruktur som planeras i och runt Skavstaområdet. Att exempelvis vänta in Kungsladugårdsleden, som det förordas om i den nya översiktsplanen, är inte aktuellt då planerna för denna nya vägdragning fortfarande ligger i ett tidigt startskede. Frågan om hur nya trafikflöden kommer att påverka Nyköping i stort har diskuterats med sökanden, som menar att de tilltänkta nyetableringarna främst ska ombesörja flygplatsområdet. Kontinuerliga dialoger med Trafikverket kommer dock att krävas framöver.

Kommunen föreslår därför att vi i den kommande planprocessen främst bör pröva markanvändningarna Flygtrafik (F) och Verksamheter (Z). Inom dessa markanvändningsbestämmelser tillåts kompletterande verksamheter till flygplatsen av olika slag, samt verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Utifrån den vision som har beskrivits inom ramen för denna planansökan, så bör dessa markanvändningar vara lämpliga. Alternativa markanvändningars lämplighet ska prövas i kommande planprocess.

## **Planeringsunderlag**

Den sökande har begärt besked om vilket planeringsunderlag som kan behövas vid planläggningen.

Den sökande har vidare begärt möjligheten att inhämta yttrande från Länsstyrelsen avseende vilket planeringsunderlag som sannolikt kan behövas för planläggningen. Begäran om planbesked överensstämmer med Översiktsplanen och Länsstyrelsens granskningsyttrande på densamme varför Samhällsbyggnad medger att yttrande inhämtas.

Av tabellen nedan framgår vilket planeringsunderlag som, utifrån nu kända förutsättningar, behövs vid planläggningen. Samtliga underlag och utredningar tas fram och bekostas av exploatören. Exploatören kan välja att ta fram det planeringsunderlag som återfinns i kolumn 1 inför kommande detaljplaneläggning.

Under planarbetet är kommunen fri att ta ställning kring vilket underlag som kommunen anser nödvändiga för att upprätta detaljplanen. Det innebär att ytterligare underlag kan tillkomma under planprocessens gång samt att redan framtaget underlag i form av utförda utredningar kan komma att behöva kompletteras eller bearbetas vart efter planförslaget utvecklas.

Preliminär bedömning av behov av underlag inför och under detaljplaneläggning	1. Underlag som kan tas fram inför detaljplaneläggning av exploatören.	2. Underlag som tas fram under detaljplaneläggning av exploatören.
Bullerutredning		x
Dagvattenutredning		x
Utredning av markföroreningar + geoteknik	x	
Arkeologisk utredning	x	

## Bakgrund

Begäran om planbesked för Skavsta 8:9 och Girsta 2:5 har presenterats i stadsbyggnadsgruppen där bland annat representanter från Samhällsbyggnad, Räddningstjänsten, Nyköping vatten, Kommunfastigheter och Tekniska divisionens enheter medverkar. I diskussionerna har ett antal frågor aktualiserats som bör undersökas vidare i en kommande planprocess. Dessa frågetecken gäller främst hur ny bebyggelse ska interagera med befintlig och planerad infrastruktur (som Ostlänken), ökade trafikmängder och andra logistiska svårigheter. Följande punkter bör hanteras i kommande planprocess:

- Ostlänkens järnvägskorridor
- Risker
- Trafik
- Buller
- Markföroreningar
- Fornlämningar
- Dagvatten
- Radon
- Elförsörjning
- Hållbart resande
- Jordbruksmark
- Flyghinderanalys
- Stadsbild

Förslaget har även diskuterats med Samhällsbyggnadsenhetens ärendeberedning där samtliga i huvudsak var positiva till förslaget.

Konklusionen är att en sammanvägning av allmänna och enskilda intressen visar på att förslaget möjliggör en utveckling av Skavstaområdet som kan leda till stor potential för hela Nyköpings kommun i stort.

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** detaljplanearbete för fastigheten Skavsta 8:9 och Girsta 2:5 får inledas
- 2) **att** detaljplanearbetet bekostas av sökanden

Linda Kummel  
Chef Stadsbyggnadsenheten  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Victor Persson  
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-26

### **Beslut till:**

Akten  
Sökanden

Till Länsstyrelsen för samråd

## Checklista inför planbesked av detaljplan för del av SKAVSTA 8:9, Skavsta, Nyköpings kommun

### Syfte med planprogram/detaljplan och kommande detaljplaneläggning (Planen)

Syftet med planen är att Stockholm Skavsta Flygplats AB vill uppföra en logistikhubb med fokus på verksamheter kopplade till flygfrakt, samt andra kompletterande verksamheter till flygplatsen. Det strategiska läget med närhet till både flygplatsen och Ostlänken ska därmed utnyttjas. Stockholm Skavsta Flygplats AB vill även pröva möjligheten att etablera annan verksamhet här kopplad till bland annat flygdemontering och återvinning.

### Nulägesbeskrivning (Platsen)

Det aktuella planområdet ligger söder om Skavstas landningsbana och öster om Skavstas flygplats, ca 3 km nordväst om Nyköpings centrum. Planområdet uppskattas att täcka en yta på ca 30 hektar som i dagsläget består av jungfrulig mark. En del av planområdet ligger på jordbruksmark. Denna del kommer dock att styckas av i och med byggnationen av Ostlänken. Ostlänkens draging kommer därmed att dela upp denna fastighet så att jordbruk inte längre kommer att kunna bedrivas på ett rationellt sätt. En mindre väg går igenom planområdet i väst-östlig riktning.

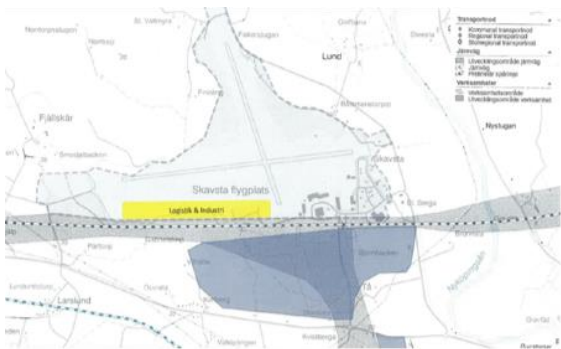


Bild: Planområdets ungefärliga utbredning.

Förutom jordbruksmarken tangerar området även andra naturområden. I den västra och södra ytterkanten finner vi skogspartier med bland annat äldre tallar som bör bevaras i den utsträckning som det är möjligt. I övrigt finns det inga högre naturvärden på platsen.

## **Översiktsplanen för Nyköpings kommun**

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyköping och Skavsta så beskrivs platsen som ett utredningsområde för kommunikation och ett strategiskt viktigt markområde i och med planerna för Ostlänken. I den nya översiktsplanen som är under framtagande så finner vi en tydlig vision för områdets utveckling. Det befintliga industri- och verksamhetsområde som vi idag finner kring Skavsta ska utvecklas till att bli en funktionell flygplatsstadsdel som ska utnyttja sitt strategiska läge och närheten till internationella marknader och kunder. Hållbarhet, innovation och miljöhänsyn ska genomsyra Skavsta och lämpliga användningar är kontor, hotell, konferenscenter, besöksnäring, verksamheter och utbildning. Omgivande planering ska ta hänsyn till möjligheten att fortsätta bedriva de verksamheter som finns på platsen idag.

I det fortsatta planarbetet så är det viktigt att detaljplanen inte inkräktar på järnvägsplanen för Ostlänken. Sökanden har meddelat att flygplatsen är i kontinuerliga dialoger med Trafikverket så att planen inte inkräktar på Trafikverkets järnvägskorridor. Plangränserna kan komma att korrigeras med tiden så att bebyggelsen planeras så bra som möjligt i förhållande till järnvägsspåret. Mellanrum mellan järnvägsspåren och bebyggelsen på grund av järnvägskorridoren är inte ett önskvärt resultat.

Mycket av problematiken kring valet av lokalisering går att hänvisa till den nuvarande trafiksituationen i Skavsta. Ingen vägplan för området är politiskt förankrad i dagsläget. Dessutom så anges det i den nya översiktsplanen att transportintensiva verksamheter med tung trafik bör utvecklas först när Kungsladugårdsleden är byggd. Annars riskerar vi tung trafik genom Oppeby och Hållets trafikplats, alternativt Dammgruveområdet. I diskussioner med flygplatsen så har dessa frågor lyfts. Trafikverket har gjort en bedömning att det befintliga vägsystemet som finns där idag har en betydligt högre kapacitet än vad Skavstaområdet tar höjd för i dagsläget. Dessutom så är planen att verksamheterna som föreslås främst ska ombesörja själva flygplatsområdet. Demontering, lagerhållning, återvinning av flygplansmaterial är verksamheter som diskuteras i dagsläget. Detta är alltså inte verksamheter som leder till stora trafikflöden utanför Skavstaområdet.

Det finns även en hel del logistiska frågor som måste utredas i och med områdets utveckling. Hur denna del av Skavstaområdet ska interagera med exempelvis nya vägar, parkeringar, ytor för flygbussar och liknande måste studeras i det fortsatta planarbetet. Områdets framtida interaktion med den planerna för nya väg 625 måste också undersökas vidare. Här blir det planprogram för Skavsta, som just nu är under utveckling, behjälpligt.

## **Planeringsunderlag**

Av tabellen nedan framgår vilket planeringsunderlag som utifrån nu kända förutsättningar behövs vid planläggningen. Samtliga underlag och utredningar tas fram och bekostas av exploatören. Exploatören kan välja att ta fram det planeringsunderlag som återfinns i kolumn 1 inför kommande detaljpaneläggning.

Under planarbetet är kommunen fri att ta ställning kring vilket underlag som kommunen anser nödvändiga för att upprätta detaljplanen. Det innebär att ytterligare underlag kan tillkomma under planprocessens gång samt att redan framtaget underlag i form av utförda utredningar kan komma att behöva kompletteras eller bearbetas vart efter planförslaget utvecklas.

Preliminär bedömning av behov av underlag inför och under detaljplaneläggning	1. Underlag som kan tas fram inför detaljplaneläggning av exploatören.	2. Underlag som tas fram under detaljplaneläggning av exploatören.
Bullerutredning		x
Dagvattenutredning		x
Utredning av markföroreningar + geoteknik	x	
Arkeologisk utredning	x	

Samhällsbyggnad bedömer att planarbetet inte kommer kunna påbörjas förrän planprogrammet för Skavsta är antaget. Målet är att planprogrammet ska antas under Q2 2022. Tidsplanen kan dock ändras beroende på tillkommande utredningsbehov, resurser, ändrad prioritering, oförutsägbara händelser som påverkar planarbetet.

## **Ställningstagande till strategisk miljöbedömning och avgränsning av MKB**

Planen berör ett område som idag utgörs av jungfrulig mark och jordbruksmark (Platsen).

Planen anger förutsättningar för att pröva möjligheten för nya logistikverksamheter, verksamheter och liknande användningar kopplade till flygplatsområdet (Planen).

Planen medför att mark om ca 30 hektar omvandlas för logistik- och verksamhetsändamål (Påverkan).

Den samlade bedömningen av ovanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att detaljplaneprogrammet/planförslaget **kan** antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför upprättas. Det finns även skäl att belysa följande aspekter i den kommande planprocessen:

- Ostlänkens utbredning
- Risker
- Trafik
- Buller
- Markföroreningar
- Fornlämningar
- Dagvatten
- Radon
- Elförsörjning
- Hållbart resande
- Jordbruksmark
- Flyghinderanalys
- Stadsbild

## Tidigt samråd

Referensgrupp/myndighet som medverkat i tidigt samråd gällande denna behovsbedömning

MYNDIGHET	NAMN	Datum
XXenheten, Nyköpings kommun	XX	XX

Tidigt samråd med Länsstyrelsen gällande denna behovsbedömning

KOMMENTAR	NAMN	Datum
Länsstyrelsen anser att...XXX	XX	XX

## Bilagor

- Bilaga 1 Checklista för undersökning om betydande miljöpåverkan med miljöaspekter och kommentarer

Linda Kummel  
Chef Stadsbyggnadsenheten

Victor Persson  
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

---

Postadress  
Nyköpings kommun  
Samhällsbyggnad, enhet  
611 83 NYKÖPING

Besöksadress  
Stadshuset, Stora Torget

Org nr 21 20 00-29 40  
Tfn 0155-24 80 00  
samhallsbyggnad@nykoping.se  
www.nykoping.se

# Bilaga 1: Checklista för undersökning om betydande miljöpåverkan

## Aspekter som kan leda till betydande miljöpåverkan

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter utifrån allmänna bestämmelser tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Verksamheter enligt 4 kap 34 § PBL <input type="checkbox"/> Förordning om MKB 3 § eller bilaga 3	
<b>Beskrivning</b>	Med tanke på att ny bebyggelse av flygtrafiks- och verksamhetskaraktär föreslås på tidigare oexploaterad mark, så kommer en miljökonsekvensbeskrivning troligtvis att bli aktuell. Råder dock viss osäkerhet om det verkligen faller in under 4 kap 34 § PBL eller Förordning om MKB 3 §. Bör samrådas med Länsstyrelsen.

NATURVÄRDEN	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör naturvärden tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> Riksintresse naturvård <input type="checkbox"/> Natura 2000-habitat <input type="checkbox"/> Natura 2000-fågel <input type="checkbox"/> Skyddad natur (naturreservat, biotopskydd, naturminne, djur- och växtskyddsområde) <input checked="" type="checkbox"/> Värdefull eller känslig natur (ESKO-område, Länsstyrelsens naturvårdsprogram, Ängs- och hagmarksinventering, våtmarksinventering, nyckelbiotopsinventering, viltstråk och eventuell barriäreffekt) <input type="checkbox"/> Strandskydd <input type="checkbox"/> Fridlysta eller rödlistade arter <input type="checkbox"/> Värdefulla eller känsliga arter	
<b>Beskrivning</b>	En översiktlig naturinventering har genomförts som visar på att högre naturvärden påträffats i skogspartierna i söder och väster. Dessa bör eventuellt bevaras. Mindre del av planområdet omfattas också av jordbruksmark, men som i och med Ostlänken inte kommer att kunna bedrivas på ett rationellt sätt.



## KULTUR

*I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör kulturvärden tas med i beaktning.*

- Riksintresse kulturmiljö
- Fornminne
- Byggnadsminne
- Övrig värdefull kulturhistorisk miljö

### Beskrivning

Utredningar för fornlämningar har enbart gjorts för själva järnvägskorridoren, inte för det utpekade planområdet. Fornlämningar har dock påträffats i delar av området sedan tidigare. Kommer att behövas genomföras i ett kommande planarbete.

## HÄLSA

*I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör hälsa tas med i beaktning.*

- Riksintresse friluftsliv
- Buller
- Vibrationer
- Magnetiska fält
- Allergener
- Miljöfarlig verksamhet
- Föroreningar
- Markföroreningar
- Miljökvalitetsnorm utomhusluft

### Beskrivning

Beroende på hur verksamheterna placeras i förhållande till andra fastighetsgränser så finns det högre risker för PFAS i mark och grundvatten. Vissa fastigheter i öster är mer präglade av detta.

Området ligger även inom ett mycket bullerutsatt område (65 dBa). Beroende på typ av kommande verksamhet så bör bullerperspektivet utredas.

## RISK

*I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör risker för människors hälsa och miljö tas med i beaktning.*

- Ras och skred
- Översvämning
- Trafiksäkerhet - skydd mot olyckor

<input checked="" type="checkbox"/> Farligt gods/skyddsavstånd <input type="checkbox"/> Erosion	
<b>Beskrivning</b>	Det görs en hel del utredningar i samband med Ostlänken och nya vägdragningar. Detta ligger lite längre fram i tiden och det är svårt att i dagsläget säga hur områden som dessa berörs. Måste undersökas vidare i nästa skede.

<b>VATTEN</b>	
<i>I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör vatten tas med i beaktning.</i>	
<input type="checkbox"/> MKN avrinningsområde <input checked="" type="checkbox"/> Vattenskyddsområde <input type="checkbox"/> Ytvatten <input checked="" type="checkbox"/> Grundvatten <input checked="" type="checkbox"/> Dagvatten <input type="checkbox"/> Spillvatten	
<b>Beskrivning</b>	<p>Ur miljösynpunkt är det viktigt att ta hänsyn till eventuella föroreningar i grundvattnet. Det finns vatten under Skavstas flygplats som kan påverka utpekade planområde. Området tangerar även Larslundsmalmens vattenskyddsområde.</p> <p>Dagvattenhanteringen behöver ses över inom planområdet. Planförslaget innebär att stora områden som tidigare var oexploaterade nu blir hårdgjorda.</p> <p>Ur VA-synpunkt så finns serviser i denna del så att verksamheterna kan bygga ut sitt interna nät.</p>

### **Aspekter som inte kan leda till betydande miljöpåverkan men har betydelse för planarbetet**

<b>STATLIGA INTRESSEN</b>	
<i>Finns det statliga intressen som behöver tas med i beaktning för genomförandet av detaljplanen?</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Riksintresse för kommunikation (väg, järnväg, flyg, sjöfart) <input checked="" type="checkbox"/> Behov av flyghinderanalys <input type="checkbox"/> Skyddsrum	
<b>Beskrivning</b>	Planförslaget ligger inom riksintresse för flyg. Det finns även höjdrestriktioner för byggnader som ligger nära flygplatsen. Detta måste

Samråd med flygplatsen.

### MILJÖKVALITETSMÅL

*Kan genomförandet av detaljplanen antas bidra eller motverka miljö kvalitetsmålen?*

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Grundvatten av god kvalitet
- Levande sjöar och vattendrag
- Myllrande våtmarker
- Hav i balans
- Ingen övergödning
- Bara naturlig försurning
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Giftfri miljö
- Säker strålmiljö
- Skyddande ozonskikt
- Ett rikt växt- och djurliv

#### Beskrivning

Ett nytt verksamhetsområde om ca 30 hektar på jungfrulig mark, samt jordbruksmark, kan ha viss påverkan på miljö kvalitetsmålen. Exempelvis målet om ett rikt odlingslandskap. Sett till ett större sammanhang gäller detta i huvudsak inte det inkomna förslaget på grund av den lilla mängd som tas i anspråk och sett till Ostlänkens utbredning. Däremot bör flera av målen bejakas i kommande planarbete, som att inte försämra grundvattnets kvalitet, behålla de skogspartier som har vissa naturvärden osv.

### ENERGI OCH KLIMAT

*I undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska aspekter som berör energi och klimat tas med i beaktning.*

- Lokalisering och närhet till olika målpunkter
- Förutsättningar för hållbart resande
- Byggskedet
- Energiförsörjning

#### Beskrivning

Förutsättningarna för hållbart resande ska utredas i kommande planarbete. I framtiden blir Ostlänkens resecentrum närmaste kollektivtrafikplats. Personalentréer bör därför placeras i öst. Interna cykellösningar etc. är en förutsättning för att uppmuntra till hållbart resande. I den västra delen av det här området så

	<p>finns det inte möjlighet till kollektivtrafik. Ska med fördel angöras som icke-bilburen i östra delen och sen att hela området bygger på att man har någon intern mobilitetslösning inom planområdet.</p> <p>Energitillgången i området är inte optimal i dagsläget. I kommande planarbete bör möjligheterna för att producera egen energi utredas.</p>
--	--

<b>STADSBYGGNADSKVALITETER</b>	
<i>Vilka stadsbyggnadskvaliteter är viktiga att särskilt ta med i beaktning för genomförandet av detaljplanen?</i>	
<p><u>Sociala aspekter</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Jämställdhet</li> <li><input type="checkbox"/> Integration</li> <li><input type="checkbox"/> Barns perspektiv</li> <li><input type="checkbox"/> Ålderssammansättning</li> <li><input type="checkbox"/> Fysisk tillgänglighet</li> <li><input type="checkbox"/> Rekreation och friluftsliv</li> <li><input type="checkbox"/> Trygghet och säkerhet</li> </ul> <p><u>Fysiska aspekter</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Markförhållanden (geologi, jordarter och topografi)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Radon</li> <li><input type="checkbox"/> Lokalklimat</li> <li><input type="checkbox"/> Ljusförhållanden</li> <li><input type="checkbox"/> Naturresurser</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Jordbruksmark</li> </ul> <p><u>Arkitektur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Landskapsbild</li> <li><input type="checkbox"/> Stadsbild</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Gestaltning</li> </ul>	
<b>Beskrivning</b>	<p>Den bedömda risknivån för markradon varierar. Mestadels lågriskområde, men det finns även partier med hög risk men mindre frekvent.</p> <p>Jordbruksmark försvinner till viss del, men främst på grund av Ostlänken och mindre på grund av planförslaget.</p> <p>Viktigt att vi visar upp intressanta miljöer ur resenärens perspektiv, som områdets "green</p>

	village" - därför viktigt med varsamhet kring gestaltningen av byggnaderna nära järnvägsspåret.
--	---

<b>REFERENSMATERIAL SOM HAR ANVÄNTS</b>	
<b>Källa</b>	<b>Aktualitet</b>
Översiktsplan för Nyköpings kommun (ej antagen)	2040
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta	2013
NYGIS	2021

**Sökande**

Namn STOCKHOLM SKAVSTA FLYGPLATS AB	Telefon (även riktnummer) 0155 280400
Adress Box 44	Postadress 611 22 NYKÖPING
Fastigheter som berörs SKAVSTA 6:9, GIBSTA 2:5	
Fakturamottagare STOCKHOLM SKAVSTA FLYGPLATS AB	Organisationsnummer/Personnummer 556237-4313
Faktureringsadress Box 44	Postadress 611 22 NYKÖPING

**Kontaktperson**

Namn JONAS LINDBOLM	
Telefon (även riktnummer)/mobil 070 3485017	E-postadress jonas.lindholm@appli.nu

**Syftet med ansökan (karta över planområdet ska bifogas).**

UPPRÄTTANDE AV NYTT PLANOMRÅDE FÖR FLYGPLATSRELATERAD LOGISTIK OCH INDUSTRI.


**Övrig information**

Konsult är anlitad  Ja  Nej

Namn KARIN TIBBELIN	
Telefon (även riktnummer)/mobil 070 240 62 76	E-postadress KARIN.TIBBELIN@CARLSTEDTARK.SE

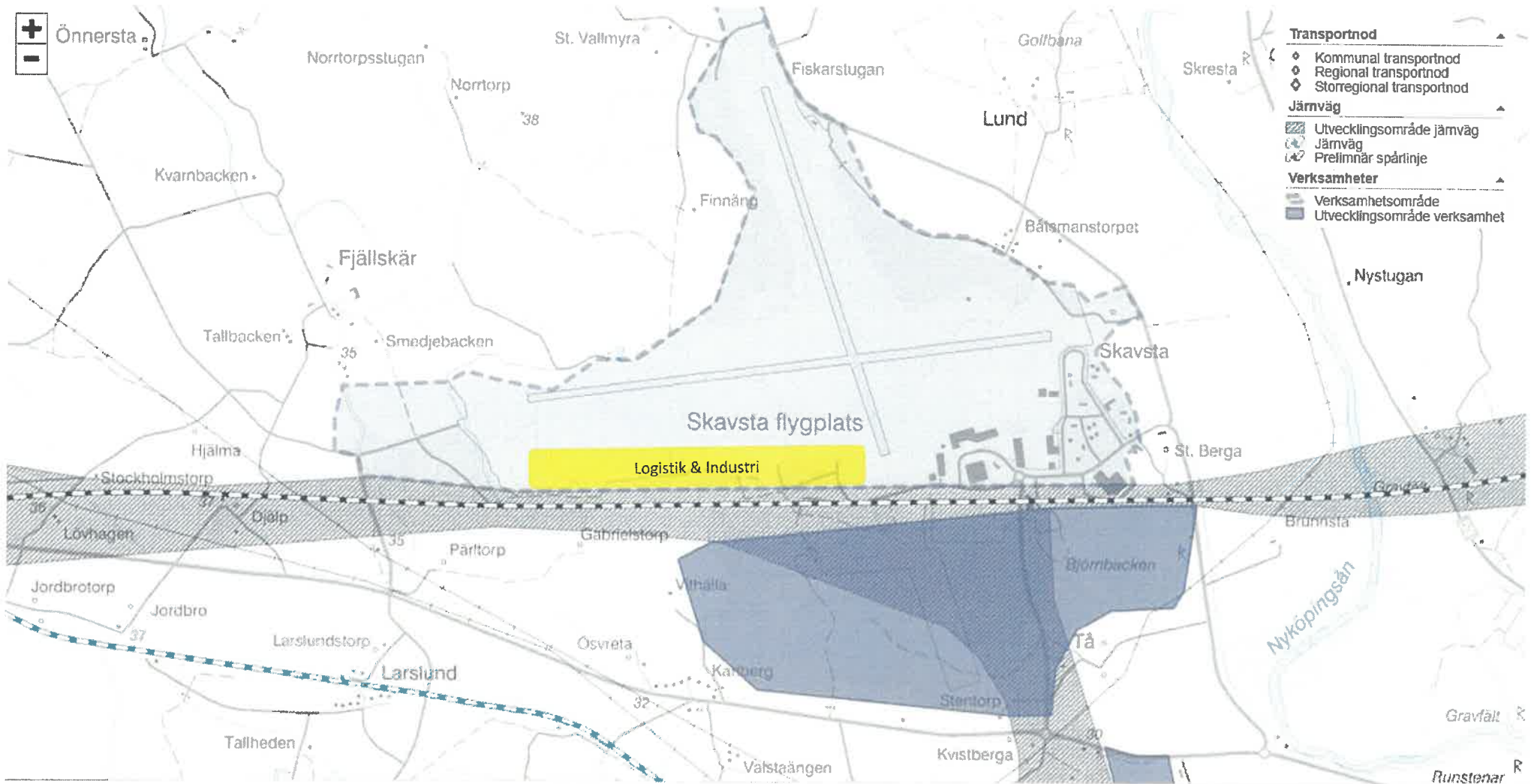
Övriga handlingar som är bifogade

**Namnteckning**

Ort och datum Nyköping	
Namnteckning 	Namnförtydligande FECHTER CEDRIC, CEO

Anmälan skickas till: **Nyköpings kommun**  
**Samhällsbyggnad**  
**Plan- och naturenheten**  
**611 83 Nyköping**

POSTADRESS Nyköpings kommun Samhällsbyggnad Plan- och naturenheten 611 83 NYKÖPING	BESÖKSADRESS Västra Kvärgatan 35	TELEFON 0155-24 80 00	E-POST samhallsbyggnad@nykoping.se	BANKGIRO ORGANISATIONSNR 619-03 42 21 20 00-2940
--	-------------------------------------	--------------------------	---------------------------------------	---



## MSN § Namnsättning av väg, Höjdslingan

### Diarienummer: MSN21/67

---

I Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens reglemente anges att nämnden ansvarar för namnsättnings- och adressärenden. På förslag av Namnberedningen fastställer nämnden namn på offentliga platser såsom gator, vägar, broar, torg, parker och liknande som kommunen är huvudman för, liksom namn på kommunens egna fastigheter, byggnader och anläggningar.

Gällande detaljplan i Lästringe för Bälinge Oppeby 1:9 m fl (P18-13) antogs i Bygg- och Tekniknämnden (BTN) den 23 januari 2018. Detaljplanen togs fram i syfte att ändra huvudmannaskap för allmän platsmark och några planbestämmelser.

Önskemål har inkommit om nytt namn för vägdel där Lästringe Allé i norr svänger tvärt österut. Denna vägdel ska nu bebyggas med bostäder. Namnberedningen fann önskemålet motiverat, dels då vägen byter riktning och dels då den nya vägdelens inte hör till den historiska alléns karaktär. För framtida orientering i området är nytt vägnamn motiverat.

