

KALLELSE TILL MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSNÄMNDENS SAMMANTRÄDE

**Tisdagen den 7 september 2021 klockan 14:00
i Stadshuset Sal A**

Sammanträdet är inte öppet för allmänheten

Gruppmöten: 13.00-14.00

S-, C- och MP-grupp: A-salen

M-, KD- och L-grupp: B-salen

SD-grupp: Avsikten

V-grupp: Översikten

Inför webbpubliceringen har personuppgifter tagits bort. Dokumenten i sin helhet finns tillgängliga hos Samhällsbyggnad och på nämndsammanträdet.

Informationsärenden

- 1 Avfallsstatistik 2020
- 2 VA-överföringsledning Vrena/Stigtomta
- 3 Redovisning av matsvinnprojektet

Beslutsärenden

Planärenden

- 1 Beslut om planbesked för Anderbäck 3:18, Svalsta, MSN21/38
Nyköpings kommun
 - Tjänsteskrivelse
 - Planbestämmelser
 - Plankarta

- 2 Beslut om ny granskning för Raspen 1-3 m.fl., Nöthagen, MSN19/116
Nyköping, Nyköpings kommun
- Tjänsteskrivelse
 - Plankarta
 - Planbeskrivning
 - Strukturplan (se separat bilaga)
 - Gestaltningprogram (se separat bilaga)
 - Granskningsutlåtande
 - Miljökonsekvensbeskrivning
- 3 Beslut om planbesked för Svetsaren 9, Isaksdal, Nyköping, MSN21/46
Nyköpings kommun
- Tjänsteskrivelse
 - Checklista
 - Planansökan
- 4 Beslut om samråd för ändring av detaljplan för del av Ana MSN20/71
11 (P6), Spelhagen, Nyköping, Nyköpings kommun
- Tjänsteskrivelse
 - Plan- och genomförandebeskrivning
 - Plankarta
 - Undersökning betydande miljöpåverkan
 - Yttrande från Länsstyrelsen
- 5 Beslut om avslutande av detaljplaneärenden, Nyköpings MSN21/39
kommun
- Tjänsteskrivelse
 - Lista över detaljplaner

Bygglov

- 6 Bygglov och startbesked för uppförande av B 2021-465
transformatorstation - Oppeby gård 1:2
- Tjänsteskrivelse
 - Fasadritning
 - Karta

Administrativa ärenden

- | | | |
|----|---|-----------|
| 7 | Taxa för Miljö- och samhällsnämndens planverksamhet <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse- Förslag plantaxa | MSN21/43 |
| 8 | Revidering av taxa för markupplåtelse <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse- Förslag markupplåtelse- Bilagor | MSN19/128 |
| 9 | Yttrande över medborgarförslag gällande iordningställande av våtmark för rening av avloppsvatten <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse | MSN20/57 |
| 10 | Val av ny ledamot till Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budgetgrupp <ul style="list-style-type: none">- Tjänsteskrivelse | MSN19/42 |
| 11 | Delegationsärenden <ul style="list-style-type: none">- Förteckning över anmälda delegationsbeslut | MSN21/4 |
| 12 | Anmälningensärenden <ul style="list-style-type: none">- Förteckning över inkomna anmälningensärenden | MSN21/1 |

Björn Fredlund
Ordförande

Jenny Sundqvist
Sekreterare

MSN § Planbesked för Anderbäck 3:18, Svalsta, Nyköpings kommun

Diarienummer: MSN21/38

Sökande: Samhällsbyggnad

Aktuellt område i Svalsta planlades under 1990-talet. För området gäller detaljplan P94-2. Inom området kan en variation av bostäder i form av enbostadshus, parhus och flerbostadshus i en och två våningar byggas enligt detaljplanens bestämmelser. Inom området kan uppskattningsvis 60 - 80 bostäder komma att byggas. Planområdet är inte utbyggt och genomförandetiden har gått ut.

Skanska som markägare önskar inom kort kunna påbörja byggnation.

Intentionen i detaljplanen är att huvudmannskapet ska vara enskilt för allmän platsmark vilket framgår av genomförandebeskrivningen. Där beskrivs att vägarna inom området ska byggas ut av exploatör men överlämnas till befintlig vägförening för drift och underhåll efter att området har byggts ut. För parkmark anges att vägföreningen ska vara huvudman.

Bestämmelse om huvudmannskap saknas dock på plankartan och då räknas huvudmannskapet vara kommunalt (PBL 1987 5 kap 4 §). Vid avsaknad av denna bestämmelse uppstår svårigheter för Lantmäteriet att bilda gemensamhetsanläggning för den allmänna platsen inom området.

Samhällsbyggnad föreslår med anledning av ovan att en ändring av gällande detaljplan upprättas för att förtydliga planen i det avseendet så att det tydligt framgår att huvudmannskapet avses vara enskilt för allmän platsmark.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) att** detaljplanearbete för fastigheten ANDERBÄCK 3:18 får inledas
- 2) att** detaljplanearbetet bekostas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslutet skickas till:

Akten

Mark- och exploateringsenheten

Skanska

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om planbesked för ANDERBÄCK 3:18, Svalsta, Nyköpings kommun

Läge: Svalsta

Sökanden: Samhällsbyggnad

Sammanfattning

Aktuellt område i Svalsta planlades under 1990-talet. För området gäller detaljplan P94-2. Inom området kan en variation av bostäder i form av enbostadshus, parhus och flerbostadshus i en och två våningar byggas enligt detaljplanens bestämmelser. Inom området kan uppskattningsvis 60 - 80 bostäder komma att byggas. Planområdet är inte utbyggt och genomförandetiden har gått ut.

Skanska som markägare önskar inom kort kunna påbörja byggnation.

Intentionen i detaljplanen är att huvudmannskapet ska vara enskilt för allmän platsmark vilket framgår av genomförandebeskrivningen. Där beskrivs att vägarna inom området ska byggas ut av exploatör men överlämnas till befintlig vägförening för drift och underhåll efter att området har byggts ut. För parkmark anges att vägföreningen ska vara huvudman.

Bestämmelse om huvudmannskap saknas dock på plankartan och då räknas huvudmannskapet vara kommunalt (PBL 1987 5 kap 4 §). Vid avsaknad av denna bestämmelse uppstår svårigheter för Lantmäteriet att bilda gemensamhetsanläggning för den allmänna platsen inom området.

Samhällsbyggnad föreslår med anledning av ovan att en ändring av gällande detaljplan upprättas för att förtydliga planen i det avseendet så att det tydligt framgår att huvudmannskapet avses vara enskilt för allmän platsmark.

Bakgrund

Efter kontakt med Lantmäteriet i ärendet har det uppdagats för kommunen att Lantmäteriet vid kommande förrättningar kan få svårt att skapa

gemensamhetsanläggning för allmän plats då det saknas planbestämmelse om huvudmannaskap på plankartan. Plankartan utgör det juridiskt bindande plandokumentet och saknas denna bestämmelse räknas huvudmannaskapet vara kommunalt (PBL 1987 5 kap 4 §). Inom kvartersmark finns också tänkta gemensamma friytor och ytor för lek. Då dessa områden utgörs av kvartersmark ser Lantmäteriet inte samma problematik i bildandet av gemensamhetsanläggning för dessa som för den allmänna platsmarken.

Kommunen har inte för avsikt att huvudmannaskapet ska vara kommunalt inom planområdet. Det särskilda skälet till enskilt huvudmannaskap motiveras med att övriga gator inom angränsande områden i Enstaberga och Svalsta ingår i en gemensamhetsanläggning (Bergshammar GA:1) och förvaltas av en samfällighetsförening. Om kommunen ska ansvara för en vägsträcka som ligger som en isolerad enklav i ett område som i övrigt ingår i en samfällighetsförening skapas en otydlighet rörande skötsel och underhåll av vägarna. Det skulle vidare vara irrationellt och kostsamt för kommunen att genomföra driften av denna gata separerad från övriga områden med kommunalt huvudmannaskap. Det finns inte heller några allmänna målpunkter i anslutning till planområdet som kan motivera en kommunal väg.

Att observera till kommande planprocess är att kommunen i en detaljplan inte reglerar hur en gemensamhetsanläggning ska inrättas eller hur den ska utformas då det inte ingår i en detaljplans syfte eller möjlighet att reglera enligt PBL. Dessa frågor utreds istället i kommande lantmäteriförrättning av Lantmäteriet enligt Anläggningslagen, AL. Kommunen kan i en detaljplan *föreslå* hur gemensamhetsanläggningar lämpligen kan inrättas men det regleras i sig inte i detaljplanen. För aktuellt område kan den allmänna platsen med fördel ingå i befintlig gemensamhetsanläggning i Enstaberga-Svalsta. Alternativt bildas en egen gemensamhetsanläggning för allmän platsmark inom planområdet.

Kommunen avser att ingå exploateringsavtal med Skanska inför att detaljplanen antas.

Samhällsbyggnad bedömer att planarbetet kan inledas Q3 2021 med preliminär bedömning om att planarbetet kan hanteras genom ett förenklat förfarande och antas under Q1 2022.

Beslutsunderlag

Denna tjänsteskrivelse, gällande detaljplan P94-2

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att detaljplanearbete för fastigheten ANDERBÄCK 3:18 får inledas

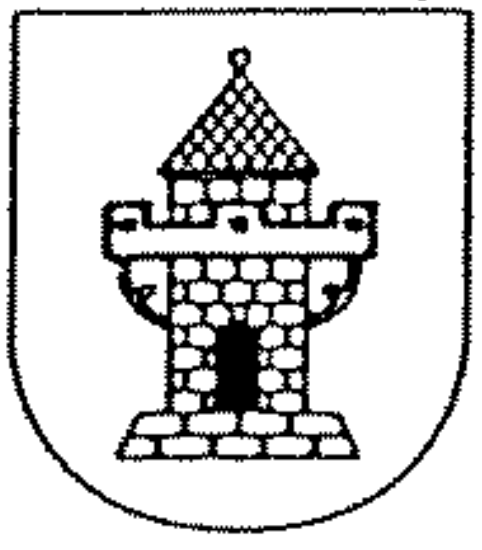
att detaljplanearbetet bekostas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

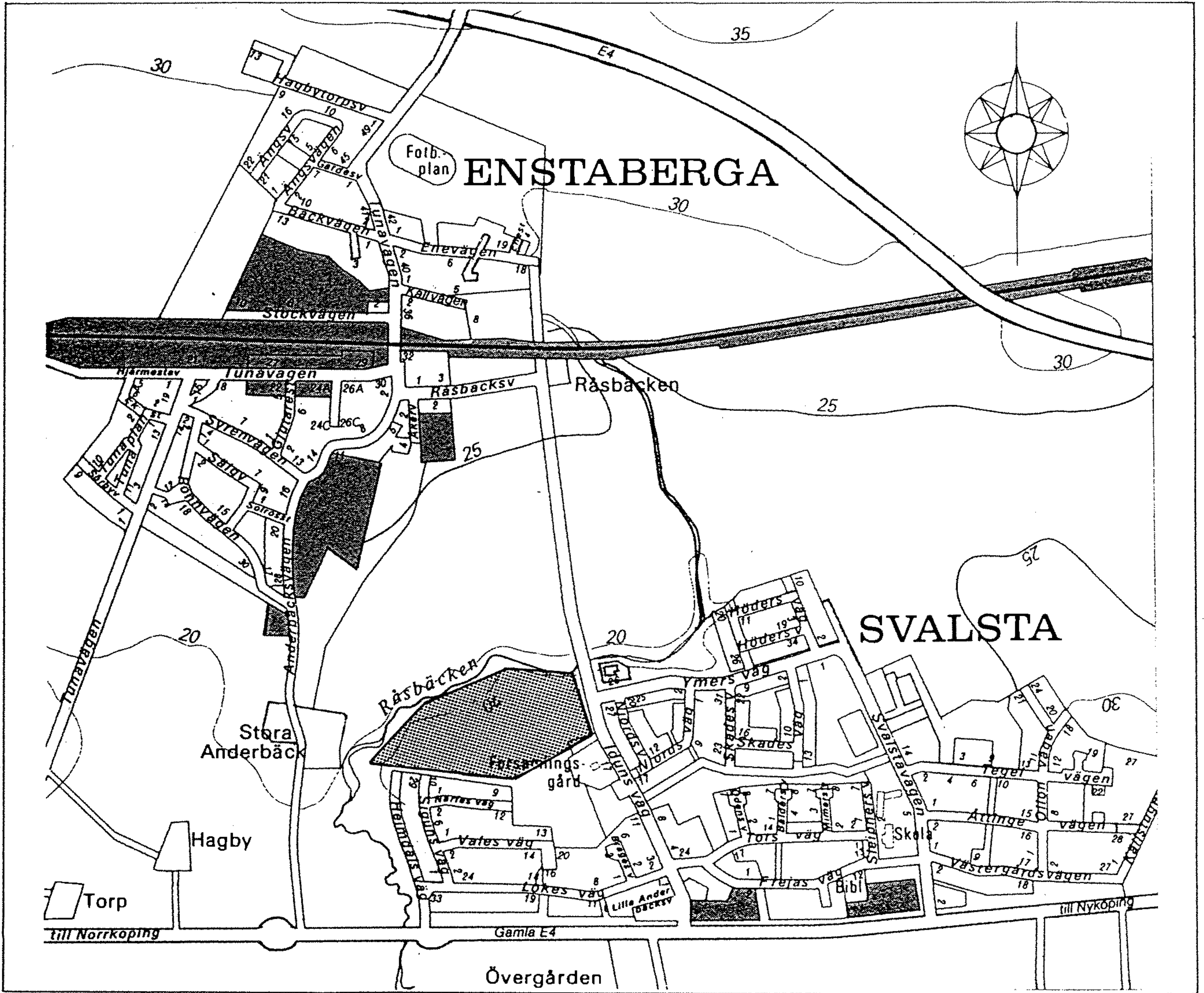
Sara Rangensjö
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2021-08-18

Beslut till:

Akten
Mark- och exploateringsenheten, Samhällsbyggnad
Skanska



Nyköping



Detaljplan för ANDERBÄCK 3:1, Svalsta, Nyköpings kommun



Planområde

P dnr 53/90

Projektnr 111022

94 - 2



Detaljplan för ANDERBÄCK 3:1 i Svalsta, Nyköpings
kommun

HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, plan-illustration, genomförandebeskrivning och fastighetsförteckning.

PLANENS SYFTE

Planens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för tillkomst av bostadsbebyggelse i en och två våningar.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget i den nordvästra delen av Svalsta omedelbart väster om Iduns väg och söder om Råsbäcken.

Areal

Planområdets areal är ca 5,9 ha.

Markägoförhållanden

Marken är i privat ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplaner

Byggnadsplan för området upphävdes 1982.

Bostadsförsörjningsprogram

Området skall enligt bostadsförsörjningsprogrammet 1993-97 användas för bostäder av marklägenhetstyp/småhus (ca 45 st). På grund av den ändrade situationen avseende efterfrågan på bostäder har exploatören önskemål om ändrad bostadssammansättning. Småhus föreslås till stor del ersättas av tvåvånings parhus, innebärande ett utökat antal bostäder. Lämplig omfattning av bebyggelsen har av kommunkontorets enhet planering/exploatering angivits till ca 80 bostäder.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Området består av jordbruksmark som sluttar svagt mot norr. I söder avgränsas området av lövskog.

Områdets centrala del som gränsar till befintlig bebyggelse skall ej bebyggas utan dels erhålla kompletterande trädplantering, dels användas som fri- och lekyta. I övrigt iordningställs nya gräsytor och andra ytor för lek och rekreation inom området.

Geotekniska förhållanden

Geoteknisk undersökning har utförts 1992. Enligt denna kan inom hela området en- och tvåvåningsbyggnader grundläggas med platta på mark.

Markradon

Planområdet ligger i anslutning till område med lokala förekomster av högradonmark.

Enligt geoteknisk undersökning (SKANSKA Teknik AB 1992-11-03) bedöms området vara normalradonmark.

Enligt Miljö- och hälsoskyddsnämnden torde högriskmark inte förekomma inom de ytor som är avsedda för bebyggelse. En närmare undersökning bör utföras för att utröna om radonskyddande grundläggning erfordras inom planområdets södra del.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns.

Bebyggelseområde

Bostäder

Den nya bostadsbebyggelsen har förlagts utifrån de förutsättningar som dels terrängen och landskapet, dels befintliga ledningssystem (va) ger. Området avses användas för en- och tvåvåningsbebyggelse i form av friliggande småhus, parhus och flerbostadshus. Detaljplanen ger möjlighet till viss flexibilitet beträffande val av hustyp med hänsyn till aktuell efterfrågesituation. Småhus/parhus förläggs företrädesvis i områdets norra och västra del, flerbostadshus i områdets sydöstra del. Antalet bostäder är beroende av val av hustyp och lägenhetsstorlek, men skall totalt uppgå till högst 80 st.

Offentlig och kommersiell service

Området ligger i nära anslutning till olika slag av service i Svalsta. Avståndet till t ex skolan är ca 600 meter.

Skyddsrum

Skyddsrumsbesked erfordras. För närvarande prioriteras ej statliga medel för byggande av skyddsrum utanför Nyköpings tätort.

Friytor

Lek och rekreation

Mellan bostadsgrupperna skall ytor för lek, rekreation och umgänge anläggas. Friytan i områdets mitt kan användas för t ex gemensamma aktiviteter.

Gator och trafik

Gatunät

Områdets östra del anslutes till Iduns väg och dess västra del till Siguns väg. Trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder i form av bl a anläggande av en avskild gångbana skall utföras på Siguns väg i samband med exploateringen. Detaljplanen reserverar utrymme för möjlighet till framtida anslutning till eventuell ny tillfartsväg till Enstaberga i områdets västra kant väster om Råsbäcken. Denna väg har diskuterats som ett av flera alternativ. Den skulle kunna trafikförsörja del av eller hela bebyggelsen inom planområdet, för att därigenom minska trafikbelastningen på lokalgatunätet i Svalsta. En eventuell väg till Enstaberga i Svalstavägens förlängning kommer dock att studeras i första hand. Gatureservaten inom området skall erhålla tidsmässig anknytning till genomförande av den eventuellt nya genomfartsvägen.

Gång- och cykelvägar

Gångväg för allmän gångtrafik skall anläggas för förbindelse mellan områdets östra och västra delar och till det centrala gång- och cykelstråket söder om området, som ansluter till Vales väg.

Gång- och cykelväg skall anläggas inom reservat för gata mellan lokalgatorna inom området samt längs Ymers väg mellan Iduns väg och Svalstavägen.

Kollektivtrafik

Busshållplats finns i nära anslutning vid Iduns väg.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Anslutning sker till befintligt kommunalt nät. Behovet täcks inom ramen för befintlig kapacitet.

Värme

Miljövänlig uppvärmning, med användning även av alternativa uppvärmningssätt, eftersträvas.

El

Två E-områden är avsatta för Vattenfalls markstationer.

Avfall

Avfallshantering med källsortering förberedes vid nybyggnad. Områden är avsatta vid infarterna för återvinning och källsortering.

Miljökonsekvenser

Landskapsbild

Detaljplanen innebär att jordbruksmarken söder om Råsbäcken tas i anspråk för låghusbebyggelse. Detta område är beläget inom Svalstas egentliga "ortsavgränsning" och bedöms kunna vara lämpligt för en begränsad bebyggelsekomplettering med hänsyn till Ortsstrukturen och inverkan på landskapsbilden. Den öppna landskapsbilden mellan Svalsta och Enstaberga bibehålls i hög grad.

Trafikstörningar

Tillkomsten av bostadsbebyggelsen i området innebär ökad trafik i Svalstas östra del. Genom att Iduns väg inte är av karaktären genomfartsled i anslutning till området kommer sannolikt huvuddelen av trafikökningen att ske på Ymers väg och Svalstavägen. Ökade trafikstörningar kan uppstå.

Området ligger ca 700 meter från järnvägen. Störningsrisken från järnvägen bedöms som liten.

Övrigt


Den närliggande jordbruksmarken och verksamheten kan innebära viss miljöpåverkan (spridning av gödsel och ev bekämpningsmedel, djurhållning) på det nya bebyggelseområdet. Avståndet mellan jordbruksmarken och planerad bebyggelse är som minst ca 40 meter. Mellan kvartersmarken och Råsbäcken, gränsande till jordbruksmarken, är inlagt ett stråk av parkmark, som till viss del kan utgöra en skyddszon.

Administrativa frågor

Redovisas i särskild genomförandebeskrivning.

PLAN- OCH BYGGKONTORET


Anne-Marie Zettersten
Stadsarkitekt


Arne Fridén
Planarkitekt


TILLÄGG TILL PLANBESKRIVNING

De synpunkter som framfördes under utställningstiden har föranlett följande ändringar av planförslaget:

- Justering av läge för E-område och komplettering med u-område vid infarten från Ymers väg.
- Justering av läge för släpp mellan kvarter mot Råsbäcken.

PLAN- OCH BYGGKONTORET


Anne-Marie Zettersten
Stadsarkitekt


Arne Fridén
Planarkitekt

Antagen av Kommunfullmäktige i
Nyköpings kommun 1993-12-14 § 199

LAGA KRAFT 1994-01-18

Detaljplan för ANDERBÄCK 3:1 i Svalsta, Nyköpings
kommun

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planprocessen

Samråd	april	1993
Utställningsbeslut BN	juni	1993
Utställning	juni-augusti	1993
Godkännade BN	september	1993
Antagande KF	oktober	1993
Laga kraft	november	1993

Genomförande

Byggstart beräknas ske tidigast 1994, med etappvis utbyggnad av området.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Exploator och ansvarig för plangenomförandet är SKANSKA. Exploatorn är huvudman för kvartersmark, bekostar och bygger ut allmänna gator för överlämnande till vägföreningen och bekostar anläggande av gång- och cykelväg utmed Ymers väg, samt vissa trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder utmed Siguns väg.

Vägföreningen är huvudman för parkmark och plantering på allmän platsmark.

Avtal

Genomförandet av exploateringen och utbyggnaden samt marköverlåtelse regleras i exploateringsavtal mellan Nyköpings kommun och exploatorn. Detta avtal kommer att vara upprättat innan kommunfullmäktige antar detaljplanen.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning genomförs i enlighet med detaljplanen när planen vunnit laga kraft av Lantmäteriet.

Servitut och ledningsrätt upprättas vid behov inom kvartersmark för att säkra el-, tele- och va-ledningar.

Gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggning kan bildas för skötsel av frytor och lekplats.

GATUNAMN

Gatorna väster om Svalstavägen har erhållit fornordiska gudanamn, t ex Odens väg, Tors väg och Frejas väg. Mot den bakgrunden bedöms det som lämpligt att lokalgatorna inom planområdet namnsättes i enlighet med tidigare princip för namnsättning.

Den västra lokalgatan, som utgör en förlängning av Siguns väg, föreslås erhålla detta namn. Den mindre tvärgatan till denna föreslås erhålla namnet Ulls väg efter idrottsguden Ull. Den östra lokalgatan föreslås erhålla namnet Friggs väg efter gudakonungen Odens hustru Frigg, som har jordmoderns funktion.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Exploateringskalkyl upprättas för att redovisa planekonomi. Planavgiften regleras i särskilt avtal.

TEKNISKA FRÅGOR

Kommunen anvisar anslutningspunkter för el samt vatten och avlopp.

Avfallshantering med källsortering skall förberedas vid nybyggnad.

PLAN- OCH BYGGKONTORET

Anne-Marie Zettersten

Anne-Marie Zettersten
Stadsarkitekt

Arne Fridén

Arne Fridén
Planarkitekt

Antagen av Kommunfullmäktige i
Nyköpings kommun 1993-12-14 § 199

LAGA KRAFT 1994-01-18

96-2

ANTAGANDEHANDLING
Detaljplan för ANDERBÄCK 3:1
i Svalsta, Nyköpings kommun
PLAN- OCH BYGGKONTORET 1993-05-27
1993-08-23 rev.

Anne-Marie Zettersten
 Anne-Marie Zettersten
 Stadsarkitekt

Arne Fridén
 Arne Fridén
 Planarkitekt

Ritad av Ulla Werner

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

- GRÄNSBETECKNINGAR**
- Planområdesgräns. Gränsen ligger i rastrets innerkant
 - - - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns
 - - - Gällande användningsgräns
 - Gräns avsedd att utgå

- ANVÄNDNING AV MARK**
- Allmänna platser**
- LOKALGATA Gata för lokaltrafik
 - PARK Parkområde
 - Reservat för gata

- Kvartersmark**
- B Bostäder
 - E Teknisk anläggning

- UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS**
- +0,0 Föreskriven höjd över nollplanet
 - pl Plantering
 - gc-väg Gång- och cykelväg

- UTNYTTJANDEGRAD**
- e000 Största byggnadsarea i m² totalt inklusive garage
- Parhus: högst 130 m² byggnadsarea per lägenhet, varav högst 30 m² för uthus
 - Enbostadshus med huvudbyggnad i en våning: högst 210 m² byggnadsarea per tomt, varav högst 40 m² för uthus
 - Enbostadshus med huvudbyggnad i två våningar: högst 130 m² byggnadsarea per tomt, varav högst 40 m² för uthus
 - Flerbostadshus: högst 300 m² byggnadsarea per hus

- BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE**
- Marken får inte bebyggas
 - u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
 - x Marken skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik

- MARKENS ANORDNANDE**
- pl Plantering skall finnas
 - lek Lekplats skall finnas
 - sop Sophus eller plank skall anordnas
 - Utfart får inte anordnas

- PLACERING; UTFORMNING; UTFÖRANDE**
- Placering**
- Huvudbyggnad skall placeras minst 4,0 m från tomtgräns. Övrig byggnad skall placeras minst 1,0 m från tomtgräns alternativt sammanbyggas

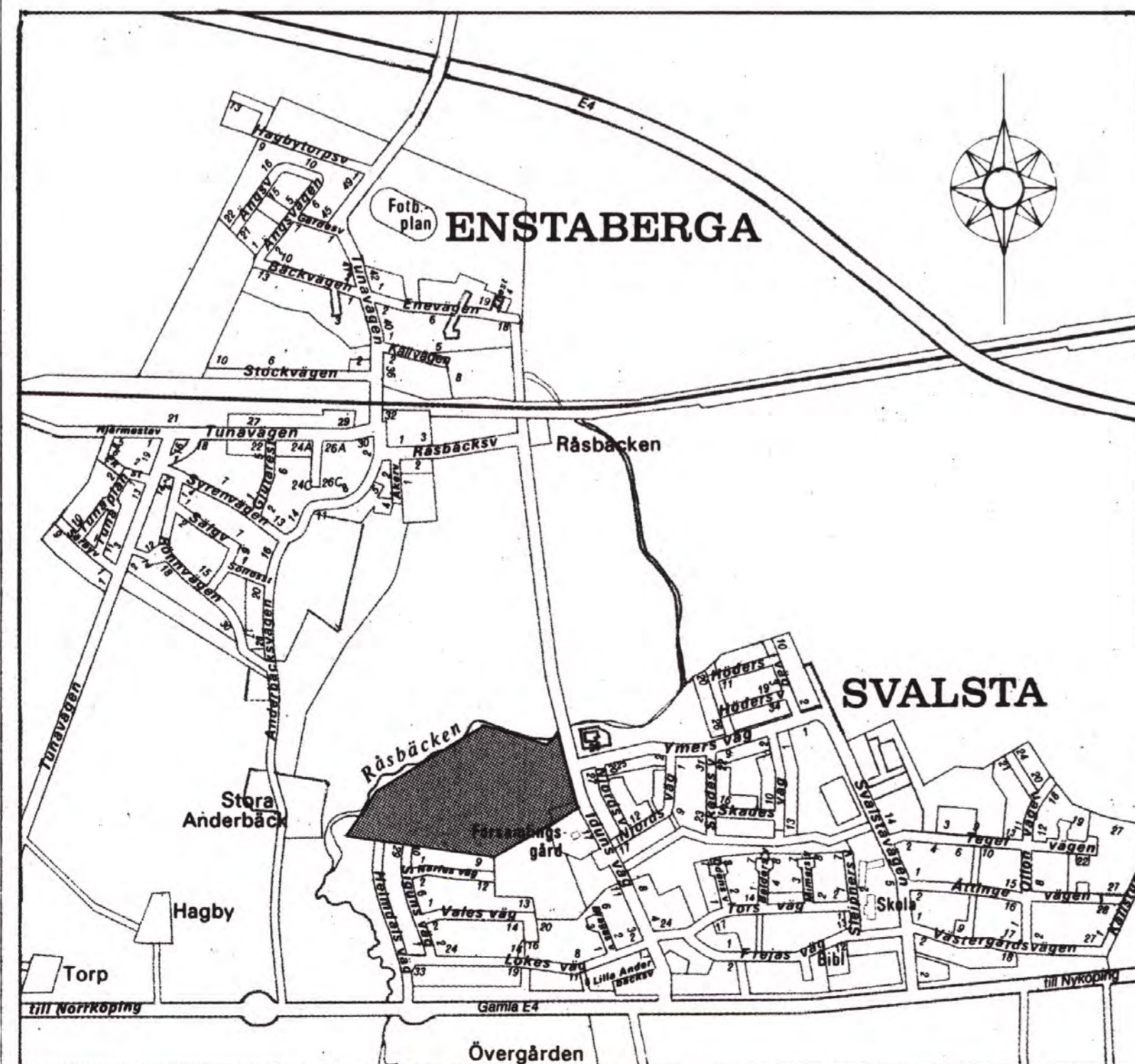
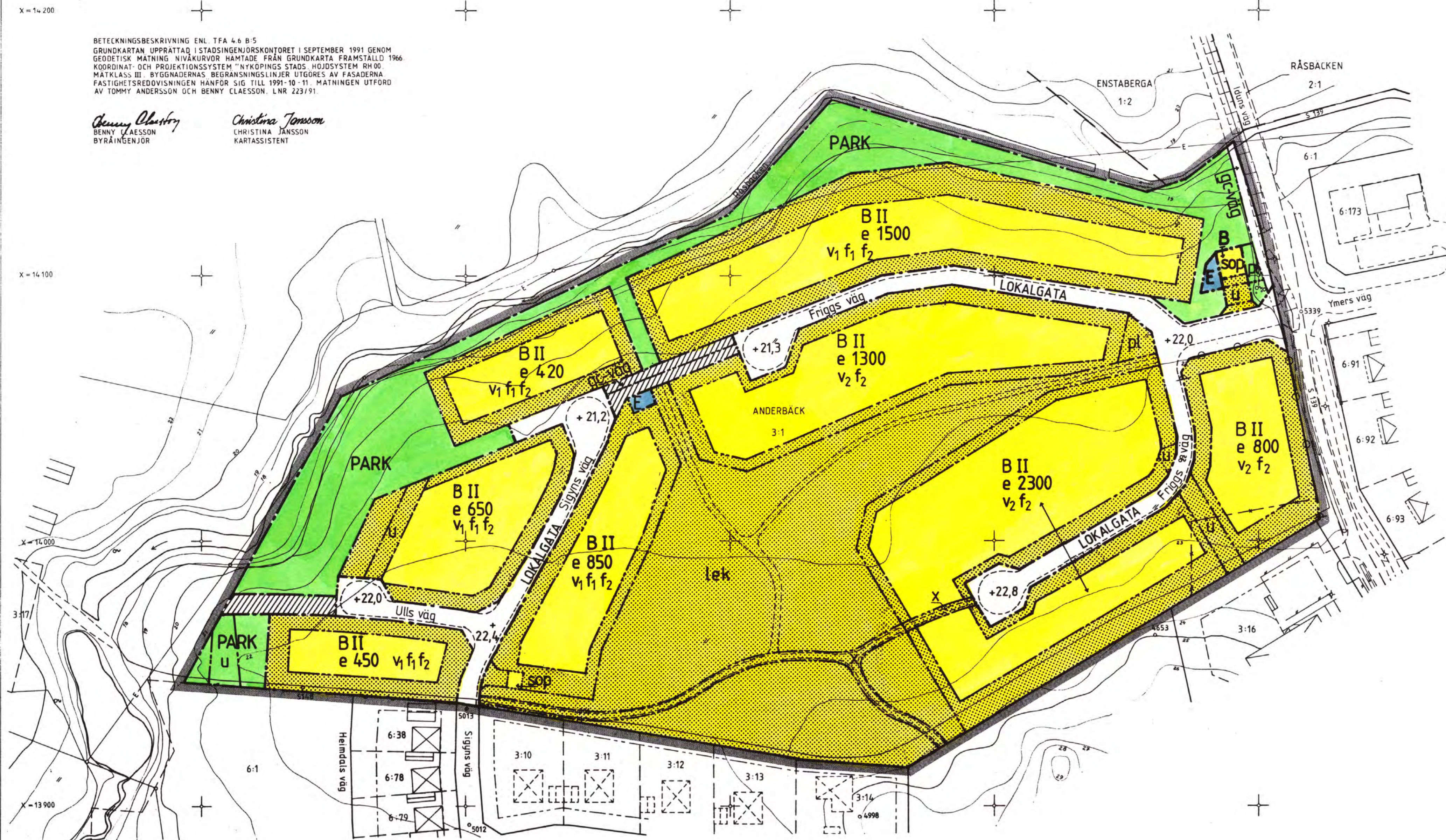
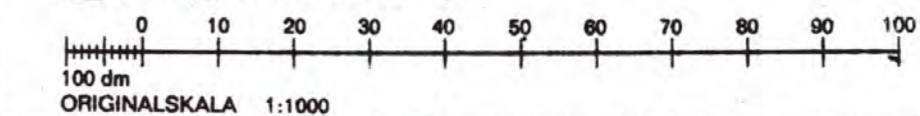
- Utformning**
- II Högsta antal våningar
 - Största taklutning i grader
 I vån: 45° Vind får inredas
 II vån: 27° Vind får inte inredas
 - v₁ Endast parhus eller enbostadshus
 - v₂ Endast flerbostadshus eller parhus

- Utseende**
- f₁ Fasadbeklädnad skall utgöras av träpanel
 - f₂ Taket skall utgöras av röda takpannor

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid
 Genomförandetiden är 15 år från den dag planen vinner laga kraft

- Illustrationer**
- — — — — Illustrationslinje
- HANDLINGARNA BESTÅR AV**
- Plankarta med bestämmelser
 - Illustration
 - Planbeskrivning
 - Genomförandebeskrivning
 - Samrådsredogörelse
 - Utlåtande
 - Fastighetsförteckning
- BESLUTSDATUM**
 Godkänd av BN 1993-09-09 §123
 Antagen av KF 1993-12-14 §199
 Laga kraft 1994-01-18



MSN § Granskning av detaljplan för Raspen 1-3 m.fl., Nöthagen, Nyköping, Nyköpings kommun

Diarienummer: MSN19/116

Sökande: Samhällsbyggnadsbolaget i Norden ABB

Markområden i aktuell detaljplan överlappar i delar områden som även regleras i detaljplan för Nyköpings resecentrum. Syftet har varit under planprocesserna, som pågått parallellt, att minska beroendet mellan planerna vid ett genomförande.

Kommunfullmäktige beslutade 2020-09-17 §178 att anta aktuell detaljplan. Antagandebeslutet överklagades och Mark- och miljödomstolen beslutade 2021-04-19 att upphäva kommunens antagandebeslut.

Som skäl för beslutet framförde domstolen att de överlappande markområdena inte har identiskt lika formulerade användnings- eller egenskapsbestämmelser. Domstolen anser att det skapar en otydlighet kring hur marken ska nyttjas och att detaljplanen som sådan inte uppfyller tydlighetskravet enligt PBL 4 kap. Övriga punkter som framkommit i överklaganden har prövats och domstolen anser inte att de föranleder ett upphävande av antagandebeslutet.

Nyköpings kommun delade inte bedömningen och valde att överklaga domslutet till Mark- och miljööverdomstolen, MÖD, och begärde prövningstillstånd. Kommunen anser att domstolen använt fel grund för sin sakframställan och att det finns synnerliga skäl att få domslutet prövat och åberopar ändrings- och prejudikatdispens.

MÖD inkom 2021-07-27 med beslut att tidigare instans dom står fast; beslutet att anta detaljplanen ska upphävas.

Samhällsbyggnad föreslår med anledning av domslutet att detaljplanen justeras och ställs ut för en ny granskningsperiod. Revideringen består i att de markområden som tidigare reglerats i både aktuell detaljplan och i detaljplan för Väster 1:42 m.fl, Nyköpings resecentrum tas bort. Mark- och miljööverdomstolen beslutade även 2021-07-27 om detaljplan för Nyköpings resecentrum där prövningstillstånd inte medgavs vilket innebär att detaljplanen för Nyköpings resecentrum vunnit laga kraft. Det finns därmed inte längre ett behov av att reglera dessa områden i båda detaljplanerna.

Övriga revideringar utöver justerad planavgränsning inför ny granskning:

- Administrativ bestämmelse, a, från 8 till 6 år med anledning av tid som passerat. Bestämmelsen har som syfte att fördröja genomförandetiden för aktuellt kvarter närmast resecentrum då Trafikverket under byggtiden av järnvägsanläggningen tillfälligt behöver nyttja marken för byggnationen.
 - Bestämmelserna om dagvatten, *dagvatten1* och *dagvatten2* görs om till generella planbestämmelser om att fördröjning av dagvatten ska ske inom respektive allmän- som kvartersmark. Detta med anledning av att bestämmelserna ger upphov till misstolkning hur bestämmelserna ska tolkas samt inom vilka områden som de gäller.
 - Sedan tidigare beslutade gatu- och kvartersnamn har kompletterats på plankartan med illustrativ text. Detta med syfte att underlätta kommunikering kring olika kvarter och gator inom området.
 - Tidigare illustrerade markhöjder redovisas som just illustrerad text och inte som planbestämmelser som måste följas. Syftet är att visa på att det finns sätt att lösa bl.a avrinning på utan att föregå förprojekteringen och därigenom låsa markhöjder.
 - Planbeskrivningen har kompletterats med skrivning om att sopsug kan vara ett alternativ till konventionella miljörum i stadsdelen.
 - På plankartan har en planbestämmelse tillkommit om avfasat hörn på byggrätt i kurva med risk för dålig sikt (f₇).
- I övrigt har enbart redaktionella och administrativa justeringar genomförts.

Förslag

Med anledning av domslut i MÖD har de markområden som överlappar med detaljplanen för Nyköpings resecentrum (detaljplan för Väster 1:42 m.fl., exkluderats och planavgränsningen justerats.

Då detaljplanen revideras i delar behöver den åter låta granskas innan den kan godkännas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och slutligen antas av Kommunfullmäktige. Samhällsbyggnad bedömer inte att justeringarna är av sådan karaktär eller omfattning att nytt samråd krävs. MÖD beslutade att upphäva politikens antagandebeslut av detaljplanen vilket betyder att planärendet som sådant inte behöver betraktas som avslutat (prejudicerande dom, MÖD P 13204-19).

Samhällsbyggnad föreslår därför att Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden fattar beslut om ny granskning av detaljplan med tillhörande Miljökonsekvensbeskrivning.

Sakägare och allmänhet kan under den förnyade granskningen åter ta del av och tycka till kring planförslaget. Genomförda justeringar har dock ringa betydelse för sakägarkretsens ställningstagande till planförslaget.

Beslutsunderlag

Plankarta, planbeskrivning, strukturplan, gestaltningsprogram, granskningsutlåtande, miljökonsekvensbeskrivning

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) att** godkänna granskningsutlåtandet daterad 2021-08-19
- 2) att** detaljplan för Raspen 1-3 m.fl., med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning får skickas ut på ny granskning
- 3) att** förklara paragrafen för omedelbart justerad

Beslutet skickas till:

Kommunstyrelsen för kännedom

Sökande

Akten

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om ny granskning för RASPEN 1-3 MFL., Nöthagen, Nyköping, Nyköpings kommun

Läge: centralt Nyköping, Blommenhovsvägen

Sökanden: Samhällsbyggnadsbolaget i Norden ABB

Sammanfattning

Markområden i aktuell detaljplan överlappar i delar områden som även regleras i detaljplan för Nyköpings resecentrum. Syftet har varit under planprocesserna, som pågått parallellt, att minska beroendet mellan planerna vid ett genomförande.

Kommunfullmäktige beslutade 2020-09-17 §178 att anta aktuell detaljplan. Antagandebeslutet överklagades och Mark- och miljödomstolen beslutade 2021-04-19 att upphäva kommunens antagandebeslut.

Som skäl för beslutet framförde domstolen att de överlappande markområdena inte har identiskt lika formulerade användnings- eller egenskapsbestämmelser. Domstolen anser att det skapar en otydlighet kring hur marken ska nyttjas och att detaljplanen som sådan inte uppfyller tydlighetskravet enligt PBL 4 kap. Övriga punkter som framkommit i överklaganden har prövats och domstolen anser inte att de föranleder ett upphävande av antagandebeslutet.