Namnberedningen har behandlat ärendet och föreslagit Höjdslingan som nytt gatunamn. Namnförslaget har varit på remiss till berörda myndigheter.

Höjdslingan är passande då fastigheterna ligger på en höjd. Namnet är inte förväxlingsbart med Höjdvägen som finns på andra orter. "Slingan" passar även vägens karaktär.

### Beslutsunderlag

Karta med utmarkerat namnförslag.

## Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** fastställa gatunamnet Höjdslingan.

### Beslut till:

Akten  
Namnberedningen  
Samhällsbyggnad Staben



Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

## Namnsättning av väg, Höjdslingan

### Bakgrund

I Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens reglemente anges att nämnden ansvarar för namnsättnings- och adressärenden. På förslag av Namnberedningen fastställer nämnden namn på offentliga platser såsom gator, vägar, broar, torg, parker och liknande som kommunen är huvudman för, liksom namn på kommunens egna fastigheter, byggnader och anläggningar.

Gällande detaljplan i Lästringe för Bälinge Oppeby 1:9 m fl (P18-13) antogs i BTN den 23 januari 2018. Detaljplanen togs fram i syfte att ändra huvudmannaskap för allmän platsmark och några planbestämmelser.

Önskemål har inkommit om nytt namn för vägdel där Lästringe Allé i norr svänger tvärt österut. Denna vägdel ska nu bebyggas med bostäder. Namnberedningen fann önskemålet motiverat, dels då vägen byter riktning och dels då den nya vägdelens inte hör till den historiska alléns karaktär. För framtida orientering i området är nytt vägnamn motiverat.

Namnberedningen har behandlat ärendet och föreslagit Höjdslingan som nytt gatunamn. Namnförslaget har varit på remiss till berörda myndigheter.

Höjdslingan är passande då fastigheterna ligger på en höjd. Namnet är inte förväxlingsbart med Höjdvägen som finns på andra orter. "Slingan" passar även vägens karaktär.

### Beslutsunderlag

Karta med utmarkerat namnförslag (se bilaga).

### Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** fastställa gatunamnet Höjdslingan.

Linda Kummel  
Stadsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Tobias Ossmark  
Kulturmiljöstrateg  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

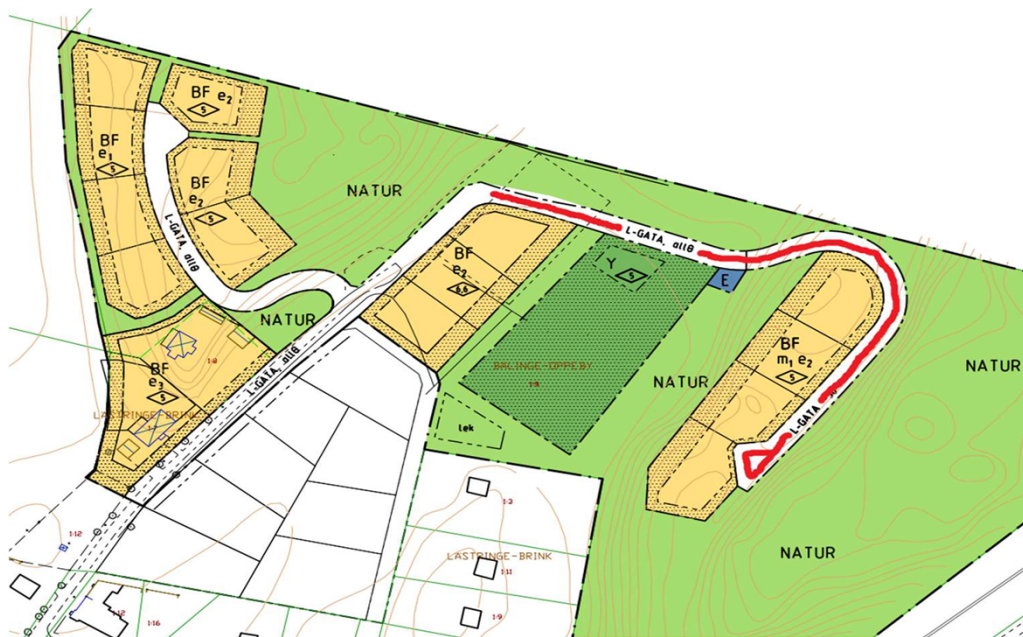
Akten

Namnberedningen

Samhällsbyggnad Staben

## Bilaga till namnsättning Höjdslingan i Lästringe

För rödmarkerad vägdel föreslås namnet "Höjdslingan".



## **MSN § Namnsättning av anläggning, Nyköpings Ridanläggning Nyäng**

**Diarienummer: MSN21/59**

---

I Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens (MSN) reglemente anges att nämnden ansvarar för namnsättnings- och adressärenden. På förslag av Namnberedningen fastställer nämnden namn på offentliga platser såsom gator, vägar, broar, torg, parker och liknande som kommunen är huvudman för, liksom namn på kommunens egna fastigheter, byggnader och anläggningar.

Gällande detaljplan för del av Arnö 1:3 (P19-3) antogs i MSN den 26 februari 2019. Detaljplanen togs fram i syfte att möjliggöra en ridsportanläggning vid Nyäng.

Kommunen är huvudman för anläggningen som är under uppförande. Namnberedningen har haft återkommande samråd med Nyköpings Arenor och Kommunikationsavdelningen kring namnförslag.

Tillsammans med Nyköpings Arenor har Namnberedningen behandlat ärendet och föreslagit Nyköpings Ridanläggning Nyäng som nytt namn på anläggningen.

Namnet är förenligt med kommunens varumärkesstrategi. Ett viktigt intresse är att namnet ska tydliggöra kommunen som huvudman och fungera i marknadsföring utåt, även nationellt. Därför ska "Nyköping" finnas med. Utan motsättning till detta intresse tas den lokala platsanknytningen upp genom en namnsammansättning analog med "Nyköpings Arenor Rosvalla". Därför föreslås sammansättningen "Nyköpings Ridanläggning Nyäng". Ridsporten på Nyäng uppfattar vi som jämbördig med idrotterna som utövas på Rosvalla.

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** fastställa anläggningsnamnet Nyköpings Ridanläggning Nyäng.

#### **Beslut till:**

Akten  
Namnberedningen  
Samhällsbyggnad Staben

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

## **Namnsättning av anläggning, Nyköpings Ridanläggning Nyäng**

### **Bakgrund**

I Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens reglemente anges att nämnden ansvarar för namnsättnings- och adressärenden. På förslag av Namnberedningen fastställer nämnden namn på offentliga platser såsom gator, vägar, broar, torg, parker och liknande som kommunen är huvudman för, liksom namn på kommunens egna fastigheter, byggnader och anläggningar.

Gällande detaljplan för del av Arnö 1:3 (P19-3) antogs i MSN den 26 februari 2019. Detaljplanen togs fram i syfte att möjliggöra en ridsportanläggning vid Nyäng.

Kommunen är huvudman för anläggningen som är under uppförande. Namnberedningen har haft återkommande samråd med Nyköpings Arenor och Kommunikationsavdelningen kring namnförslag.

Tillsammans med Nyköpings Arenor har Namnberedningen behandlat ärendet och föreslagit Nyköpings Ridanläggning Nyäng som nytt namn på anläggningen.

Namnet är förenligt med kommunens varumärkesstrategi. Ett viktigt intresse är att namnet ska tydliggöra kommunen som huvudman och fungera i marknadsföring utåt, även nationellt. Därför ska "Nyköping" finnas med. Utan motsättning till detta intresse tas den lokala platsanknytningen upp genom en namnsammansättning analog med "Nyköpings Arenor Rosvalla". Därför föreslås sammansättningen "Nyköpings Ridanläggning Nyäng". Ridsporten på Nyäng uppfattar vi som jämbördig med idrotterna som utövas på Rosvalla.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** fastställa anläggningsnamnet Nyköpings Ridanläggning Nyäng.

Linda Kummel  
Stadsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Tobias Ossmark  
Kulturmiljöstrateg  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Akten

Namnberedningen

Samhällsbyggnad Staben

## **MSN § VÄGPORTEN 2 (ÖSTRA RUNDGATAN 13)**

### **Ansökan om bygglov för ändrad användning av lokaler för kontor till utbildning**

#### **Diarienummer: B 2021-215**

Sökande: Nyköpings kommun, Kommunfastigheter  
Tillverkarvägen 2  
611 45 NYKÖPING

---

En ansökan om bygglov för ändrad användning från kontorslokaler till utbildningslokaler har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Ansökan avser lokaler i källarplan som ska användas som utbildningslokaler i form av aktivitetsrum/inspirationsrum. Enligt inlämnad verksamhetsbeskrivning kommer barngrupper från kommunens förskolor att använda lokalerna.

Aktivitetsrummen beskrivs som rum där barnen vistas, upptäcker och forskar. Aktiviteter i områden som bygg och konstruktion, hållbar utveckling, förståelse för staden, naturvetenskap, natur och skogsrum, green-screen hörna, pixelvägg och digitala verktyg nämns. Det kommer även finnas rum för material (tag-självlager) för barn och pedagoger i anslutning till en ateljé.

Två beskrivningar av verksamheten har lämnats in, en verksamhetsbeskrivning från sökanden (Kommunfastigheter) och en rumsbeskrivning från verksamhetsutövaren (Nybygget). Verksamheten planeras vara öppen tre halvdagar i veckan och ha max 20 besökare per dag enligt verksamhetsbeskrivningen medan rumsbeskrivningen anger 25-30 barn och pedagoger, stundtals upp till 30 pedagoger vid ett och samma tillfälle. 1-2 personal ska även finnas på plats.

Ansökan gäller även utbildningslokal för hemtjänsten som planerar att utrustas med sängar för praktisk utbildning i lyft och medicinska åtgärder av brukare samt ett rum för teoretisk utbildning. Omfattningen av verksamheten bedöms vara max några tillfällen per vecka under 3-4 timmar med ca 20 deltagare.

Fastigheten ligger inom detaljplanlagt område, P82-14. Detaljplanens bestämmelser anger att området för aktuell fastighet endast får användas

för kontorsändamål vilket innebär att den sökta åtgärden avviker från detaljplanens bestämmelser.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

	<b>JA</b>	<b>NEJ</b>
Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att göra en prövning av barnets bästa.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En prövning av barnets bästa har genomförts.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förslag till beslut beaktar vad som bedömdes vara barnets bästa enligt prövningen.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Dokumentation av prövning enligt barnkonventionen**

En av barnkonventionens grundprinciper är att barnens bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

Bygglovenhetens bedömning utgår från Boverkets byggregler 6:322 där det står framgår att "rum eller avskiljbara del av rum där människor vistas mer än tillfälligt ska utformas och orienteras så att god tillgång till direkt dagsljus är rimligt, om detta inte är orimligt med hänsyn till rummets avsedda användning".

Bedömningen som gjorts är att det inte är de enskilda individernas vistelser som ska beaktas utan rummets avsedda användning. Bygglovenheten har inte funnit att rummens tänkta användning på något sätt skulle hämmas av tillgång till direkt dagsljus, varför det inte är orimligt att ha tillgång till direkt dagsljus och att avsteg därför inte borde göras.

De föreslagna lokalerna uppfyller inte kraven för varaktig vistelse och kan inte anses lämpliga som utbildningslokaler. Mot denna bakgrund gör bygglovenheten bedömningen att den föreslagna åtgärden kan vara ett brott mot barnkonventionen.

**Lagstöd**

I 9 kap. 2§ plan- och bygglagen anges att det krävs bygglov för annan ändring av byggnad om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk eller inreds för ett väsentligen annat ändamål än det som byggnaden senast har använts för eller enligt senast beviljade bygglov.

I 9 kap 30 § plan- och bygglagen anges de förutsättningar som gäller för att bygglov ska beviljas inom område med detaljplan.



I 9 kap 31b § plan- och bygglagen anges när bygglov får ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan.

### **Motivering**

En annan användning än vad som anges i detaljplanen är bara i undantagsfall att betrakta som en liten avvikelse. Undantagsfallen kan omfatta åtgärder för allmännyttiga ändamål, exempelvis transformatorstationer, allmänna toaletter eller telemaster för det nationella nätet.

Ändrad användning från kontor till utbildningslokaler bedöms inte vara ett sådant allmännyttigt ändamål som är en liten avvikelse från gällande detaljplan varför lov inte kan ges med stöd av 9 kap 31 b §.

Bygglovenheten gör även bedömningen att det är olämpligt att inreda lokaler för utbildning i en källare utan tillgång till direkt dagsljus. Med tillfällig vistelse avses i plan- och bygglagstiftningen till exempel förrådsrum eller toaletter, inte platser där en barngrupp kan vistas tillfälligt istället för ordinarie förskolelokaler.

Mot denna bakgrund gör bygglovenheten också bedömningen att den föreslagna åtgärden kan vara ett brott mot barnkonventionen, vilket tillstyrker att lov inte kan beviljas.

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** avslå ansökan om bygglov för ändrad användning av lokaler från kontor till utbildning

### **Beslutsgrundande handlingar**

Ansökan	inkom:2021-03-04
Planritning, 2 st.	inkom:2021-03-04
Verksamhetsbeskrivning, 2 st.	inkom:2021-03-04
Rumsbeskrivning	inkom:2021-03-04

### **Bilagor**

Hur man överklagar

### **Beslutet delges (9 kap 41 § Plan- och bygglagen):**

Sökanden



## VÄGPORTEN 2 (ÖSTRA RUNDGATAN 13) Ansökan om bygglov för ändrad användning av lokaler för kontor till utbildning

Sökande: Nyköpings kommun, Kommunfastigheter  
Tillverkarvägen 2  
611 45 NYKÖPING

### Beskrivning

En ansökan om bygglov för ändrad användning från kontorslokaler till utbildningslokaler har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Ansökan avser lokaler i källarplan som ska användas som utbildningslokaler i form av aktivitetsrum/inspirationsrum. Enligt inlämnad verksamhetsbeskrivning kommer barngrupper från kommunens förskolor att använda lokalerna.

Aktivitetsrummen beskrivs som rum där barnen vistas, upptäcker och forskar. Aktiviteter i områden som bygg och konstruktion, hållbar utveckling, förståelse för staden, naturvetenskap, natur och skogsrum, green-screen hörna, pixelvägg och digitala verktyg nämns. Det kommer även finnas rum för material (tag-självlager) för barn och pedagoger i anslutning till en ateljé.

Två beskrivningar av verksamheten har lämnats in, en verksamhetsbeskrivning från sökanden (Kommunfastigheter) och en rumsbeskrivning från verksamhetsutövaren (Nybygget). Verksamheten planeras vara öppen tre halvdagar i veckan och ha max 20 besökare per dag enligt verksamhetsbeskrivningen medan rumsbeskrivningen anger 25-30 barn och pedagoger, stundtals upp till 30 pedagoger vid ett och samma tillfälle. 1-2 personal ska även finnas på plats.

Ansökan gäller även utbildningslokal för hemtjänsten som planerar att utrustas med sängar för praktisk utbildning i lyft och medicinska åtgärder av brukare samt ett rum för teoretisk utbildning. Omfattningen av verksamheten bedöms vara max några tillfällen per vecka under 3-4 timmar med ca 20 deltagare.

Fastigheten ligger inom detaljplanelagt område, P82-14. Detaljplanens bestämmelser anger att området för aktuell fastighet endast får användas för kontorsändamål vilket innebär att den sökta åtgärden avviker från detaljplanens bestämmelser.

## Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

	JA	NEJ
Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att göra en prövning av barnets bästa.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En prövning av barnets bästa har genomförts.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förslag till beslut beaktar vad som bedömdes vara barnets bästa enligt prövningen.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Dokumentation av prövning enligt barnkonventionen

En av barnkonventionens grundprinciper är att barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

Bygglovenhetens bedömning utgår från Boverkets byggregler 6:322 där det står framgår att "rum eller avskiljbara del av rum där människor vistas mer än tillfälligt ska utformas och orienteras så att god tillgång till direkt dagsljus är rimligt, om detta inte är orimligt med hänsyn till rummets avsedda användning".

Bedömningen som gjorts är att det inte är de enskilda individernas vistelser som ska beaktas utan rummets avsedda användning. Bygglovenheten har inte funnit att rummets tänkta användning på något sätt skulle hämmas av tillgång till direkt dagsljus, varför det inte är orimligt att ha tillgång till direkt dagsljus och att avsteg därför inte borde göras.

De föreslagna lokalerna uppfyller inte kraven för varaktig vistelse och kan inte anses lämpliga som utbildningslokaler. Mot denna bakgrund gör bygglovenheten bedömningen att den föreslagna åtgärden kan vara ett brott mot barnkonventionen.

## Lagstöd

I 9 kap. 2§ plan- och bygglagen anges att det krävs bygglov för annan ändring av byggnad om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk eller inreds för ett väsentligen annat ändamål än det som byggnaden senast har använts för eller enligt senast beviljade bygglov.

I 9 kap 30 § plan- och bygglagen anges de förutsättningar som gäller för att bygglov ska beviljas inom område med detaljplan.

I 9 kap 31b § plan- och bygglagen anges när bygglov får ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan.

## Motivering

En annan användning än vad som anges i detaljplanen är bara i undantagsfall att betrakta som en liten avvikelse. Undantagsfallen kan omfatta åtgärder

för allmännyttiga ändamål, exempelvis transformatorstationer, allmänna toaletter eller telemaster för det nationella nätet.

Ändrad användning från kontor till utbildningslokaler bedöms inte vara ett sådant allmännyttigt ändamål som är en liten avvikelse från gällande detaljplan varför lov inte kan ges med stöd av 9 kap 31 b §.

Bygglovenheten gör även bedömningen att det är olämpligt att inreda lokaler för utbildning i en källare utan tillgång till direkt dagsljus. Med tillfällig vistelse avses i plan- och bygglagstiftningen till exempel förrådsrum eller toaletter, inte platser där en barngrupp kan vistas tillfälligt istället för ordinarie förskolelokaler.

Mot denna bakgrund gör bygglovenheten också bedömningen att den föreslagna åtgärden kan vara ett brott mot barnkonventionen, vilket tillstyrker att lov inte kan beviljas.

### **Kommunicering av förslaget till beslut**

Ärendet får inte slutligt avgöras innan sökanden har fått möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till beslut. Sökanden har fått möjlighet att yttra sig över förslaget till beslut. Inga synpunkter har inkommit.

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

**att** avslå ansökan om bygglov för ändrad användning av lokaler från kontor till utbildning

-----  
Kjell Hagberg  
Bygglovschef

---

Helena Malmström  
Byggnadsinspektör

### **Beslutsgrundande handlingar**

Ansökan	inkom:2021-03-04
Planritning, 2 st.	inkom:2021-03-04
Verksamhetsbeskrivning, 2 st.	inkom:2021-03-04
Rumsbeskrivning	inkom:2021-03-04

## **Bilagor**

Hur man överklagar

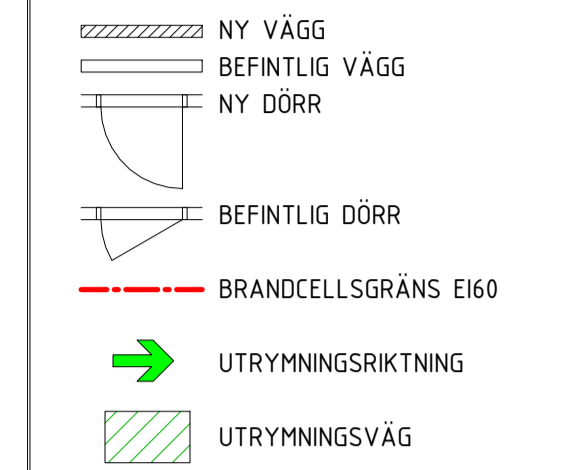
**Beslutet delges (9 kap 41 § Plan- och bygglagen):**

Sökanden

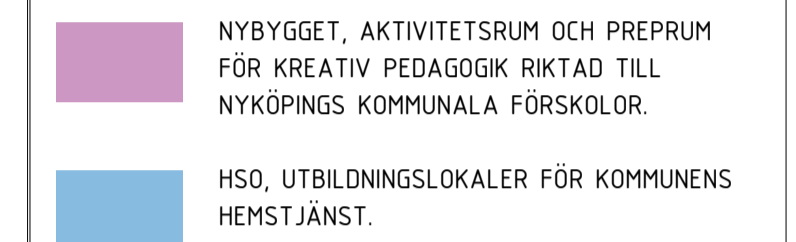


## FÖRKLARINGAR

ALLA PLUSHÖJDER ANGES I M OCH I RH2000



NY VERKSAMHETSTYP:



## FÖRESKRIFTER

## HÄNVISNINGAR

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
HANDLING				

## BYGGLOVSHANDLING

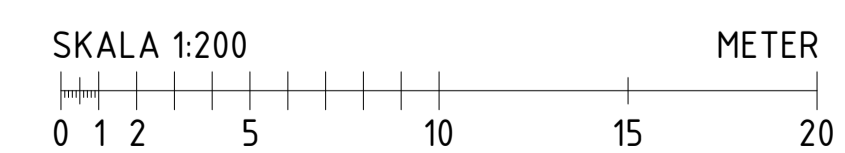


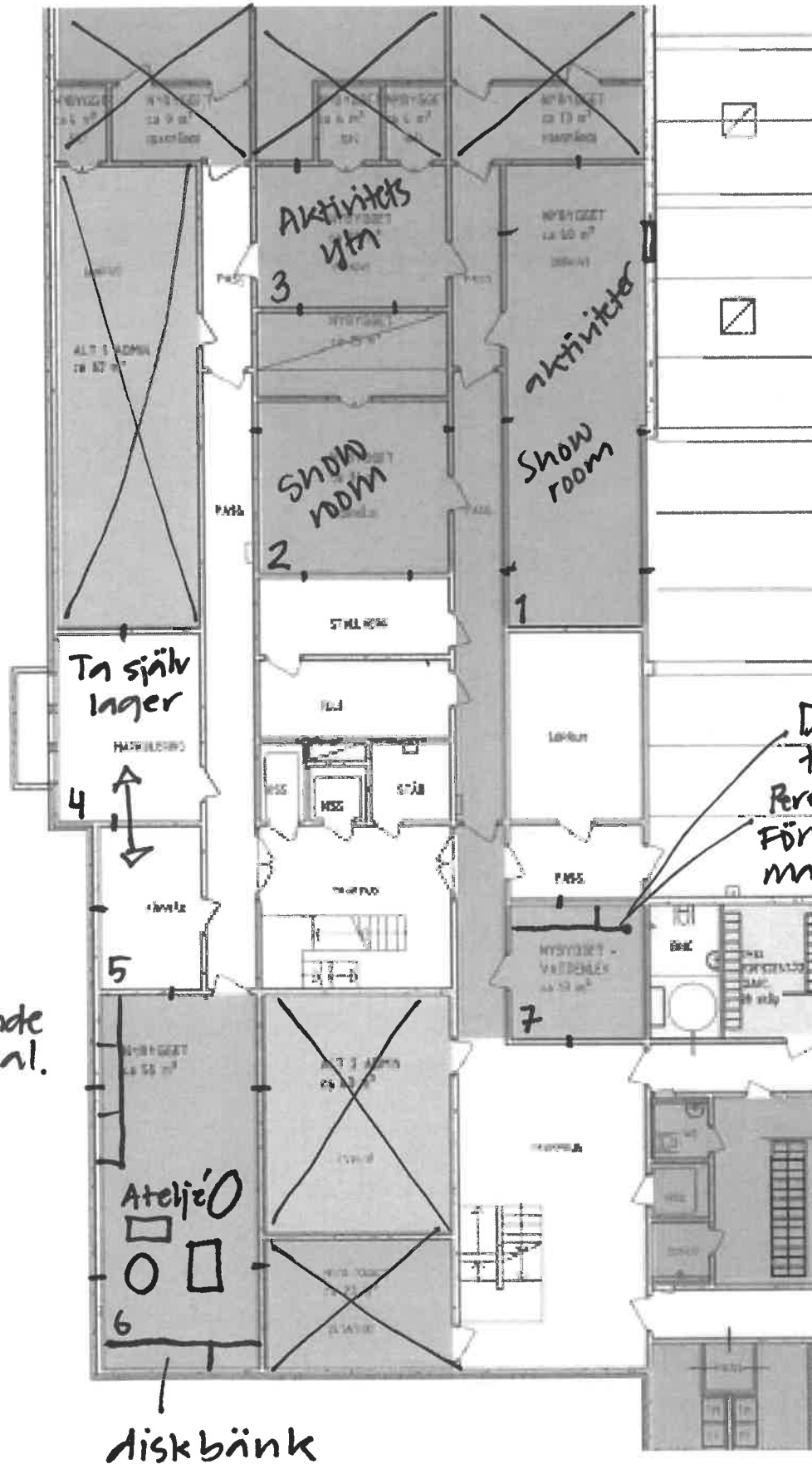
FÖRVALTNINGSENHET/ANLÄGGNINGSNR.	FASTIGHETSBETECKNING
104	Vågporten 2
A Cedervall Arkitekter	tel. 08 - 616 83 20
K GIAB	tel. 013-31 89 30
EL Nyköpings Elteknik	tel. 070-277 99 08
AK LN Akustikmiljö	tel. 070-875 80 33
BR Säkerhetspartner	tel. 070 694 77 29
VVS Forell VVS ingenjörer	tel. 0155 - 190 180

UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLAGGARE
5407:11:00	AAO	TAN
DATUM	PROJEKTERINGSANSVARIG	
2020-11-18	JON MJONES	

VÅGPORTEN  
OMBYGGNAD  
PLAN 09, KÄLLARE

SKALA A1	SKALA A3	NUMMER	BET
1:200	1:400	A40.1-009	A1



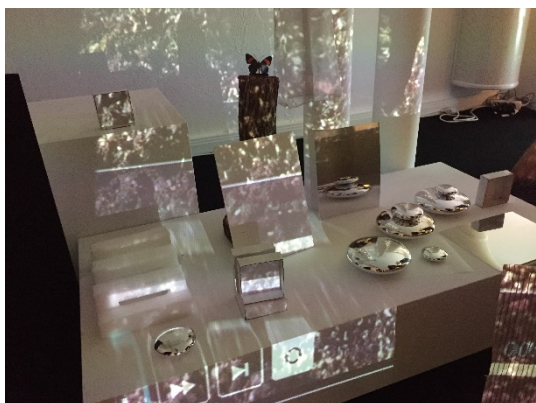


## Nybyggets lokaler på Vägporten

20200427

Vi önskar rum 1-7, markerade på planritningen.

- Rum 1; aktivitetsrum, bygg och konstruktion, förståelse för staden, hållbar utveckling, där barnen vistas upptäcker och utforskar. Inspiration från, Bordercrossing, Reggio Emilia, Remida, Tredje rummet, Guldgruvan,



- Rum 2; aktivitetsrum, med inslag av digitala verktyg och IKT, ex green-screen hörna, pixelvägg, USB-ägg, mikroskop, micro och makro, naturvetenskap. Hur kan vi undervisa med hjälp av digital teknik? Programmera analogt och digitalt.
- Rum 3; aktivitetsrum där barnen vistas, natur och skogsrum. Inspiration från ex Bordercrossing, Guldgruvan





- Rum 4; material-rum, tag-själv-lager för pedagoger (och barn)
- Rum 5; material-rum, tag-själv-lager för pedagoger (och barn)
- Rum 6; mötesrum för nätverk, APT, studiebesök, workshops, ateljé, skapande och laborationer. Inspiration från Dokumentationscentralen, Bordercrossing. Samling av dokumentationer och inspiration
- 



- Rum 7; personalutrymme, med diskmaskin och tvättmaskin för att kunna rengöra material. Möjlighet att förbereda kaffe, hänga av ytterkläder. Förvaring av ouppackat material

I rum 1,2, 3 och 6 kommer barn vistas, ca 25- 30 barn och pedagoger. Stundtals upp till 30 pedagoger vid ett och samma tillfälle. Sett utifrån ventilationen. (Rum 4 och 5 är ta själv-lager, där hämtas material men ingen vistelse någon längre tid)

Vi önskar eluttag:

6-8 uttag i rum 1 och 6

3-4 uttag i rum 2 och 3

2 uttag i rum 4, 5 och 7

Vi önskar nätverksuppkoppling i framför allt rum, 1, 2, 3 och 6

I rum 6 önskar vi en diskbänk med bänkskiva, skåp och hyllor, rum 7 diskbänk med skåp, diskmaskin och tvättmaskin, bänkskiva och hyllor

Golv, tak, väggar och belysning i framför allt rum, 1, 2, 3 och 6

Vit målade väggar och uppfräschade golv i rum 4, 5

Vi önskar kunna komma in i garaget och parkera utanför dörren för att kunna transportera in material.

## **MSN § Revidering av Föreskrifter om avfallshanteringen för Nyköpings och Oxelösunds kommuner**

### **Diarienummer: MSN21/68**

Med anledning av ny lagstiftning behöver Nyköpings och Oxelösunds kommuner revidera Föreskrifter om avfallshanteringen. Föreskrifterna ska vara aktuella och revideras vid behov. Dessutom är kommunerna skyldiga enligt bestämmelser i avfallsförordningen att vart fjärde år följa upp och vid behov revidera Renhållningsordningen.

Tekniska divisionen förslår därför en revidering av nuvarande föreskrifter för att uppfylla gällande lagstiftning samt att Tekniska divisionen får i uppdrag att följa upp hela Renhållningsordningen. Uppföljningen ska presenteras för Kommunfullmäktige tillsammans med ett förslag till eventuell revidering. Arbetet ska starta i januari 2022 och återrapporteras till Kommunfullmäktige senast januari 2023.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

## **Förslag**

### Förändringar i Föreskrifter om avfallshantering

Med anledning av ändringarna i avfallslagstiftningen föreslås förändringar i Föreskrifter om avfallshanteringen för Nyköpings och Oxelösunds kommuner. Ändringarna föreslås med stöd av revideringar i branschorganisationen Avfall Sveriges mall för avfallsföreskrifter.

En förändring är att termen hushållsavfall inte längre används. Termen föreslås ersättas med avfall under kommunalt ansvar, kommunalt avfall, avfall eller mat- och restavfall beroende på vad som åsyftas. Det föreslås också på grund av ändrad lagstiftning en del tillägg och justeringar gällande returpapper, bygg- och rivningsavfall, små avloppsanläggningar och farligt avfall.

Förutom ändringar som gäller anpassning till ny lagstiftning föreslås också en del tillägg och förtydliganden som tidigare saknats. Dessutom föreslås att en del formuleringar som inte stämmer överens med hur vi idag gör i praktiken tas bort eller justeras. En del ändringar är också rent språkliga justeringar, felaktiga hänvisningar eller ändringar som har med strukturen på själva dokumentet att göra, men innebär inga förändringar i praktiken.

Alla förändringar gentemot föregående föreskrifter presenteras i tjänsteskrivelsens bilaga. Förändringar i formuleringar eller tillägg i de nya föreskrifterna har markerats i gult. Text som har strukits från de nuvarande föreskrifterna har markerats med genomstruken text. Kommentarer om särskilda föreslagna förändringar finns inlagda som kommentarer i bilagan.

### Utställning

Eftersom de föreslagna ändringarna framförallt gäller anpassning till ny lagstiftning innebär de i praktiken ingen större förändring. En utställning är också till för att aktörer och medborgare ska kunna ha synpunkter på ändringarna, men eftersom ändringarna gäller just anpassning till ny lagstiftning så skulle det inte gå att bemöta dessa eventuella synpunkter. Ändringarna handlar dessutom i stor utsträckning om ändring av begrepp, men ingen ändring i hur avfallet hanteras. Därför har bedömningen gjorts att föreslagen revidering är liten och att utställning därför inte är nödvändig.

### Uppföljning av renhållningsordningen

Eftersom uppgifterna i avfallsplanen ska ses över minst vart fjärde år och uppdateras vid behov föreslås att Renhållningsordningen (inklusive avfallsplan med tillhörande föreskrifter) följs upp och vid behov att en revidering föreslås. Uppföljningen föreslås ske i samverkan med Oxelösund med start i januari 2022.

## Förslag till beslut

Miljö-och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) **att** anta förslaget till förändringar i Föreskrifter om avfallshanteringen i Nyköpings och Oxelösunds kommuner, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2021-10-14
- 2) **att** föreskrifterna gäller från och med 2022-01-01

## Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 3) **att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att i samarbete med Oxelösunds kommun följa upp och vid behov ta fram ett förslag till revidering av befintlig renhållningsordning med avfallsplan och avfallsföreskrifter
- 4) **att** förslaget till reviderad renhållningsordning med avfallsplan och avfallsföreskrifter återrapporteras till Kommunfullmäktige senast januari 2023
- 5) **att** finansiera uppföljningen och revideringen av renhållningsordning med avfallsplan, föreskrifter m.m. inom Renhållningens budgetram.
- 6) **att** förklara paragrafen för omedelbart justerad

### **Beslut till:**

Kommunfullmäktige  
Tekniska divisionen  
Ekonomiavdelningen

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Revidering av Föreskrifter om avfallshanteringen för Nyköpings och Oxelösunds kommuner

### Sammanfattning

Med anledning av ny lagstiftning behöver Nyköpings och Oxelösunds kommuner revidera Föreskrifter om avfallshanteringen. Föreskrifterna ska vara aktuella och revideras vid behov. Dessutom är kommunerna skyldiga enligt bestämmelser i avfallsförordningen att vart fjärde år följa upp och vid behov revidera Renhållningsordningen.

Tekniska divisionen förslår därför en revidering av nuvarande föreskrifter för att uppfylla gällande lagstiftning samt att Tekniska divisionen får i uppdrag att följa upp hela Renhållningsordningen. Uppföljningen ska presenteras för Kommunfullmäktige tillsammans med ett förslag till eventuell revidering. Arbetet ska starta i januari 2022 och återrapporteras till Kommunfullmäktige senast januari 2023.

### Bakgrund

Enligt bestämmelser i miljöbalken ska det för varje kommun finnas en renhållningsordning som antas av kommunfullmäktige. Renhållningsordningen ska innehålla en avfallsplan och kommunala föreskrifter för avfallshantering. Föreskrifterna ska vara aktuella och uppgifterna i avfallsplanen ska enligt bestämmelser i avfallsförordningen ses över minst vart fjärde år och uppdateras vid behov.

Ny avfallslagstiftning från augusti 2020 innebär att det finns behov av att revidera de kommunala föreskrifterna för avfallshantering. Det finns även behov av uppföljning och eventuell revidering av renhållningsordningen (inklusive avfallsplan med tillhörande föreskrifter) eftersom befintlig renhållningsordning fastställdes av kommunfullmäktige i Nyköpings och Oxelösunds kommuner i oktober 2017.

Enligt bestämmelser i Miljöbalken (1998:808) ska en kommun ställa ut förslag till ändringar i en renhållningsordning. Dock behöver en kommun inte ställa ut

ett förslag till en ändring i renhållningsordningen som endast gäller föreskrifter, och som endast berör ett fåtal fastighetsinnehavare eller annars är liten.

### Begrepp

Kommunen ansvarar för att följande avfall inom kommunen behandlas: kommunalt avfall, avloppsfraktioner och filtermaterial från enskilda avloppsanläggningar, latrin från torrtoaletter och jämförliga lösningar samt från 2023 även bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet.

Med kommunalt avfall avses avfall som kommer från hushåll och sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll.

Visst kommunalt avfall ligger under producentansvar, till exempel förpackningar och elektroniskt avfall. Producentansvar innebär att producenterna ansvarar för att samla in och ta hand om uttjänta produkter inom dessa avfallskategorier.

### Lagändringar

Den 1 augusti 2020 trädde ett antal ändringar i Miljöbalken och en ny avfallsförordning i kraft. Ändringarna handlade bland annat om att uttrycket hushållsavfall inte längre används samt att det kommunala avfallsansvaret enligt miljöbalken reviderats.

Från och med 1 januari 2022 avskaffas också producentansvaret för returpapper och kommunerna övertar ansvaret för insamling och återvinning av returpapper.

### Beslut

Beslut om Föreskrifter om avfallshantering för Nyköpings och Oxelösunds kommuner behöver också tas i kommunfullmäktige i Oxelösunds kommun.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Dokumentation**

Förslaget innebär inga konsekvenser för barn, direkt eller indirekt. Därför saknas skäl att göra en prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen.

### **Förslag**

Förändringar i Föreskrifter om avfallshantering

Med anledning av ändringarna i avfallsagstiftningen föreslås förändringar i Föreskrifter om avfallshanteringen för Nyköpings och Oxelösunds kommuner. Ändringarna föreslås med stöd av revideringar i branschorganisationen Avfall Sveriges mall för avfallsföreskrifter.

En förändring är att termen hushållsavfall inte längre används. Termen föreslås ersättas med avfall under kommunalt ansvar, kommunalt avfall, avfall eller mat- och restavfall beroende på vad som åsyftas. Det föreslås också på grund av ändrad lagstiftning en del tillägg och justeringar gällande returpapper, bygg- och rivningsavfall, små avloppsanläggningar och farligt avfall.

Förutom ändringar som gäller anpassning till ny lagstiftning föreslås också en del tillägg och förtydliganden som tidigare saknats. Dessutom föreslås att en del formuleringar som inte stämmer överens med hur vi idag gör i praktiken tas bort eller justeras. En del ändringar är också rent språkliga justeringar, felaktiga hänvisningar eller ändringar som har med strukturen på själva dokumentet att göra, men innebär inga förändringar i praktiken.

Alla förändringar gentemot föregående föreskrifter presenteras i tjänsteskrivelsens bilaga. Förändringar i formuleringar eller tillägg i de nya föreskrifterna har markerats i gult. Text som har strukits från de nuvarande föreskrifterna har markerats med genomstruken text. Kommentarer om särskilda föreslagna förändringar finns inlagda som kommentarer i bilagan.

#### Utställning

Eftersom de föreslagna ändringarna framförallt gäller anpassning till ny lagstiftning innebär de i praktiken ingen större förändring. En utställning är också till för att aktörer och medborgare ska kunna ha synpunkter på ändringarna, men eftersom ändringarna gäller just anpassning till ny lagstiftning så skulle det inte gå att bemöta dessa eventuella synpunkter. Ändringarna handlar dessutom i stor utsträckning om ändring av begrepp, men ingen ändring i hur avfallet hanteras. Därför har bedömningen gjorts att föreslagen revidering är liten och att utställning därför inte är nödvändig.

#### Uppföljning av renhållningsordningen

Eftersom uppgifterna i avfallsplanen ska ses över minst vart fjärde år och uppdateras vid behov föreslås att Renhållningsordningen (inklusive avfallsplan med tillhörande föreskrifter) följs upp och vid behov att en revidering föreslås. Uppföljningen föreslås ske i samverkan med Oxelösund med start i januari 2022.



## Förslag till beslut

Miljö-och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) **att** anta förslaget till förändringar i Föreskrifter om avfallshanteringen i Nyköpings och Oxelösunds kommuner, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2021-10-14
- 2) **att** föreskrifterna gäller från och med 2022-01-01

## Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 3) **att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att i samarbete med Oxelösunds kommun följa upp och vid behov ta fram ett förslag till revidering av befintlig renhållningsordning med avfallsplan och avfallsföreskrifter
- 4) **att** förslaget till reviderad renhållningsordning med avfallsplan och avfallsföreskrifter återrapporteras till Kommunfullmäktige senast januari 2023
- 5) **att** finansiera uppföljningen och revideringen av renhållningsordning med avfallsplan, föreskrifter m.m. inom Renhållningens budgetram.
- 6) **att** förklara paragrafen för direktjusterad

Kent Nyman  
divisionschef Tekniska divisionen  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-21

Emelie Nylund  
Renhållningschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-21

### **Beslut till:**

Kommunfullmäktige  
Tekniska divisionen  
Ekonomiavdelningen

# Renhållningsordning

## Föreskrifter om avfallshantering för Nyköpings och Oxelösunds kommuner

Gäller från och med 1 januari 2022.

Antagen av kommunfullmäktige i Nyköping XXX § XXX  
Dnr: XXX/XXX

Antagen av kommunfullmäktige i Oxelösund XXX § XXX  
Dnr: XXX

## Innehåll

Inledande bestämmelser .....	3
Definitioner .....	3
Kommunens ansvar för avfallshantering, tillsyn och information.....	5
Betaling och information .....	5
<b>Hushållsavfall Sortering och överlämning av avfall.....</b>	<b>5</b>
Sortering av avfall .....	5
Skyldighet att överlämna hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar .....	6
Emballering av hushållsavfall, fyllnadsgrad och vikt .....	6
<b>Anläggande, underhåll och skötsel av behållare och annan utrustning .....</b>	<b>8</b>
Anskaffande och ägande av avfallsbehållare, avloppsanläggningar m.m. ....	8
Anläggande av små avloppsanläggningar, fettavskiljare, matavfallstankar och underjordsbehållare .....	8
Rengöring och tillsyn av avfallsbehållare.....	9
<b>Hämtning av avfall under kommunalt ansvar .....</b>	<b>9</b>
Åtgärder inför hämtning av avfall som lämnas i kärl, säck eller container .....	9
Åtgärder inför, och efter, hämtning av avfall från anläggningar.....	10
Hämtningsplats, drag- och transportvägar .....	11
Hämtningsområde och hämtningsintervall.....	11
Åtgärder om föreskrift inte följs .....	13
Särskilt om hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar från verksamheter.....	13
Annat avfall än hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar från verksamheter .....	14
Uppgiftsskyldighet.....	14
Undantag .....	14
Handläggning av anmälnings- och ansökningsärenden .....	14
Kompostering, annan återvinning eller bortskaffande av visst hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar.....	14
Förlängt hämtningsintervall.....	15
Gemensam avfallsbehållare eller gemensam avfallslösning för en- och tvåbostadshus samt fritidshus .....	16
Uppehåll i hämtning.....	16
Eget omhändertagande och befrielse från skyldigheten att överlämna hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar till kommunen.....	17
Ikraftträdande .....	17
Övergångsbestämmelser .....	18

## Inledande bestämmelser

1 § Med stöd av 15 kap. 38, 39 och 41 §§ miljöbalken (1998:808) och §§ 74-75, avfallsförordningen (2011:927) 9 kap. 1-2 §§ avfallsförordningen (2020:614) meddelar kommunfullmäktige dessa föreskrifter för avfallshantering i Nyköpings och Oxelösunds kommuner.

### Definitioner

2 § Följande termer och begrepp används i dessa föreskrifter med de betydelser som anges här:

1. Med **hushållsavfall** **kommunalt avfall** avses detsamma som i 15 kap. 3 § miljöbalken, det vill säga avfall som kommer från hushåll och **dermed jämförligt avfall från annan verksamhet sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll, med undantag för vad som anges i 15 kap. 3 § 1-6 punkterna.**

2. a. Med **dermed jämförligt avfall från annan verksamhet sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll** avses avfall från industrier, affärsrörelser och annan verksamhet som i renhållningssammanhang är jämförligt med avfall som kommer från hushåll. Det är sådant avfall som uppkommer som en direkt följd av att människor uppehåller sig inom en anläggning, till exempel **hushållsavfall mat- och restavfall** från personalmatsalar och restauranger, avfall från fettavskiljare, frityrolja och annat matlagningsfett från verksamheter samt konsumentförpackade livsmedel som blivit avfall.

b. Med **avfall under kommunalt ansvar** avses kommunalt avfall inklusive avfall under kommunalt ansvar enligt 15 kap. 20 § miljöbalken.

4. c. Med **grovavfall** avses **hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar** som är så tungt eller skrymmande eller har andra egenskaper som gör att det inte är lämpligt att samla in i säck eller kärl, exempelvis gamla och trasiga möbler och leksaker. **Avfall från omfattande bygg-, renoverings- och rivningsarbeten klassas ej som hushållsavfall och omfattas ej av det kommunala renhållningsansvaret.**

d. Med **trädgårdsavfall** avses sådant biologiskt nedbrytbart trädgårdsavfall i enlighet med definitionen i 1 kap. 5 § 1 punkten avfallsförordningen (2020:614) som uppstår vid normalt nyttjande av trädgård vid bostadshus.

3. e. Med **farligt avfall** avses ett ämne eller föremål som är avfall och som är markerat med en \* i bilaga 4 3 till avfallsförordningen (2020:614), eller som omfattas av föreskrifter som har meddelats med stöd av 12 § avfallsförordningen.

8. f. Med **elavfall** avses elutrustning som omfattas av förordning (2014:1075) om producentansvar för elutrustning och som har blivit avfall.

6. g. Med **före detta livsmedel** avses butiksavfall av animaliskt ursprung enligt förordningarna 1069/2009/EG och 142/2011/EU.

7. h. Med **matavfall** avses allt biologiskt nedbrytbart avfall som uppkommer i och med livsmedelshanteringen i hushåll, restauranger, storkök, butiker och liknande och som skulle kunna, eller har kunnat, användas som livsmedel och som utgör **hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar**. I begreppet matavfall ingår också avfall som hålls ut i vasken (flytande livsmedel såsom mjölk eller livsmedel som sköljs ur förpackningar) i de fall detta samlas upp i slutna tank. Förutom detta ingår också skal, ben etc. som visserligen inte är mat, men ändå är nära förknippat med det. Butiksavfall av animaliskt ursprung utgör dock före detta livsmedel i enlighet med punkten (6-g) ovan.

5. i. Med **restavfall** avses sorterat **hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar** som normalt läggs i kärl och som kvarstår när matavfall, farligt avfall, förpackningar, returpapper, el-avfall och annat

**Kommentar [KS1]:** Denna mening tas bort eftersom det enligt lag inte stämmer efter 1 jan 2023.

avfall som omfattas av producentansvar har sorterats ut. Trädgårdsavfall innefattas inte i begreppet restavfall.

j. Med **bygg- och rivningsavfall** avses i enlighet med 15 kap. 8 § miljöbalken avfall från bygg- och rivningsarbeten.

k. Med **bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet** avses detsamma som i 15 kap. 20 § 4 punkten miljöbalken. Bygg- och rivningsavfall som producerats i hushåll av en yrkesmässig verksamhetsutövare, exempelvis en hantverkare eller en fastighetsägare som hyr ut bostadslägenheter eller lokaler, räknas inte med i detta begrepp.

l. Med **returpapper** avses kommunalt avfall som utgörs av tidningar, papper som tidningar trycks på, tidskrifter, direktreklam, kataloger och liknande produkter av papper.

9- 2. Med fastighetsinnehavare avses den som är fastighetsägare eller den som enligt 1 kap. 5 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska anses som fastighetsägare, exempelvis tomträttsinnehavare och samfällighetsförening.

10- 3. Med nyttjanderättshavare avses den som, utan att omfattas av begreppet fastighetsinnehavare, har rätt att bruka eller nyttja fastighet, exempelvis hyresgäst, arrendator och ägare på ofri grund.

11- 4. Med den avfallsansvariga nämnden avses i Nyköpings kommun **Bygg- och tekniknämnden Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden** och i Oxelösunds kommun Kommunstyrelsen.

12- 5. Med den tillsynsansvariga nämnden avses i Nyköpings kommun **Miljönämnden Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden samt Jävnämnden** och i Oxelösunds kommun Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

13- 6. Med små avloppsanläggningar avses **i dessa föreskrifter** anläggningar dimensionerade för upp till **200 25** personekvivalenter. I begreppet ingår både enskilda avloppsanläggningar för behandling av hushållsspillvatten från enstaka hushåll och gemensamhetsanläggningar samt allmänna va-anläggningar där någon eller flera av följande komponenter ingår: sluten avloppstank, slamavskiljare, fosforfilter, minireningsverk eller annan motsvarande avloppsanordning. Oljeavskiljare, fettavskiljare och latrinkärl innefattas inte i detta begrepp.

14- 7. Med behållare avses exempelvis kärl, säck, container, underjordsbehållare, tank för matavfall, latrinbehållare, fettavskiljare eller annan anordning för uppsamling av **hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar**.

15- 8. Med gemensam avfallsbehållare avses avfallsbehållare som delas av upp till tre hushåll.

16- 9. Med gemensam avfallslösning avses en källsorteringsstation till vilken mer än tre hushåll är anslutna och där anslutna hushåll kan lämna **hushållsavfall mat- och restavfall** och/eller returpapper och förpackningar. Renhållaren ger råd och anvisningar om att bilda gemensamma avfallslösningar.

17- 10. Med dragväg avses den väg som kärl eller slang behöver dras av den som utför hämtningen.

18- 11. Med återvinningscentral (ÅVC) avses en bemannad anläggning för mottagning av sorterat avfall, som enskilda hushåll får transportera enligt § 27 26 (d.v.s. grovavfall, batterier, kemikalier, elavfall och dyligt).

19- 12. Med fritidsboende avses ett boende som normalt nyttjas under veckorna 19-40 i Nyköpings kommun och under veckorna 14-44 **15-45** i Oxelösunds kommun, och med endast enstaka övernattnings under övriga delar av året.

För definitioner av andra termer och begrepp som används i dessa föreskrifter hänvisas till 15 kap. miljöbalken och avfallsförordningen.

**Kommentar [KS2]:** j. och k. läggs till p.g.a. ny lagstiftning från 1 jan 2023.

**Kommentar [KS3]:** l. läggs till då returpapper övergår till kommunalt ansvar 1 jan 2022.

**Kommentar [KS4]:** Ändras p.g.a. ny lagstiftning.

## Kommunens ansvar för avfallshantering, tillsyn och information

**3 §** Den avfallsansvariga nämnden har verksamhetsansvar, enligt 15 kap. 20 § miljöbalken, för hanteringen av **hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar** i kommunen, med särskilt ansvar för att **hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar** som utgörs av farligt avfall samlas in och transporteras till en behandlingsanläggning.

Hantering av det avfall som omfattas av kommunens ansvar utförs av den eller dem som kommunen anlitar för ändamålet, nedan kallad renhållaren. Renhållare i Nyköpings kommun är Tekniska divisionen/Renhållningen och i Oxelösunds kommun Oxelö Energi AB.

**4 §** Tillsynen över avfallshanteringen enligt 15 kap. miljöbalken och enligt föreskrifter meddelade med stöd av miljöbalken utförs av den tillsynsansvariga nämnden.

**5 §** Renhållaren informerar hushållen om krav och hantering avseende förpackningar, ~~returpapper~~ och elavfall i enlighet med gällande producentansvar.

## Betalning och information

**6 §** Avgift ska betalas i enlighet med avfallstaxan som kommunen har antagit med stöd av 27 kap. 4 § miljöbalken. Fastighetsinnehavare är skyldig att för fastigheten teckna abonnemang enligt kommunens avfallstaxa.

**7 §** Fastighetsinnehavare och nyttjanderättshavare är skyldig att i behövlig omfattning informera den eller dem som bor på eller är verksamma inom fastigheten om gällande regler för avfallshantering. Fastighetsinnehavare och nyttjanderättshavare ska upplysa kommunen om ändrade förhållanden av betydelse för avfallshanteringen för fastigheten.

## **Hushållsavfall Sortering och överlämning av avfall**

### Sortering av avfall

#### **8a § ~~Hushållsavfall som kommunen ansvarar för~~ Avfall under kommunalt ansvar**

Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare ska sortera ut följande avfallsslag i enlighet med renhållarens anvisningar, och hålla det skilt från annat avfall:

- Restavfall.
- Matavfall.
- Farligt avfall.
- Grovavfall.
- Trädgårdsavfall.
- Latrin.
- Slam och fosforfiltermaterial från små avloppsanläggningar.
- Fett från fettavskiljare.
- Matfetter och frityroljor.
- Skärande och stickande avfall t.ex. kanyler.
- Glödande avfall.
- Döda sällskapsdjur samt avfall från husbehovsjakt och husbehovsslakt.
- Returpapper**

Bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet.<sup>1</sup>

Fastighetsinnehavare i Oxelösunds kommun som tecknat särskilt abonnemang utan separat matavfallsinsamling och som inte komposterar sitt matavfall ska lägga matavfall och restavfall i samma avfallsbehållare.

### 8b § Hushållsavfall **Kommunalt avfall** som omfattas av producentansvar

Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare ska enligt gällande producentansvar sortera ut följande avfallsslag och hålla det skilt från annat ~~hushållsavfall~~ **avfall**:

- Förpackningar av papper, glas, metall och plast.
- ~~Returpapper.~~
- Bilbatterier (blybatterier).
- Bärbara batterier (småbatterier).
- Glödlampor, lysrör, lågenergilampor, LED-lampor och andra typer av ljuskällor.
- Elavfall.
- Däck.
- Läkemedel.
- Andra avfallsslag som omfattas av producentansvar.

### 8c § Övrigt avfall som kommunen inte ansvarar för

Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare ska dessutom sortera ut följande avfallsslag och hålla det skilt från ~~hushållsavfall~~ **annat avfall**, till exempel:

- Bygg- och rivningsavfall från bygg-, renoverings- och rivningsarbeten på fastigheten **som producerats i en yrkesmässig verksamhet**.
- Farligt avfall från företag.
- Annat avfall som **kommunen** inte är ~~hushållsavfall~~ **ansvarar för**.

9 § Fastighetsinnehavare ska säkerställa möjligheter att sortera ut och hålla åtskilda de avfallsfraktioner som ska sorteras ut enligt § 8a.

### Skyldighet att överlämna ~~hushållsavfall~~ **avfall under kommunalt ansvar**

10 § Hushållsavfall **Avfall** under ~~kommunens~~ **kommunalt** ansvar ska lämnas till renhållaren om inte annat sägs i dessa föreskrifter.

### Emballering av ~~hushållsavfall~~, fyllnadsgrad och vikt

11 § I behållare och utrymme för avfall får endast läggas sådant avfall för vilket behållaren eller utrymmet är avsett. Avfall som ska emballeras, enligt nedan, ska vara väl emballerat så att skada, arbetsmiljöproblem eller olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer.

Hämtning av löst avfall från golv eller mark ingår inte i kommunens ansvar.

**Restavfall** ska läggas i påse eller paket av lämpligt material och storlek. Det paketerade avfallet ska vara väl förslutet så att avfallet inte kan spridas. Restavfall får inte innehålla glödande avfall.

---

<sup>1</sup> Gäller från 1 januari 2023.

**Matavfall** som samlas in i kärl eller underjordsbehållare ska först läggas i särskild påse, som tillhandahålls av renhållaren. Alternativt får matavfall köras i kvarn och därefter förvaras i tank som är ansluten till kvarnen. Tanken får inte anslutas till avloppet.