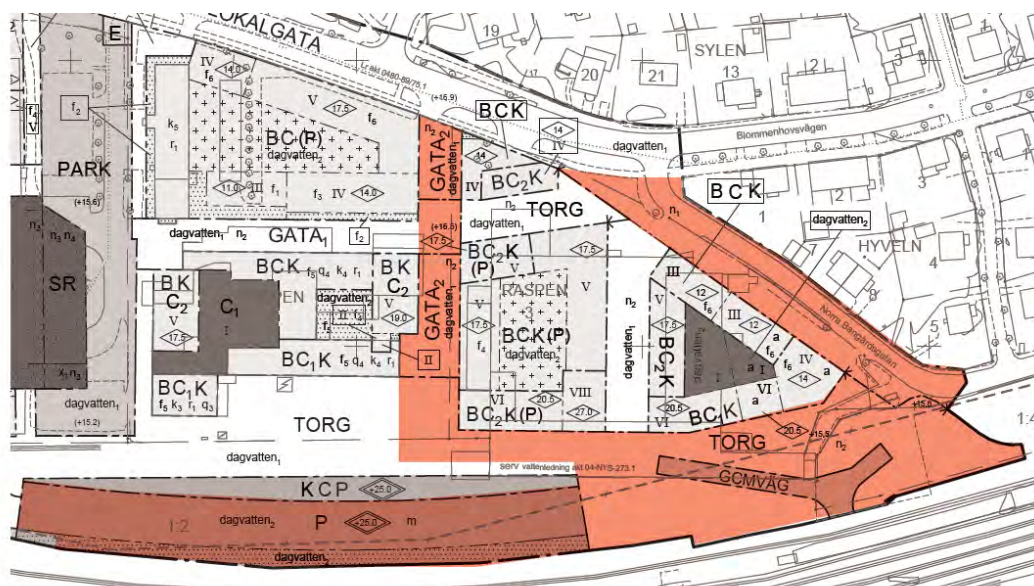
Nyköpings kommun delade inte bedömningen och valde att överklaga domslutet till Mark- och miljööverdomstolen, MÖD, och begärde prövningstillstånd. Kommunen anser att domstolen använt fel grund för sin sakframställan och att det finns synnerliga skäl att få domslutet prövat och åberopar ändrings- och prejudikatdispens.

MÖD inkom 2021-07-27 med beslut att tidigare instans dom står fast; beslutet att anta detaljplanen ska upphävas.

Samhällsbyggnad föreslår med anledning av domslutet att detaljplanen justeras och ställs ut för en ny granskningsperiod. Revideringen består i att de

markområden som tidigare reglerats i både aktuell detaljplan och i detaljplan för Väster 1:42 mfl, Nyköpings resecentrum tas bort. Mark- och miljööverdomstolen beslutade även 2021-07-27 om detaljplan för Nyköpings resecentrum där prövningstillstånd inte medgavs vilket innebär att detaljplanen för Nyköpings resecentrum vunnit laga kraft. Det finns därmed inte längre ett behov av att reglera dessa områden i båda detaljplanerna.

Orange områden i bild nedan utgör de områden som tidigare överlappade med detaljplanen för Nyköpings resecentrum och som föreslås tas bort från plankartan för aktuell detaljplan genom att planavgränsningen justeras.



Utsnitt från antagandeverisionen av plankartan (KF 2020-09-08) med orange områden som motsvarar de områden som tidigare överlappade med detaljplan för Väster 1:42 mfl (Nyköpings resecentrum)

Övriga revideringar utöver justerad planavgränsning inför ny granskning:

- administrativ bestämmelse, a, från 8 till 6 år med anledning av tid som passerat. Bestämmelsen har som syfte att fördröja genomförandetiden för aktuellt kvarter närmast resecentrum då Trafikverket under byggtiden av järnvägsanläggningen tillfälligt behöver nyttja marken för byggnationen.
- Bestämmelserna om dagvatten, *dagvatten1* och *dagvatten2* görs om till generella planbestämmelser om att fördröjning av dagvatten ska ske inom respektive allmän- som kvartersmark. Detta med anledning av att bestämmelserna ger upphov till misstolkning hur bestämmelserna ska tolkas samt inom vilka områden som de gäller.
- Sedan tidigare beslutade gatu- och kvartersnamn har kompletterats på plankartan med illustrativ text. Detta med syfte att underlätta kommunikering kring olika kvarter och gator inom området
- Tidigare illustrerade markhöjder redovisas som just illustrerad text och inte som planbestämmelser som måste följas. Syftet är att visa på att det

finns sätt att lösa bl.a avrinning på utan att föregå förprojekteringen och därigenom låsa markhöjder.

- Planbeskrivningen har kompletterats med skrivning om att sopsug kan vara ett alternativ till konventionella miljörum i stadsdelen.
- På plankartan har en planbestämmelse tillkommit om avfasat hörn på byggrätt i kurva med risk för dålig sikt (f').

I övrigt har enbart redaktionella och administrativa justeringar genomförts.

Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att i centrala Nyköping bygga en ny tät, attraktiv, grön och blandad stadsdel med drygt 1600 lägenheter, ca 24 000 BTA service, offentlig service, verksamheter och kontor. Detaljplanen är uppbyggd kring en variationsrik kvartersstruktur som innehåller ett sammanhängande stråk av rum i form av park, torg och platser. Kulturhistoriskt värdefull industribebyggelse bevaras och skapar tillsammans med den planerade bebyggelsen en miljö med blandade arkitektoniska uttryck. En viktig aspekt i planarbetet har varit att skapa en tydlig koppling mellan den nya stadsdelen Nöthagen, Nyköpings centrum och resecentrum.

Planförslaget är förenligt med fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta, antagen av Kommunfullmäktige 2013-12-10. Området är där utpekade som omvandlingsområde för bostäder, kontor och handel med hög potential att utvecklas tillsammans med Nyköpings resecentrum.

Arbetet med detaljplanen påbörjades i oktober 2016 då Bygg- och tekniknämnden beslutade om planbesked för fastigheterna Raspen 2 och 3 i Nöthagen. Senare förvärvade SBB fastigheten Raspen 1 och planområdet utökades för att omfatta även denna.

Samråd för detaljplanen hölls i september 2018 och föregående granskning kring årsskiftet 2019/2020.

Förslag

Med anledning av domslut i MÖD har de markområden som överlappar med detaljplanen för Nyköpings resecentrum (detaljplan för Väster 1:42 m.fl., exkluderats och planavgränsningen justerats.

Då detaljplanen revideras i delar behöver den åter låta granskas innan den kan godkännas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och slutligen antas av Kommunfullmäktige. Samhällsbyggnad bedömer inte att justeringarna är av sådan karaktär eller omfattning att nytt samråd krävs.

MÖD beslutade att upphäva politikens antagandebeslut av detaljplanen vilket betyder att planärendet som sådant inte behöver betraktas som avslutat (prejudicerande dom, MÖD P 13204-19). Samhällsbyggnad föreslår därför att Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden fattar beslut om ny granskning av detaljplan med tillhörande MKB.

Sakägare och allmänhet kan under den förnyade granskningen åter ta del av och tycka till kring planförslaget. Genomförda justeringar har dock ringa betydelse för sakägarkretsens ställningstagande till planförslaget.

Beslutsunderlag

Plankarta, planbeskrivning, strukturplan, gestaltningsprogram, granskningsutlåtande, MKB

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) **att** godkänna granskningsutlåtandet daterad 2021-08-19
- 2) **att** detaljplan för Raspen 1-3 m.fl., med tillhörande MKB får skickas ut på ny granskning
- 3) **att** förklara paragrafen för omedelbart justerad

Maria Ljungblom

Samhällsbyggnadschef

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2021-08-24

Sara Rangensjö

Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

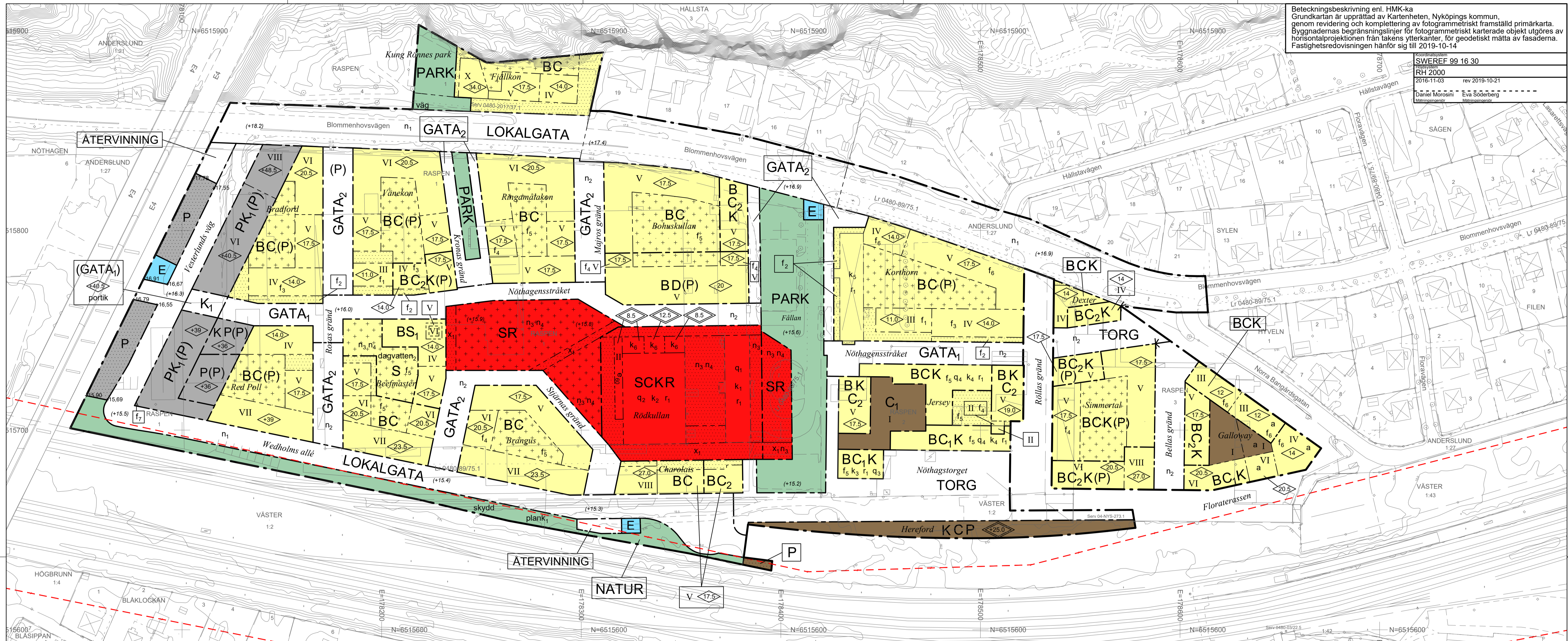
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2021-08-24

Beslut till:

KS för kännedom

Akten

Sökanden



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

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

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. 4 kap 5 § 2
 Beteckning inom parentes avser användning som är överbyggd av kvartersmark. (3D-fastighet kan bildas)

TORG	Torg
LOKALGATA	Gata
GATA ₁	Gata
GATA ₂	Gata
PARK	Park
NATUR	Natur
ÅTERVINNING	Återvinningsstation för lokalt behov

Kvartersmark. 4 kap 5 § 3
 Beteckning inom parentes avser användning som är överbyggd av allmän plats eller kvartersmark. (3D-fastighet kan bildas)

B	Bostäder
C	Centrum
C ₁	Centrumfunktioner. Mot torg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.
C ₂	Centrumfunktioner. Mot gata och torg ska minst 30% av fasadbyggnaden i bottenvåning utgöras av centrumfunktioner.
D	Vård
K	Kontor
K ₁	Kontor. Ej kontor på våningsplan I, II och souterrängvåning
P	Parkering
S	Skola
S ₁	Förskola om minst 850 m ² BTA ska finnas
R	Idrott
E	Teknisk anläggning

EGENSKAPSBEST. FÖR ALLMÄN PLATS

Utformning av allmän plats
 Dagvatten som uppstår inom allmän plats ska fördöras inom allmän plats. 4 kap 10 §
 n₁ Trädallé ska finnas
 n₂ Plantering ska finnas
 väg Angöringsväg

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

- Bebyggandets omfattning**
- Marken får inte förses med byggnad. Balkong får uppföras över prickmark. 4 kap 11 § 1
 - Marken får endast förses med komplementbyggnader upp till 25 kvadratmeter bruttoarea. Balkong får uppföras över kryssmark. 4 kap 11 § 1
 - ◇ Högsta byggnadshöjd i meter. 4 kap 11 § 1
 - ◇ Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet. 4 kap 11 § 1
 - ◇ Högsta totalhöjd i meter. 4 kap 11 § 1
 - ◇ Högsta totalhöjd i meter över nollplanet. 4 kap 11 § 1
 - X Högsta antall våningar. 4 kap 11 § 1
 - ⊕ Högsta tillåtna totala byggnadsarea är 60 kvm
- Vind får inredas som bostadsvåning utöver angivet våningsantal. 4 kap 11 § 1
 Bullerskyddande skärm som en del av byggnadens gestalt får uppföras på och över prick- och kryssmark.

Placering

Byggnader ska placeras i användningsgräns/egenskapsgräns mot gata eller torg.

Utformning

- Nybyggnad och ändring av befintlig byggnad ska utföras i en arkitektur med god form, färg och materialval. 9 kap 5 § 1
- f₁ Endast radhus. 4 kap 16 § 1
 - f₂ Solida trappor/rampor som en del av gaturummets gestalt får uppföras. Förgårdsmark får inte ingåas in. 4 kap 16 § 1
 - f₃ Alla bostäder i markplan ska utöver huvudentré ha egen separat entré med trappa mot GATA₁. 4 kap 16 § 1
 - f₄ Portik eller öppning ska finnas mellan innergård och gata. 4 kap 16 § 1
 - f₅ Underjordiska garage för bil under av användningsgräns avgränsande kvävar får inte uppföras. 4 kap 16 § 1
 - f₆ Varje byggnadens fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadens fasad. Hörnmarkering med en höjd om minst 4 meter ska finnas i bottenvåning.
 - f₇ Portik ska finnas upp till underkant av våning III
- Entréer ska finnas mot gata. 4 kap 16 § 1
 Utstickande balkong vid fasad mot allmän platsmark får inte ingåas. Utstickande balkong vid fasad mot allmän platsmark får andras om lägst 5 m ovan gatanivå och får skjutas ut maximalt 1,2 m från fasad över allmän platsmark och maximalt 1,5 m från fasad över prickmark. 4 kap 16 § 1
 Balkong vid fasad mot innergård får ingåas.

Byggteknik

Nya byggnader avsedda för stadigvarande vistelse ska utföras radonsäkert.

Markens anordnande och vegetation

- Dagvatten som uppstår inom kvartersmark ska fördöras lokalt inom kvartersmark.
 n₃ Marken får inte användas till bilparkering. 4 kap 13 § 3
 n₄ Plantering ska finnas
 +15,69 Projekterad markhöjd över nollplanet. 4 kap 10 §

Utfart, Stängsel

■ Körbar utfart för fordonstrafik (exkl. cykeltrafik) får inte anordnas.

Skydd av kulturvården

- q₁ Tegelfasader med symmetrisk fönstersättning, huvudentré med dubbeltrappa och betongsökel ska bevaras. Byggnaden får inte byggas på forumet med tekniska installationer. 4 kap 16 § 3
- q₂ Tegelfasader ska bevaras i söder och öster inklusive betongsökel och metalldetaljer. Byggnaden får inte byggas på forumet med tekniska installationer. 4 kap 16 § 3
- q₃ Tegelfasader och fönstersättning på västra, södra och östra fasaden ska bevaras liksom kontreforer mot söder och väster. Byggnadens takform ska bevaras. 4 kap 16 § 3
- q₄ Tegelfasader ska bevaras. Påbyggnad får inte ske, undantaget tekniska installationer. 4 kap 16 § 3

Rivningsförbud

r₁ Byggnad får inte rivras. 4 kap 16 § 4

Varsamhet

- k₁ Förändringar och tillägg ska anpassas till byggnadens karaktärsdrag. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tvådelade träfönster, källarfönster i trä, taklantaner och entréhallens öppna karaktär inklusive trappa. Tekniska installationer placeras i första hand på västra takfallet. Byggnadens entréparti samt norra gavel återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska uttryck. Balkonger tillåts inte. 4 kap 16 § 2
- k₂ Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnadens karaktärsdrag. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tegelfasadens murverkan, södra fasadens symmetriska uppbyggnad, spröjsade träfönster, liggande fönsterband i metall, betongfotens karaktär. De rena takfallen ska beaktas. Tekniska installationer placeras så att de syns så lite som möjligt från gata. Byggnadens västra fasad nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska karaktär. Interiörens öppna rumslighet bör bevaras till minst 25%. 4 kap 16 § 2
- k₃ Nya muröppningar för entrépartier och fönster får endast göras vid tidigare entré- eller fönsterlägen. Taktäckning bör vara fläck lerlepel. Vid fönsterbyte bör ursprunglig utformning, träfönster med småspröjs, rekonstrueras. Tekniska installationer på tak bör undvikas. Igenstatta eller borttagna partier i fasad återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska uttryck. Balkonger tillåts endast på norra fasaden. Trapphus med dekorerat kakel och räcke ska beaktas. 4 kap 16 § 2

Skydd mot störningar och risker

Lägenheter som överskrider 60 dBA ekv ljudnivå i fasad måste uppföras med minst 1/2 av bostadsrummet mot skydd sida som inte överskrider 55 dBA dygnskvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå mellan kl. 22:00 och 6:00. Lägenheter mindre än 35 kvm kan orienteras mot fasad där ljudnivån är högst 65 dBA ekv. Om gemensam uteplats anordnas i anslutning till bostad får dess maximala ljudnivå inte överskrida 70 dBA. PBL 4 kap 12 §

Skydd mot störningar och risker

- k₄ Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnadens karaktär. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tegelfasadens murverkan, spröjsade träfönster, liggande fönsterband i metall, betongfotens karaktär. De rena takfallen ska beaktas. Tekniska installationer placeras så att de syns så lite som möjligt från gata. Byggnadens västra och norra fasad nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska karaktär. 4 kap 16 § 2
- k₅ Förändringar och tillägg ska anpassas till befintlig byggnadens karaktärsdrag. Viktiga karaktärsdrag att beakta är: tegelfasadens murverkan, spröjsade träfönster, liggande fönsterband i metall, betongfotens karaktär. De rena takfallen ska beaktas. Tekniska installationer placeras så att de syns så lite som möjligt från gata. Byggnadens västra och norra fasad nygestaltas med utgångspunkt i byggnadens arkitektoniska karaktär. 4 kap 16 § 2

plank₁

Störningsreducerande plank ska uppföras mot spårområdet. Bostadsfasader närmast E4-an och järnvägen ska uppföras i obrännbart material med som lägst brandklass EI 60. Övriga fasader ska uppföras i obrännbart material med som lägst brandklass EI 30.

Fönster i fasader närmast E4-an och järnvägen ska uppföras i brandklass EI 30.

Taktäckning och takfot på bostadsbebyggelse ska utföras i obrännbart material. Genomgående trapphus ska finnas i varje uppgång i bostadshus. Ventilationsöppningar i fasad till alla användningar förutom parkeringsändamål ska placeras i riktning bort från E4-an och järnvägen. Balkong eller uteplats får inte uppföras på fasad närmast E4 och järnväg.

m

Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspämning.

skydd

Avrinningskydd för bortledning av brandfarlig vätska ska finnas.