**Farligt avfall** ska vara tydligt märkt med uppgift om innehåll eller lämnas i uppmärkt behållare. Skrymmande farligt avfall behöver inte märkas när det lämnas på anvisad, uppmärkt plats och när det är uppenbart vad avfallet utgörs av (t.ex. kyl- och frysskåp och impregnerat trä). Olika typer av farligt avfall får inte blandas **inom samma kolla eller i samma flaska, eller spådas ut med (1) andra slag av farligt avfall, (2) annat avfall eller (3) andra ämnen eller material.**

Spillolja som är isolerolja ska hållas åtskild från andra isoleroljor och andra spilloljor till dess att halten av PCB-produkter i isoleroljan har fastställts. Den som hanterar spillolja ska se till att spilloljan inte blandas med spilloljor med andra egenskaper eller med andra typer av avfall eller ämnen på ett sätt som hindrar (1) regenerering av spilloljan, eller (2) annan materialåtervinning som ger likvärdiga eller bättre miljöeffekter än regenerering.

**Kommentar [KS5]:** Tillägg p.g.a. ny lagstiftning.

**Grovavfall** för separat borttransport av renhållaren ska överlämnas enligt anvisningar från renhållaren. Grovavfall som utgörs av elavfall ska hållas skilt från annat grovavfall. Grovavfall ska förses med märkning som klargör att det är fråga om grovavfall.

**Trädgårdsavfall i Nyköpings kommun**, för separat borttransport av renhållaren, ska läggas löst i kärl och inte packas så hårt att tömningen försvaras. Trädgårdsavfall som lämnas till återvinningscentral eller till kommunens mellanlager för trädgårdsavfall enligt § 26, ska lämnas löst, ej förpackat.

**Trädgårdsavfall i Oxelösunds kommun**, som lämnas till återvinningscentral eller till kommunens mellanlager för trädgårdsavfall enligt § 26, ska lämnas löst, ej förpackat.

**Latrinbehållare** ska förslutas och rengöras på utsidan av fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren.

**Fosforfiltermaterial** och annat jämförbart filtermaterial ska vara förpackat och tillgängligt på ett sådant sätt att hämtning kan utföras av fordon utrustat med kran. Anläggningar med filter i lösvikt och som tillkommit innan dessa föreskrifter trätt i kraft är undantagna från kravet att filtermaterialet ska vara förpackat.

**Matfetter och frityroljor** ska förvaras i behållare med tätslutande lock eller kork. Behållaren lämnas enligt anvisningar på kommunernas hemsidor.

**Skärande och stickande avfall** i form av kanyler ska läggas i särskild behållare som hämtas från apotek enligt anvisning från renhållaren. Övrigt skärande och stickande avfall ska förpackas i skyddande hölje innan det läggs i behållare för restavfall, så att inte skärskador eller annan olägenhet kan uppstå.

**Returpapper** ska lämnas löst i de behållare som tillhandahålls av kommunen.

**Bygg- och rivningsavfall** ska sorteras ut i åtminstone fraktionerna trä, mineral (som består av betong, tegel, klinker, keramik eller sten), metall, glas, plast och gips.

**12 §** Behållare för avfall får inte fyllas mer än att den kan stängas helt. Den får inte heller vara så tung att det blir uppenbara svårigheter att flytta den eller att arbetsmiljökrav inte kan tillgodoses. Behållare ska friläggas från snö och is innan tömningstillfället.



## Anläggande, underhåll och skötsel av behållare och annan utrustning

**Kommentar [KS6]:** Ny rubrik, för att strukturera dokumentet lite bättre.

### Anskaffande och ägande av avfallsbehållare, avloppsanläggningar m.m.

13 § I kommunen ska normalt de kärl som föreskrivs i avfallstaxan användas och som kan tömmas med den utrustning som används i kommunens insamlingssystem. Typ, antal och storlek på behållare för användning vid fastigheten avgörs av renhållaren i samråd med fastighetsinnehavaren. Efter samråd med renhållaren kan även hämtning i container, underjordsbehållare, eller säck eller komprimator ske.

**Kommentar [KS7]:** Komprimator läggs till eftersom det också erbjuds i praktiken och har lagts till i avfallstaxan.

14 § Kärl, säckar och latrinbehållare, som ska tömmas eller hämtas av renhållaren, ägs och tillhandahålls av renhållaren.

Extrasäckar anskaffas av fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren.

Container får ägas av renhållaren, fastighetsinnehavaren, eller nyttjanderättshavaren eller insamlingsentreprenör.

Underjordsbehållare, små avloppsanläggningar, fettavskiljare och tankar för matavfall anskaffas och installeras av fastighetsinnehavaren. Matavfall från avfallskvärr får endast ledas till slutna tank, ej till avloppsnet eller små avloppsanläggningar.

**Kommentar [KS8]:** Tas bort då det är en upprepnig.

Ägare av behållare ansvarar för märkning, reparation och, vid behov, utbyte av behållare. Märkning ska ske enligt anvisning från renhållaren. När renhållaren ska utföra sådant underhåll ska behållaren vara tillgänglig. Märkning ska ske enligt anvisning från renhållaren.

Fastighetsinnehavaren ansvarar för och bekostar dimensionering, installation och underhåll av övriga inom fastigheten förekommande anordningar och utrymmen för avfallshantering.

### Anläggande av små avloppsanläggningar, fettavskiljare, matavfallstankar och underjordsbehållare

15 § Vid planering för anläggande av små avloppsanläggningar, fettavskiljare, matavfallstankar eller underjordsbehållare ska samråd ske med renhållaren för att säkerställa att anläggningen kan tömmas med de fordon som renhållaren normalt använder.

Vid anläggande av små avloppsanläggningar, fettavskiljare eller tank för matavfall ska inte Avstånd mellan uppställningsplats upphämtningsplats för slambil och anslutningspunkt för tömning av små avloppsanläggningar, fettavskiljare eller tank för matavfall ska inte överstiga 10 meter såvida inte särskilda skäl föreligger. Höjdskillnaden mellan fordonets uppställningsplats upphämtningsplats och botten på anläggningen ska vara mindre än 6 meter, om inte särskilda skäl föreligger. En extra avgift enligt avfallstaxan kan debiteras.

**Kommentar [KS9]:** Förtydligande då det framgår av rubriken att det gäller anläggande, men avståndet gäller även generellt – inte enbart vid anläggande.

Föregående stycke gäller även om tömning sker med båt istället för slambil. Från fastigheter belägna på öar utan fast vägförbindelse sker hämtning från den normala anslutningspunkten med ett minsta vattendjup på 1,5 meter vid medelvatten.

Vid installation av underjordsbehållare eller fosforfällor, som töms med kran ska anläggningen utformas så att den är åtkomlig för tömning med fordon utrustat med kran. Den fria höjden ska vara minst sju (7) meter över kranfordonet och mellan kranfordonets uppställningsplats upphämtningsplats

och behållaren. Borttransport av avfall i underjordsbehållare utförs inte såvida behållaren inte är försedd med godkänd tömningsanordning som är anpassad till renhållarens insamlingsfordon.

Underjordsbehållare, som ska tömmas med kranfordon, får inte installeras så att avståndet mellan fordonets uppställningsplats upphämtningsplats och behållarens lyftanordning överstiger fyra (4) meter, om inte särskilda skäl föreligger. Filterkassett eller storsäck får väga högst 1 000 kilogram. Avstånd upp till sju (7) meter godtas för filterkassett eller storsäck som väger högst 400 kilogram.

Fosforfällor, som ska tömmas med kranfordon, får inte installeras så att avståndet mellan fordonets uppställningsplats upphämtningsplats och behållarens lyftanordning överstiger tio (10) meter om säck på 500 kilogram används och högst fem (5) meter om säck på 1000 kilogram används.

Koppling till små avloppsanläggningar, fettavskiljare och matavfallstankar ska vara lättillgänglig och belägen utomhus, om inte särskilda skäl föreligger.

Vid installation och anläggande av små avloppsanläggningar, fettavskiljare, tankar för matavfall eller anläggningar som kräver byte av filtermaterial ska hänsyn tas till vad som utgör en god arbetsmiljö vid hämtning av avfall från anläggningen.

**16 §** Vid anslutning till kommunalt avloppsnät, eller till annan godkänd avloppsanläggning, som innebär att befintlig avloppsanläggning tas ur bruk, ska fastighetsinnehavaren beställa sluttömning.

Om fettavskiljare tillfälligt eller permanent tas ur bruk ska fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren beställa sluttömning.

När en anläggning tas ur bruk permanent avslutar renhållaren abonnemanget efter sluttömning. oeh meddelar tillsynsansvarig nämnd, om ärendet avser avloppsanläggning och avfallsansvarig nämnd om ärendet gäller fettavskiljare.

## Rengöring och tillsyn av avfallsbehållare

**17 §** Fastighetsinnehavaren har ansvar för rengöring och tillsyn av behållare samt anläggning. Behållare och anläggningar ska ges regelbunden service för att förebygga störningar i anordningens funktion och olägenhet såsom buller, lukt och dylikt. Fastighetsinnehavare och nyttjanderättsinnehavaren är skyldig att anmäla fel på kärl till renhållaren.

Såväl behållare som inom fastigheten förekommande anläggningar, anordningar och utrymmen för avfallshantering ska skötas så att kraven på god arbetsmiljö uppfylls och risken för olycksfall minimeras.

Missköts rengöringen, och rättelse inte sker efter uppmaning, får renhållaren rengöra behållaren på fastighetsinnehavarens bekostnad.

## Hämtning av avfall under kommunalt ansvar

### Åtgärder inför hämtning av avfall som lämnas i kärl, säck eller container

**18a §** Renhållaren ska ha tillträde till de utrymmen på eller i fastigheten där arbetet ska utföras. Nycklar, portkoder och dylikt ska tillhandahållas renhållaren. Ändringar ska utan uppmaning meddelas renhållaren.

**Kommentar [KS10]:** Meningen stryks eftersom detta inte görs i praktiken. Miljöenheten meddelar också att de inte har något behov av att få den informationen.

**Kommentar [KS11]:** Ny rubrik, för att strukturera dokumentet lite bättre.

**18b §** Behållare ska vara uppställd så att hantering med den utrustning som används i kommunens insamlingsssystem kan ske och att hämtning underlättas. Behållare, som renhållaren ska tömma, ska senast kl. 06.00 på tömningsdagen vara tillgänglig och placerad på ordinarie plats för tömning.

I samband med inkörning i anslutning till helgdagar kan renhållaren utfärda särskilda anvisningar.

**18c §** Kärll ska placeras och vändas så att det kan tömmas med sidlastande bil där sådan används och baklastande bil där sådan används.

**18d §** Det åligger fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren att inför hämtningstillfället placera grovavfallskolli, som ska hämtas med fordon utrustat med kran, inom längsta tillåtna avstånd enligt § 15.

### Åtgärder inför, och efter, hämtning av avfall från anläggningar

**19a §** Små avloppsanläggningar, fettavskiljare och tankar för matavfall ska vara lätt tillgänglig för tömning. Inför tömning av anläggningen ska fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren förbereda anläggningen så att tömning kan ske med det fordon som används. Filtermaterial i lösvikt ska vara sugbart, vid behov efter vattentillförsel. Anslutning för slang ska passa renhållarens tömningsfordon. Om det krävs en adapter för anpassning av anslutning med slang ska sådan tillhandahållas av fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren och finnas tillhands vid tömning.

Lock eller manlucka som öppnas manuellt får inte vara övertäckt eller fastfrusen när tömning ska ske. Lock eller manlucka får väga högst 15 kilogram, om inte särskilda skäl föreligger. Om brunnen eller tanken öppnas genom att locket kan dras åt sidan får locket väga högst 35 kilogram. Tömningshålet ska vara minst 400 mm i diameter. Vid för tunga lock eller manluckor kan avgift enligt avfallstaxan debiteras.

Tydliga instruktioner som behövs i samband med tömning ska tillhandahållas av fastighetsinnehavaren i god tid före tömning och ska finnas tillgängliga i direkt anslutning till anläggningen. Fastighetsinnehavaren är skyldig att vidta erforderliga åtgärder för att skydda sin anläggning från skador vid tömning.

Om avståndet mellan upphämtningsplats för slambil och anslutningspunkt för tömning överstiger avståndet enligt 15 § kan avgift enligt avfallstaxan debiteras.

När anläggningen är belägen utanför fastigheten ska den vara markerad med skylt som anger vilken fastighet anläggningen tillhör.

Fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren ansvarar vid behov för åtgärder efter tömning för att anläggningen ska ha avsedd funktion. Efter hämtning av uttjänt filtermaterial ska nytt filtermaterial tillföras anläggningen genom fastighetsinnehavarens eller nyttjanderättshavarens försorg. När avskiljare och andra komponenter ska återfyllas med vatten efter tömning ansvarar fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren för sådana åtgärder.

**19b §** Renhållaren ska ha tillträde till de utrymmen på eller i fastigheten där arbetet ska utföras. Nycklar, portkoder och dylikt ska tillhandahållas renhållaren. Ändringar ska utan anmaning meddelas renhållaren.

**19c §** Det åligger fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren att inför hämtningstillfället placera filterkassett eller annan flyttbar behållare, som ska tömmas eller hämtas med fordon utrustat med kran, inom längsta tillåtna avstånd enligt § 15.

**Kommentar [KS12]:** Tillägg för att förtydliga att avgift kan tas ut om avståndet överstiger det tillåtna, utan att upprepa oss för mycket i text.

**19d §** För befintliga fettavskiljare med koppling inomhus sker tömning vardagar mellan kl. 07.00 och 09.00 efter överenskommelse.

**Kommentar [KS13]:** Tiden ändras till "efter överenskommelse" eftersom det är så det görs i praktiken idag.

## Hämtningsplats, drag- och transportvägar

**20 §** Hämtning av hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar sker

- vid fastighetsgränsen så nära uppställningsplats för hämtningsfordon fordonets upphämtningsplats som möjligt eller
- vid en med renhållaren överenskommen plats eller
- vid en av avfallsansvarig nämnd anvisad plats inom rimligt avstånd.

När hämtningsfordon inte kan köras intill kärl, eller utrymme för kärl, debiteras avgift för dragväg enligt kommunens avfallstaxa. Avstånd mellan avfallsutrymme eller behållarplats och uppställningsplats för hämtningsfordon fordonets upphämtningsplats får inte utan särskilda skäl överstiga 20 meter. För avfallsbehållare på fyra hjul får avståndet inte utan särskilda skäl överstiga 10 meter.

Från fastigheter belägna på öar, utan fast vägförbindelse med fastlandet, sker hämtning av hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar, utom slam från små avloppsanläggningar, från anvisad uppsamlingsplats på fastlandet. För slam från små avloppsanläggningar, se § 15.

**21 §** Fastighetsinnehavaren ska se till att dragväg mellan hämtningsfordonets uppställningsplats fordonets upphämtningsplats och hämtstället uppfyller följande krav:

- Dragväg, både för tömning av kärl och vid dragning av slang till små avloppsanläggningar, fettavskiljare och tankar för matavfall, ska hållas fri från hinder, röjas från snö och hållas halkfri.
- Dragväg för tömning av kärl ska hållas i sådant skick att kärl utan svårighet kan förflyttas. Dragvägar ska vara plana och hårdgjorda.

**22 §** Fastighetsinnehavaren ska se till att transportväg fram till hämtningsfordonets uppställningsplats fordonets upphämtningsplats hålls i farbart skick inför hämtning.

Transportvägen ska inför hämtning ha fri sikt, hållas fri från hinder, som grenar över vägområdet och liknande samt röjas från snö och hållas halkfri. Väändmöjlighet för hämtningsfordon ska finnas.

Transportväg som nyttjas vid hämtning av hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar ska vara så dimensionerad och hållas i sådant skick att den vid varje hämtningstillfälle är farbar för de hämtningsfordon som normalt används i hämtningsområdet.

Om transportvägen inte kan hållas farbar ska fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren avlämna avfallet på plats som överenskommes med renhållaren eller anvisas enligt § 20.

## Hämtningsområde och hämtningsintervall

**23 §** Kommunen utgör ett hämtningsområde.

**24a §** Hämtningsintervall och storlek på behållare ska motsvara behovet av borttransport av hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar från fastigheten. Det utsorterade avfallet ska transporteras bort så ofta att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppstår. Ordinarie

hämtning av hushållsavfall **avfall under kommunalt ansvar** sker med nedanstående intervall. Tillåtna alternativ för hämtningsintervall och tjänster anvisas i kommunens avfallstaxa.

**24b §** För flerbostadshus, verksamheter och en- och tvåbostadshus som ingår i gemensam avfallslösning enligt § 37 sker tömning av behållare för matavfall respektive restavfall normalt en gång per vecka.

**24c §** För en- eller tvåbostadshus för permanentboende sker tömning av kärl för mat- och restavfall normalt en gång varannan vecka.

**24d § I Nyköpings kommun gäller följande:** För fritidshus sker tömning av kärl för matavfall respektive restavfall **normalt** en gång varannan vecka under perioden från vecka 19 till vecka 40.

**I Oxelösunds kommun gäller följande:** För fritidshus sker tömning av kärl för matavfall respektive restavfall **normalt** en gång varannan vecka under perioden från vecka 44 **15** till vecka 44 **45**.

**24e §** För små avloppsanläggningar och fettavskiljare är fastighetsinnehavaren ansvarig för att tömning sker så ofta att en god funktion upprätthålls i anläggningen. För olika typer av anläggningar gäller följande:

- Tömning av slutna tankar och urintankar ska ske vid behov.
- Tömning av slamavskiljare anslutna till WC ska ske minst en gång per år.
- Tömning av slamavskiljare för enbart bad-, disk- och tvättvatten ska ske årligen för permanentboende och minst en gång vartannat år för fritidsboende.
- Tömning av fettavskiljare **som genererar avfall under kommunalt ansvar** ska ske så ofta att anläggningens funktion bibehålls, dock minst en gång per år.
- Fosforfällor ska tömmas minst vartannat år vid krav på 90% reduktion av totalfosfor och vart tredje år vid krav på 70% reduktion av totalfosfor. Vid andra fosforreningskrav ska tömning ske i enlighet med tillsynsansvarig nämnds beslut.
- Minireningsverk ska tömmas minst en gång per år eller i enlighet med det tillstånd som getts av tillsynsansvarig nämnd för små avloppsanläggningar.

**25 §** Särskild hämtning kan beställas av nedanstående avfallsslag:

- Trädgårdsavfall (i Nyköpings kommun).
- Grovavfall.

Förutsättningar för hämtning efter beställning regleras närmare i avfallstaxan.

**26 §** I denna paragraf anges anvisningar om sortering och överlämnande av avfall på annan plats än vid fastigheten för de avfallsslag som

- omfattas av kommunens ansvar enligt 15 kap. 20 § miljöbalken och
- ska sorteras enligt § 8 och
- får lämnas vid annan plats än vid fastigheten, där platsen som avses inte är anvisad eller överenskommen enligt § 20.

**Kommentar [KS14]:** Läggts till för att förtydliga, eftersom allt fettavfall inte är under kommunalt ansvar.

Hushåll får själva transportera och lämna följande avfallsslag på återvinningscentral eller till annan plats som renhållaren anvisar:

- Avfall som avses lämnas för återanvändning.
- Textilier.
- Elavfall.
- Skärande och stickande avfall t.ex. kanyler.
- Farligt avfall, utom smittförande avfall eller läkemedel.
- Trädgårdsavfall.
- Grovavfall.
- Matfetter och frityroljor.

Elavfall kan även lämnas på annan plats som anvisas av producentorganisation.

Förpackningar och returpapper ska lämnas på plats som anvisas av producentorganisation.

Kanyler ska läggas i speciell behållare som tillhandahålls av apotek och lämnas till apotek som renhållaren har avtal med eller till annan plats som renhållaren informerar om.

### Åtgärder om föreskrift inte följs

27 § Renhållaren har rätt att inte utföra ordinarie hämtning om dessa föreskrifter inte följs, exempelvis vid överfull eller för tung behållare, felsorterat avfall eller dåligt emballerat avfall.

Fastighetsinnehavare är skyldig att packa om avfallet innan hämtning kan ske. Avfallet ska efter rättelseåtgärder från fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren hämtas antingen vid nästa ordinarie hämtningstillfälle eller efter beställning av extrahämtning mot avgift.

Om inte rättelse sker vid felsortering i behållare avsedd för matavfall, töms behållaren som restavfall, mot avgift.

Om fortsättningsvis överfullnad av avfallsbehållaren konstateras, har renhållaren rätt att ändra abonnemangsvillkor.

### Särskilt om hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar från verksamheter

28 § Hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar från verksamheter ska hållas skilt från annat avfall än hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar. För hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar från verksamheter gäller 8-27 §§ om ej annat anges i dessa föreskrifter.

Elavfall lämnas vid kommunens insamlingsställe eller plats som anvisas av producentorganisation.

Tömning av små avloppsanläggningar och fettavskiljare som genererar avfall under kommunalt ansvar ska ske efter behov för att upprätthålla en god funktion i anläggningen.

**Kommentar [KS15]:** Tas bort eftersom det inte är en föreskriftsfråga, utan det ska framgå i taxan.

## **Annat avfall än hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar från verksamheter**

### **Uppgiftsskyldighet**

**29 §** Den som bedriver yrkesmässig verksamhet inom kommunen som ger upphov till annat avfall än hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar ska lämna de uppgifter om arten, sammansättningen, mängden eller hanteringen som behövs som underlag för kommunens renhållningsordning.

### **Undantag**

#### **Handläggning av anmälnings- och ansökningsärenden**

**30 §** Undantag från dessa föreskrifter kan medges under förutsättning att det inte medför risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön och att särskilda skäl föreligger. Ansökan eller anmälan ska göras till tillsynsansvarig nämnd, om inte annat framgår av §§ 31-39, senast en månad innan undantaget önskas träda i kraft.

För att handlägga anmälan eller ansökan kan tillsynsansvarig nämnd ta ut en handläggningsavgift enligt gällande taxa.

Beviljade undantag upphör att gälla:

- vid ägarbyte på fastigheten,
- om förutsättningarna för undantaget förändras,
- efter tidsperiod som anges i beslut från tillsynsansvarig nämnd eller
- efter tidsperiod som framgår av §§ 31-39.

När tillsynsansvarig nämnd har fattat beslut med anledning av en anmälan eller ansökan ska tillsynsansvarig nämnd översända kopia till renhållaren.

#### **Kompostering, annan återvinning eller bortskaffande av visst hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar**

**31 §** Avfall får endast tas omhand på den egna fastigheten enligt vad som anges i §§ 32-34.

**32 §** Trädgårdsavfall från fastigheten får komposteras på fastigheten utan särskild anmälan.

Torrt trädgårdsavfall som inte kan nyttjas för kompostering får eldas endast om det kan ske utan att olägenhet uppstår och inte strider mot andra föreskrifter eller beslut.

**33 §** Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare som själv avser att kompostera matavfall och liknande avfall från fastigheten ska anmäla detta skriftligen till tillsynsansvarig nämnd.

Kompostering av matavfall på fastigheten ska ske i en skadedjurssäker och ventilerad behållare, och på sådant sätt att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppstår. På fastigheter med

helårsabonnemang ska kompostbehållaren även vara isolerad. Fastigheten ska ge utrymme för användning av den erhållna komposten.

**34 §** Latrin, avvattat slam från små avloppsanläggningar, urin och fosforbindande material från fosforfälla får endast tas om hand på egen fastighet enligt vad som anges nedan och under förutsättning att det kan ske utan risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare som själv avser att omhänderta latrin, avvattat slam, urin och fosforbindande material som uppkommit vid bostad på fastigheten ska ansöka om dispens skriftligen till tillsynsansvarig nämnd.

Kompostering av latrin eller avvattat slam från fastigheten får efter ansökan ske i särskild för ändamålet avsedd anläggning på egen fastighet, s.k. latrinkompost eller annan anläggning med likvärdig funktion. Kompostering av avvattat slam kan medges under förutsättning att slammets har så låg vattenhalt att det går att hantera på samma sätt som latrin.

Fastigheten ska ge utrymme för användning av den produkt som återstår efter eventuell behandling.

Ansökan ska innehålla en komplett beskrivning av anläggningen och uppgifter om antal personer i hushållet, tillgänglig spridningsareal samt markanvändning.

Tillsynsansvarig nämnd ska översända kopia av beslutet till avfallsansvarig nämnd och renhållaren.

Tillsynsansvarig nämnds beslut med anledning av ansökan gäller i högst tio (10) år efter beslutsdatum.

## Förlängt hämtningsintervall

**35 §** Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare i en- och tvåbostadshus och som sorterar ut allt matavfall och lämnar det i kommunens system för separat insamling av matavfall eller komposterar allt matavfall på den egna fastigheten enligt 33 § kan efter anmälan medges att restavfall hämtas en gång var fjärde vecka.

Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare i en- och tvåbostadshus och som sorterar ut och komposterar allt matavfall på den egna fastigheten enligt 33 § kan efter ansökan medges att restavfall hämtas en gång per kvartal.

Förlängt hämtningsintervall för restavfall kan medges under förutsättning att olägenheter för människors hälsa eller miljön inte uppstår, att det är uppenbart att hämtning med kortare intervall inte behövs och att den avfallsmängd som ska hämtas ryms i avfallsbehållare enligt gällande taxa.

Anmälan om hämtning en gång var fjärde vecka ska lämnas skriftligen till renhållaren minst en månad före önskad tidpunkt. Ansökan om hämtning en gång per kvartal ska lämnas skriftligen till tillsynsansvarig nämnd minst en månad före önskad tidpunkt.

Medgivande om förlängt hämtningsintervall kan komma att återkallas om renhållaren konstaterar att matavfall trots uppgifterna om utsortering av allt matavfall lämnas i avfallsbehållaren för restavfall eller om villkoren i medgivandet inte uppfylls.

Förlängt hämtningsintervall för matavfall medges ej.

Dispens för hämtning av restavfall en gång per kvartal gäller i högst fem (5) år. Därefter kan en ny ansökan lämnas in.

**Kommentar [KS16]:** Stryks då hämtning av restavfall en gång var fjärde vecka i praktiken inte är ett förlängt hämtningsintervall, utan det är ett alternativ som kan väljas.

**Kommentar [KS17]:** Stryks då en sådan anmälan inte behöver göras för hämtning av restavfall en gång var fjärde vecka.



**36 §** Fastighetsinnehavare kan, efter ansökan till tillsynsansvarig nämnd, medges förlängt hämtningsintervall av avfall från små avloppsanläggningar med ett år per ansökan. Förlängt intervall kan medges under förutsättning att nämnden utifrån ansökan med uppgifter om anläggningens belastning och beskaffenhet kan bedöma att hämtning ej behöver utföras med ordinarie intervall.

Dispensen gäller i högst tio (10) år. Därefter kan en ny ansökan lämnas in.

Det är fastighetsinnehavarens ansvar att hämtning anpassas till anläggningens behov.

### **Gemensam avfallsbehållare eller gemensam avfallslösning för en- och tvåbostadshus samt fritidshus**

**37 §** Flera fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare kan efter skriftlig ansökan medges rätt att använda gemensam avfallsbehållare eller gemensam avfallslösning.

Gemensam avfallsbehållare eller gemensam avfallslösning kan medges under förutsättning att bestämmelserna i dessa föreskrifter om avfallsbehållares fyllnadsgrad, vikt, placering m.m. beaktas och att olägenheter för människors hälsa eller miljön inte uppstår.

Gemensam avfallsbehållare kan medges för högst tre närliggande hushåll. Uppkommen avfallsmängd ska rymmas i avfallsbehållare av typ och storlek som normalt används i området. Normalt hämtningsintervall ska tillämpas.

Gemensam avfallslösning kan medges en fastighetsinnehavare eller förening mellan fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare som anordnar och bekostar en källsorteringsstation enligt 2 § för fler än tre närliggande hushåll. Stationens placering inom bostadsområdet avgörs av fastighetsinnehavaren eller föreningen i samråd med renhållaren. Fastighetsinnehavaren eller föreningen ska teckna avtal med kommunen om hämtning av avfall från stationen.

Ansökan ska i Nyköpings kommun lämnas till avfallsansvarig nämnd. I Oxelösunds kommun ska ansökan lämnas till tillsynsansvarig nämnd, som handlägger ärendet i samråd med renhållaren.

Medgivande om gemensam avfallsbehållare eller gemensam avfallslösning kan komma att återkallas om förutsättningarna ändras eller om villkoren i medgivandet inte uppfylls.

### **Uppehåll i hämtning**

**38a §** Uppehåll i hämtning av mat- och restavfall från permanentbostad kan efter ansökan medges fastighetsinnehavare om fastigheten inte kommer att nyttjas under en sammanhängande tid om minst sex (6) månader.

Uppehåll i hämtning av avfall från små avloppsanläggningar från permanentbostad eller fritidshus kan efter ansökan medges fastighetsinnehavare om fastigheten inte kommer att nyttjas under en sammanhängande tid om minst tolv (12) månader.

Tömning av fosforfallor kan, efter ansökan, förskjutas ett år om fastigheten inte nyttjas under en sammanhängande period om minst sex (6) månader.

**38b §** I Nyköpings kommun gäller följande för mat- och restavfall och latrin från fritidshus: Uppehåll i hämtning av mat- och restavfall och latrin från fritidshus kan efter ansökan medges fastighetsinnehavare om fastigheten inte kommer att nyttjas under hela perioden från vecka 19 till vecka 40.

**Kommentar [KS18]:** Latrin tas bort eftersom vi bara tömmer latrin efter budning. Därför behöver ingen ansöka om uppehåll.

I Oxelösunds kommun gäller följande för mat- och restavfall och latrin från fritidshus: Uppehåll i hämtning av mat- och restavfall och latrin från fritidshus kan efter ansökan medges fastighetsinnehavare om fastigheten inte kommer att nyttjas under hela perioden från vecka 44 15 till vecka 44 45.

**38c §** För ansökningar enligt 38a § och 38b § gäller följande:

Ansökan ska lämnas till tillsynsansvarig nämnd.

Uppehåll i hämtning av mat- och restavfall medges för maximalt tre (3) år per ansökningstillfälle.

Uppehåll i hämtning av avfall från små avloppsanläggningar medges för maximalt ett (1) år per ansökningstillfälle.

### **Eget omhändertagande och befrielse från skyldigheten att överlämna hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar till kommunen**

**39 §** Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare som själv kan ta hand om sitt hushållsavfall avfall på ett sätt som är betryggande för människors hälsa och miljön, kan efter ansökan till den tillsynsansvariga nämnden, om det finns särskilda skäl, befrias från skyldigheten att lämna avfall till kommunen för transport, bortskaffande och återvinning.

~~Befrielse från skyldigheten att lämna avfall till kommunen kan endast medges under förutsättning att den kommunala renhållningsservicen nyttjas endast i sådan omfattning att utsträckt hämtningsintervall inte bedöms vara ett rimligt alternativ.~~

Ansökan ska innehålla en redogörelse för hur allt hushållsavfall avfall under kommunalt ansvar som uppkommer på fastigheten kan tas om hand på ett sätt så att olägenhet inte uppstår för människors hälsa och miljön.

Befrielse från skyldigheten att lämna avfall till kommunen innebär inte avgiftsbefrielse.<sup>2</sup>

Om de skäl som föranlett befrielsen inte längre föreligger eller om fastigheten byter ägare ska fastighetsinnehavaren omedelbart meddela renhållaren detta och medgivande till befrielse upphör.

Befrielse enligt denna paragraf medges för maximalt tre (3) år per ansökningstillfälle.

### **Ikraftträdande**

Dessa föreskrifter träder i kraft 2022-01-01.

Genom dessa föreskrifters ikraftträdande upphör Nyköping kommuns föreskrifter om avfallshantering antagna av kommunfullmäktige 2017-10-10 att gälla.

Genom dessa föreskrifters ikraftträdande upphör Oxelösund kommuns föreskrifter om avfallshantering antagna av kommunfullmäktige 2017-10-18 att gälla.

<sup>2</sup> Befrielse gäller endast den del som normalt läggs i den ordinarie avfallsbehållaren varför en reducerad avgift erläggs enligt bestämmelser i kommunens avfallstaxa.

**Kommentar [KS19]:** Stycket föreslås tas bort eftersom kravet inte stämmer. Vad som krävs för befrielse framgår tillräckligt väl av styckena innan och efter detta stycke.

## **Övergångsbestämmelser**

Beslut om undantag som fattats med stöd av, eller i enlighet med, tidigare föreskrifter och där förhållandena inte har ändrats gäller tillsvidare eller till det datum som anges i beslut.

## **MSN § Revidering av Nyköpings kommuns avfallstaxa**

### **Diarienummer: MSN21/69**

Med anledning av ny lagstiftning behöver Nyköpings kommuns avfallstaxa revideras. Tekniska divisionen föreslår därför en revidering av nuvarande avfallstaxa för att uppfylla gällande lagstiftning, att avfallstaxan räknas upp med 2 % i enlighet med kommunens budget för året 2022 samt att en maxtaxa för insamling av returpapper läggs till.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag**

Med anledning av ändringarna i avfallslagstiftningen föreslås förändringar i Nyköpings kommuns avfallstaxa. En förändring är att termen hushållsavfall inte längre används. Termen föreslås ersättas med avfall under kommunalt ansvar, avfall eller mat- och restavfall beroende på vad som åsyftas.

Förutom ändringar som gäller anpassning till ny lagstiftning föreslås också en del tillägg och förtydliganden som tidigare har saknats. Dessutom föreslås att en del formuleringar som inte stämmer överens med hur vi idag gör i praktiken tas bort eller justeras. En del ändringar är också rent språkliga justeringar, felaktiga hänvisningar eller ändringar som har med strukturen på själva dokumentet att göra, men innebär inga förändringar i praktiken.

### Returpapper

Med anledning av det kommunala övertagandet av ansvaret för insamlingen av returpapper föreslås en komplettering av en maxtaxa för returpapper.

Nyköpings kommun har beslutat att upphandla en helhetslösning i form av koncession innefattande insamling från återvinningsstationer och fastighetsnära insamling. Detta innebär att returpapper även fortsättningsvis kan lämnas kostnadsfritt vid kommunens återvinningsstationer. Returpapper kan också hämtas vid fastighetsgräns av den insamlare som Nyköpings kommun har avtal med. Denna tjänst beställs direkt från insamlaren och

utförs enligt överenskommelse med denne. Avgiften får maximalt uppgå till belopp enligt föreslagen maxtaxa för returpapper och betalas direkt till insamlaren enligt dennes rutiner.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) **att** anta Nyköpings kommuns avfallstaxa, samt
- 2) **att** taxan gäller från och med 2022-01-01

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 3) **att** förklara paragrafen för omedelbart justerad

### **Beslut till:**

Kommunfullmäktige

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Revidering av Nyköpings kommuns avfallstaxa

### Sammanfattning

Med anledning av ny lagstiftning behöver Nyköpings kommuns avfallstaxa revideras. Tekniska divisionen föreslår därför en revidering av nuvarande avfallstaxa för att uppfylla gällande lagstiftning, att avfallstaxan räknas upp med 2 % i enlighet med kommunens budget för året 2022 samt att en maxtaxa för insamling av returpapper läggs till.

### Bakgrund

Enligt bestämmelser i Miljöbalken (1998:808) får kommunen meddela föreskrifter om att avgift ska betalas för den insamling, transport och behandling av avfall som utförs av kommunen eller den som kommunen anlitar. Kommunernas avfallshantering är avgiftsfinansierad och avfallsavgifterna bör täcka kommunens totala kostnad för avfallshantering.

Enligt Nyköpings kommuns avfallstaxa tas det ut en fast avgift och en rörlig avgift. Den fasta avgiften ska finansiera kostnader för administration och planering samt kostnader för återvinningscentraler, hantering av farligt avfall, information och kundtjänst. Fastighetsinnehavare är också skyldiga att för fastigheten teckna abonnemang enligt kommunens avfallstaxa och betala en rörlig abonnemangsavgift. Den rörliga kostnaden ska finansiera hämtningskostnader som t.ex. kostnader för kärl, fordon, bränsle, löner och lokaler samt ska även täcka behandlingskostnader och omlastnings- och transportkostnader.

Avfallstaxan är miljöstyrande och tas ut så att återanvändning, återvinning eller annan miljövänlig avfallshantering stimuleras samt främjar en effektiv hämtning.

Sedan augusti 2020 gäller ny avfallslagstiftning vilket medför att det finns behov av att revidera avfallstaxan. Det finns också behov av att göra en uppräknings av beloppen i avfallstaxan med 2 % i enlighet med kommunens budget för året 2022.

## Begrepp

Kommunen ansvarar för att följande avfall inom kommunen behandlas: kommunalt avfall, avloppsfraktioner och filtermaterial från enskilda avloppsanläggningar, latrin från torrtoaletter och jämförliga lösningar samt från 2023 även bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet.

Med kommunalt avfall avses avfall som kommer från hushåll och sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll.

Visst kommunalt avfall ligger under producentansvar, till exempel förpackningar och elektroniskt avfall. Producentansvar innebär att producenterna ansvarar för att samla in och ta hand om uttjänta produkter inom dessa avfallskategorier.

## Lagändringar

Den 1 augusti 2020 trädde ett antal ändringar i Miljöbalken och en ny avfallsförordning i kraft. Ändringarna handlade bland annat om att uttrycket hushållsavfall inte längre används samt att det kommunala avfallsansvaret enligt miljöbalken reviderats.

Från och med 1 januari 2022 avskaffas också producentansvaret för returpapper och kommunerna övertar då ansvaret för insamling och återvinning av returpapper.

## Ekonomisk dimension

Föreslagen taxa har räknats upp 2 % enligt beslut i Kommunfullmäktige 2021-10-12.

En maxtaxa för returpapper har lagts till, för mer information se rubriken Förslag, returpapper.

## Förändringar

Alla förändringar gentemot föregående avfallstaxa presenteras i tjänsteskrivelsens bilaga. Förändringar i formuleringar eller tillägg i den nya taxan har markerats i gult. Text som har strukits från den nuvarande taxan har markerats med genomstruken text. Kommentarer om särskilda föreslagna förändringar finns inlagda som kommentarer i bilagan.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

## Dokumentation

Förslaget innebär inga konsekvenser för barn, direkt eller indirekt. Därför saknas skäl att göra en prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen.

## Förslag

Med anledning av ändringarna i avfallslagstiftningen föreslås förändringar i Nyköpings kommuns avfallstaxa. En förändring är att termen hushållsavfall inte längre används. Termen föreslås ersättas med avfall under kommunalt ansvar, avfall eller mat- och restavfall beroende på vad som åsyftas.

Förutom ändringar som gäller anpassning till ny lagstiftning föreslås också en del tillägg och förtydliganden som tidigare har saknats. Dessutom föreslås att en del formuleringar som inte stämmer överens med hur vi idag gör i praktiken tas bort eller justeras. En del ändringar är också rent språkliga justeringar, felaktiga hänvisningar eller ändringar som har med strukturen på själva dokumentet att göra, men innebär inga förändringar i praktiken.

### Returpapper

Med anledning av det kommunala övertagandet av ansvaret för insamlingen av returpapper föreslås en komplettering av en maxtaxa för returpapper.

Nyköpings kommun har beslutat att upphandla en helhetslösning i form av koncession innefattande insamling från återvinningsstationer och fastighetsnära insamling. Detta innebär att returpapper även fortsättningsvis kan lämnas kostnadsfritt vid kommunens återvinningsstationer. Returpapper kan också hämtas vid fastighetsgräns av den insamlare som Nyköpings kommun har avtal med. Denna tjänst beställs direkt från insamlaren och utförs enligt överenskommelse med denne. Avgiften får maximalt uppgå till belopp enligt föreslagen maxtaxa för returpapper och betalas direkt till insamlaren enligt dennes rutiner.

## Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) **att** anta Nyköpings kommuns avfallstaxa, samt
- 2) **att** taxan gäller från och med 2022-01-01

## Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 3) **att** förklara paragrafen för omedelbart justerad



Kent Nyman  
Divisionschef Tekniska divisionen  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-21

Emelie Nylund  
Renhållningschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-21

**Beslut till:**

Kommunstyrelsen  
Tekniska Divisionen  
Ekonomiavdelningen

TAXA



# Nyköpings kommuns avfallstaxa

för hushållsavfall och därmed jämförligt avfall från  
annan verksamhet **avfall under kommunalt ansvar**  
**enligt 15 kap miljöbalken**

Antagen av Kommunfullmäktige 2021-xx-xx  
Gäller från och med 2022-01-01

# INNEHÅLL

INNEHÅLL .....	2
1. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER .....	3
1.1. Allmänt.....	3
1.2. Ansvar för den kommunala renhållningen och gällande regler .....	3
1.3. Definitioner .....	3
1.4. Betalningsskyldig, betalningsmottagare och ändringar .....	4
1.5. Fast avgift.....	4
1.6. Abonnemang för en- och tvåbostadshus samt fritidshus .....	4
1.7. Abonnemang för flerbostadshus.....	5
1.8. Abonnemang för verksamheter .....	5
1.9. Tilläggstjänster .....	6
1.10. Avgifter vid undantag enligt kommunens renhållningsordning .....	8
1.11. Felsorteringsavgift.....	10
1.12. Särskilda avgifter.....	10
2. AVGIFTSDOKUMENT .....	11
2.1. Fast avgift.....	11
2.2. Rörliga abonnemangsavgifter .....	12
A Valmöjligheter för permanentboende i en- och tvåbostadshus .....	12
B Valmöjligheter för fritidshus .....	13
C Valmöjligheter för <del>flerfamiljshus</del> flerbostadshus .....	14
D Valmöjligheter för verksamheter .....	17
2.3. Tilläggstjänster .....	22
E Gångavstånd .....	22
F Extratömning.....	22
<b>G Returpapper</b> .....	23
I Grovavfall .....	24
J Latrin .....	25
K Slam från <del>enskilda</del> små avloppsanläggningar.....	26
L <del>Fettavfall</del> Fettavskiljare .....	28
M Särskilda avgifter .....	28

# 1. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Avgifter i taxan är angivna **inklusive moms**.

## 1.1. Allmänt

Dessa föreskrifter om avgifter har kommunen beslutat med stöd av 27 kap. 4 § miljöbalken. Avgifterna avser den insamling, transport, ~~återvinning och bortskaflande~~ **och behandling** av avfall som utförs genom kommunens försorg **av kommunen eller den som kommunen anlitar**.

Avfallstaxan är miljöstyrande och tas ut så att återanvändning, återvinning eller annan miljövänlig avfallshantering stimuleras samt främjar en effektiv hämtning.

## 1.2. Ansvar för den kommunala renhållningen och gällande regler

För kommunens avfallshantering gäller bestämmelserna i miljöbalken, avfallsförordningen, andra förordningar utfärdade med stöd av miljöbalken samt renhållningsordningens föreskrifter om avfallshantering för Nyköpings kommun.

## 1.3. Definitioner

**Fast avgift** är avgift som ska finansiera kostnader för administration och planering samt kostnader för återvinningscentraler, hantering av farligt avfall, information och kundtjänst.

**Rörlig abonnemangavgift** är avgift som ska finansiera hämtningskostnader såsom kostnader för bl.a. behållare, fordon, bränsle, löner och lokaler. Den rörliga avgiften ska även täcka behandlingskostnader såsom kostnader för förbränning med energiutvinning, biologisk behandling samt omlastnings- och transportkostnader.

**En- och tvåbostadshus** är samtliga fastigheter som är taxerade som småhus, utom fastigheter för fritidshus, det vill säga villor, radhus, kedjehus och parhus för permanentboende.

**Fritidshus** är fastigheter som inte har behov av hämtning av avfall året runt.

**Flerbostadshus** är ett bostadshus med minst tre bostadslägenheter.

**Verksamheter** **är fastigheter** där det uppstår **med hushållsavfall jämförligt avfall avfall som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll**, exempelvis skolor, förskolor, restauranger, sjukhus, fritidsanläggningar, affärer, hotell, båtklubbar m m som inte utgörs av boende.

**Gemensam avfallsbehållare** är när två eller tre en- och tvåbostadshus eller fritidshus delar på ett abonnemang.

**Gemensam avfallslösning** är när fler än tre en- och tvåbostadshus eller fritidshus delar på ett abonnemang.

**Budning** är beställning vid varje enskild tömning. Avgift betalas per tömning.

**Abonnemang** innebär regelbunden tömning med bestämt intervall.

**Kbm** är förkortning för kubikmeter. Anger volym på exempelvis container och slam.

I övrigt gäller samma definitioner som i renhållningsordning<sup>en</sup> för Nyköpings kommun.

#### 1.4. Betalningsskyldig, betalningsmottagare och ändringar

Fastighetsinnehavare är betalningsskyldig och ska teckna abonnemang för aktuell avfallshantering. Avgiften skall betalas till Nyköpings kommun.

I enlighet med kommunens renhållningsordning har renhållningen i Nyköpings kommun rätt att ändra abonnemangsvillkor om det är återkommande problem med överfull eller för tung behållare.

Vid ägarbyte ska uppgifter om ny ägare och tillträdesdatum snarast lämnas skriftligt till Nyköpings kommun. Uppsägning ska ske senast 10 vardagar innan abonnemanget upphör. Säljaren ta kontakt med Nyköpings kommun månaden innan ägarbytet sker för att få en överlåtelseblankett som kan skrivas under av säljaren och köparen. Blanketten lämnas in till Nyköpings kommun snarast efter ägarbytet trätt i kraft.

Betalningsskyldighet gäller även vid de tillfällen då avfall inte kunnat hämtas, på grund av att avfallsbehållaren inte varit tillgänglig vid tömningstillfället, inte använts eller varit placerad på annat sätt än det i abonnemanget specificerade sättet.

#### 1.5. Fast avgift

Fast avgift utgår för samtliga bebyggda fastigheter. Fasta avgiften betalas för alla lägenheter i en- och tvåbostadshus, fastigheter med fritidshus, alla lägenheter i flerbostadshus och alla verksamheter där det uppstår med hushållsavfall jämförligt avfall, se tabell i kapitel 2.1. I tabellen anges avgiften per hushåll och med detta avses avgift per lägenhet på fastigheten.

Fast avgift tas ut per hushåll i bebyggda fastigheter och alla verksamheter där det uppstår avfall under kommunalt ansvar, se tabell i kapitel 2.1. I tabellen anges avgiften per hushåll och verksamhet.

Fastighetsägaren ansvarar för att ansöka om undantag från fast avgift om fastigheten är obeboelig eller om ingen verksamhet sker.

#### 1.6. Abonnemang för en- och tvåbostadshus samt fritidshus

Nyköpings kommun tillhandahåller kärl för matavfall samt restavfall. De alternativ med avseende på storlek på kärl och tömningsintervall som erbjuds visas i tabell A1 och tabell A2 för en- och tvåbostadshus och i tabell B1, tabell B2 och tabell B3 B2 för fritidshus.

I abonnemang enligt tabell A1 och tabell B1 ingår ett 140 liter kärl för matavfall och påsar att lägga matavfall i. Påsar avsedda för matavfall ingår även i abonnemang enligt tabell ~~B3~~ **B2**. **Påsar hämtas på av kommunen anvisad plats.**

## 1.7. Abonnemang för flerbostadshus

Nyköpings kommun tillhandahåller kärl, med storlekar mellan ~~80~~ **140** liter och 660 liter, eller container för restavfall samt kärl för matavfall med storleken 140 liter, se tabell C1 för kärl respektive tabell C2 för container. Avfall får inte komprimeras i kärl.

Om fastighetsägaren **fastighetsinnehavaren** väljer att använda underjordsbehållare, se tabell C3 och tabell C4, köps sådan in och installeras av fastighetsägaren **fastighetsinnehavaren**. **För avgifter se tabell C3 och tabell C4.**

I abonnemang för flerbostadshus ingår 140 liter kärl för matavfall och påsar avsedda för att lägga matavfall i. **Dessa påsar hämtas på av kommunen anvisad plats.**

Fastighetsinnehavare av flerbostadshus kan välja mellan tre olika typer av abonnemang med kärl, se tabell C1. ~~Valet av abonnemang påverkas av storleken på hushållen och beror på hur bra restavfallet sorteras och styrs av behållarvolym och tömningsfrekvens för restavfall per lägenhet i fastigheten enligt följande:~~

**Valet av abonnemang påverkas av antal hushåll, kärivolym, tömningsfrekvens och på hur bra restavfallet sorteras.**

- **Abonnemang Guld** definieras som mindre än 40 liter restavfall per lägenhet och vecka.
- **Abonnemang Silver** definieras som mellan 40-70 liter restavfall per lägenhet och vecka.
- **Abonnemang Brons** definieras som mer än 70 liter restavfall per lägenhet och vecka.

~~I enlighet med kommunens renhållningsordning har renhållaren rätt att ändra abonnemangsvillkor om det är återkommande problem med överfull eller för tung behållare.~~

## 1.8. Abonnemang för verksamheter

Nyköpings kommun tillhandahåller kärl eller container för restavfall samt kärl för matavfall, se tabell D1 ~~eller tabell D2~~ för kärl respektive tabell ~~D5~~ **D4** för container. I abonnemang enligt dessa tabeller ingår ett **140 liter** kärl för matavfall. Abonnemang med fler kärl för matavfall kan tecknas med avgifter enligt tabell ~~D3~~ **D2**. Avfall får inte komprimeras i kärl.

Verksamheter får **kan även** välja att använda underjordsbehållare **eller komprimator**, Avgifter för hämtning och behandling enligt tabell C3 och tabell C4 tillämpas **se tabell C3 eller tabell C4 för underjordsbehållare samt tabell D5 för**

**komprimator**. Dessa behållaren köps in och installeras av fastighetsägaren fastighetsinnehavaren.

Fastighetsägare Fastighetsinnehavare med verksamheter där det uppstår stora mängder matavfall, har möjlighet att själva köpa och installera matavfallsquarn kopplad till slutna tank för matavfall. Avgifter för tömning av matavfall i tank anges i tabell D4 D3.

Påsar avsedda för matavfall ingår i abonnemang för verksamheter. Dessa påsar hämtas på av kommunen anvisad plats. Övriga innerpåsar för avfall ingår inte i abonnemang för verksamheter.

## 1.9. Tilläggstjänster

### Gångavståndstillägg

Kärl ska normalt placeras vid tomtgräns, senast kl. 05.00 06.00 på tömningsdagens morgon. Om kärlet ska hämtas inne på tomten fastigheten, eller om annan plats överenskommit där tömningsfordonet inte kan stanna intill kärlet, tillkommer avgift för gångavstånd, se tabell E1 för samtliga typer av fastigheter. Detta är en tilläggstjänst som bara utförs om den ingår i valt abonnemang eller på annat sätt är beställd i förväg. Avståndet räknas från tömningsfordonets ordinarie stoppställe till avfallsbehållaren.

Avgift betalas för gångavstånd längre än sju meter enligt tabell E1.

Av arbetsmiljöskäl medges inte nya abonnemang med gångavstånd som överstiger 10 meter för 660 liters kärl och 20 meter för övriga kärl.

Nyköpings kommun avgör i samråd med fastighetsinnehavaren när om kärlet är placerat ska placeras på annat sätt än vid tomtgräns.

### Extratömning

Kunder med abonnemang kan beställa extra tömning. Extra tömning beställs hos Nyköpings kommun och sker inom tre arbetsdagar från beställning.

Om ordinarie tömning inte har kunnat utföras på grund av omständigheter som abonnenten råder över (t ex snöröjning eller andra hinder på vägen) uteblir tömningen. Efter särskild beställning, och när avfallsinnehavaren rättat till problemet, kan en extra tömning utföras.

Vid tillfälligt stora avfallsmängder kan antingen en extra tömning beställas eller extra säck hämtas efter särskild beställning mot avgift. Extra säck tas med vid nästa ordinarie hämtning, se tabell F1 eller tabell F2.

Extra tömning av container, underjordsbehållare, komprimator eller matavfallstank jämställs med budad hämtning. enligt tabell C2 eller tabell C3 för flerbo- stadshus och tabell C3, tabell D4 eller tabell D5 för verksamheter.

## Returpapper

Returpapper kan lämnas kostnadsfritt vid kommunens återvinningsstationer som finns angivna på Nyköpings kommuns hemsida.

Returpapper kan också hämtas vid tomtgräns av den insamlare som Nyköpings kommun har avtal med. Se Nyköpings kommuns hemsida eller ta kontakt med renhållningen i Nyköpings kommun för mer information. Denna tjänst beställs direkt från insamlaren och utförs enligt överenskommelse med denne. Avgiften får maximalt uppgå till belopp enligt tabell G1 eller tabell G2 och betalas direkt till insamlaren enligt dennes rutiner.

## Grovavfall

Grovavfall kan av enskilda hushåll lämnas vid återvinningscentral eller mobil återvinningscentral.

Hushåll kan lämna grovavfall vid någon av de bemannade återvinningscentralerna. Utöver ovanstående Dessutom kan grovavfall även hämtas efter beställning, mot en särskild avgift, se tabell I1 eller tabell I2. Hämtning sker vid tomtgräns mot farbar väg.

Verksamheter kan lämna mindre mängder grovavfall vid Björshults återvinningscentral. Dessutom kan grovavfall även hämtas efter beställning, mot en särskild avgift, se tabell I2.

Abonnemang för hämtning av trädgårdsavfall kan beställas enligt tabell I3. Trädgårdsavfall hämtas i 190 liters kärl enligt erhållet fastställt schema under perioden vecka 14–45. Kärl ska placeras vid tomtgräns senast 06.00 första vardagen den aktuella hämtningsveckan.

## Latrin

Latrin får komposteras på den egna fastigheten efter anmälan till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Vid behov kan Har en anmälan inte gjorts ska hämtning av latrin beställas, se tabell J1. Latrin hämtas i 23 liters engångsbehållare som skall placeras vid hämtningsfordonets uppställningsplats fordonets upphämtningsplats. Behållaren ska märkas med bifogad klisteretikett. När latrinbehållaren hämtas lämnas samtidigt en ny behållare. Hämtningen utförs inom en vecka efter beställning.

## Slam från små avloppsanläggningar

Abonnemang kan tecknas för regelbunden, schemalagd tömning av slamavskiljare, sluten tank och minireningsverk för toalettavlopp och köksbrunn BDT-avlopp (köksbrunn). Tömning kan även utföras på budning. För avgifter se tabell K1, tabell K2, eller tabell K3 eller tabell K5. Avgifterna gäller även om tömning sker med båt istället för slambil.

De avgifter som anges i tabellen tabellerna gäller vid maximalt 20 meter slang mellan fordonets anslutningspunkt och botten på den anläggningen som ska tömmas. Vid längre slanglängd tas extra avgift enligt tabell K6.