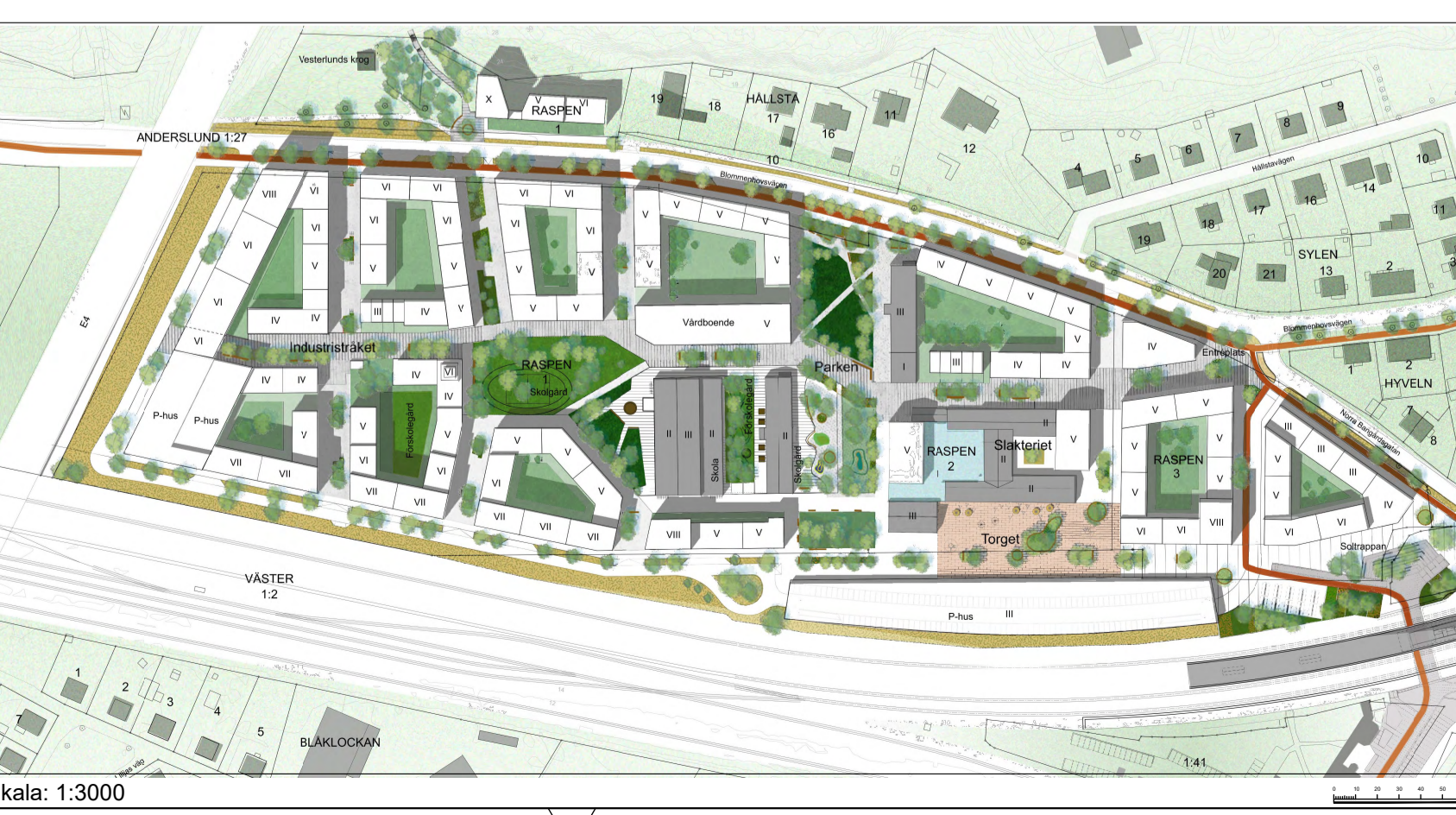
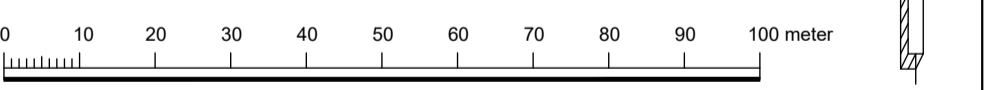
ILLUSTRATIONER

- Illustrerad gräns för Ostlänkens utredningskorridor
- (+15,0) Illustrerad markhöjd över nollplanet. 4 kap 10 §

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Kommunen är huvudman för allmän plats. 4 kap 7 §
 Genomförandetiden är 15 år
 Startbesked för bygglov får inte ges förrän föreningarna avhjälpits eller skydds- eller säkerhetsåtgärder har vidtagits
 Startbesked för bygglov får endast ges om det kan uppvisas att skyddsbestämmelser mot risker från E4 och järnväg uppfylls.
 Startbesked för bygglov får endast ges om det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls.
 Tillfälliga byggbodar får vara uppställda utan lov i som längst 5 år
 a Fördöjd genomförandetid. Genomförandetiden börjar sex år efter lagkraft.
 x₁ Markreservat för allmännyttigt gångtrafik

Skala: 1:1000 A1



- Till planen hör:
- Gattalningsprogram
 - Planbeskrivning
 - Genomförandebeskrivning
 - Miljökonsekvensbeskrivning
 - Fastighetsförteckning
 - Samrådsredogörelse
 - Illustrationskarta
 - Granskningsutlåtande
 - Godkännande
 - Antagande

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

Nyköpings kommun	Södermanlands Län	Beslutsdatum	Instans
Antagande		Godkännande	Antagande
Upprättad: 2018-08-14	Reviderad: 2021-08-23	Laga kraft	
Gustav Karlsson Planeringsarkitekt FPR/MSA,		SBH19/235	



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

Nyköping

Nyköpings kommun

Plan- och genomförandebeskrivning

Granskningshandling

Upprättad 2018-08-14, reviderad 2019-10-31, 2020-05-15, 2020-06-11 och 2021-08-23

Innehåll

Planhandlingar	4
Planens syfte	4
Planförfarande	4
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB	4
Plandata	4
Läge, areal och omfattning	4
Markägoförhållanden	5
Tidigare ställningstaganden	5
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta	5
Befintliga detaljplaner	6
Riksintressen	6
Riksintresse för kulturmiljövården.....	6
Riksintresse för naturvård	7
Riksintresse för kommunikationer – väg och järnväg.....	7
Behovsbedömning av detaljplan	8
Kommunala beslut.....	9
Bakgrund	9
Förutsättningar och förändringar	10
Planförslagets huvuddrag	10
Områdets historia	11
Stadsbild	13
Bebyggelse.....	13
Offentliga rum och platser.....	29
Natur.....	33
Kollektivtrafik.....	35
Gator och stråk	35
Trafikslag i nuläget.....	36
Angöring, parkering och mobilitetslösningar.....	42
Miljöförhållanden	46
Teknisk försörjning.....	58
Genomförande	60
Organisatoriska frågor	60
Avtal.....	61
Fastighetsrättsliga frågor	62
Ekonomiska frågor	62

Tekniska frågor	62
Konsekvenser av planens genomförande	63
Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare	75
Medverkande i planarbetet	75
Bilagor	76

Planhandlingar

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

Planens syfte

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

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

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

Planförfarande

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

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

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

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

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

Planförslaget bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormer enligt MB 5 kap överskrids.

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

Plandata

Läge, areal och omfattning

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

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



Planområdets läge

Markägoförhållanden

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

Tidigare ställningstaganden

Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta

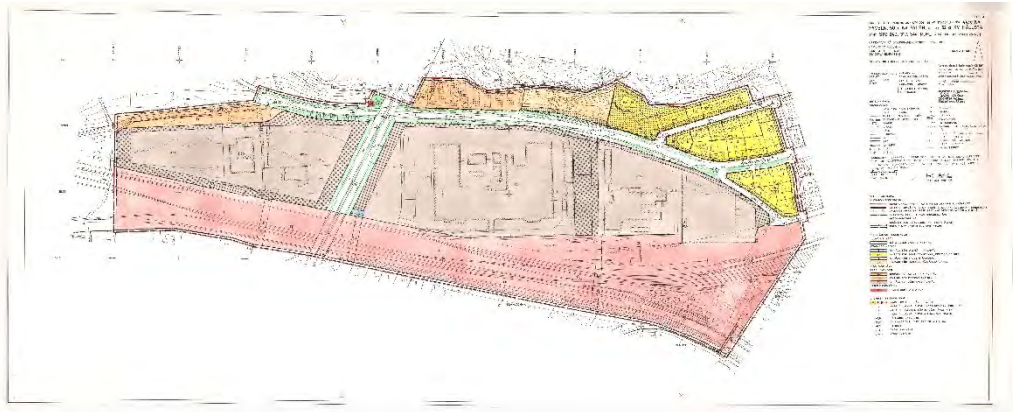
Planförslaget är förenligt med fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta, antagen av Kommunfullmäktige 2013-12-10. Området är där utpekad som omvandlingsområde för bostäder, kontor och handel med hög potential att utvecklas tillsammans med Nyköpings resecentrum. Den fördjupade översiktsplanen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

Befintliga detaljplaner

För området gäller:

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

Relevanta delar av planen omfattar område för industriändamål, järnvägsändamål, fordonsparkering samt gata.



Gällande plan för området från 1974

Riksintressen

Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet angränsar i sydost till riksintresse för kulturmiljövården, Nyköping D 57. Uttryck för riksintresset är "Det medeltida Nyköpingshus utbyggt av Karl XI, i ruiner efter en eldsvåda 1665. De medeltida kyrkorna, stadsplanen med rätvinkligt rutnämönster från regleringar 1647 och 1665, ett av landets mest konsekvent genomförda exempel på statsmaktens moderniserings strävanden vid 1600-talets mitt. Torgmiljön med residenset och det före detta rådhuset samt annan bebyggelse som kännetecknar residensstaden. Kvarnbyggnader och andra industrianläggningar.

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

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

Riksintresse för naturvård

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

Riksintresse för kommunikationer – väg och järnväg

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

Södra stambanan

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

TGOJ-banan

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

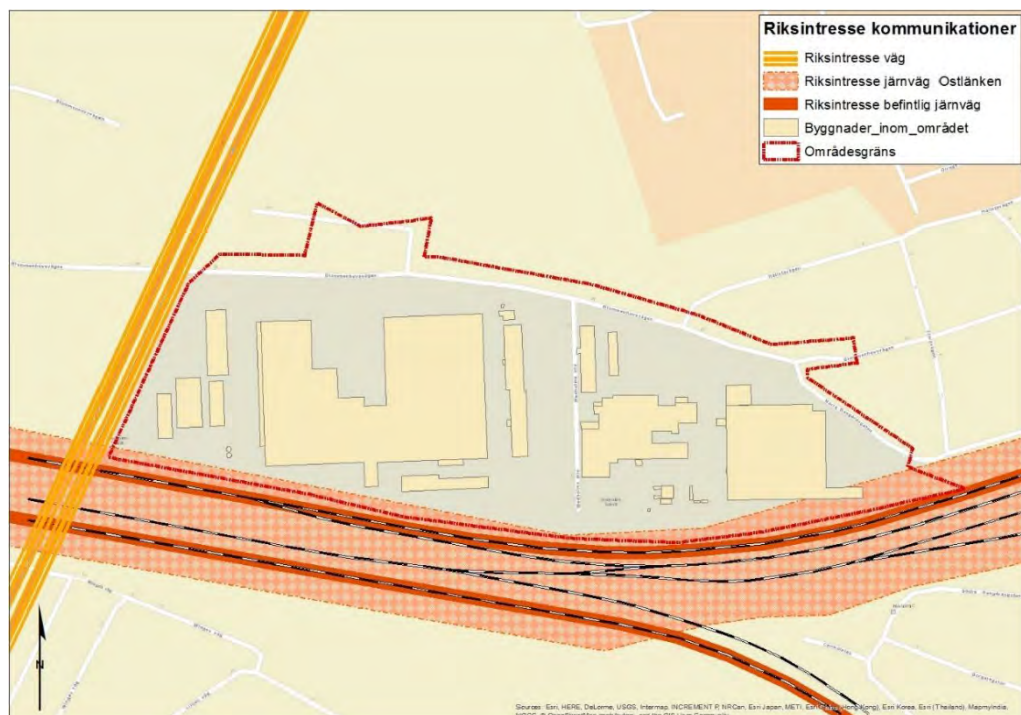
Ostlänken

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

Väg E4

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

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



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

Behovsbedömning av detaljplan

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

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

Kommunala beslut

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

Bygg- och tekniknämnden beslutade 18 oktober 2016 att planarbetet får inledas och att detaljplanarbetet bekostas av sökanden. Under planprocessen har planområdet utökats till att även omfatta fastigheten Raspen 1.

Bakgrund

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

Parallellt med detta planarbete har det pågått ett upprättande av detaljplan för Nyköpings resecentrum. Detaljplanen för Nyköpings resecentrum omfattar en utveckling av järnvägsområdet med nya plattformar och spårutbyggnad samt stöd- och servicefunktioner i form av resenärsutrymmen, service och parkering. Planen möjliggör även centrum-, kontors- och bostadsbebyggelse samt ett antal offentliga platser, så som torg och parker. Även knytpunkt för busstrafiken i staden och till landsbygden samt andra sörmländska städer lokaliseras vid Nyköpings resecentrum. I samband med planering av Nyköpings resecentrum har en övergripande trafikanalys upprättats vilken beskriver trafiksystemets funktion och behov kopplat till Resecentrum och tätorten i stort. En av de möjliga fysiska åtgärderna som utredningen förslår är Hemgårdspassagen, en ny planskild passage över järnvägen intill E4. Den projekteras i samband med projekteringen av järnvägssystemet för Nyköpings resecentrum.

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

Förutsättningar och förändringar

Planförslagets huvuddrag

Planförslaget innebär att dagens verksamheter i huvudsak avvecklas och att området omvandlas till en ny stadsdel med bostäder samt med inslag av handel, verksamheter och skola/förskola. Totalt möjliggör planen ca 192 000 m² BTA, varav 142 000 m² bostäder, ca 1600 st. Beroende på hur lägenhetsfördelningen ser ut vid genomförande kan antalet lägenheter bli antingen fler eller färre. Centrumfunktioner möjliggörs i större delen av området men koncentreras särskilt invid torgytor i planens östra delar. Kontor möjliggörs även i de östra och västra delarna av området. Centralt i området möjliggörs för skola/förskola samt ett vårdboende.

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

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

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

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

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



Illustrationsplan

Områdets historia

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

Wedholms fabriker etablerade sig på platsen i slutet av 1940-talet efter att den äldre fabriken i centrala Nyköping blivit för liten. Den nya fabriken bestod utöver själva fabriksbyggnaden även av en kontorsbyggnad och en portvaktarbostad. Ungefär samtidigt som Wedholms etablerade sig på platsen byggdes slakteriet till och en kontors- och bostadsbyggnad tillkom. Knappt tio år efter att Wedholms etablerat sig och slakteriet byggts till uppförde KF ett komplex i områdets östra del innehållandes lager, bageri, butiker och bilverkstad. Slakteriet drabbas av en kraftig brand 1950 och genomgick efter den större om- och tillbyggnader. E4:an byggdes och invigdes 1961. I samband med att E4:an byggdes revs träbyggnaden vid Vesterlunds krog. Blommenhovsvägen rätades även ut precis nedanför Vesterlunds krog, den gamla dragningen finns dock bevarad med sin allé. Wedholms expanderade kraftigt under 1960-talet och en stor mängd tillbyggnader tillkom mot norr. Wedholms fortsatte att expandera under kommande decennier. Slakteriet upphörde att vara slakteri mot slutet av 1970-talet. Under 1980-talet genomfördes en större tillbyggnad i Wedholms innergård. KF:s komplex har genomgått ett stort antal invändiga förändringar sedan uppförandet men relativt få exteriöra fram till 1980-talet, då butiksfasaderna förändrades mot norr och en tillbyggnad tillkom mot väster.



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



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



Blommenhovsvägen 1930. Slakteriet i bakgrunden.

Stadsbild

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

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

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

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

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

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

Raspen 1 - Wedholms fabriker

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

De värdebärande kvaliteterna för Raspen 1 är framförallt fabriken siluett mot söder, den starka industriella karaktären från efterkrigstiden som manifesterar sig i röda tegelfasader, glasade partier med stålbågar, grönmålade trädörrar och träfönster

samt industriella markörer som traversbanor, 1970-talets arbetaromsorg manifesterad i tillbyggnaden på kontoret med matsalar och fritidslokaler, en fast front i tegel mot järnvägen i söder kontra kontinuerlig expansion mot norr, gränden mellan den ursprungliga kontorsbyggnaden och maskinhallen och maskinverkstadens interiöra kvalitéer.



Wedholms maskinverkstad

Raspen 2 – Slakteriet

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

De värdebärande kvaliteterna för Raspen 2 är framförallt den nationalromantiska tegelarkitekturen, kontors- och bostadshuset från 1940-talet, de tidstypiska trapphusmålningarna i charkuterifabriken och fasadteglets materialitet i slakteriets äldsta delar.



Slakteriets nationalromantiska charkuterifabrik

Raspen 3 - KF:s bageri

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

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



KF:s bageri, mjöltornet

Bevarande av befintlig bebyggelse

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

Nedan redovisas karta för känslighet - tålighet för fasader:



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

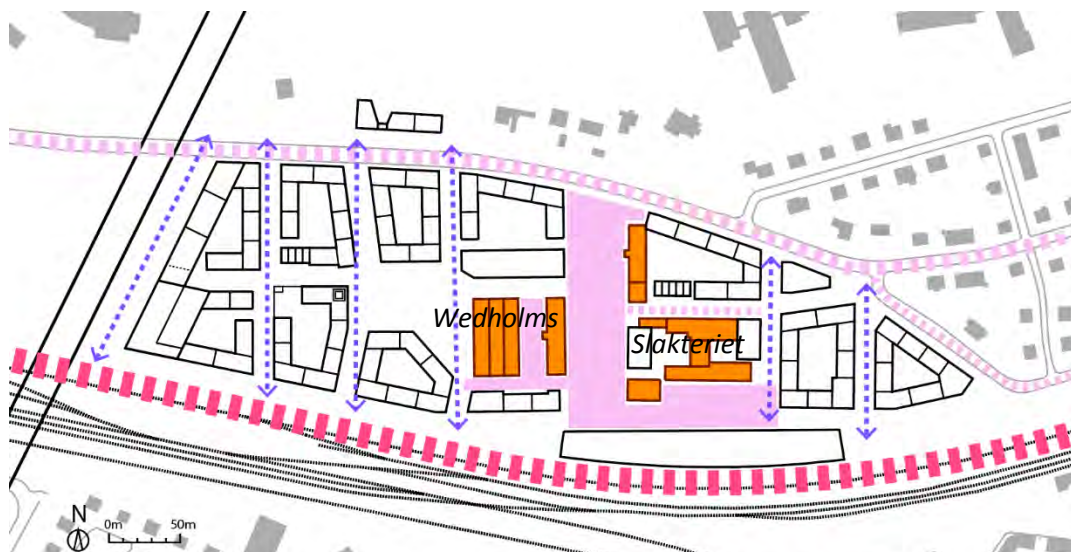
Planförslaget innebär att merparten av byggnadsmassan i fastigheten Raspen 1 (Wedholms fabriker) ersätts. I den antikvariska förundersökningen samt det antikvariska planeringsunderlaget har fabriken södra och tillika äldsta delar bedömts ha högst värde, och det är här strukturer sparas i planförslaget. De byggnader som har bedömts ha högst värde och en hög känslighet mot förändringar, maskinverkstaden och kontoret, sparas i sin helhet. Av de byggnadsdelar som bedömts ha ett visst värde så försvinner personalbyggnaden från 1970 samt de södra delarna av den stora byggnadskroppen väster om maskinverkstaden. Dessa delar har en högre förändringshistorik och har bedömts som dels känsliga och dels tåliga. Den södra fasadens siluett har pekats ut som värdefull, då den fungerat som en symbol för företaget. Rivningen av den innebär därmed en viss negativ påverkan på kulturmiljön. Berörda delar har omfattande föroreningsproblematik, och under planeringsprocessen har dess värde inte bedömts vara tillräckligt stort för att motivera en omfattande saneringsinsats. I planprocessen har ett bevarande av fabriksbyggnadens södra fasad som integrerade delar av ny bebyggelse prövats, men bedömts som ej genomförbart av ekonomiska men även arkitektoniska skäl. Personalbyggnaden från 1970 har en tidstypisk karaktär, trots ett flertal ovarsamma ombyggnationer. Rivningen innebär en viss negativ påverkan på kulturmiljövärdet. Byggnaden bidrar till att rama in det centrala parkrummet, men då den inte materialmässigt samspelar med 1940-talsbebyggelsen är dess betydelse mindre än de övriga byggnaderna kring parkrummet.

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

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

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

De byggnader som bevaras ges rivningsförbud (r) som innebär att byggnaden inte får rivas. Respektive byggnads individuella karaktärsdrag skyddas genom varsamhetsbestämmelser (k) och skyddsbestämmelser (q). Varsamhetsbestämmelserna är utformade för att möjliggöra förändring utan att karaktärsbärande kvalitéer går förlorade. Bestämmelserna reglerar att igensatta eller borttagna partier får återskapas eller nygestaltas med utgångspunkt i byggnaden arkitektoniska uttryck och att förändringar och tillägg anpassas till byggnadens karaktärsdrag. Planbestämmelser har författats i samråd med antikvarisk kompetens.



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

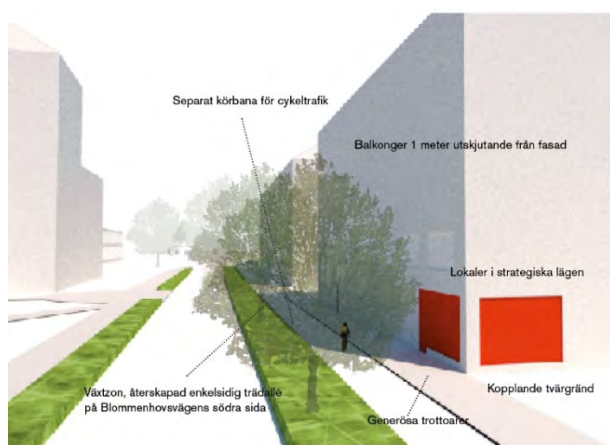
Ny bebyggelse samt förändring av befintlig bebyggelse

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

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

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

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



Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid huvudgatorna



Verksamheter i bottenvåningar

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

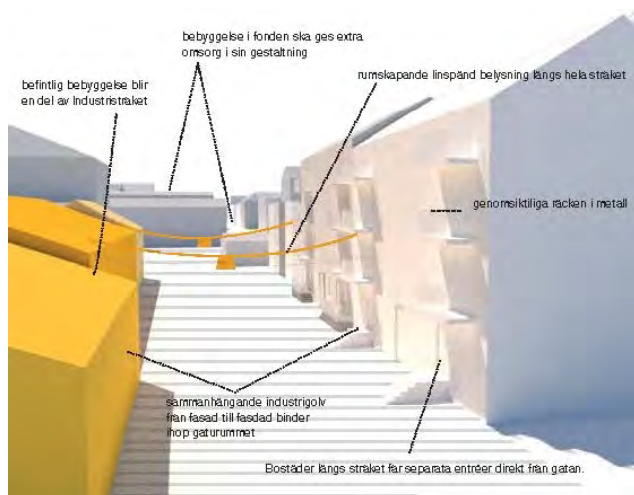


Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid tvärgränderna



Lummiga miljöer

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



Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid Industristråket



Entrétrappor till marklägenheter

Material och Färgsättning

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

Fasader på ny bebyggelse kan med fördel i huvudsak uppföras i tegel eller andra material av industrikaraktär. Taken i området bör vara ljusa tak med synliga takvinklar då ljusa kulörer konstaterar fint mot befintlig industribebyggelse. Som takbeklädnad föreslås exempelvis aluzink och rheinzink. Vid parken föreslås alla nya

fasader ha tegel i röda kulörer för att uppnå ett sammanhållet parkrum. Byggnadsdetaljer såsom räcken fönster, handtag och takkupor kan med fördel ges en industrikaraktär, dvs material och gestaltning med en robust, långsiktig enkelhet - exempel på material är metall och trä.



Möte med villaområde

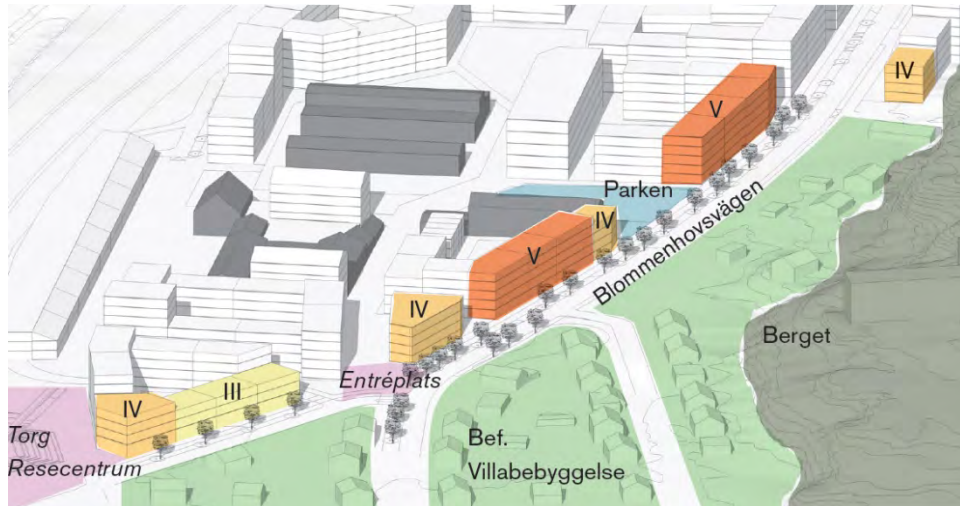
I öster gränsar planområdet till Norra Bangårdsgatan och villabebyggelse. Nuvarande situation längs Norra Bangårdsgatan byggs upp av villabebyggelse på ena sidan av gatan och Nöthagen industriområde med KF:s gamla bageri på andra sidan. I planförslaget föreslås Norra Bangårdsgatans sektion kompletteras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



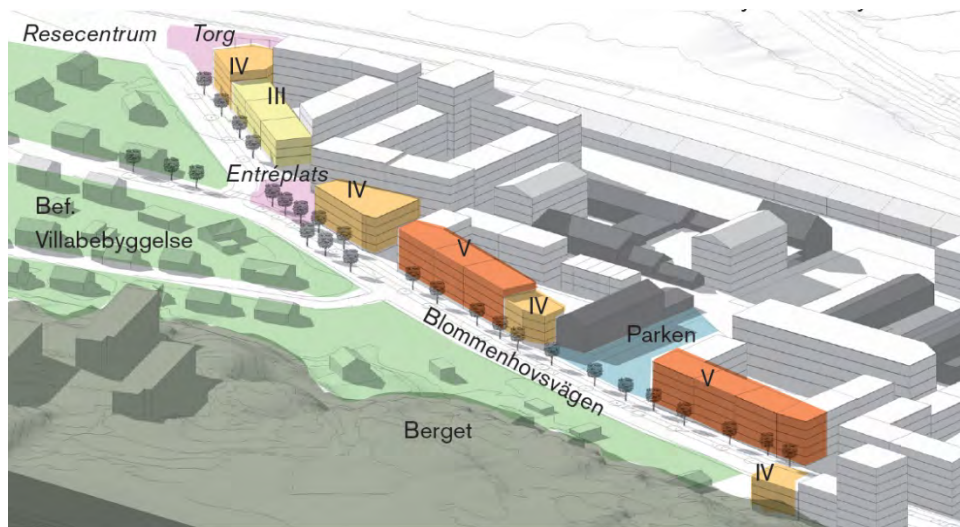
Elevation av Blommenhovsvägen från Gestaltningsprogram för Nöthagen. Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad.



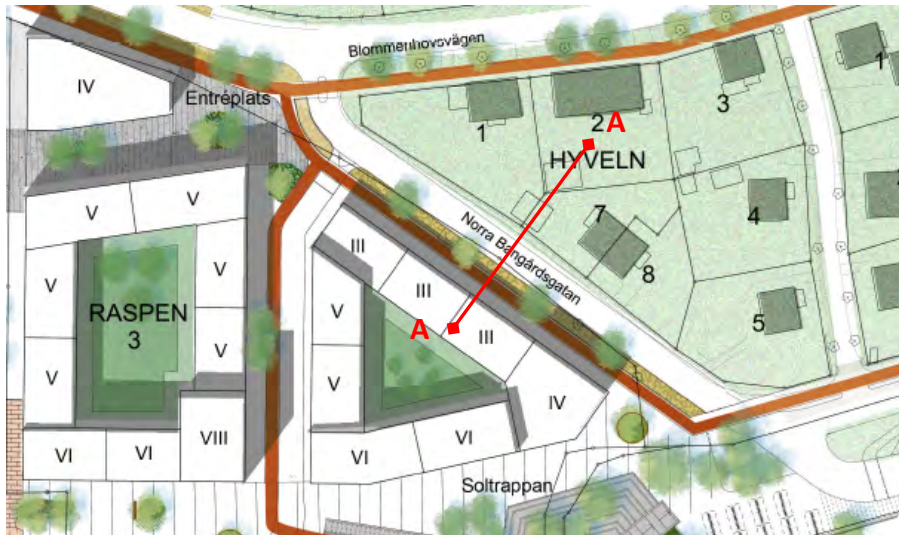
Elevation av Blommenhovsvägen från Gestaltningsprogram för Nöthagen. Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad.



Volymstudie över föreslagets möte med villaområdet - Vy från öster.



Volymstudie över föreslagets möte med villaområdet - Vy från nordväst.



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



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



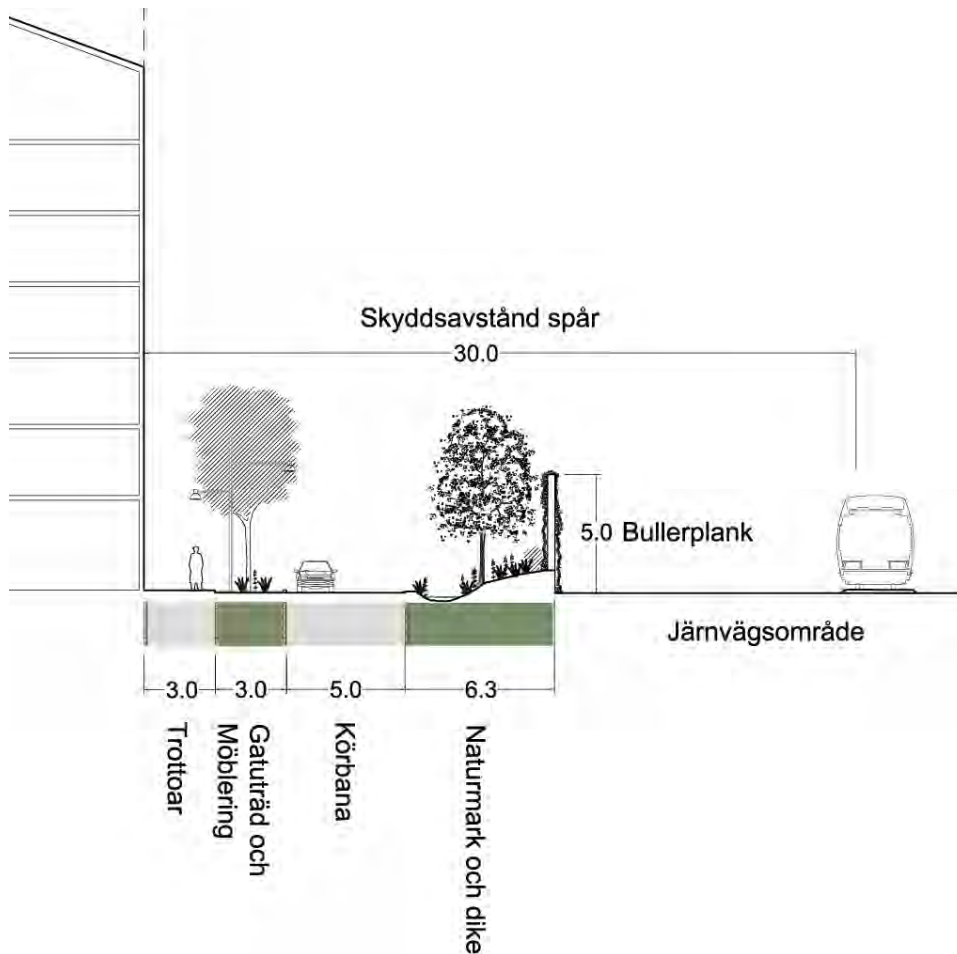
Sektion (AA, markerad ovan) över Norra Bangårdsgatans - Framtida situation där industriområdet har ersatts med ny stadsbebyggelse och gaturummet har kompletterats med bredare trottoarer, gatuträd och cykelbana. Föreslagen ny stadsbebyggelse illustrerad i gult.



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

Bullerplank och ny gata längs spårområde

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



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



Referensbilder på bullerskärm uppförd som grön vegetationsvägg

Nöthagens skolområde

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

kvm. Förskolans i bostadskvarteret är säkerställd med en planbestämmelse på plankartan (S₁). Övrig skolverksamhet inom skolområdet är reglerad med en bestämmelse (S) som inrymmer alla pedagogiska nivåer. Den totala kapaciteten elever och förskolebarn som detaljplanen möjliggör varierar beroende på rådande fördelning mellan verksamheternas pedagogiska nivå - förskola, grundskola, högstadie, gymnasieskola eller efter-gymnasial utbildning.

Boverket har tagit fram rekommendationer kopplat till storlek på skolgård och friyta per barn. I rekommendationerna anges att den totala storleken på skolgård bör överstiga 3000 m² och att ett rimligt mått på friyta per förskolebarn är 40 m² och 30m² för grundskoleelever. I underlaget för detaljplanen är skolområdet planerat för ca 225 grundskoleelever och ca 180 förskolebarn fördelat på ca 10 avdelningar. Skolområdet får en sammanhållen skolgård på ca 7900 m², vilket med en fördelning likt ovan ger utemiljöer på ca 15 m²/grundskoleelev och 25 m²/förskolebarn. Om grundskolan istället ersätts av högre utbildning där behovet av utemiljöer är lägre kan andelen förskoleavdelningar öka, alternativt kan friytan/förskolebarn öka. Genom skolgården går allmänna gångvägar som ska vara öppna och samutnyttjade med allmänheten. Dessa är säkerställda med bestämmelsen "x" på plankartan.

Med anledning av att skolgårdens totala storlek är mer än dubbel så stor än Boverkets rekommendation (3 000 m²), och att ett av planens syften är att skapa en blandad stad med bland annat 1 600 bostäder - så bedöms en friyta på 25 m²/förskolebarn och 15 m²/grundskolebarn vara acceptabel. En lägre friyta än Boverkets rekommendation kan dock medföra ett ökat slitage på allmänna gröna ytor inom Nöthagen, då dessa kan komma att besökas mer av skol- och förskolebarn. Oavsett vilket friyta som skapas kan ett effektivt samspel kring de olika skolverksamheternas nyttjande av den planlagda skolgården bidra till att minska eventuellt slitage på allmän plats.

Förskolegårdens funktion och gestaltning ska följa Nyköpings riktlinjer där skolgården delas in i olika zoner - "trygg", "nyfiken" och "vild". Den vilda zonen föreslås lokaliseras inom naturområden utanför planområdet. Delar av skolgården kan samutnyttjas med allmänheten vid tider när skolverksamhet inte bedrivs. I kommande bygglovskede ska den befintliga bebyggelsen utredas närmare så att det är tekniskt möjligt att bygga om inomhusmiljön. Angöring med cykel till skolverksamheten (hämta/lämna) föreslås ske längs "Industristråket" och med bil via den nya lokalgatan utmed spårområdet med tillhörande vändzon söder om skolområdet. Angöring till förskola i bostadskvarteret i skolområdets västra del kan ske med bil via angränsande tvärgränd i nord-sydlig riktning. Från den total skolgårdens yta på 7 900 m² kommer yta behövas för funktioner som inte ingår i friytan. Exempel på sådana funktioner är entrézon, plats för "hämta & lämna", cykel- och hcp-parkering. Exakt fördelning av verksamheter samt organisering av dess funktioner och lekytor prövas i samband med bygglov.



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



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



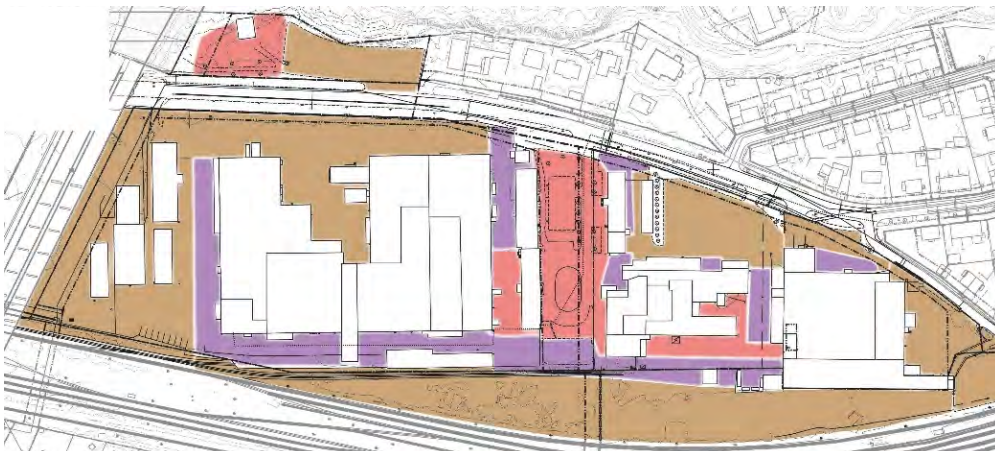
Wedholms maskinverkstad bevaras och utvecklas till en grundskola i planförslaget

Offentliga rum och platser

Befintliga offentliga rum och platser

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

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



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

Planförslagets kulturhistoriska konsekvenser för befintliga rum och platser

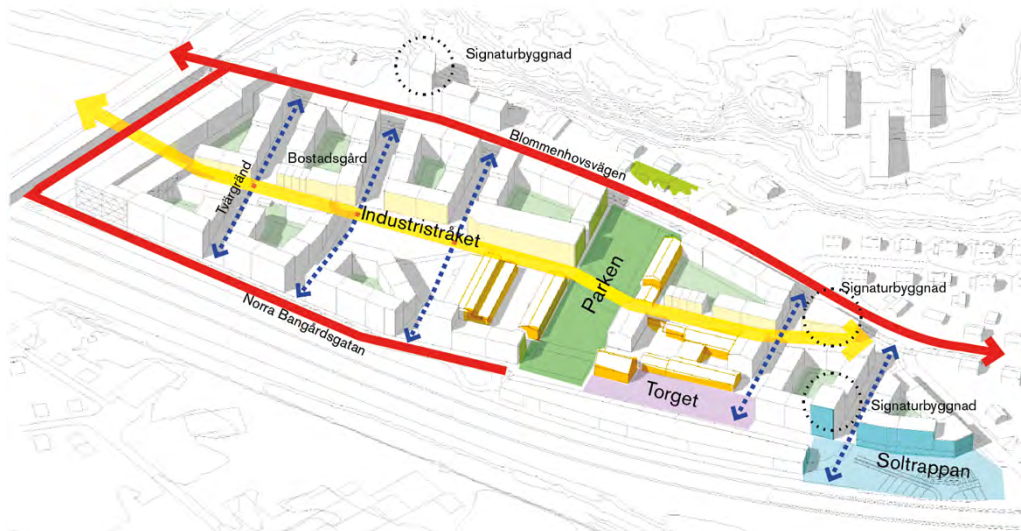
Blommenhovsvägen är en mycket gammal vägsträckning som tidigare haft en betydligt mer lantlig karaktär, kantad av alléer. I planförslaget föreslås den att återfå alléerna, vilket bedöms ha en stor positiv påverkan på dess kulturhistoriska kvalitéer.