~~Brunnslock till slamavskiljare får inte vara övertäckta och ska vara lättillgängliga för tömning. Behövs framgrävning eller handräckning utgår avgift enligt tabell K6.~~

Inför tömning ska fastighetsinnehavaren förbereda anläggningen så att tömning kan ske genom slamsugning. ~~Avgifter enligt tabell K1 och K2 tillämpas. Anläggningen ska vara lättillgänglig för tömning och fri från hinder. Lock eller manlucka får inte vara övertäckt eller fastfusen. Om ordinarie tömning inte har kunnat utföras på grund av hinder som dessa uteblir tömningen. Efter särskild beställning, och när avfallsinnehavaren rättat till problemet, kan en extra tömning utföras. Om framgrävning eller handräckning då ändå behövs utgår avgift enligt tabell K6.~~

Inför tömning av fosforfällor ska fastighetsinnehavaren förbereda anläggningen så att tömning kan ske genom slamsugning eller med kranbil. Avgifter för tömning av fosforfällor anges i tabell K4.

### **Fettavskiljare**

Avfall från fettavskiljare omfattas av det kommunala renhållningsansvaret och ska samlas in genom kommunens försorg. Tömning beställs hos Nyköpings kommun, se tabell L1.

~~Abonnemang kan tecknas för regelbunden, schemalagd tömning av fettavskiljare. Tömning kan även utföras på budning.~~

~~De avgifter som anges i tabellen gäller vid maximalt 20 meter slang mellan fordonets anslutningspunkt och botten på den anläggning som ska tömmas. Vid längre slanglängd tas extra avgift enligt tabell K6.~~

## 1.10. Avgifter vid undantag enligt kommunens renhållningsordning

Förutsättningar och ansökan av undantag regleras i kommunens renhållningsordning.

### **Gemensam avfallsbehållare eller gemensam avfallslösning**

Två eller tre fastigheter ~~en- och tvåbostadshus eller fritidshus~~ kan dela på ett gemensamt avfallskärl för restavfall, max 370 liter, och ett gemensamt avfallskärl för matavfall, max 140 liter. Fastighetsinnehavarna delar då på den rörliga abonnemangsavgiften och varje hushåll betalar en fast avgift. Respektive fastighetsinnehavare får faktura på sin fasta avgift och sin andel av den rörliga abonnemangsavgiften, ~~se tabell A1 för en- och tvåbostadshus och tabell B1 för fritidshus.~~

~~Med gemensam avfallslösning avses när fler än tre hushåll i förening har en fakturamottagare och dessa delar på ett eller flera större kärl eller annan typ av behållare för restavfall. I detta fall gäller fast avgift per hushåll i samfällighetsförening, enligt tabell i kapitel 2.1 och rörlig avgift enligt tabell A1 eller C1 för~~

kärl till villahushåll, tabell B1 för kärl till fritidshus, tabell C2 vid användning av container eller tabell C3 vid användning av underjordsbehållare.

### **Gemensam avfallslösning**

Fler än tre en- och tvåbostadshus eller fritidshus i en förening med en fakturamottagare kan dela på ett eller flera större kärl eller annan typ av behållare för restavfall. I detta fall gäller fast avgift per hushåll i samfällighetsförening eller motsvarande, enligt tabell i kapitel 2.1.

En- och tvåbostadshus i en förening kan välja på kärlstorlekar för restavfall mellan 140 liter och 660 liter, se tabell C1 för valbara abonnemang. En förening kan också välja container för restavfall, se tabell C2. Om en förening för en- och tvåbostadshus väljer att använda underjordsbehållare köps sådan in och installeras av föreningen, se tabell C3 och tabell C4 för valbara abonnemang.

Fritidshus i en förening kan välja på kärlstorlekar mellan 370 liter och 660 liter, se tabell B1. En förening kan också välja container för restavfall, se tabell C2.

Avfall får inte komprimeras i kärl.

I abonnemang för gemensam avfallslösning ingår 140 liter kärl för matavfall och påsar avsedda för att lägga matavfall i. Dessa påsar hämtas på av kommunen anvisad plats.

### **Uppehåll i hämtning av hushållsavfall mat- och restavfall, och slam och latrin**

Vid uppehåll i tömning hämtning debiteras fast avgift, men ej rörlig tömnings- och behandlingsavgift, under aktuell period. Fastighetsinnehavaren ansvarar för att ansöka om uppehåll hos Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

### **Hemkompostering och förlängt tömningsintervall för restavfall**

För hemkompostering krävs att en anmälan lämnats in och godkänts av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. I samma anmälan kan du även ange om du önskar befrielse från kärl för matavfall. De alternativ med avseende på storlek på kärl och tömningsintervall som erbjuds visas i tabell A1 för en- och tvåbostadshus och i tabell B1 för fritidshus.

Längre hämtningsintervall än två veckor Förlängt tömningsintervall med tömning en gång per kvartal för restavfall kan medges om allt matavfall sorteras ut och hemkomposteras, och om detta är anmält till För kvartalstömning krävs att en ansökan har lämnats in och godkänts av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Det innebär att enbart restavfall hämtas. De alternativ med avseende på storlek på kärl och tömningsintervall som erbjuds visas i tabell A2 för en- och tvåbostadshus och i tabell B2 för fritidshus.

### **Befrielse**

Vid särskilda skäl kan fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare ansöka om befrielse från skyldigheten att lämna avfall under kommunalt ansvar till

**kommunen.** Vid befrielse från skyldigheten att lämna hushållsavfall till kommunen ska fast avgift betalas enligt tabell i kapitel 2.1.

### 1.11. Felsorteringsavgift

Om otillåtet avfall läggs i avfallsbehållare eller om avfallet inte är sorterat enligt anvisningar har Nyköpings kommun rätt att debitera en felsorteringsavgift enligt tabell M2.

### 1.12. Särskilda avgifter

Vid ändring av abonnemang som innebär att behållare ska bytas ut eller hämtas in tas avgift enligt tabell M1. För hämtning med andra metoder än de som är beskrivna i denna avfallstaxa eller där förhållandena väsentligt avviker från vad som är normalt debiteras avgift per timme, enligt tabell M3. Vid behov får Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden **renhållningen i Nyköpings kommun** besluta om tillfälliga avgifter baserat på självkostnad för tjänsten.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har möjlighet att ta ut en avgift för att behandla ansökningar gällande renhållning.

## 2. AVGIFTSDOKUMENT

Taxan för hushållsavfall **avfall under kommunalt ansvar** är uppdelad i en fast avgift och en rörlig abonnemangsavgift. Alla priser är inklusive moms.

Årsavgift = fast avgift per hushåll eller verksamhet + rörlig abonnemangsavgift + eventuella avgifter för tilläggstjänster.

### 2.1. Fast avgift

Observera att rörlig abonnemangsavgift tillkommer beroende på typ och storlek av behållare **samt tömningsfrekvens!**

Fast avgift, kr per år:

<i>Fastighet/verksamhet</i>	Avgift kr per år
En- och tvåbostadshus, kr per hushåll	1 311 kr
Fritidshus, kr per hushåll	711 kr
Flerbostadshus, kr per lägenhet	161 kr
Verksamheter, kr per verksamhet	1 311 kr
En- och tvåbostadshus i samfällighetsförening eller motsvarande, kr per hushåll	776 kr
Fritidshus i samfällighetsförening eller motsvarande, kr per hushåll	428 kr

## 2.2. Rörliga abonnemangavgifter

Rörliga abonnemangavgifter för hushållsavfall **mat- och restavfall** i kärl, säck, container eller andra ~~sterbehållare~~ **behållare**. Fast avgift enligt **tabell i** kapitel 2.1 tillkommer.

Information om vad som gäller för de olika typerna av abonnemang finns i kapitel 1.6, kapitel 0 och kapitel 1.10 **1.6-1.10**.

### A Valmöjligheter för permanentboende i en- och tvåbostadshus

Angivna avgifter gäller när kärlet placeras vid tömningsfordonets uppställningsplats **fordonets upphämningsplats**, max 7 meter från tomtgräns. Där tömning med sidlastande fordon används ska uppställning ske enligt instruktion från ~~Renhållningen~~ kommunen. Vid längre avstånd tillämpas gångavståndstillägg enligt tabell E1.

**Ett kärl för matavfall, 140 liter, ingår per abonnemang. För gemensam avfallslösning kan fler kärl för matavfall ingå.**

Fler än tre en- och tvåbostadshus med gemensam avfallslösning kan även använda kärl enligt tabell C1, container enligt tabell C2 eller underjordsbehållare enligt tabell C3 **välja kärlstorlekar mellan 140 liter och 660 liter, se tabell C1 för valbara abonnemang. För abonnemang med container se tabell C2 och för underjordsbehållare se tabell C3 eller C4.**

~~Ett kärl för matavfall, 140 liter, ingår per abonnemang.~~

Fast avgift enligt **tabell i** kapitel 2.1 tillkommer.

#### A1 Abonnemang ~~Sortering~~ **en- och tvåbostadshus**

Behållarstorlek Kärl, liter	Restavfall Antal tömningar per år	Matavfall Antal tömning- ar** per år	Avgift kr per år
Restavfall+Matavfall			
80* + 140	12	26	230 kr
80* + 140	26	26	497 kr
140*** + 140	12	26	497 kr
140** + 140	26	26	1 136 kr
240** + 140	26	26	2 328 kr
370**+140	26	26	5 384 kr
370** + 140	52	52	12 918 kr

\*Kärl på 80 liter gäller endast för befintliga kunder **som redan har det abonnemanget**. Går ej att nyteckna.

\*\* Gäller endast enskilda hushåll, inte gemensam avfallsbehållare, enligt kapitel 1.10.

\*\*\* Nytt alternativ från 2021-04-19.

## A2 Abonnemang Månadstömning och Kvartalstömning

Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare i en- och tvåbostadshus och som sorterar ut och komposterar allt matavfall på den egna fastigheten kan välja abonnemang med tömning en gång var fjärde vecka eller en gång per kvartal.

Behållarstorlek för restavfall Kärl, liter	Antal tömningar per år	Avgift kr per år
80*	4	66 kr

\*Kärl på 80 liter gäller endast för befintliga kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

## B Valmöjligheter för fritidshus

Från fritidsfastighet fritidshus sker hämtning under perioden vecka 19–40.

Angivna avgifter gäller när kärlet placeras vid tömningsfordonets uppställningsplats fordonets upphämningsplats, max 7 meter från tomtgräns. Vid längre avstånd tillämpas gångavståndstillägg enligt tabell E1.

Ett kärl för matavfall, 140 liter, ingår per abonnemang. För gemensam avfallslösning kan fler kärl för matavfall ingå.

Fler än tre fritidshus med gemensam avfallslösning kan välja kärlstorlekar mellan 370 liter och 660 liter. För abonnemang med container se tabell C2.

Fast avgift enligt tabell i kapitel 2.1 tillkommer.

### B1 Sommarabonnemang Abonnemang för fritidshus

Behållarstorlek Kärl, liter	Restavfall Antal tömningar per år	Matavfall Antal tömningar per år	Avgift kr per år
Restavfall+Matavfall			
<b>Hämtning var fjärde vecka</b>			
80* + 140	6	11	102 kr
140 + 140	6	11	323 kr
<b>Hämtning varannan vecka</b>			
80* + 140	11	11	323 kr
140 + 140	11	11	570 kr
240 + 140	11	11	1 255 kr
370 + 140	11	11	1 915 kr
660** + 140	11	11	2 752 kr
<b>Hämtning varje vecka</b>			
660** + 140	22	22	6 603 kr

\*Kärl på 80 liter gäller endast för befintliga kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

\*\* Gäller enbart för förening med fler än tre fritidshus med gemensam avfallslösning enligt kapitel 1.10.

## B2 — Månadshämtning sommar

Fritidsboende som sorterar ut och komposterar allt matavfall på den egna fastigheten kan välja abonnemang med tömning en gång var fjärde vecka.

Behållarstorlek för restavfall Kärl, liter	Antal tömningar per år**	Avgift kr per år
80*	6	100 kr
140***	6	317 kr

\*Kärl på 80 liter gäller endast för befintliga kunder. Går ej att nyteckna.

\*\* Kunden får anmäla till Miljö och samhällsbyggnadsnämnden att kärl för matavfall inte används om allt matavfall sorteras ut och komposteras på den egna fastigheten.

\*\*\* Nytt alternativ från 2021-04-19.

## B3 B2 Ö-abonnemang sommar fritidshus

Boende på ö utan fast vägförbindelse lämnar avfall vid anvisad gemensam uppställningsplats upphämningsplats på fastland.

Behållarstorlek	Avgift kr per hushåll och år
Del i gemensamma kärl behållare på land för restavfall respektive matavfall.	149 kr

## C Valmöjligheter för flerfamiljshus flerbostadshus

Angivna avgifter gäller när kärlet placeras vid tömningsfordonets uppställningsplats fordonets upphämningsplats, max 7 meter från tomtgräns. Vid längre avstånd tillämpas gångavståndstillägg enligt tabell E1.

Ett eller flera kärl för matavfall, storlek 140 liter, som töms med samma intervall som restavfall~~et~~, ingår i abonnemanget.

Abonnemang Mini Guld, Standard Silver respektive Maxi Brons, beror på dimensionering av behållarvolym för restavfall, se definition i kapitel 0.

Valet av abonnemang påverkas av antal hushåll, kärvolym, tömningsfrekvens och på hur bra restavfallet sorteras.

Avgift per år = (kr per liter) x (volym kär) x (antal tömningar per år) x (antal hushåll)

Fast avgift enligt tabell i kapitel 2.1 tillkommer.

## C1 Abonnemang Kärl

Kärlstorlekar mellan 140 liter och 660 liter finns. Kommunen anpassar antal kärl och kärlstorlekar efter behovet.

Antal tömningar per år		Abonnemang Guld < 40 l/hh/v Avgift kr per liter	Abonnemang Silver 40-70 l/hh/v Avgift kr per liter	Abonnemang Brons > 70 l/hh/v Avgift kr per liter
Varannan vecka	26	0,2127	0,2846	0,3539
En gång per vecka	52	0,2349	0,3143	0,3915
Två gånger per vecka	104	0,2812	0,3761	0,4698
Tre gånger per vecka	156	0,3243	0,4335	0,5404

## C2 Restavfall i container\*\*

I abonnemanget ingår 140 liter kärl för matavfall med tömning en gång per vecka som töms med samma intervall som restavfallet förutom vid tömning en gång var fjärde vecka, då töms kärlet för matavfall varannan vecka.

Vid säsongsabonnemang där kunden inte väljer att vinterförvara containern och utställning och hemtagning sker under samma säsong tillkommer avgift enligt nedan. I övriga fall ingår priset för utställning i abonnemangskostnaden.

Observera att grovavfall inte får läggas i container för restavfall. För hämtning av grovavfall, se kapitel 2.3 och tabell I2.

Behållar- storlek kbm	Utställning kr per behå- lare	Hemtagning kr per be- hållare	Hyra kr per månad år	Schemalagd Avgift kr per töm- ning	Budad Avgift kr per tömning
3*	956 kr	956 kr	196 2 393 kr	722 kr	1 292 kr
6	956 kr	956 kr	228 2 795 kr	1 441 kr	2 097 kr
8	956 kr	956 kr	260 3 179 kr	1 853 kr	2 662 kr
10*	956 kr	956 kr	293 3 581 kr	2 331 kr	3 399 kr

\* Container på 3 kbm och 10 kbm gäller endast för befintliga kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

\*\* Grovavfall inte får läggas i container för restavfall. För hämtning av grovavfall, se kapitel 2.3.



**C3 Underjordsbehållare för restavfall och kärl för matavfall**

Avgiften består av tömningsavgift + behandlingsavgift enligt denna tabell.

I abonnemanget ingår 140 liter kärl för matavfall med tömning en gång per vecka som töms med samma intervall som restavfallet.

Tjänst	Schemalagd* Avgift kr per tömning	Budad Avgift kr per tömning
Tömningsavgift för behållare med restavfall, 0 – 5 kbm, kr per tömning	537 kr	896 kr
Behandlingsavgift för restavfall, kr per kbm	125 kr	125 kr

\* Schemalagd tömning innebär regelbunden hämtning två gånger i veckan, en gång varje vecka eller en gång varannan vecka.

**C4 Underjordsbehållare för restavfall och för matavfall**

Avgiften består av tömningsavgift + behandlingsavgift enligt denna tabell.

Tjänst	Schemalagd* Avgift kr per tömning	Budad Avgift kr per tömning
<b>Restavfall</b>		
Tömningsavgift för behållare med restavfall, 0 – 5 kbm, kr per tömning	537 kr	896 kr
Behandlingsavgift för restavfall, kr per kbm	125 kr	125 kr
<b>Matavfall</b>		
Tömningsavgift för behållare med matavfall, 0 – 5 kbm, kr per tömning	0 kr	0 kr eller 896 kr**
Behandlingsavgift för matavfall, kr per kbm	0 kr	0 kr

\* Schemalagd tömning innebär regelbunden hämtning två gånger i veckan, en gång varje vecka eller en gång varannan vecka.

\*\* Vid budning av endast matavfall tas avgift ut, vid budning av restavfall töms båda behållarna men ingen avgift tas ut för matavfallet.

## D Valmöjligheter för verksamheter

Angivna avgifter gäller när kärlet placeras vid tömningsfordonets uppställningsplats **fordonets upphämningsplats**, max 7 meter från tomtgräns. Vid längre avstånd tillämpas gångavståndstillägg enligt tabell E1.

Matavfall ska sorteras ut. Ett kärl för matavfall, 140 liter, ingår per hämtställe där det finns abonnemang enligt tabell D1, **tabell D4 eller tabell D5** tecknat för restavfall. Kärlet för matavfall töms med samma intervall som restavfall **förutom vid tömning en gång var fjärde vecka, då töms kärlet för matavfall varannan vecka**. Abonnemang kan tecknas för fler kärl för matavfall och andra tömningsintervall, se tabell D3 **D2**.

**Vid användning av underjordsbehållare, se tabell C3 eller C4.**

**Tömningsintervallen två, tre och fem gånger per vecka kan inte alltid erbjudas. I dessa fall kan kärstorlek eller antal kärl anpassas för att möta behoven.**

Fast avgift enligt **tabell i** kapitel 2.1 tillkommer.

**D1 Abonnemang kärl för restavfall**

Behållarstorlek Kärl, liter	Antal tömningar per år	Avgift kr per år
<b>Tömning var fjärde vecka</b>		
80*	12	321 kr
140	12	654 kr
<b>Tömning varannan vecka</b>		
80*	26	654 kr
140	26	1 135 kr
240	26	1 891 kr
370	26	3 618 kr
660	26	5 427 kr
<b>Tömning en gång per vecka</b>		
80*	52	1 423 kr
140	52	2 339 kr
240	52	4 286 kr
370	52	7 291 kr
660	52	10 585 kr
Säck, 160 (säck)	52	3 149 kr
<b>Tömning två gånger per vecka</b>		
370	104	14 721 kr
660	104	20 214 kr
<b>Tömning tre gånger per vecka</b>		
370	156	22 079 kr
660	156	31 541 kr
<b>Tömning fem gånger per vecka</b>		
660	260	59 503 kr

\*Kärl på 80 liter gäller endast för befintliga kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

**D2 — Abonnemang Månadshämtning**

Abonnemang med hämtning en gång var fjärde vecka kan väljas om mängden avfall är liten och inget matavfall förekommer. Det ingår inget kärl för matavfall i detta abonnemang.

Behållarstorlek Kärl, liter	Antal tömningar per år	Avgift kr per år
<b>Tömning en gång var fjärde vecka</b>		
80*	12	315 kr
140**	12	641 kr

\*Kärl på 80 liter gäller endast för befintliga kunder. Går ej att nyteckna.

\*\* Nytt alternativ från 2021-04-19.

**D3 D2 Abonnemang kärl för matavfall**

Behållarstorlek Kärl, liter	Antal tömningar per år	Avgift kr per år
<b>Tömning varannan vecka</b>		
140	26	757 kr
<b>Tömning varje vecka</b>		
140	52	1 560 kr
240*	52	2 858 kr
<b>Tömning två gånger per vecka</b>		
140	104	3 210 kr
240*	104	6 364 kr
<b>Tömning tre gånger per vecka</b>		
140	156	4 859 kr
240*	156	8 733 kr
<b>Tömning fem gånger per vecka</b>		
140	260	9 600 kr
240*	260	17 350 kr

\*Matavfallskärl på 240 liter gäller endast för befintliga kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

**D4 D3 Avgift vid tömning av matavfall i slutna tank**

Avgiften utgörs av tömningsavgift + behandlingsavgift enligt nedan. För avgifter som kan tillkomma se tabell K6.

Vid tömning av matavfall i slutna tank över 5 kbm debiteras timpris. Minst 1 timme debiteras och därefter per påbörjad halvtimme.

Tjänst	Schemalagd* Avgift kr per tömning	Budad Avgift kr per tömning, inom 10 arbetsdagar
Tömningsavgift för tank, 0 – 5 kbm, kr per tömning	937 kr	1 456 kr
Tömningsavgift för tank över 5 kbm, kr per timme	1 213 kr	1 743 kr
Behandlingsavgift för matavfall, kr per kbm	538 kr	538 kr

\* Schemalagd tömning innebär regelbunden hämtning en gång varje vecka eller en gång varannan vecka.

**D5 D4 Abonnemang för restavfall i container\*\***

Vid säsongabonnemang där kunden inte väljer att vinterförvara containern och utställning och hemtagning sker under samma säsong tillkommer avgift enligt nedan. I övriga fall ingår priset för utställning i abonnemangskostnaden.

Vid användning av underjordsbehållare, se tabell C3.

Behållarstorlek kbm	Utställning kr per behållare	Hemtagning kr per behållare	Hyra kr per månad år	Schemalagd Avgift kr per tömning	Budad Avgift kr per tömning
3*	956 kr	956 kr	196 2 393 kr	722 kr	1 292 kr
6	956 kr	956 kr	228 2 795 kr	1 441 kr	2 097 kr
8	956 kr	956 kr	260 3 179 kr	1 853 kr	2 662 kr
10*	956 kr	956 kr	293 3 581 kr	2 331 kr	3 399 kr

\* Container på 3 kbm och 10 kbm gäller endast för befintliga kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

\*\* Observera att grovavfall inte får läggas i container för restavfall. För hämtning av grovavfall, se kapitel 2.3 och tabell I2.

**D5 Abonnemang för restavfall i komprimator**

Avgiften utgörs av tömningsavgift + behandlingsavgift enligt nedan.

Tjänst	Schemalagd Avgift	Budad Avgift, inom 10 arbetsdagar	Budad Avgift, inom 3 arbetsdagar
Tömningsavgift, kr per tömning	956 kr	1 485 kr	2 044 kr
Behandlingsavgift, kr per ton	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning

## 2.3. Tilläggstjänster

### E Gångavstånd

Gångavstånd mäts som enkel väg.

Avstånd längre än 10 meter får enbart tecknas för kärl mindre än 660 liter.

Nya abonnemang får inte tecknas med gångavstånd längre än 20 meter.

#### E1 Abonnemang med gångavstånd

Avstånd	Avgift kr per behållare och per tömning
0 – 6 meter	0 kr
Per påbörjat 7-meters intervall från 7 meter	549*1,1*(antal intervall)

\* Intervall 7 – 13 meter räknas som första intervallet, 14 – 23 meter är 2 st intervall och så vidare.

### F Extratömning

Kunder med abonnemang avseende avfall i kärl kan beställa extra tömning.

Tömning sker inom tre arbetsdagar från beställning.

#### F1 Extratömning av kärl

Typ av avfallsbehållare	Avgift kr per behållare och tömning
Tömning av extra kärl i samband med ordinarie tömning. Gäller flerbostadshus, <b>samfälligheter</b> och verksamheter.	157 kr
Extra tömning efter budning, ej vid ordinarie tömning	329 kr

#### F2 Extrasäck vid ordinarie tömning

Typ av avfallsbehållare	Avgift kr per säck
160 – 240 liter säck*	121 kr

\* Varje säck får väga max 25 kg **och inte vara större än att den går ner i kärlet.**

**G Returpapper**

Hämtning av returpapper kan beställas genom att kontakta den insamlare som finns anvisad på Nyköpings kommuns hemsida. Avgiften får maximalt uppgå till belopp enligt nedan.

**G1 Avgift för hämtning av returpapper i kärl**

Avgifterna avser årsabonnemang inkl. kärllhyra.

Behållarstorlek Kärl, liter	Antal tömningar per år	Schemalagd Avgift kr per år	Budad Avgift kr per tömning
140	12	630 kr	105 kr
140	26	1 375 kr	105 kr
140	52	2 735 kr	105 kr
240 - 370	12	720 kr	105 kr
240 - 370	26	1 600 kr	105 kr
240 - 370	52	3 115 kr	105 kr
660	12	825 kr	105 kr
660	26	1 830 kr	105 kr
660	52	3 570 kr	105 kr
660	104	7 145 kr	105 kr

**G2 Avgift för hämtning av returpapper i container**

Avgifterna avser årsabonnemang. Hyra för container tillkommer enligt nedan.

Behållarstorlek Container, kbm	Antal tömningar per år	Hyra kr per år	Schemalagd Avgift kr per år	Budad Avgift kr per tömning
3	12	2 395 kr	4 510 kr	365 kr
3	26	2 395 kr	6 805 kr	365 kr
3	52	2 395 kr	11 060 kr	365 kr
3	104	2 395 kr	19 570 kr	365 kr
6	12	2 795 kr	7 830 kr	365 kr
6	26	2 795 kr	11 185 kr	365 kr
6	52	2 795 kr	17 955 kr	365 kr
6	104	2 795 kr	28 080 kr	365 kr
8	12	3 180 kr	7 190 kr	585 kr
8	26	3 180 kr	11 610 kr	585 kr
8	52	3 180 kr	19 815 kr	585 kr
8	104	3 180 kr	36 230 kr	585 kr



## I Grovavfall

Med grovavfall avses avfall under kommunalt ansvar som är så tungt eller skrymmande eller har andra egenskaper som gör att det inte är lämpligt att samla in i säck eller kärl, exempelvis gamla och trasiga möbler och leksaker.

### I1 Hämtning av löst grovavfall och annat löst hushållsavfall

Hämtning av löst grovavfall och löst hushållsavfall, som normalt läggs i kärl eller container, kan beställas. Avgiften består av hämtningsavgift + behandlingsavgift. Farligt avfall hämtas inte.

Avfallet ska kunna hanteras av en person, max 25 kg/kolli och max 2 kubikmeter kbm per hämtning.

Tjänst	Avgift
Hämtning av löst grovavfall, tid för lastning upp till fem minuter.	516 kr
Tillägg per påbörjad 5-minutersperiod för lastning utöver fem minuter.	47 kr per fem minuter
Behandlingsavgift, per påbörjad kubikmeter kbm.	304 kr per kubikmeter kbm

### I2 Grovavfall i lastväxlarflak

Minsta totala kostnad består av avgift för utställning inklusive hyra upp till sju dagar + hemtagning inklusive och tömning + behandlingsavgift. Farligt avfall hämtas inte.

Tjänst	Avgift
Utställning, inklusive hyra upp till sju dagar	937 kr
Hemtagning och tömning	937 kr
Behandlingsavgift, kr per ton	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning
Tömning vid fler än en tömning	1 874 kr/tömning
Hyra för varje ny påbörjad sjudagarsperiod	317 kr

**I3 Hämtning av Abonnemang för trädgårdsavfall**

Trädgårdsavfall är löv, fallfrukt, grenar, gräsklipp och kvistar.

Trädgårdsavfall kan hämtas i 190 liters kärl enligt erhållt fastställt schema under perioden vecka 14–45.