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

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

Nya offentliga rum och platser

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



Offentliga rum och platser i det nya området

Soltrappan

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



Soltrappans placering i området illustrerad i gult



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

Torget vid Slakteriet

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

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



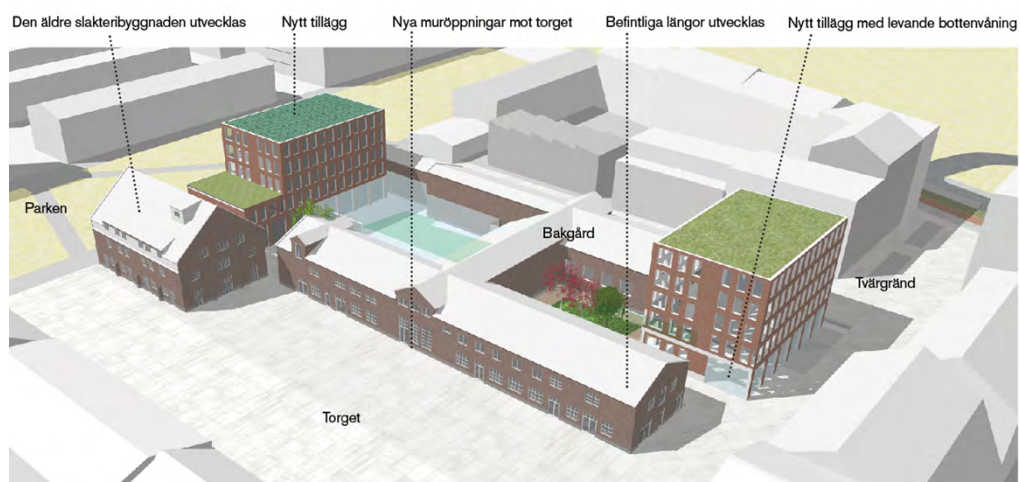
Torgets placering i området illustrerat i rosa



Det kulturhistoriska rummet utvecklas



Torgets markbeläggning kan spegla historien



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

Parken

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

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



Parken, Nöthagens gröna hjärta

Natur

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

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

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

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

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

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



Slyupplag, träd och buskage i södra delarna av området



Klippor gränsar till norra delen av planområdet



Alléträd i de centrala delarna av planområdet

Kollektivtrafik

Nyköpings resecentrum

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

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

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

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

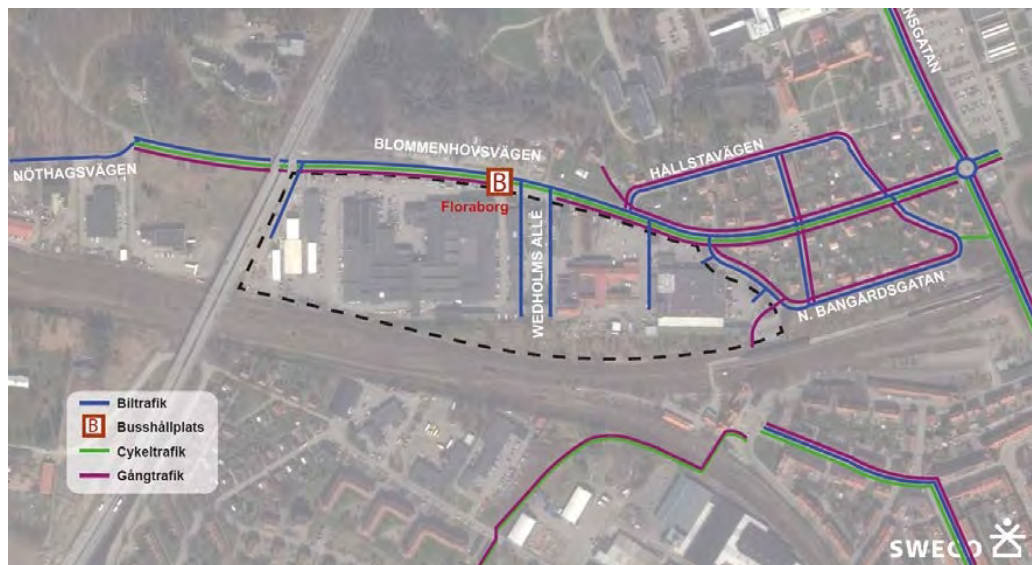
Övrig kollektivtrafik

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

Gator och stråk

Befintliga gator och stråk

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



Trafikslag i nuläget

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

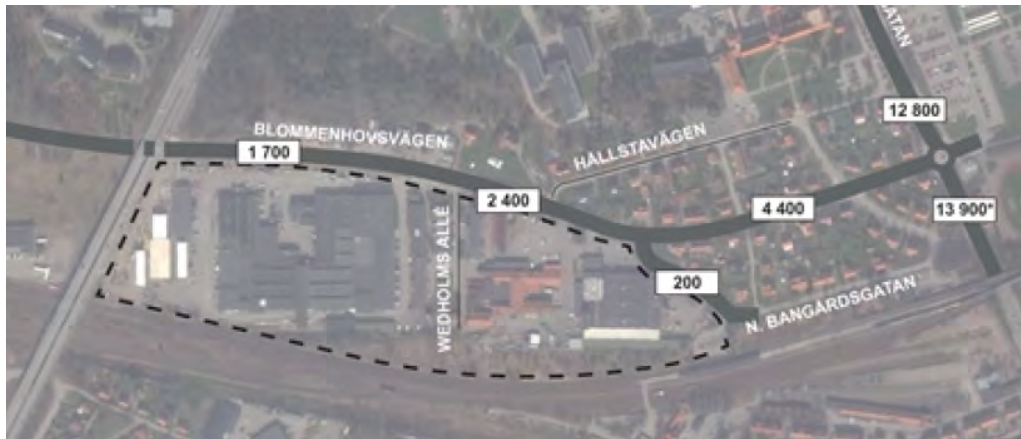
E4an intill Nöthagenområdet öppnades 1961 och är en av Sveriges äldsta motorvägssträckningar. Dess bro i Nöthagenområdets västra del har en karaktäristisk smacker tidig 1960-talskaraktär med smala pelare och förhållandevis låg frigång undertill. Undersidan av bron har en råare industrikaraktär.

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

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

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

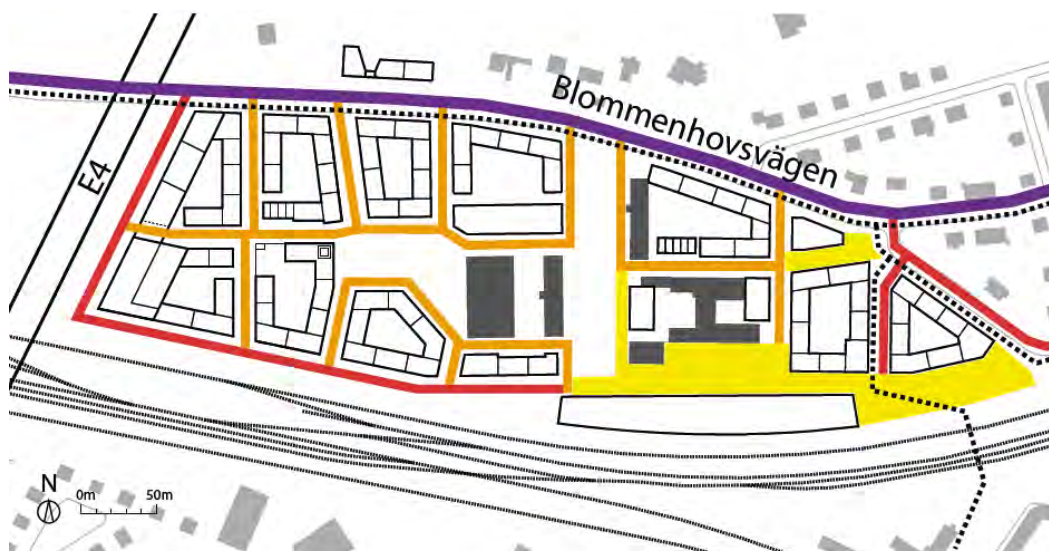
- Blommenhovsvägen intill väg 52 - 6%
- Nöthagen mellan Nöthagsvägen och Wedholms allé - 9%.
- Nöthagen mellan Wedholms allé och Hållstavägen- 1%.
- Norra Bangårdsgatan - 0%
- Blommenhovsvägen vid cirkulationen med Brunnsgratan - 1%
- Brunnsgratan – 2%



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

Trafikstruktur

Vid planering och utformning av Nöthagens ny trafikstruktur prioriteras trafikslagen enligt Nyköpings transportstrategi (Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta, 2015), där gångtrafik ges högst prioritet följt av cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik som ges lägst prioritet. Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan kopplar samman Nöthagen med intilliggande stadsdelar och Nyköping. Centralt inom Nöthagen skapas en lugn och trygg trafikmiljö med låga fordonshastigheter till förmån för social samvaro och lek. Här utgör "Industristråket" och "tvärgränderna" ett sammanhållet gångfartsområde där fordonstrafik endast får ske på fotgängares villkor. På det nya torget vid Slakteriet och kring platsen vid Nyköpings resecentrum prioriteras mänsklig aktivitet fullt ut, här är motortrafikens framkomlighet mycket begränsad.



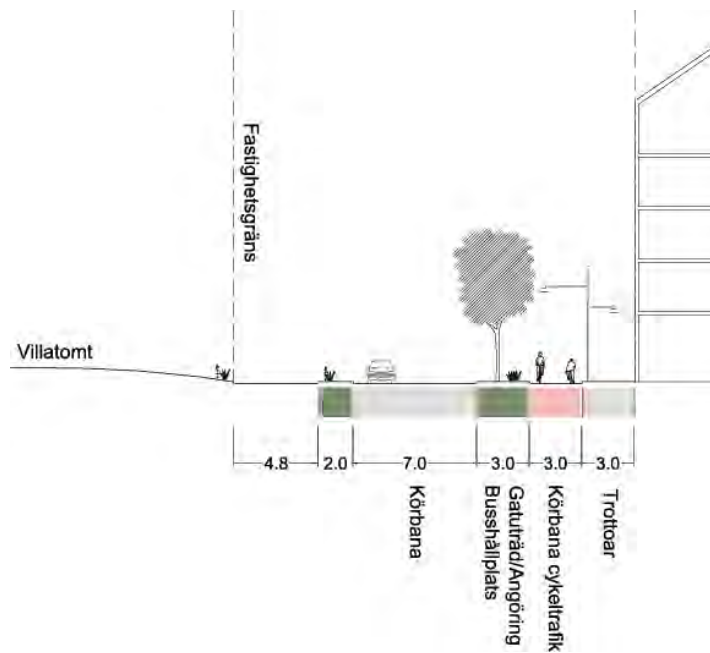
Trafikstruktur. Nöthagen omgärdas av traditionella uppsamlade stadsgator (lila och röd markering ovan) där bilarnas rörelse separeras från gångtrafik. I områdets inre begränsas biltrafiken till förmån för en lugn gatamiljö och social samvaro (orange markering ovan). Här sker biltrafik endast på oskyddade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

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

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

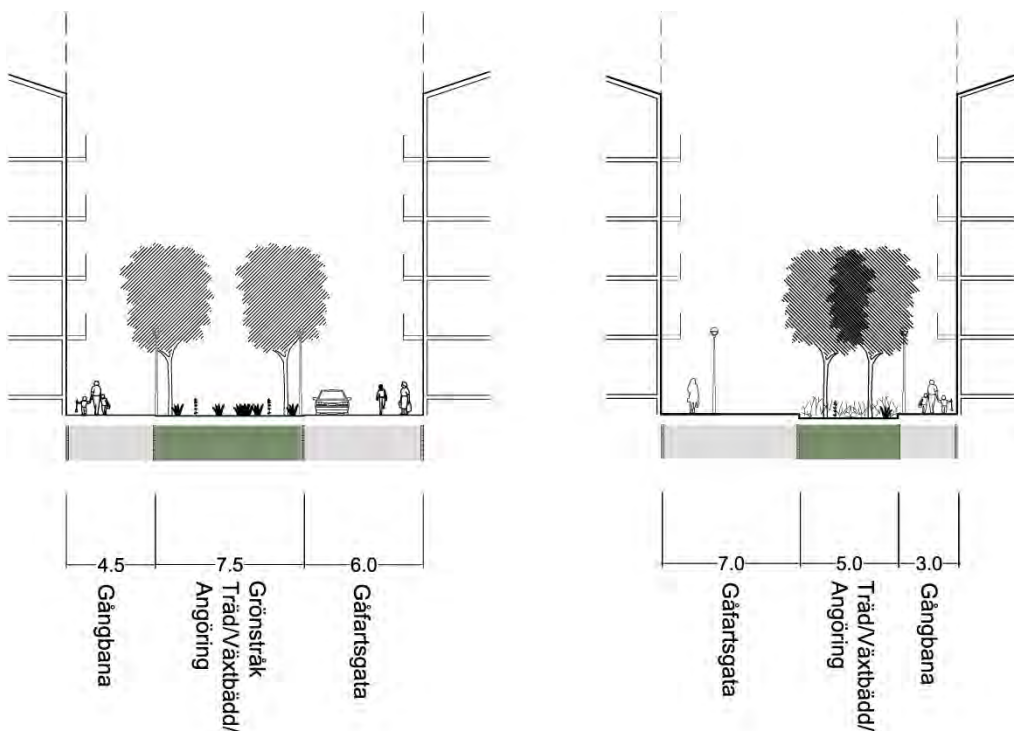


Allé återskapas längs Blommenhovsvägens södra sida. Generösa trottoarer och cykelbana.



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

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



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

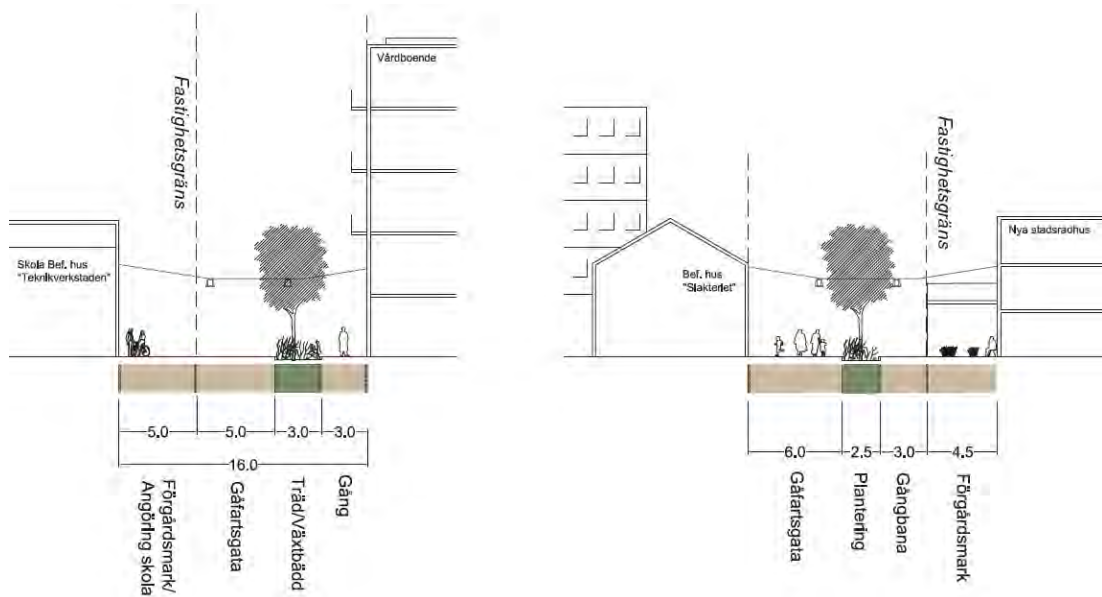


Lummiga gaturum



Gångfartsgator

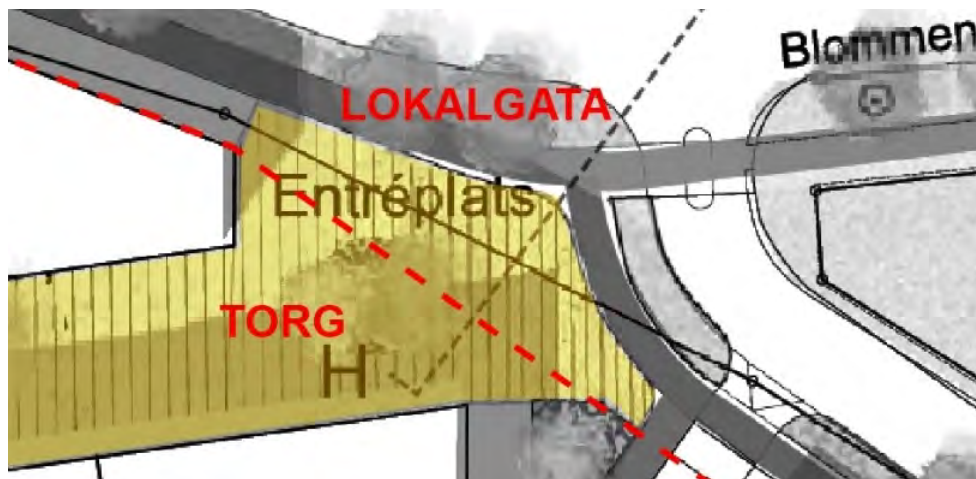
Industristråket är Nöthagens kärna och löper genom hela stadsdelen. Stråket utformas som en gångfartsgata där trafikslag blandas i låg hastighet. I förlängningen väster om planområdet kan stråket kopplas till framtida utvecklingsområde väster om E4. I industristråkets östliga ände vid korsning med Blommenhovsvägen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



Sektion Industristråket.



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



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

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

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

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

De lokala gatorna inom Nöthagen har som främsta funktion att utgöra livsmiljö för boende och verksamma i stadsdelen, alltså prioriteras gång och vistelse. Cykel och bil kommer tillåtas inom området men regleringen föreslås vara gångfartsområde. Biltrafiken minimeras bland annat genom att förlägga parkeringar till områdets periferi. Fordon, både cykel och bil, framförs på gåendes villkor. För att möjliggöra en flexibilitet där trafikslag kan prioriteras olika över tid regleras Nöthagens gator som GATA₁, GATA₂ och LOKALGATA – vilket alla medger gator som möjliggör en mångfald av trafikregleringar.

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

Angöring, parkering och mobilitetslösningar

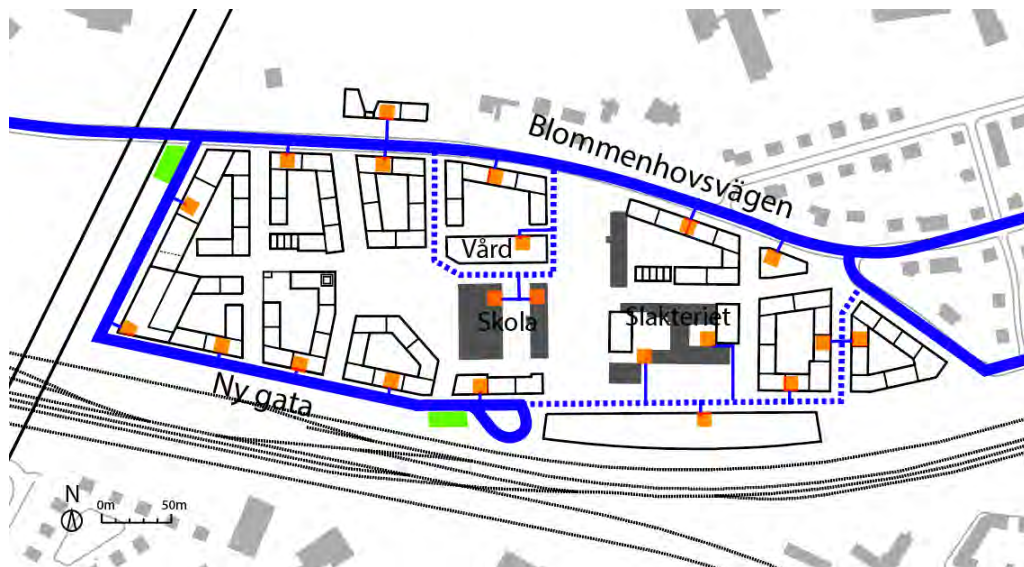
Angöring biltrafik

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

Sopbil och transporter

Angöringsplatser och tillgänglig körväg för sopbil skapas kring hela planområdet utmed de yttre stadsgatorna Blommenhovsvägen, Norra Bangårdsgatan och den nya stadsgatan längs spårområdet. Från angöringsplatserna är det som mest ca 50 meter till samtliga entréer inom kvarteren. Sophämtning med sopbil behöver således inte ske i områdets inre, där strukturen istället stödjer ett socialt nyttjande av gaturummet. Varutransporter till skolområdet sker via den nya stadsgatan som löper längs spårområdet, alternativt via gångfartsgata norr om skolområdet där även

angöring till vårdboendet sker. Vid slutet av gatan parallellt med spårområdet anläggs en vändplan med vändmöjlighet för varutransporter och större fordon. Verksamheter inom Slakteriet får en småskalig karaktär som inte bedöms generera frekventa transportflöden, varför varuleveranser i denna del förväntas ske med mindre lastbilar utmed torgets södra gräns för att sedan dras för hand över torget till varulämning-/soplämningsplats inom Slakteriet. Vid kvarteret närmast Nyköpings resecentrum planeras för en större livsmedelsbutik i markplan. Lokalgatan väster om livsmedelskvarteret förbereds för långsgående varuleveranser mot kvarterets långsida. Ett möjligt alternativ till konventionell avfallshantering med sopbil är sopsug där avfall suges genom ett underjordiskt rörsystem.