Tjänst	Avgift per år
Tömning av kärl för trädgårdsavfall*, enligt fastställt schema, 8 gånger per säsong, var fjärde vecka.	776 kr

\* Komposterbart, t ex gräsklipp, grenar från buskar, fallfrukt.

**J Latrin****J1 Hämtning av latrin, per hämtningstillfälle**

Tjänst	Avgift kr per behållare
Hämtning av latrin i 23 liters behållare	302 kr

**K Slam från enskilda små avloppsanläggningar**

I angivna avgifter ingår slangdragning upp till 20 meter. För avgifter som kan tillkomma se tabell K6.

**K1 Avgift för tömning av slamavskiljare, minireningsverk eller slutentank upp till 6 kbm**

Volym, kbm	Schemalagd Avgift kr per tömning, Schemalagd	Budad Avgift kr per tömning, inom 10 arbets- dagar	Budad Avgift kr per tömning, inom 3 arbets- dagar
0 – 3 kbm	956 kr	1 485 kr	2 044 kr
3 – 6 kbm	1 457 kr	1 987 kr	2 546 kr

**K2 Avgift för tömning av slamavskiljare, minireningsverk eller slutentank över 6 kbm**

Vid tömning debiteras minst 1 timme och därefter per påbörjad halvtimme. Behandlingsavgift tillkommer. Körtid till fastigheten ingår i avgiften.

Tjänst	Schemalagd Avgift, kr Schemalagd	Budad Avgift kr per tömning inom 10 arbets- dagar	Budad Avgift kr per tömning inom 3 arbets- dagar
Tömningsavgift, kr per timme	1 213 kr	1 743 kr	2 302 kr
Behandling, kr per kubikmeter kbm	149 kr	149 kr	149 kr

**K3 Avgift för tömning av köksbrunn BDT-avlopp (köksbrunn)**

Tjänst	Samtidig tömning Avgift kr per tömning, samtidig tömning	Endast köksbrunn Avgift kr per tömning, endast köksbrunn
Tömning av köksbrunn BDT-avlopp (köksbrunn)	227 kr	661 kr

**K4 Avgift för tömning av fosforfälla**

Tjänst	Schemalagd Avgift kr per tömning Schemalagd
Tömning av fosforfälla, med lös eller förpackad filtervolym.	956 kr

**K5 Avgift för tömning av toalettavn**

Vid tömning debiteras minst 30 minuter och därefter per påbörjad 15 minutersperiod.

Tjänst	Avgift
Tömningsavgift, avgift per halvtimme.	607 kr

**K6 Tilläggsavgifter**

Tilläggsavgifter kan debiteras för extra tjänster i samband med tömning av slamavskiljare, minireningsverk, sluten tank eller fettavskiljare. Ordinarie avgifter tillkommer.

Tjänst	Avgift
Slangdragning, vid hinder eller utöver 20 meter. Vid slangdragning över 30 meter kan extra bemanning komma att krävas, se avgift nedan. Ordinarie avgifter tillkommer.	20-30 meter: 341 kr per tillfälle 30-40 meter: 506 kr per tillfälle 40-50 Över 40 meter: 671 kr per tillfälle
Framkörningsavgift då tömning inte har kunnat utföras på grund av hinder, så kallad bomkörning.	551 kr per tillfälle
Telefonavisering debiteras då samtal önskas före eller efter tömning.	92 kr per tillfälle
Beställning av tömning vid bestämd tidpunkt (beställning ska ske senast 3 arbetsdagar innan tömning). Ordinarie avgifter tillkommer.	551 kr per tillfälle
Vid akut tömning inom 24 timmar under ordinarie arbetstid debiteras en utryckningsavgift. Ordinarie Abonnemangstaxa för schemalagd tömning tillkommer (se slam K1, K2, K3, K5 och fett L1).	2 205 kr per tillfälle
Vid akut tömning, eller annat arbete, under icke ordinarie arbetstid. Minsta debitering är tre timmar á 1 444 kr.	4 332 kr per tillfälle + eventuell extra tid
Extra arbete på plats, slamsugningsbil med förare. Tillämpas exempelvis vid framgrävning av lock, spolning och lokalisering av brunn. Avser tid på plats, ej körtid till fastigheten. Minsta debitering är tio minuter och därefter per påbörjad 5-minutersperiod. Ordinarie avgifter tillkommer.	101 kr per 5-minutersperiod

Extra bemanning. Tillämpas vid behov tex. vid lång slangdragning, tunga lock och tryckspolning. <b>Ordinarie avgifter tillkommer.</b>	497 kr per timme
Vid tömning av fördelningsbrunn då fordonet behöver flyttas för att utföra tömning tas avgift ut. <b>Ordinarie avgifter tillkommer.</b>	227 kr <b>per tömning</b>

Ordinarie arbetstid är helgfri måndag-torsdag kl 06:30-15:30. Helgfri fredag kl 06:30-13:00.

## L Fettavfall **Fettavskiljare**

I angivna avgifter ingår slangdragning upp till 20 meter. **För avgifter som kan tillkomma se tabell K6.**

### L1 Avgift för tömning av fettavskiljare

Volym, kbm	<b>Schemalagd</b> Avgift kr per tömning, Schemalagd	<b>Budad</b> Avgift kr per tömning, inom 10 arbets- dagar	<b>Budad</b> Avgift kr per tömning, inom 3 arbets- dagar
0 – 1 kbm	2 124 kr	2 731 kr	3 336 kr
Pris <b>Kr</b> / kbm över 1 kbm 144 kr			

## M Särskilda avgifter

### M1 Administrativa avgifter

Typ av förändring	Avgift kr per tillfälle
Vid ändring av abonnemang; t.ex. byte av behållare*, eller gemen- sam avfallsbehållare gäller att ett byte av abonnemang per år får göras utan avgift. Därutöver debi- teras avgift per byte och per be- hållare.	419 kr
Upplägg av annan fakturamotta- gare än fastighetsägaren eller den som enligt 1 kap. 5 § fastig- hetstaxeringslagen (1979:1152) ska anses som fastighetsägare.	419 kr

\* Avser byte av storlek. Vid byte på grund av att behållaren är trasig utgår ingen avgift.

## M2 Felsorteringsavgift per tillfälle

Vid felsortering kommer fastighetsägaren **fastighetsinnehavaren** att kontaktas och felet påpekas. Vid tredje tillfället faktureras felsorteringsavgift.

Typ av fastighet	Avgift kr per hämtställe
Villahushåll och fritidsboende, kärn- <b>En- och tvåbostadshus och fritidshus</b>	304 kr
Flerbostadshus och verksamhet, kärn	487 kr

## M3 Timpriser

För tjänster som inte finns reglerade i detta dokument sker debitering per timme samt självkostnadspris för behandling av det aktuella avfallet. Priset bestäms av Nyköpings kommun. Nedanstående timpriser tillämpas inom normal **ordinarie** arbetstid, helgfri måndag-torsdag kl 06:30-15:30. Helgfri fredag kl 06:30-13:00.

Tjänst	Avgift kr per timme
Renhållningsfordon med förare, <b>kr per timme</b>	956 kr
Servicebil med förare	674 kr
Lastväxlarbil med förare	937 kr
Extra man <b>bemannning, kr per person</b>	497 kr

## **MSN § Revidering av Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial**

### **Diarienummer: MSN21/70**

Med anledning av ny lagstiftning behöver Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial revideras. Tekniska divisionen föreslår därför en revidering av nuvarande taxa för att uppfylla gällande lagstiftning, att taxan räknas upp med 8 % samt att returpapper tas bort från denna taxa.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag**

Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial föreslås räknas upp med 8 % för att täcka kostnader för insamling, transport och behandling.

Med anledning av ändringarna i avfallslagstiftningen föreslås också förändringar i taxan. En förändring är att termen hushållsavfall inte längre används. Termen föreslås ersättas med avfall under kommunalt ansvar. Med anledning av att kommunen övertar ansvaret för insamling av returpapper föreslås också att returpapper tas bort från denna taxa.

Förutom ändringar som gäller anpassning till ny lagstiftning föreslås också en del tillägg och förtydliganden som tidigare saknats. Dessutom föreslås att en del formuleringar som inte stämmer överens med hur vi idag gör i praktiken tas bort eller justeras. En del ändringar är också rent språkliga justeringar, felaktiga hänvisningar eller ändringar som har med strukturen på själva dokumentet att göra, men innebär inga förändringar i praktiken.

Alla förändringar gentemot föregående avfallstaxa presenteras i tjänsteskrivelsens bilaga 1. Förändringar i formuleringar eller tillägg i den nya taxan har markerats i gult. Text som har strukits från den nuvarande

taxan har markerats med genomstruken text. Kommentarer om särskilda föreslagna förändringar finns inlagda som kommentarer i bilaga 1.

I bilaga 2 presenteras skillnaderna i kostnad mellan en höjning av taxan med 2 % respektive 8 %.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) **att** anta Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial, samt
- 2) **att** taxan gäller från och med 2022-01-01.

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 3) **att** förklara paragrafen för omedelbart justerad

### **Beslut till:**

Kommunfullmäktige



Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Revidering av Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial

### Sammanfattning

Med anledning av ny lagstiftning behöver Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial revideras. Tekniska divisionen föreslår därför en revidering av nuvarande taxa för att uppfylla gällande lagstiftning, att taxan räknas upp med 8 % samt att returpapper tas bort från denna taxa.

### Bakgrund

Enligt bestämmelser i Miljöbalken (1998:808) får kommunen meddela föreskrifter om att avgift ska betalas för den insamling, transport och behandling av avfall som utförs av kommunen eller den som kommunen anlitar. Kommunernas avfallshantering är avgiftsfinansierad och avfallsavgifterna bör täcka kommunens totala kostnad för avfallshanteringen.

Avgifterna i Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial omfattas inte av det kommunala monopolet gällande avfall under kommunalt ansvar.

Ny avfallslagstiftning från augusti 2020 gör att behov finns att revidera taxan för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial. Det finns också behov av att göra en uppräknig av beloppen i taxan med 8 % för att täcka kostnader för insamling, transport och behandling. Taxan har varit oförändrad sedan 2018.

### Begrepp

Kommunen ansvarar för att följande avfall inom kommunen behandlas: kommunalt avfall, avloppsfraktioner och filtermaterial från enskilda avloppsanläggningar, latrin från torrtoaletter och jämförliga lösningar samt från 2023 även bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet.

Med kommunalt avfall avses avfall som kommer från hushåll och sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll.

Visst kommunalt avfall ligger under producentansvar, till exempel förpackningar och elektroniskt avfall. Producentansvar innebär att producenterna ansvarar för att samla in och ta hand om uttjänta produkter inom dessa avfallskategorier.

### Lagändringar

Den 1 augusti 2020 trädde ett antal ändringar i miljöbalken och en ny avfallsförordning i kraft. Ändringarna handlar bland annat om att uttrycket hushållsavfall inte längre används samt att det kommunala avfallsansvaret enligt Miljöbalken revideras.

Från och med 1 januari 2022 avskaffas också producentansvaret för returpapper och kommunerna övertar då ansvaret för insamling och återvinning av returpapper.

### Ekonomisk dimension

Föreslagen taxa har räknats upp med 8 % för att täcka kostnader för insamling, transport och behandling.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Dokumentation**

Förslaget innebär inga konsekvenser för barn, direkt eller indirekt. Därför saknas skäl att göra en prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen.

### **Förslag**

Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial föreslås räknas upp med 8 % för att täcka kostnader för insamling, transport och behandling.

Med anledning av ändringarna i avfallslagstiftningen föreslås också förändringar i taxan. En förändring är att termen hushållsavfall inte längre används. Termen föreslås ersättas med avfall under kommunalt ansvar. Med anledning av att kommunen övertar ansvaret för insamling av returpapper föreslås också att returpapper tas bort från denna taxa.

Förutom ändringar som gäller anpassning till ny lagstiftning föreslås också en del tillägg och förtydliganden som tidigare saknats. Dessutom föreslås att en

del formuleringar som inte stämmer överens med hur vi idag gör i praktiken tas bort eller justeras. En del ändringar är också rent språkliga justeringar, felaktiga hänvisningar eller ändringar som har med strukturen på själva dokumentet att göra, men innebär inga förändringar i praktiken.

Alla förändringar gentemot föregående avfallstaxa presenteras i tjänsteskrivelsens bilaga 1. Förändringar i formuleringar eller tillägg i den nya taxan har markerats i gult. Text som har strukits från den nuvarande taxan har markerats med genomstruken text. Kommentarer om särskilda föreslagna förändringar finns inlagda som kommentarer i bilaga 1.

I bilaga 2 presenteras skillnaderna i kostnad mellan en höjning av taxan med 2 % respektive 8 %.

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) **att** anta Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial, samt
- 2) **att** taxan gäller från och med 2022-01-01.

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 3) **att** förklara paragrafen för omedelbart justerad

Kent Nyman  
Divisionschef Tekniska divisionen  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-21

Emelie Nylund  
Renhållningschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-21

### **Beslut till:**

Kommunstyrelsen  
Tekniska Divisionen  
Ekonomiavdelningen



# Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial

Antagen av Kommunfullmäktige 2022-XX-XX KFS XXX

# Innehåll

Innehåll .....	2
1. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER .....	3
1.1. Allmänt .....	3
1.2. Ansvar för den kommunala renhållningen och gällande regler .....	3
1.3. Betalningsskyldig, betalningsmottagare och ändringar .....	3
1.4. Tilläggstjänster .....	4
1.5. Felsorteringsavgift .....	5
1.6. Särskilda avgifter .....	5
2. AVGIFTSDOKUMENT .....	6
2.1. <b>Prislista Avgift</b> för hämtning av återvinningsmaterial, årsabonnemang inkl kärthyra .....	6
2.1.1. <b>Kärl, rullhäck och säck</b> .....	6
2.1.2. <b>Container</b> .....	8
2.2. <b>Prislista Avgift</b> för osorterat industriavfall .....	9
2.3. <b>Övrigt verksamhetsavfall i lastväxlarflak</b> .....	10
2.4. <b>Slam från avloppsanläggningar</b> .....	11
2.5. Tilläggstjänster .....	13
2.5.1. Gångavstånd .....	13
2.6. <b>Särskilda avgifter</b> .....	13
2.6.1. <b>Administrativa avgifter</b> .....	13
2.6.2. <b>Felsorteringsavgift per tillfälle</b> .....	13
2.6.3. <b>Timpriser</b> .....	14

# 1. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

## 1.1. Allmänt

Dessa föreskrifter om avgifter (taxa) anger priser för hämtning av återvinningsmaterial, verksamhetsavfall och avfall som inte omfattas av det kommunala monopolet gällande ~~hushållsavfall~~ **avfall under kommunalt ansvar**.

Dessa föreskrifter om avgifter har kommunen beslutat med stöd av 27 kap. 4 § miljöbalken. Avgifterna avser den insamling, transport, ~~återvinning och bortskaftande~~ **och behandling** av avfall som utförs ~~genom kommunens försorg av kommunen eller den som kommunen anlitar~~.

## 1.2. Ansvar för den kommunala renhållningen och gällande regler

För kommunens avfallshantering gäller bestämmelserna i miljöbalken, avfallsförordningen, andra förordningar utfärdade med stöd av miljöbalken samt renhållningsordningens föreskrifter om avfallshantering för Nyköpings kommun.

Den avfallsansvariga nämnden har verksamhetsansvar, enligt 15 kap. 20 § miljöbalken, för hanteringen av ~~hushållsavfall~~ **avfall under kommunalt ansvar** ~~samt därmed jämförligt avfall från annan verksamhet~~ i kommunen. Tjänsterna som anges i taxan omfattas inte av det kommunala monopolet gällande ~~hushållsavfall~~ **avfall under kommunalt ansvar**.

## 1.3. Betalningsskyldig, betalningsmottagare och ändringar

Avfallslämnaren **Fastighetsinnehavaren** är betalningsskyldig och ska teckna abonnemang för aktuell avfallshantering. Avgiften skall betalas till Nyköpings kommun.

Vid ägarbyte ska ~~uppgifter om ny ägare och tillträdesdatum~~ **snarast lämnas skriftligt till Nyköpings kommun. Uppsägning ska ske senast 10 vardagar innan abonnemanget upphör. säljaren ta kontakt med Nyköpings kommun månaden innan ägarbytet sker för att få en överlåtelseblankett som kan skrivas under av säljaren och köparen. Blanketten lämnas in till Nyköpings kommun snarast efter ägarbytet trätt i kraft.**

Betalningsskyldighet gäller även vid de tillfällen då avfall inte kunnat hämtas, på grund av att avfallsbehållaren inte varit tillgänglig vid tömningstillfället, inte använts eller varit placerad på annat sätt än det i abonnemanget specificerade sättet.

## 1.4. Tilläggstjänster

### Gångavståndstillägg

Kärl ska normalt placeras vid fastighetsgräns, senast kl. 06.00 på tömningsdagens morgon. Om kärlet ska hämtas inne på ~~tomten~~ fastigheten, eller om annan plats överenskommit där tömningsfordonet inte kan stanna intill kärlet, tillkommer avgift för gångavstånd för samtliga typer av fastigheter, se tabell i kapitel 2.5.1. Detta är en tilläggstjänst som bara utförs om den ingår i valt abonnemang eller på annat sätt är beställd i förväg. Avståndet räknas från tömningsfordonets ordinarie stoppställe fordonets upphämningsplats till avfallsbehållaren.

Avgift betalas för gångavstånd längre än sju meter.

Av arbetsmiljöskäl medges inte nya abonnemang med gångavstånd som överstiger 10 meter för 660 liters kärl och 20 meter för övriga kärl.

Nyköpings kommun avgör i samråd med fastighetsinnehavaren om kärlet ska placeras på annat sätt än vid fastighetsgräns.

### Extratömning

Kunder med abonnemang kan beställa extra tömning. Extra tömning beställs hos Nyköpings kommun och sker inom tre arbetsdagar från beställning.

Om ordinarie tömning inte har kunnat utföras på grund av omständigheter som abonnenten råder över (t ex snöröjning eller andra hinder på vägen) utblir tömningen. Efter särskild beställning, och när avfallsinnehavaren rättat till problemet, kan en extra tömning utföras.

Vid tillfälligt stora avfallsmängder kan ~~antingen~~ en extra tömning beställas ~~eller extra säck hämtas~~ efter särskild beställning mot avgift. Se taxa för budning i respektive tabell. ~~Extra säck tas med vid nästa ordinarie hämtning.~~

### Slam

Abbonemang kan tecknas för regelbunden, schemalagd tömning av slamavskiljare, ~~sluten tank för toalettavlopp och köksbrunn, med tömning en gång per år. Hämtning sker antingen vår eller höst och aviseras fyra veckor före tömning.~~ större reningsverk och pumpbrunnar. Tömning kan även utföras på budning. Övriga arbeten med slamfordon kan i mån av tid utföras efter budning. Farligt avfall hämtas inte. För avgifter se tabell i kapitel 2.4.1.

De avgifter som anges i ~~tabellen~~ tabellerna gäller vid maximalt 40 20 meter slang mellan fordonets ~~uppställningsplats och anslutningspunkt till~~ och botten på den anläggningen som ska tömmas. Vid längre slanglängd tas extra avgift enligt tabell i kapitel 2.4.2.

Brunnslock till slamavskiljare får inte vara övertäckta och ska vara lättillgängliga för tömning. Behövs framgrävning eller handräckning utgår extra avgift.

~~Inför tömning av minireningsverk, slamavskiljare, sluten tank för toalettavlopp och köksbrunn ska fastighetsinnehavaren förbereda anläggningen så att tömning kan ske genom slamsugning. Anläggningen ska vara lättillgänglig för tömning och fri från hinder. Lock eller manlucka får inte vara övertäckt eller fastfusen. Behövs framgrävning eller handräckning utgår extra avgift enligt tabell i kapitel 2.4.2.~~

~~Inför tömning av fosforfällor ska fastighetsinnehavaren förbereda anläggningen så att tömning kan ske genom slamsugning eller med kranbil.~~

## 1.5. Felsorteringsavgift

Om otillåtet avfall läggs i avfallsbehållare eller om avfallet inte är sorterat enligt anvisningar har Nyköpings kommun rätt att debitera en felsorteringsavgift enligt ~~taxedokumentet~~ tabell i kapitel 2.6.2.

## 1.6. Särskilda avgifter

Vid ändring av abonnemang som innebär att behållare ska bytas ut eller hämtas in tas ~~en särskild~~ avgift enligt ~~taxedokumentet~~ tabell i kapitel 2.6.1.

För hämtning med andra metoder än de som är beskrivna i denna avfallstaxa eller där förhållandena väsentligt avviker från vad som är normalt debiteras avgift per timme, enligt ~~taxedokumentet~~ tabell i kapitel 2.6.3.

Vid behov får ~~Bygg och tekniknämnden~~ ~~renhållningen i Nyköpings kommun~~ besluta om tillfälliga avgifter baserat på självkostnad för tjänsten.



## 2. AVGIFTSDOKUMENT

Abonnemang tecknas helårsvis eller för sommarsäsong (4/5-30/9 **vecka 19-40**) och i det fallet ansvarar abonnenten för förvaring av kärlen över vintersäsongen. Sommarabonnemang debiteras för 41,6 **41,9%** av årsabonnemang (152 **153** aktiva dagar av 365)

### 2.1. ~~Prislista~~ **Avgift** för hämtning av återvinningsmaterial, ~~årsabonnemang inkl kärllhyra~~

#### 2.1.1. **Kärl, rullhäck och säck**

**Avgifterna avser årsabonnemang. Hyra för kärl och rullhäck ingår.**

Hämtning **kan ske** av förpackningar i fraktionerna plast, papper, metall, ofärgat glas, färgat glas och wellpapp ~~och tidningar~~. Avfallet ska vara sorterat i ~~avsett kärl~~ **avsedd behållare** och får inte blandas med andra fraktioner.

**För glas kan kärlstorlekar mellan 140 liter och 370 liter väljas. 660 liter gäller endast för kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.**

**För wellpapp kan kärlstorlekar mellan 240 liter och 660 liter eller rullhäck väljas.**

**För metall kan kärlstorlekar mellan 140 liter och 370 liter väljas.**

**För övriga fraktioner erbjuds samtliga kärlstorlekar.**

**Antal tömningar som kan erbjudas kan variera för de olika fraktionerna.**

**För mjukplast i säck gäller budningspriset per hämtning, inte per säck. För övriga fraktioner gäller budningspriset per behållare.**

## Nyköpings kommuns taxa för verksamhetsavfall och återvinningsmaterial

Volym liter	Tömningar per år	Årspris exkl moms	Årspris inkl moms	Budningspris exkl moms	Budningspris inkl moms
80- 140	12 ggr/år	505	631	85	106
80- 140	26 ggr/år	1 099	1 374	85	106
80- 140	52 ggr/år	2 190	2 737	85	106
240 - 370	12 ggr/år	575	719	85	106
240 - 370	26 ggr/år	1 281	1 602	85	106
240 - 370	52 ggr/år	2 492	3 115	85	106
660	12 ggr/år	660	824	85	106
660	26 ggr/år	1 464	1 830	85	106
660	52 ggr/år	2 858	3 572	85	106
660	104 ggr/år	5 714	7 143	85	106
Rullhäck*	12 ggr/år	773	966	91	114
för	26 ggr/år	1 674	2 093	91	114
wellpapp	52 ggr/år	3 344	4 180	91	114
Mjukplast i säck					
1-5 säckar	12 ggr/år	1 052	1 315	118	148
1-5 säckar	26 ggr/år	2 267	2 834	118	148
1-5 säckar	52 ggr/år	4 558	5 698	118	148
6-10 säckar	12 ggr/år	1 683	2 104	186	233
6-10 säckar	26 ggr/år	3 648	4 560	186	233
6-10 säckar	52 ggr/år	7 294	9 118	186	233

\* Rullhäck för wellpapp gäller endast för kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

## Container

I återvinningscontainer kan följande fraktioner utsorteras:

- Pappersförpackningar
- Well
- Tidningar
- Plast

### Hyra för container

Storlek container, m <sup>3</sup>	Årspris exkl. moms	Årspris inkl. moms
3-10	2315	2894

Storlek container, m <sup>3</sup>	Tömningar per år	Årspris exkl. moms	Årspris inkl. moms
3	12	3 342	4 178
3	26	2 493	3 116
3	52	8 192	10 240
6	26	8 287	10 358
8	12	5 326	6 657

## Nyköpings kommuns taxa för verksamhetsavfall och återvinningsmaterial

8	26	8 599	10 749
8	52	14 678	18 347
10	12	6 430	8 038
10	26	9 703	12 129
10	52	15 782	19 728

### Budningspris

Storlek m <sup>3</sup>	exkl.moms	inkl.moms
3-6	363	339
7-10	546	541

### 2.1.2 Container

Hämtning kan ske av förpackningar i fraktionerna plast, papper och wellpapp. Avfallet ska vara sorterat i avsedd container och får inte blandas med andra fraktioner.

Antal tömningar som kan erbjudas kan variera för de olika fraktionerna.

Hyra för container tillkommer.

Storlek Container, kbm	Tömningar per år	Årspris exkl. moms	Årspris inkl. moms	Budning exkl. moms	Budning inkl. moms
3*	12	3 610	4 512	293	366
3*	26	5 443	6 804	293	366
3*	52	8 847	11 059	293	366
3*	104	15 656	19 570	293	366
6	12	6 264	7 830	293	366
6	26	8 950	11 187	293	366
6	52	14 364	17 955	293	366
6	104	22 464	28 080	293	366
8	12	5 752	7 190	467	584
8	26	9 288	11 610	467	584
8	52	15 853	19 816	467	584
8	104	28 983	36 229	467	584

\*Container på 3 kbm gäller endast för de kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

### Hyra för container

Vid säsongsubonemang där kunden inte väljer att vinterförvara containern och utställning och hemtagning sker under samma säsong tillkommer avgift för utställning respektive hemtagning enligt nedan. I övriga fall ingår priset för utställning i abonnemangskostnaden.

Container, kbm	Utställning och hemtagning kr per container exkl. moms	Utställning och hemtagning kr per container inkl. moms	Hyra kr per år, exkl. moms	Hyra kr per år, inkl. moms
3*	765	956	1 914	2 393
6	765	956	2 236	2 795
8	765	956	2 543	3 179

\*Container på 3 kbm gäller endast för de kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

## 2.2. Prislista Avgift för osorterat industriavfall

### Container för osorterat Industriavfall

Storlek m <sup>3</sup>	Tömningar per år	Årspris exkl. moms	Årspris inkl. moms
3	12	15 727	19 659
3	26	32 282	40 352
3	52	66 219	82 774
3	104	134 094	167 618
8	12	36 421	45 526
8	26	73 669	92 086
8	52	148 994	186 242
8	104	299 643	374 553
10	12	44 698	55 873
10	26	90 224	112 780
10	52	182 103	227 629
10	104	347 652	434 565

### Containerbudning inkl tömning

#### Hyra för container

Storlek container, m <sup>3</sup>	Årspris exkl. moms	Årspris inkl. moms
3-10	2315	2894

#### Budningspris

Storlek m <sup>3</sup>	exkl. moms	inkl. moms
3-6	2546	3182,5
7-10	3502	4377

Antal tömningar som kan erbjudas kan variera för de olika fraktionerna.

Hyra för container tillkommer.