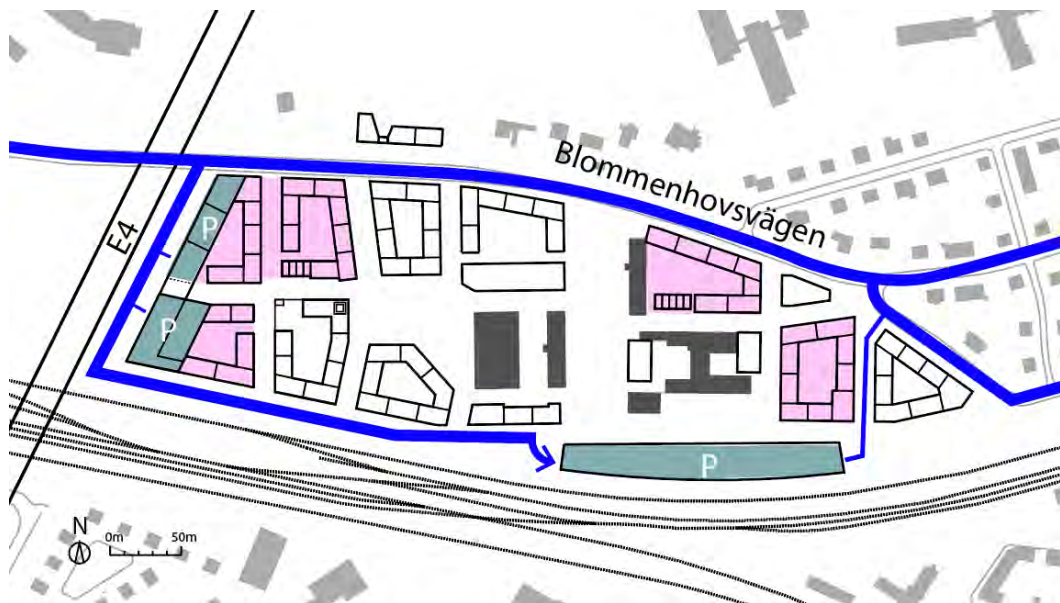
Soppantering och varutransporter. Samtliga kvarter görs tillgänglig med körväg för sopbil, illustrerad i blå heldragen linje ovan. Föreslagen uppsamlingsplats för restavfall illustrerad i orange, placerade som längst ca 50 meter från samtliga entréer. För utökad tillgänglighet till Slakteriet samt skol-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

Bilparkering och mobilitetsåtgärder

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

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

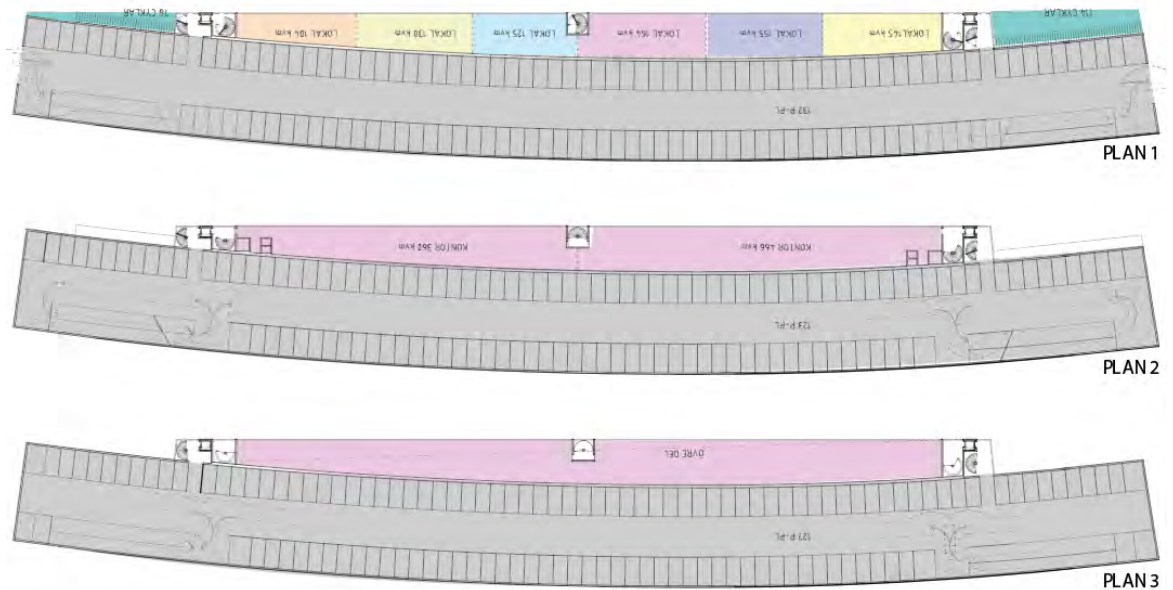
E4an skapas två parkeringshus, ett mindre som en del i en kontorsbyggnad med plats för ca 80 platser, samt ett större separat med plats för ca 400 platser. I samma del av Nöthagen möjliggörs även för ca 500 platser i underjordiska parkeringsgarage under tre kvarter. En planbestämmelse P möjliggör parkeringshus ovan jord och bestämmelsen (P) möjliggör 3D-fastighetsbildning av underjordiska parkeringsgarage. Utöver de större underjordiska parkeringsgaragen säkerställer detaljplanen att bilparkering för boende inte anläggs som underjordiska parkeringsgarage under bostadskvarteren. Gårdarna som inte är underbyggda med garage får istället ett stort jorddjup som möjliggör för en rik vegetation med stora träd och dagvattenlösningar.



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

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

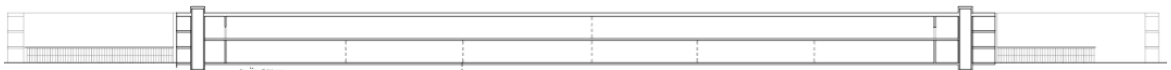
Inom hela planområdet skapas plats för angöring och allmänna parkeringsplatser för bil inom gatumark. Utrymme inom finns att vid behov inom allmän platsmark anordna p-platser för personer med nedsatt rörelseförmåga på ett avstånd av som mest 25 meter till samtliga entréer. Gestaltning, placering och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



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



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



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



Norrfasad mot torg med uppglasade verksamhetslokaler

Cykelparkering

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

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



Exempel på utformning cykelrum



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

Miljöförhållanden

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett svenskt juridiskt styrmedel som infördes i och med tillkomsten av miljöbalken 1999. Miljö kvalitetsnormer infördes för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och

jordbruk. Utgångspunkten när man fastställer en miljö kvalitetsnorm är kunskap om vad människan och naturen tål utan hänsyn till ekonomiska eller tekniska förhållanden. Normen ska därför avspegla den lägsta godtagbara miljö kvaliteten eller det önskade miljö tillståndet, men tar vanligtvis inte sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas.

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

Planområdet ligger i direkt anslutning till vältrafikerad väg, E4. Det innebär risk för spridning av luftföroreningar till området, men det avtar snabbt med avståndet från E4. Enligt en översiktlig kartering av luftföroreningar i Södermanland som är framtagen av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund framgår att beräknade nivåer av partiklar (PM10) samt kvävedioxid (NO₂) inte överstiger normvärden. För berörd sträcka på E4 beräknas ett värde på 20-28 ug/m³ PM10 per år. Inom ett område av ca 15 meter från E4 beräknas partikelhalten ha sjunkit till 15-20 ug/m³ per år. För kvävedioxid beräknas ett medelvärde per år på mellan 10-15 ug/m³ för planområdet samt berörd sträcka på E4. Värdena för partiklar och kvävedioxid beräknas inte heller överstiga miljö kvalitetsmålet på 15 ug/m³ respektive 20 ug/m³.^[1]

En orsak till att luftföroreningarna förväntas vara under normvärdet för luftkvalitet kan vara det öppna läget. Den aktuella sträckan av E4 har hög luftomsättning då den utgörs av en bro. Ett eventuellt bullerskydd på västra sidan av E4 samt detaljplanens disposition med högre bebyggelse mot E4 bedöms även de ha goda effekter för att minska förorenings spridning in i området. Friskluftsintag till byggnader längs E4 sker från lokalgator.

Syftet med MKN för vatten är att uppnå god status i alla vattenförekomster. Miljö kvalitetsnormerna anger de kvalitetskrav som gäller för varje vattenförekomst inom vattendistriktet, avseende ytvatten och grundvatten. Dessa anger att senast år 2021, eller om undantag beslutats år 2027, ska god ekologisk status uppnås. Samtidigt får inte statusen försämrats i någon vattenförekomst. Nyköping och planområdet ingår i Norra Östersjöns vattendistrikt. Regeringen beslutade om ett nytt åtgärdsprogram i december 2016. Miljö kvalitetsnormerna anger vilken kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt och utgör därmed utgångspunkten för de föreslagna åtgärderna i åtgärdsprogrammet. Dagvattnet från planområdet leds via kommunalt dagvattennät till Nyköpingsån som mynnar i Östersjön. Nyköpingsån ligger ca 500 m öster om planområdet och omfattas av MKN för vatten och har måttlig ekologisk status. Kemisk ytvattenstatus uppnår ej nivån "god status", men vid klassning utan överskridande ämnen bedöms Nyköpingsån ha god kemisk ytvattenstatus (VISS, 2017). Recipientens miljö problem är övergödning och syrefattiga förhållanden, miljögifter samt förändrade habitat genom fysisk påverkan i vattendraget.

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

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

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

Förorenad mark

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

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

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

Senare samma år (2017) genomfördes en kompletterande miljöteknisk markundersökning på Raspen 1 (Liljemark Consulting AB, 2017b). Undersökningen omfattade skrubborrsprovtagning av jord i Wedholms nuvarande lokal, provtagning av grundvatten, provtagning av porluft under grundläggningsplattan och provtagning av inomhusluft i lokalerna på Raspen 1 samt nere i brunnar. Baserat på

analysresultaten bedömdes platsen där tri-apparaten har stått som ett troligt källområde för den förorening av trikloreten som påvisades i jord och grundvatten.

Kompletterande utredningar - klorerade alifater

Under 2019 genomfördes kompletterande markundersökningar med anledning av att man tidigare identifierat förekomst av klorerade alifater inom Raspen 1. Undersökningen visade på förekomst av klorerade alifater i två djupintervall under läget för det tidigare trikaret, en övre förorening på 1,5-8 m djup som bedöms vara väl avgränsad, och en djupare grundvattenförorening på ca 12 till 14 m djup. Den djupare grundvattenföroreningen visar på förhöjda halter av klorerade alifater på fastigheten. Halterna är som högst i området där trikaret har stått, vilket tyder på att detta är källan till både den tidigare identifierade ytligare föroreningen samt till den nu undersökta djupare föroreningen med klorerade alifater. En interpolering av TCE-ekvivalenter visade på att spridningen av klorerade alifater på ca 12-14 m under markytan är begränsad.

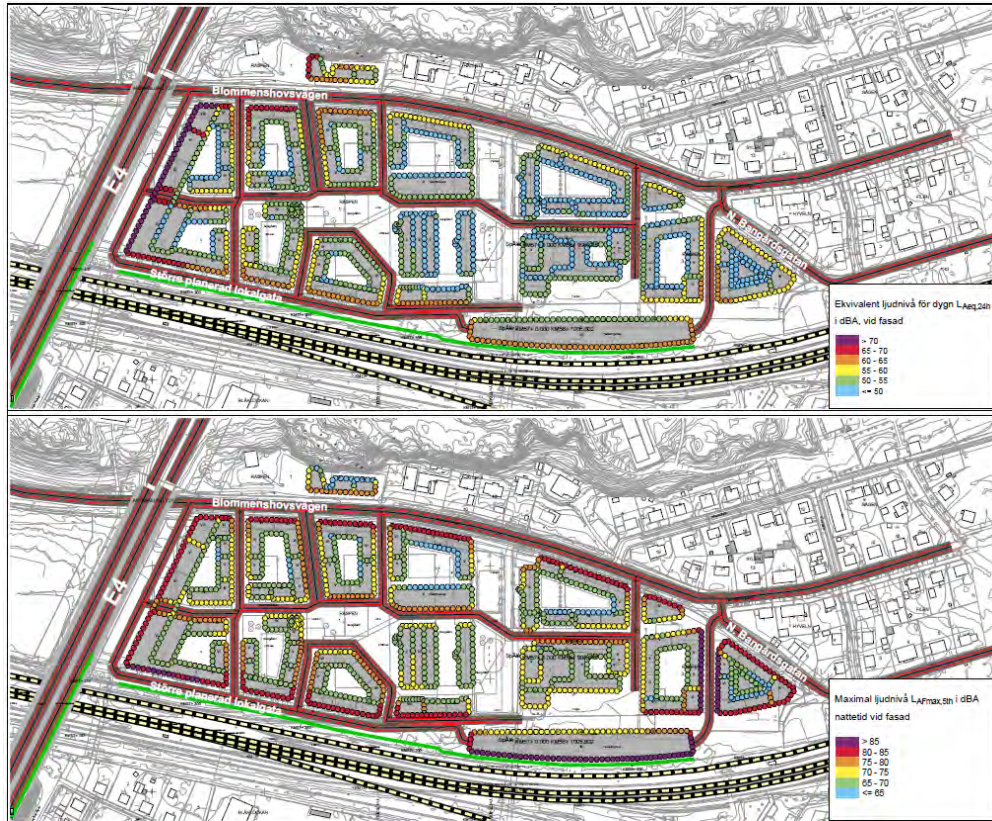
Påvisade föroreningshalter bedömdes inte innebära några hälsorisker för människor i dagsläget. Dock finns det en risk att föroreningen kan komma att medföra hälsorisker i framtiden, antingen ifall omfattande pålning genom källområdet sker eller till följd av spridning till Larslundsmalmens dricksvattentäkt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

Radon

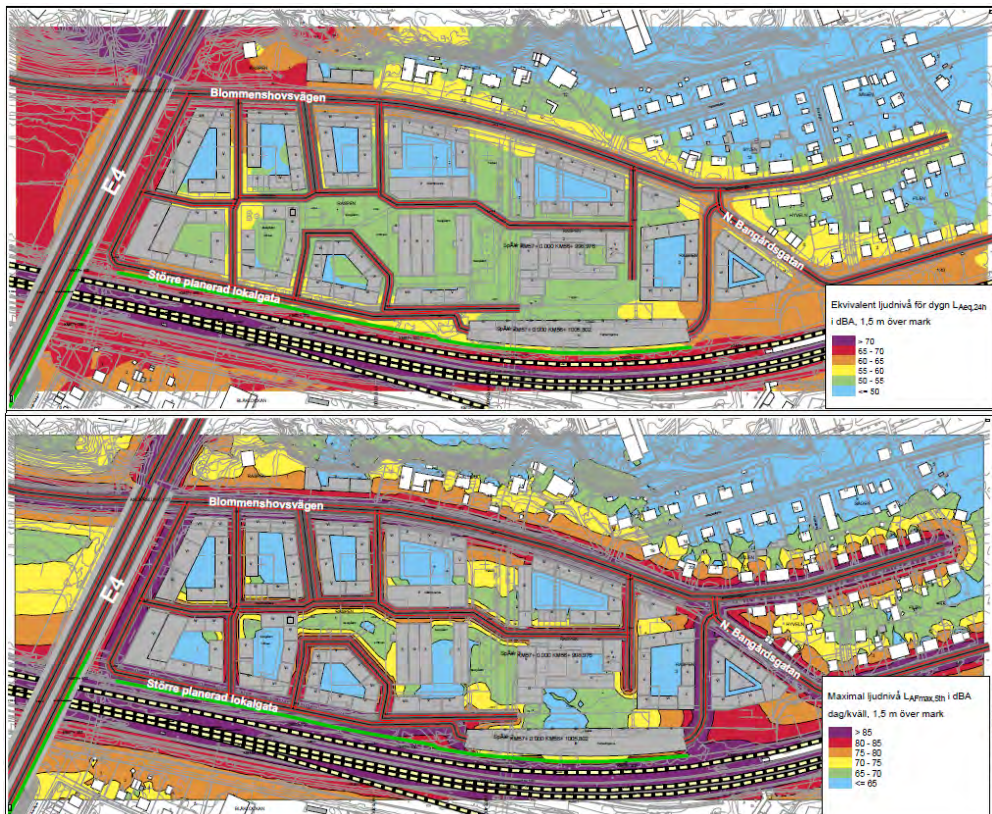
Marken inom planområdet utgör potentiellt högriskområde för radon. Det innebär att byggnader ska förutsättas utföras med radonsäker grund. En planbestämmelse som reglerar att ny byggelse och ombyggnad av befintlig bebyggelse avsedd för stadigvarande vistelse ska utföras radonsäkert finns med på plankartan.

Trafikbuller

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



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



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

Åtgärdsförslag och säkerställande av riktvärden för buller

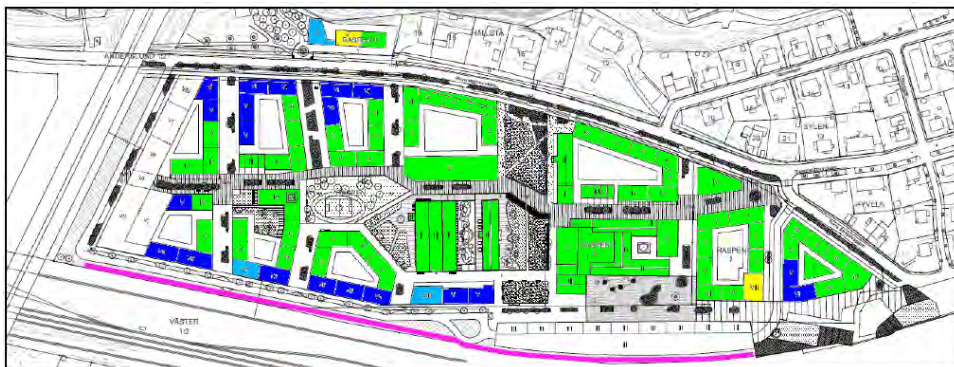
Detaljplanen möjliggör för flera åtgärder som bidrar till att en god ljudmiljö inom planområdet kan erhållas; en kvartersstruktur med bullerskyddande bostadsgårdar som lägenheter kan vändas mot, avskärmade bebyggelse med mindre störningskänslig användning närmast störningskällor, uppförande av bullerskärm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

Skyddsbestämmelsen mot buller

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

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

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



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

Villkor för bygglov

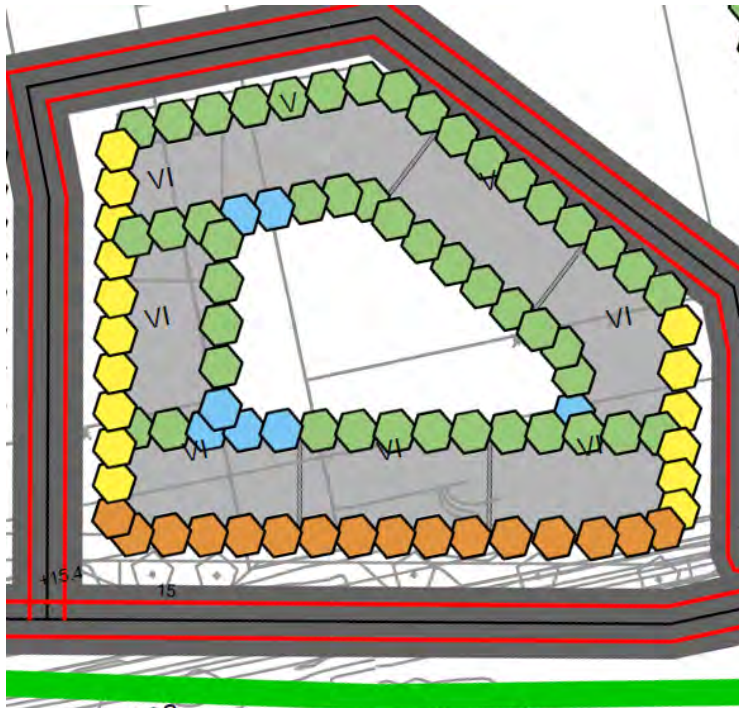
En administrativ planbestämmelse på plankartan reglerar att startbesked för bygglov inte får ges förrän det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen ovan uppfylls. Med denna bestämmelse öppnar detaljplanen upp för flera möjliga kombinationer av åtgärder för att begränsa bullret under förutsättning att åtgärderna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

Bullerskärm mot spårområde

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

Planlösning för ljuddämpad sida

I några lägen av planområdet behöver lägenheterna utformas så att tillgången till ljuddämpad sida skapas (blå markering på bullerkarta ovan visar lägen där detta krävs). Skyddsbestämmelsen mot buller medför att lägenheter där 60 dBA ekv ljudnivå i fasad överskrider måste uppföras med minst ½ av boningsrummen mot skyddad sida som inte överskrider 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå mellan 22:00 och 6:00. Nedan redovisas uppmätta bullernivåer för ett typkvarter inom planområdet, samt ett exempel på hur lägenhetsindelningen kan projekteras i samband med bygglov för att hälften av boningsrummen ska få tillgång till skyddad sida och uppfylla kraven i skyddsbestämmelsen.