Container, kbm	Tömningar per år	Årspris exkl. moms	Årspris inkl. moms	Budning exkl. moms	Budning inkl. moms
3*	12	14 153	17 691	1 145	1 431
3*	26	29 051	36 314	1 145	1 431
3*	52	59 591	74 489	1 145	1 431
3*	104	120 673	150 841	1 145	1 431
8	12	32 774	40 967	2 578	3 222
8	17	43 103	53 879	2 578	3 222
8	26	66 294	82 868	2 578	3 222
8	52	134 079	167 599	2 578	3 222
8	104	269 650	337 062	2 578	3 222

\*Container på 3 kbm gäller endast för de kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

### Hyra för container

Vid säsongsubonemang där kunden inte väljer att vinterförvara containern och utställning och hemtagning sker under samma säsong tillkommer avgift för utställning respektive hemtagning enligt nedan. I övriga fall ingår priset för utställning i abonnemangskostnaden.

Container, kbm	Utställning och hemtagning kr per container exkl. moms	Utställning och hemtagning kr per container inkl. moms	Hyra kr per år, exkl. moms	Hyra kr per år, inkl. moms
3*	765	956	1 914	2 393
6	765	956	2 236	2 795
8	765	956	2 543	3 179

\*Container på 3 kbm gäller endast för de kunder som redan har det abonnemanget. Går ej att nyteckna.

## 2.3. Övrigt verksamhetsavfall i lastväxlarflak

Minsta totala kostnad består av avgift för utställning inklusive hyra upp till sju dagar + hemtagning inklusive och tömning + behandlingsavgift för aktuell avfallsfraktion. Farligt avfall hämtas inte.

Avgifterna är angivna inklusive moms.

Tjänst	Avgift
Utställning, inklusive hyra upp till sju dagar	937 kr
Hemtagning och tömning	937 kr
Behandlingsavgift, kr per ton	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning
Tömning vid fler än en tömning	1 874 kr/tömning
Hyra för varje ny påbörjad sjudagarsperiod	317 kr

## 2.4. Slam från avloppsanläggningar

I angivna avgifter ingår slangdragning upp till 20 meter. För avgifter som kan tillkomma se tabell under 2.4.2. Tilläggsavgifter.

### 2.4.1. Avgift för tömning av slam arbeten med slamfordon

Kostnaden består av avgift för tömning arbetstid + eventuell behandlingsavgift.

Tömningsavgiften avser tömning av anläggning, Avgiften avser kr per timme för framkörning, arbete på plats, borttransport och tömning av fordon. Vid tömning debiteras minst Minsta debitering är 1 timme och därefter per påbörjad halvtimme.

Avgifterna är angivna inklusive moms.

Tjänst	Avgift, kr Schemalagd	Avgift, kr Budning, inom 4–10 arbetsdagar	Avgift, kr Budning, inom 1–3 arbetsdagar
Tömningsavgift Avgift, per timme	1 213 kr	1 743 kr	2 302 kr
Behandlingsavgift, per kubikmeter	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning eller Brandholmens avloppsrening sverk	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning eller Brandholmens avloppsrening sverk	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning eller Brandholmens avloppsrening sverk

### Övriga arbeten med slamfordon

Tjänst	Avgift, kr Schemalagd
Tömningsavgift, per timme	850 kr
Behandling, per kubikmeter	Enligt aktuell avgift i Taxa för mottagning av avfall vid Björshults avfallsanläggning
Vid akut arbete, samma dag under ordinarie arbetstid, debiteras tid på plats. Minsta debitering är tre timmar. Behandlingsavgift enligt ovan tillkommer	850 kr per timme
Vid akut arbete, under icke ordinarie arbetstid, debiteras tid på plats. Minsta debitering är tre timmar. Behandlingsavgift enligt ovan tillkommer	1 284 kr per timme

## 2.4.2. Tilläggsavgifter

Tilläggsavgifter kan debiteras för extra tjänster i samband med arbeten med slamfordon.

Avgifterna är angivna inklusive moms.

Tjänst	Avgift
Slangdragning, vid hinder eller utöver 20 meter. Vid slangdragning över 30 meter kan extra bemanning komma att krävas, se avgift nedan. Ordinarie avgifter tillkommer.	20-30 meter: 341 kr per tillfälle 30-40 meter: 506 kr per tillfälle Över 40 meter: 671 kr per tillfälle
Framkörningsavgift då tömning inte har kunnat utföras på grund av hinder, så kallad bomkörning.	551 kr per tillfälle
Telefonavisering debiteras då samtal önskas före eller efter tömning.	92 kr per tillfälle
Beställning av tömning vid bestämd tidpunkt (beställning ska ske senast 3 arbetsdagar innan tömning). Ordinarie avgifter tillkommer.	551 kr per tillfälle
Vid akut tömning inom 24 timmar under ordinarie arbetstid debiteras en uttryckningsavgift. Abonnemangstaxa för schemalagd tömning tillkommer.	2 205 kr per tillfälle
Vid akut tömning, eller annat arbete, under icke ordinarie arbetstid. Minsta debitering är tre timmar á 1 444 kr.	4 332 kr per tillfälle + eventuell extra tid
Extra arbete på plats. Tillämpas exempelvis vid framgrävning av lock, spolning och lokalisering av brunn. Avser tid på plats, ej körtid till fastigheten. Minsta debitering är tio minuter och därefter per påbörjad 5-minutersperiod. Ordinarie avgifter tillkommer.	101 kr per 5-minutersperiod
Extra bemanning. Tillämpas vid behov tex. vid lång slangdragning, tunga lock och tryckspolning. Ordinarie avgifter tillkommer.	497 kr per timme
Vid tömning av fördelningsbrunn då fordonet behöver flyttas för att utföra tömning tas avgift ut. Ordinarie avgifter tillkommer.	227 kr per tömning
Avgift för användning av släp till slamfordon. Ordinarie avgifter tillkommer.	459 kr per timme

Ordinarie arbetstid är helgfri måndag-torsdag kl 06:30-15:30. Helgfri fredag kl 06:30-13:00.

## 2.5. Tilläggstjänster

### 2.5.1. Gångavstånd

Gångavstånd mäts som enkel väg.

Avstånd längre än 10 meter får enbart tecknas för kärl mindre än 660 liter. Nya abonnemang får inte tecknas med gångavstånd längre än 20 meter.

Avgifterna är angivna inklusive moms.

#### Abonnemang med gångavstånd

Avstånd	Avgift kr per behållare och per tömning
0 – 6 meter	0 kr
Per påbörjat 7-meters intervall från 7 meter	549*1,1*(antal intervall)

\* Intervall 7 – 13 meter räknas som första intervallet, 14 – 23 meter är 2 st intervall och så vidare

## 2.6. Särskilda avgifter

### 2.6.1. Administrativa avgifter

Avgifterna är angivna inklusive moms.

Typ av förändring	Avgift kr per tillfälle
Vid ändring av abonnemang; t.ex. byte av behållare*, eller gemensam avfallsbehållare gäller att ett byte av abonnemang per år får göras utan avgift. Därutöver debiteras avgift per byte och per behållare.	419 kr

\* Avser byte av storlek. Vid byte på grund av att behållaren är trasig utgår ingen avgift.

### 2.6.2. Felsorteringsavgift per tillfälle

Vid felsortering kommer fastighetsinnehavaren att kontaktas och felet påpekas.

Vid tredje tillfället faktureras felsorteringsavgift.

Avgifterna är angivna inklusive moms.



Typ av fastighet	Avgift kr per hämtställe
En- och tvåbostadshus och fritidshus	304 kr
Flerbostadshus och verksamhet	487 kr

### 2.6.3. Timpriser

För tjänster som inte finns reglerade i detta dokument sker debitering per timme samt självkostnadspris för behandling av det aktuella avfallet. Priset bestäms av Nyköpings kommun. Nedanstående timpriser tillämpas inom normal ordinarie arbetstid, vardagar kl 07.00 – 16.00 helgfri måndag-torsdag kl 06:30-15:30. Helgfri fredag kl 06:30-13:00.

Avgifterna är angivna inklusive moms.

Tjänst	Avgift kr per timme
Renhållningsfordon med förare, kr per timme	956 kr
Servicebil med förare	612 kr
Lastväxlarbil med förare	850 kr
Extra man bemanning, kr per person	497 kr

## Nyköpings kommuns taxa för insamling av verksamhetsavfall och återvinningsmaterial

Bilaga 2: Skillnader i kostnad mellan en höjning med 2 % respektive 8 %.

### 2.1. Avgift för hämtning av återvinningsmaterial

#### 2.1.1. Kärl, rullhäck och säck – **abonnemang**

Volym liter	Tömningar per år	Årspris inkl moms, idag	Årspris inkl moms, höjning 2 %	Årspris inkl moms, höjning 8 %	Skillnad årspris mellan idag och höjning 2 %, kr per år	Skillnad årspris mellan idag och höjning 8 %, kr per år
140	12	584	596	631	12	47
140	26	1 272	1 297	1 374	25	102
140	52	2 534	2 585	2 737	51	203
240 - 370	12	666	679	719	13	53
240 - 370	26	1 483	1 513	1 602	30	119
240 - 370	52	2 884	2 942	3 115	58	231
660	12	763	778	824	15	61
660	26	1 694	1 728	1 830	34	136
660	52	3 307	3 373	3 572	66	265
660	104	6 614	6 746	7 143	132	529
Rullhäck	12	894	912	966	18	72
för	26	1 938	1 977	2 093	39	155
wellpapp	52	3 870	3 947	4 180	77	310
Mjukplast i säck						
1-5 säckar	12	1 218	1 242	1 315	24	97
1-5 säckar	26	2 624	2 676	2 834	52	210
1-5 säckar	51	5 276	5 382	5 698	106	422
6-10 säckar	12	1 948	1 987	2 104	39	156
6-10 säckar	26	4 222	4 306	4 560	84	338
6-10 säckar	51	8 443	8 612	9 118	169	675

## 2.1.1. Kärl, rullhäck och säck – budning

Volym liter	Tömningar per år	Budpris inkl moms, idag	Budningspris inkl moms, höjning 2 %	Budningspris inkl moms, höjning 8 %	Skillnad budningspris mellan idag och höjning 2 %, kr per år	Skillnad budningspris mellan idag och höjning 8 %, kr per år
140	12	98	100	106	2	8
140	26	98	100	106	2	8
140	52	98	100	106	2	8
240 - 370	12	98	100	106	2	8
240 - 370	26	98	100	106	2	8
240 - 370	52	98	100	106	2	8
660	12	98	100	106	2	8
660	26	98	100	106	2	8
660	52	98	100	106	2	8
660	104	98	100	106	2	8
Rullhäck	12	106	108	115	2	9
för	26	106	108	115	2	9
wellpapp	52	106	108	115	2	9
Mjukplast i säck						
1-5 säckar	12	137	140	148	3	11
1-5 säckar	26	137	140	148	3	11
1-5 säckar	51	137	140	148	3	11
6-10 säckar	12	216	220	233	4	17
6-10 säckar	26	216	220	233	4	17
6-10 säckar	51	216	220	233	4	17

## 2.1.2 Container – abonnemang

Storlek container, kbm	Tömningar per år	Årspris inkl moms, idag	Årspris inkl moms, höjning 2 %	Årspris inkl moms, höjning 8 %	Skillnad årspris mellan idag och höjning 2 %, kr per år	Skillnad årspris mellan idag och höjning 8 %, kr per år
3*	12	4 178	4 262	4 512	84	334
3*	26	6 300	6 426	6 804	126	504
3*	52	10 240	10 445	11 059	205	819
3*	104	18 120	18 482	19 570	362	1 450
6	12	7 250	7 395	7 830	145	580
6	26	10 358	10 565	11 187	207	829
6	52	16 625	16 958	17 955	333	1 330
6	104	26 000	26 520	28 080	520	2 080
8	12	6 657	6 790	7 190	133	533
8	26	10 750	10 965	11 610	215	860
8	52	18 348	18 715	19 816	367	1 468
8	104	33 545	34 216	36 294	671	2 684

## 2.1.2 Container – budning

Storlek container, kbm	Tömningar per år	Budpris inkl moms, idag	Budningspris inkl moms, höjning 2 %	Budningspris inkl moms, höjning 8 %	Skillnad budningspris mellan idag och höjning 2 %, kr per år	Skillnad budningspris mellan idag och höjning 8 %, kr per år
3*	12	339	346	366	7	27
3*	26	339	346	366	7	27
3*	52	339	346	366	7	27
3*	104	339	346	366	7	27
6	12	339	346	366	7	27
6	26	339	346	366	7	27
6	52	339	346	366	7	27
6	104	339	346	366	7	27
8	12	541	552	584	11	43
8	26	541	552	584	11	43
8	52	541	552	584	11	43
8	104	541	552	584	11	43

## 2.2. Avgift för osorterat industriavfall – **abonnemang och budning**

Storlek container, kbm	Tömningar per år	Årspris inkl moms, idag	Årspris inkl moms, höjning 2 %	Skillnad årspris mellan idag och höjning 2 %, kr per	Budpris inkl moms, idag	Budningspris inkl moms, höjning 2 %	Skillnad budningspris mellan idag och höjning 2 %, kr per år
3*	12	17 344	17 691	347	1 403	1 431	28
3*	26	35 602	36 314	712	1403	1 431	28
3*	52	73 028	74 489	1 461	1403	1 431	28
3*	104	147 883	150 841	2 958	1403	1 431	28
8	12	40 164	40 967	803	3 159	3 222	63
8	17	52 823	53 879	1 056	3159	3 222	63
8	26	81 243	82 868	1 625	3159	3 222	63
8	52	164 313	167 599	3 286	3159	3 222	63
8	104	330 453	337 062	6 609	3159	3 222	63

## **MSN § Yttrande gällande motion: Tillse att det finns möjligheter att lämna alla sorters textilier för återvinning på samtliga återvinningscentraler**

### **Diarienummer: MSN21/56**

En motion har väckts angående textilåtervinning där motionären ser att textilsamling i Nyköpings kommun behöver förbättras, främst gällande insamling av slitna eller fläckiga textilier.

Tekniska divisionen har inkommit med ett underlag i ärendet.

I Nyköpings kommun arbetar vi för att minimera textilt avfall genom att uppmuntra till återanvändning och öka materialåtervinningen dels genom att sprida information i olika kanaler till exempel via kommunens webb, sociala medier och kommunens tidning NY, dels genom att tillhandahålla ett insamlingssystem i samarbete med organisationer. Vi arbetar gentemot målet i kommunens avfallsplan där mängden textil i hushållsavfallet ska minska, exempelvis kläder och hushållstextil som hade kunnat lämnas till återanvändning.

På kommunens hemsida [nykoping.se](http://nykoping.se) finns en hel del information till medborgarna om textilier, till exempel att man kan lämna kläder och textilier som också är trasiga och fläckiga.

Renhållningen samarbetar i dagsläget med organisationen Myrorna för textilsamling via kommunens återvinningscentraler (ÅVC). Myrorna arbetar i enlighet med avfallstrappan, där textil i första hand ska gå till återanvändning, i andra hand materialåtervinning och i sista hand energiåtervinning. Detta medför vissa krav på materialet som lämnas till insamling. På Myrornas insamlingsbehållare står det att textilerna ska vara torra och rena, men att det är också okej att textilier är fläckiga (eftersom det finns fläckar som inte går bort). Däremot får textilierna inte vara blöta eller extremt nedsmutsade, eftersom det påverkar graden av återanvändning negativt och medför att en större andel textilier går till energiåtervinning istället. Kommunen kommer att ta en kontakt med Myrorna för att undersöka möjligheten till tydligare information på deras insamlingsbehållare om vad som får lämnas där.

Björshults ÅVC har öppet alla dagar i veckan där inlämning av textilier, husgeråd och andra produkter för återanvändning sker i en container som Myrorna ansvarar för. På tre av våra fyra fasta ÅVC:er på landsbygden finns också en möjlighet att lämna textilier till Myrornas insamling. På ÅVC i Tystberga är det tyvärr platsbrist så där saknas insamling av textilier, men på

återvinningsstationen (ÅVS) intill finns insamlingsboxar för kläder och textil. Insamling av textilier sker på många ÅVS:er i kommunen av exempelvis Myrorna eller annan aktör, och dessa är tillgängliga dygnet runt.

Nyköpings kommun har också en egen insamling i mindre skala. Nybyggets container på Björshults återvinningscentral tar emot tyger, ej kläder. Textilierna används som material att skapa med i kommunens förskolor.

Kommunen har ansökt om tillstånd till en ny återvinningscentral med återbruk, och där finns möjligheten att utveckla textilinsamlingen ytterligare om behov finns.

Sammanfattningsvis så ser inte Tekniska divisionen behov av att idag förändra insamling av textil i Nyköpings kommun.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** anta tjänsteskrivelse daterad 2021-10-27 som nämndens yttrande över motionen

### **Beslut till:**

Kommunstyrelsen

Miljö- och  
samhällsbyggnadsnämnden

## **Yttrande gällande motion: Tillse att det finns möjligheter att lämna alla sorters textilier för återvinning på samtliga återvinningscentraler**

### **Bakgrund**

En motion har väckts angående textilåtervinning där motionären ser att textilinsamling i Nyköpings kommun behöver förbättras, främst gällande insamling av slitna eller fläckiga textilier.

Tekniska divisionen har inkommit med ett underlag i ärendet.

I Nyköpings kommun arbetar vi för att minimera textilt avfall genom att uppmuntra till återanvändning och öka materialåtervinningen dels genom att sprida information i olika kanaler till exempel via kommunens webb, sociala medier och kommunens tidning NY, dels genom att tillhandahålla ett insamlingssystem i samarbete med organisationer. Vi arbetar gentemot målet i kommunens avfallsplan där mängden textil i hushållsavfallet ska minska, exempelvis kläder och hushållstextil som hade kunnat lämnas till återanvändning.

På kommunens hemsida nykpoing.se finns en hel del information till medborgarna om textilier, till exempel att man kan lämna kläder och textilier som också är trasiga och fläckiga.

Renhållningen samarbetar i dagsläget med organisationen Myrorna för textilinsamling via kommunens återvinningscentraler (ÅVC). Myrorna arbetar i enlighet med avfallstrappan, där textil i första hand ska gå till återanvändning, i andra hand materialåtervinning och i sista hand energiåtervinning. Detta medför vissa krav på materialet som lämnas till insamling. På Myrornas insamlingsbehållare står det att textilerna ska vara torra och rena, men att det är också okej att textilier är fläckiga (eftersom det finns fläckar som inte går bort). Däremot får textilerna inte vara blöta eller extremt nedsmutsade, eftersom det påverkar graden av återanvändning negativt och medför att en



större andel textilier går till energiåtervinning istället. Kommunen kommer att ta en kontakt med Myrorna för att undersöka möjligheten till tydligare information på deras insamlingsbehållare om vad som får lämnas där.

Björshults ÅVC har öppet alla dagar i veckan där inlämning av textilier, husgeråd och andra produkter för återanvändning sker i en container som Myrorna ansvarar för. På tre av våra fyra fasta ÅVC:er på landsbygden finns också en möjlighet att lämna textilier till Myrornas insamling. På ÅVC i Tystberga är det tyvärr platsbrist så där saknas insamling av textilier, men på återvinningsstationen (ÅVS) intill finns insamlingsboxar för kläder och textil. Insamling av textilier sker på många ÅVS:er i kommunen av exempelvis Myrorna eller annan aktör, och dessa är tillgängliga dygnet runt.

Nyköpings kommun har också en egen insamling i mindre skala. Nybyggets container på Björshults återvinningscentral tar emot tyger, ej kläder. Textilierna används som material att skapa med i kommunens förskolor.

Kommunen har ansökt om tillstånd till en ny återvinningscentral med återbruk, och där finns möjligheten att utveckla textilinsamlingen ytterligare om behov finns.

Sammanfattningsvis så ser inte Tekniska divisionen behov av att idag förändra insamling av textil i Nyköpings kommun.

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

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

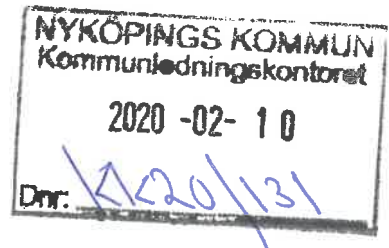
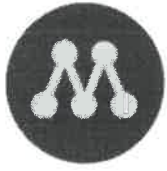
**att** anta tjänsteskrivelse daterad 2021-10-27 som nämndens yttrande över motionen

Jonas Andersson

Sakkunnig Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2021-10-28

**Beslut till:**

Kommunstyrelsen



## Motion till kommunfullmäktige gällande textilåtervinning

Nyköpings Kommun har idag ingen organiserad insamling av textilier för återvinning. Besöker man den största återvinningscentralen i kommunen, Björshults ävc så finns det möjlighet att lämna hela och rena textilier i Myrornas container. Har man slitna eller fläckiga textilier så ska man slänga det i containern för brännbart. Detta är ett resursslöseri av stora mått.

Textilindustrin är ett stort problem för miljön. För att producera bomullstyg krävs stora mängder vatten, det krävs även bekämpningsmedel som är skadliga för både människorna som arbetar med produktionen och den omgivande miljön. Sen var det det där med co2. Enligt FN:s handelsorgan Unctad släpper klädindustrin ut mera växthusgaser än flyget och sjöfarten ihop.

Varje år kommer över 120 000 ton nya textilier till den svenska marknaden, men bara knappt fem procent materialåtervinns. Då det ännu inte finns något producentansvar för textilier som det finns för exempelvis förpackningar så faller det på kommunen att ta hand om textilavfall. Regeringen har tillsatt en utredare som ska lämna en rapport i december, men det kommer att ta tid innan ett färdigt koncept är på plats.

Det finns också ett EU-direktiv som kräver att kommunerna utvecklar en separat textilinsamling fram senast år 2025.

Sen finns det goda exempel att titta på. Bor du i Uppsala så stoppar du dina textilier i en plastpåse (så att de skyddas mot fukt). Det spelar ingen roll om de är hela, trasiga, rena eller smutsiga. Lämna påsen på återvinningscentralen.

Via sorteringsanläggningar i Sverige och Holland får cirka två tredjedelar av alla insamlade textilier nytt liv genom återanvändning. En tredjedel materialåtervinns och blir till exempel jeans eller katastroffiltar.

På närmare håll har vi Eskilstuna med sina rosa påsar, vilka har markant ökat återvinningen av textil där.

Med anledning av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta:

Att: Snarast tillse att det finns möjlighet att lämna alla sorters textilier för återvinning på samtliga kommunens återvinningscentraler.

Anniola Nilsson (m)      Tommy Jonsson (m)      Petter Söderblom (m)

## **MSN § Anmälan av delegationsbeslut**

**Diarienummer: MSN21/4**

*För att ta del av anmälda delegationsbeslut på nämndsammanträde, var god kontakta nämndsekreterare senast två arbetsdagar innan mötet för att säkerställa att handlingarna hinner tas fram.*

*För begäran om allmän handling, kontakta ansvarig registrator.*

Med stöd av Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning 2020-06-23 § 89 har beslut fattats enligt förteckning

### **Bygg**

Under tiden 2021-09-01- 2021-09-30  
Innefattande DA 2021-698, 888, 1065, 1098 samt 1101-1267, ej nr 1103, 1155, 1200, 1201, 1258 och 1261.

### **Miljö**

Beslut fattade på delegation under tiden 2021-09-01- 2021-09-30  
Innefattande DA 2021-880-1033, ej nr 906, 922, 1011 och 1017

### **Adressättning/Namnsättning**

Beslut som avgjorts på delegation av GIS-ingenjör och Mätningssingenjör, Samhällsbyggnad, under tiden 2021-09-01 - 2021-09-30

### **Teknik**

Beslut som avgjorts på delegation av divisionschef, Tekniska divisionen, Gatuenheten under tiden 2021-09-20 - 2021-10-04

Beslut som avgjorts på delegation av gatu chef, Tekniska divisionen, Gatuenheten under tiden 2021-09-01 - 2021-10-06

### **Samhällsbyggnadschef**

Beslut som avgjorts på delegation av samhällsbyggnadschef, Samhällsbyggnad, 2021-10-11

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** lägga förtecknade delegationsärenden till handlingarna.

**MSN § Anmälningssärenden****Diarienummer: MSN21/1**

*För att ta del av anmälningssärenden på nämndsammanträde, var god kontakta nämndsekreterare senast två arbetsdagar innan mötet för att säkerställa att handlingarna hinner tas fram.*

*För begäran om allmän handling, kontakta ansvarig registrator.*

<b>Nr</b>	<b>Från</b>	<b>Innehåll</b>	<b>Dnr</b>
1	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten Örstignäs 1:36, nu fråga om prövningstillstånd. Mark- och miljööverdomstolen ger inte prövningstillstånd.	B 2019-1140
2	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om rättelseföreläggande på fastigheten XX, nu fråga om prövningstillstånd. Mark- och miljööverdomstolen ger inte prövningstillstånd.	B 2019-1001
3	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten Bränn-Ekeby 8:25, nu fråga om prövningstillstånd. Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd.	B 2019-570
4	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Föreläggande i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten XX. Nämnden föreläggs att yttra sig i ärendet.	B 2019-570
5	Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten Björksund 2:120. Mark- och	B 2020-1132

- miljödomstolen avslår överklagandet.
- 6 Länsstyrelsen Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten Bönsta 6:3. Länsstyrelsen avvisar yrkandet om återbetalning av bygglovsavgift samt att startbesked inte ska beviljas, samt upphäver nämndens beslut och återvisar ärendet för ny handläggning. B 2021-114
- 7 Länsstyrelsen Beslut i ärende gällande överprövning av nämndens beslut om strandskyddsdispens på fastigheten Kungshamn 2:4. Länsstyrelsen upphäver nämndens beslut. B 2020-1139
- 8 Länsstyrelsen Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten Kidet 2. Länsstyrelsen avslår överklagandet. B 2021-401
- 9 Länsstyrelsen Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om fastställande av strandskyddsdispens på fastigheten Sjöbo 3:12. Länsstyrelsen avslår överklagandet. B 2021-76
- 10 Länsstyrelsen Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om förbud mot att släppa ut avloppsvatten. Länsstyrelsen avslår överklagandet. 2020-239
- 11 Länsstyrelsen Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om förbud mot att släppa ut avloppsvatten. Länsstyrelsen avvisar överklagandet. 2019-460

12	Länsstyrelsen	Beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut gällande gödselhantering. Länsstyrelsen avslår överklagandet.	2020-2605
13	Länsstyrelsen	Överlämnade av Länsstyrelsens beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om tillstånd för att hålla duvor inom detaljplanelagt område.	2021-30
14	Länsstyrelsen	Överlämnade av Länsstyrelsens beslut i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov.	2020-706
15	4 st. Medborgare	Överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten Björksund 2:9.	B 2021-689
16	Lantmäteriet	Protokoll gällande fastighetsreglering berörande Horn 3:5 och Horn 3:50.	B 2021-884
17	Lantmäteriet	Beskrivning gällande fastighetsreglering berörande Ingevallshytta 1:28 och Kungstorp 3:1.	B 2021-842
18	Lantmäteriet	Beskrivning gällande fastighetsreglering berörande Ingelsta 2:1 och 2:4.	B 2021-885
19	Lantmäteriet	Underrättelse om beslut i avslutad förrättning, gällande Farneby S:3, Farneby 3:1 och Vrena-Ekeby 1:18.	B 2021-887
20	Lantmäteriet	Protokoll avseende avstyckning från Bondeby 1:79 samt fastighetsbestämning rörande Bondeby 1:79 m.fl.	B 2021-933

## **Förslag till beslut**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** lägga förtecknade anmälningsärenden till handlingarna.