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

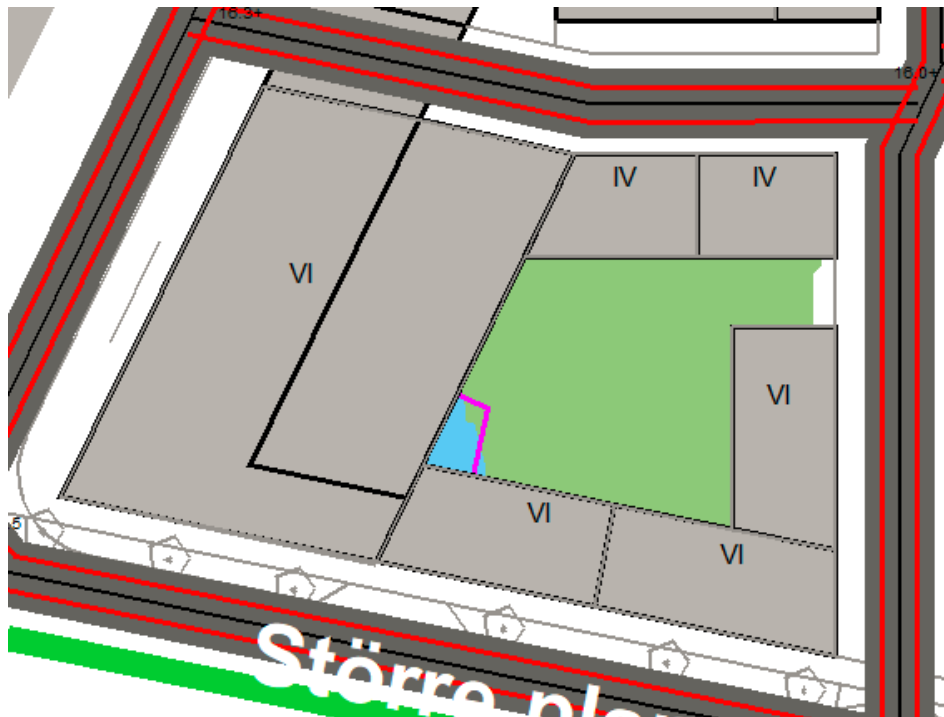


Exempel på lägenhetsfördelning för kringbyggt bostadskvarter (Kvarter 3) där skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls. Lägenheter större än 35 kvm ges en planlösning där hälften av boningsrummen har tillgång till ljuddämpad fasad där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids. Lägenheter mindre än 35kvm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

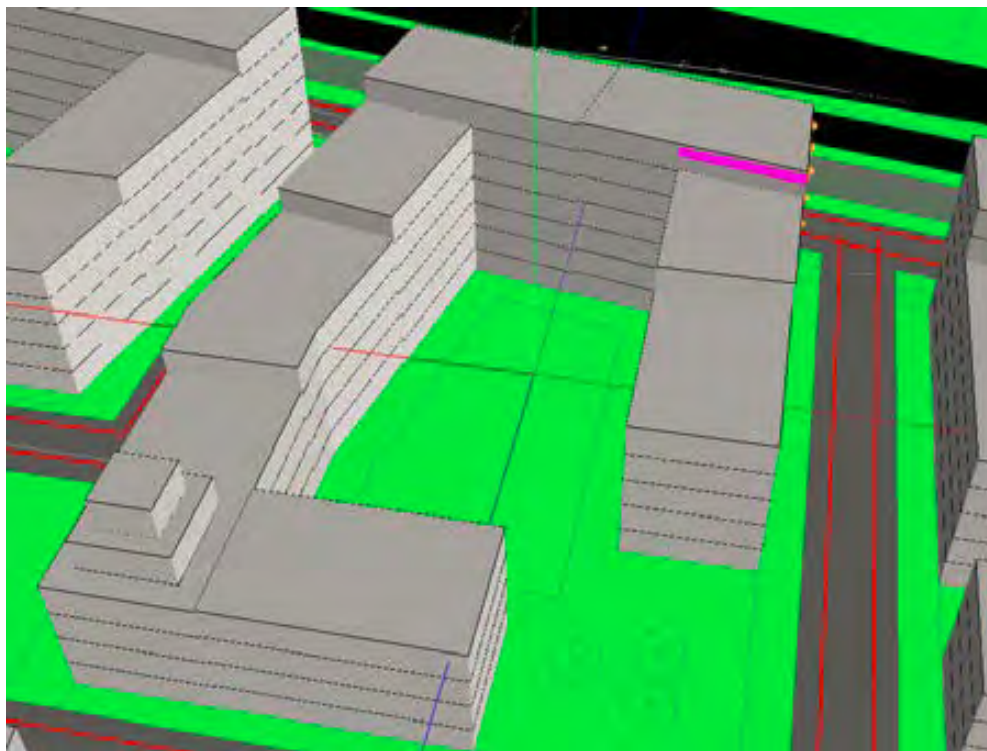
Exempel på lokala åtgärder

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

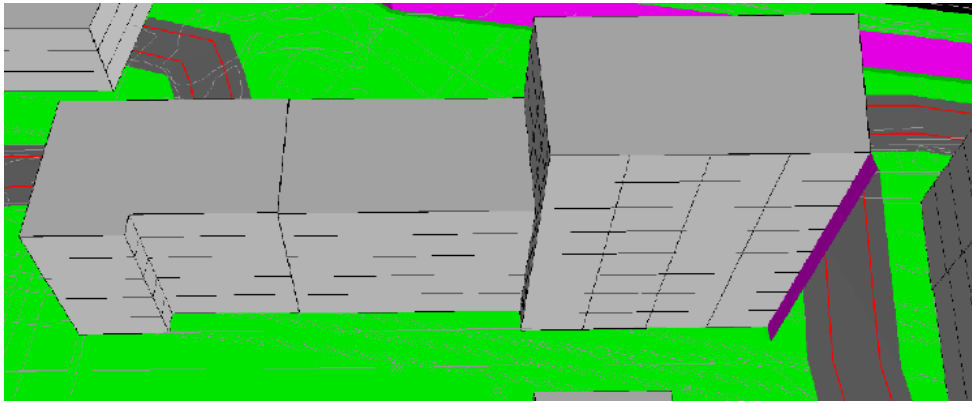
(ljusblå markering på bullerkartan ovan). Nedan redovisas exempel på möjliga lokala åtgärder som bullerutredningen tar upp. Vilka åtgärder som slutligen blir aktuella inom respektive kvarter bedöms vid bygglov.



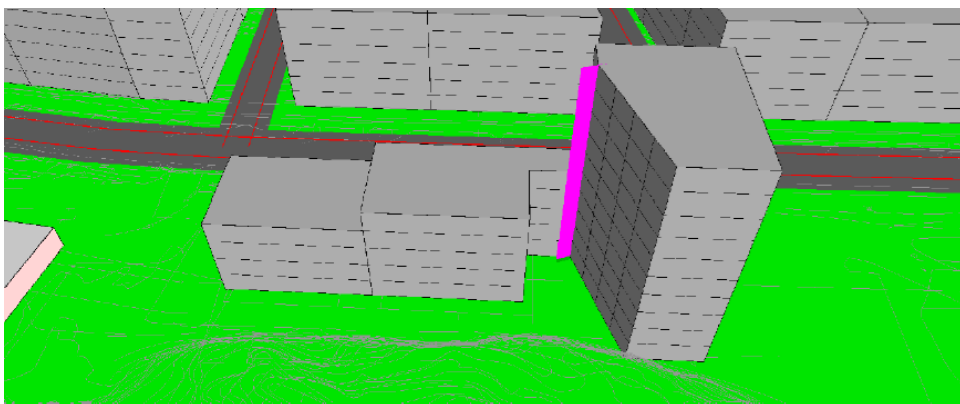
Kvarter 1. För att klara riktvärdet inom kvarter 1 föreslås ett skärmtak för att uppfylla riktvärden för gemensam uteplats. Blå markering på gård ovan illustrerar läge för uteplats. Beroende på skärmens storlek och dämpning kan uteplatsen bli olika stor.



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



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



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



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

Skolområde

Beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåer inom i stort sett hela skolgårdssytorna klarar Naturvårdsverkets riktvärden för "övriga ytor". För de stora skolgårdssytorna i planområdet mitt överskrids dock riktvärdet för ytor "avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet" närmast de nya planerade lokalgatorna. Detta kan åtgärdas med hjälp av lokala skärmar eller genom att skolgården håller ett minsta avstånd till trafiken.

Befintlig bebyggelse

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

Risker

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

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

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

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

Att risknivån för detaljplanen ligger i ALARP-området medför krav på att riskreducerande åtgärder för bebyggelsen inom detaljplaneområdet införs som är rimliga i sin omfattning och effektiva ur kostnads-nyttohänseende.

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

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

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

För parkeringshuset vid Nyköping resecentrum gäller samma skyddsbestämmelse som för byggnadens reglering inom detaljplanen för Nyköping resecentrum. Bestämmelsen (m₃) reglerar att "Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspårning."

Teknisk försörjning

Geotekniska förhållanden

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

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

Vatten och spillvatten

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

Dagvatten

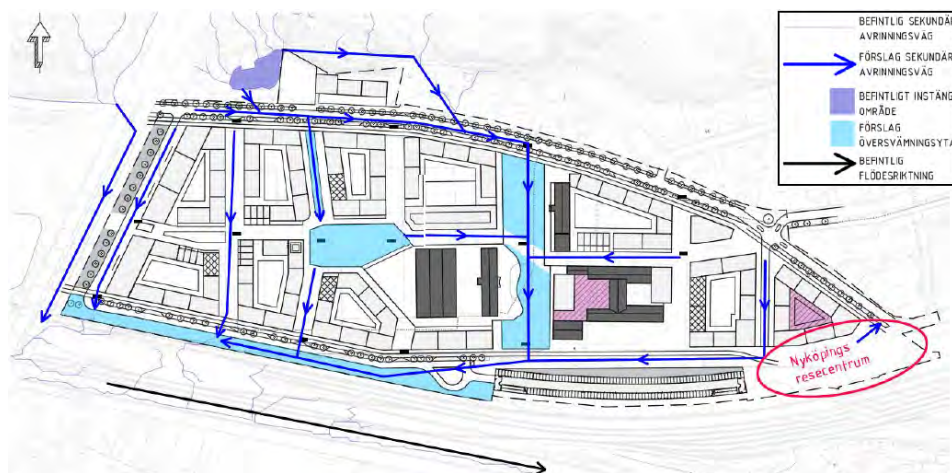
I samband med planarbetet har en dagvattenutredning tagits fram av Structor, 2017-06-28 rev 2019-09-09 och 2015-05-14. I dagsläget avvattnas planområdet med självfall ytledes via dagvattenbrunnar till befintligt ledningssystem som ansluts till kommunalt dagvattennät och vidare till recipient Nyköpingsån utan kända fördröjnings- eller reningsåtgärder. Avvattning av takytor sker via slutna stuprör som kopplas direkt på befintligt ledningssystem. Viss infiltration sker troligen i befintliga vegetationsytor såsom gräsmattor och svackdiken utmed Blommenhovsvägen. Anslutning till kommunalt dagvattennät sker via flertalet anslutningspunkter till planområdet. Det finns tre befintliga servisanslutningar för dagvatten till planområdets kvartersmark och möjligheten att fortsätta nyttja dessa efter exploatering måste utredas vidare i samråd med Nyköping Vatten.

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

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

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

Dagvatten från E4-bron avvattnas i dagsläget österut längs befintlig låg linje utmed Blommenhovsvägen. För att förhindra att miljö- eller hälsofarliga vätskor rinner in i planområdet om en olycka sker på E4:an har kvartersmark för parkering höjdsatts så att ytvattnet avleds. På detta sätt kommer även naturmarken väster om E4an kunna avledas söderut i samband med skyfall. Slutlig höjdsättning utreds i samband med förprojektering av området.



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

Värme, Avfall, El och tele, Fiber

Tillkommande byggnader kan anslutas till befintligt fjärrvärmesystem samt el-, tele- och bredbandsnät. Planförslaget har två områden med plats för nätstationer. Avfallshantering ska ske enligt kommunens avfallspolicy. Ett möjligt alternativ till konventionell avfallshantering med sopbil är sopsug där avfall suges genom ett underjordiskt rörsystem.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

Samråd sep 2018

Granskning Q4 2019

Antagande i kommunfullmäktige Q3 2020

Överklagande Mark- och miljödomstolen 19 april 2021

Granskning Q3 2021

Antagande i kommunfullmäktiga Q3 2021

Lagakraft Q4 2021

Genomförandetid

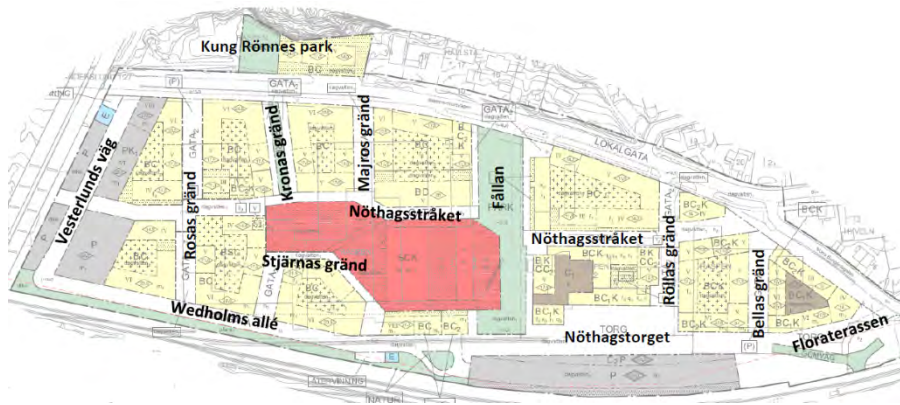
Genomförandetiden är 15 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft. För del av kvarter i planområdets västra del börjar genomförandetiden 6 år efter lagakraft, med anledning av tillfällig gatukoppling under järnväg. Den fördröjda genomförandetiden är reglerad med en administrativ planbestämmelse på plankartan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

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

Namnsättning

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



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

Avtal

Planavtal

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

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal kommer att upprättas mellan SBB och Nyköpings kommun och ska vara underskrivet innan detaljplanen antas. Avtalet kommer att reglera genomförandet av planförslagets olika delar.

Åtgärder som krävs för genomförandet och som kommer regleras i avtalet är bland annat:

- utbyggnad av allmänna gator och torg
- utbyggnad av teknisk försörjning
- iordningställande av parkmark
- omhändertagande av markföroreningar
- fastighetsbildning
- medfinansiering av trafiklösningar utanför planområdet
- uppförande av skyddsanordningar för risk och buller
- Finansiering av respektive utbyggnadsdelar inom planområdet

Fastighetsrättsliga frågor

Delar av fastigheterna Raspen 1, 2 och 3 som utgör kvartersmark och ägs av SBB kommer genom fastighetsreglering att överföras till allmän platsmark och övergå i kommunens ägo. Delar av Trafikverkets fastighet Väster 1:2 som utgör trafikområde kommer genom fastighetsreglering att överföras till allmän platsmark och kvartersmark och övergå i kommunens respektive SBB:s ägo. Detta är inte fastställt i vilket skede som överlåtelse av marken kommer ske, då delar av den kommer att behöva nyttjas vid genomförande av järnvägsplanen för Ostlänken. Del av fastigheten Väster 1:43 i sydost övergår från trafikområde till allmän platsmark.

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

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

Inom planområdet finns några befintliga servitut: en ledningsrätt, ett officialservitut och fyra avtalservitut.

Ekonomiska frågor

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

Anslutningsavgifter erläggs enligt gällande taxor.

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

Tekniska frågor

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

Utredningar

Illustrerad planområdesgräns i framtagna utredningar skiljer sig från planområdesgräns på plankartan då planområdet justerats med anledning av att detaljplan för Resecentrum vunnit lagakraft. Planförslaget påverkas ej då markanvändningen för berört område är fastslagen i detaljplan för Nyköping resecentrum. Utredningar som tagits fram under planarbetet:

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

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

Vibrationsutredning, Structor 2019-10-02.

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

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

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

Markteknisk undersökningsrapport geoteknik, Structor 2017-06-19.

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

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

Antikvariskt planeringsunderlag, Nyréns Arkitektkontor 2017-08-07.

Trafikutredning, Sweco, oktober 2019.

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

Konsekvenser av planens genomförande

Miljökonsekvenser – sammanfattning av MKB

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

Kulturmiljö

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stadsbild

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

Bullerplankets påverkan

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



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

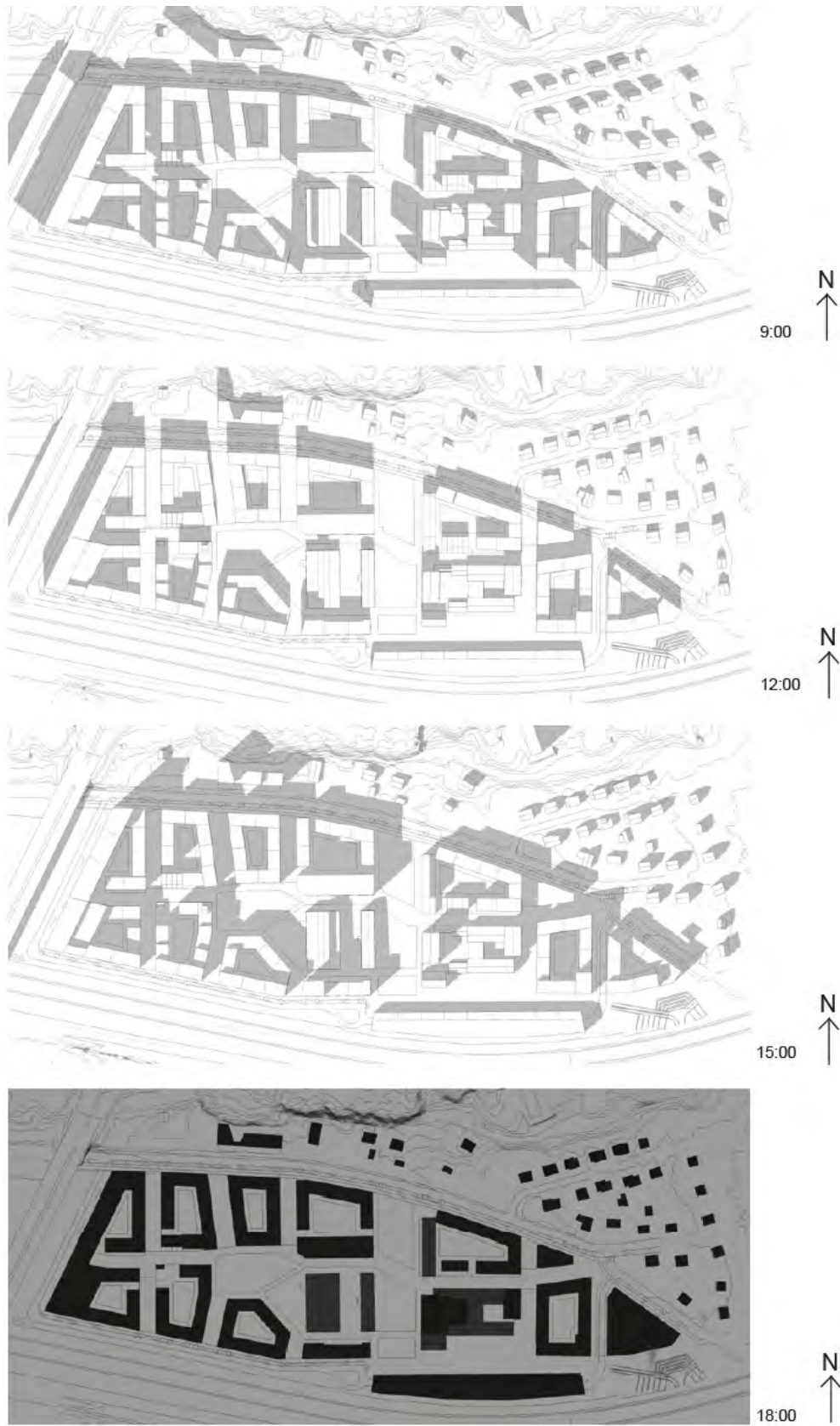
Skuggning

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

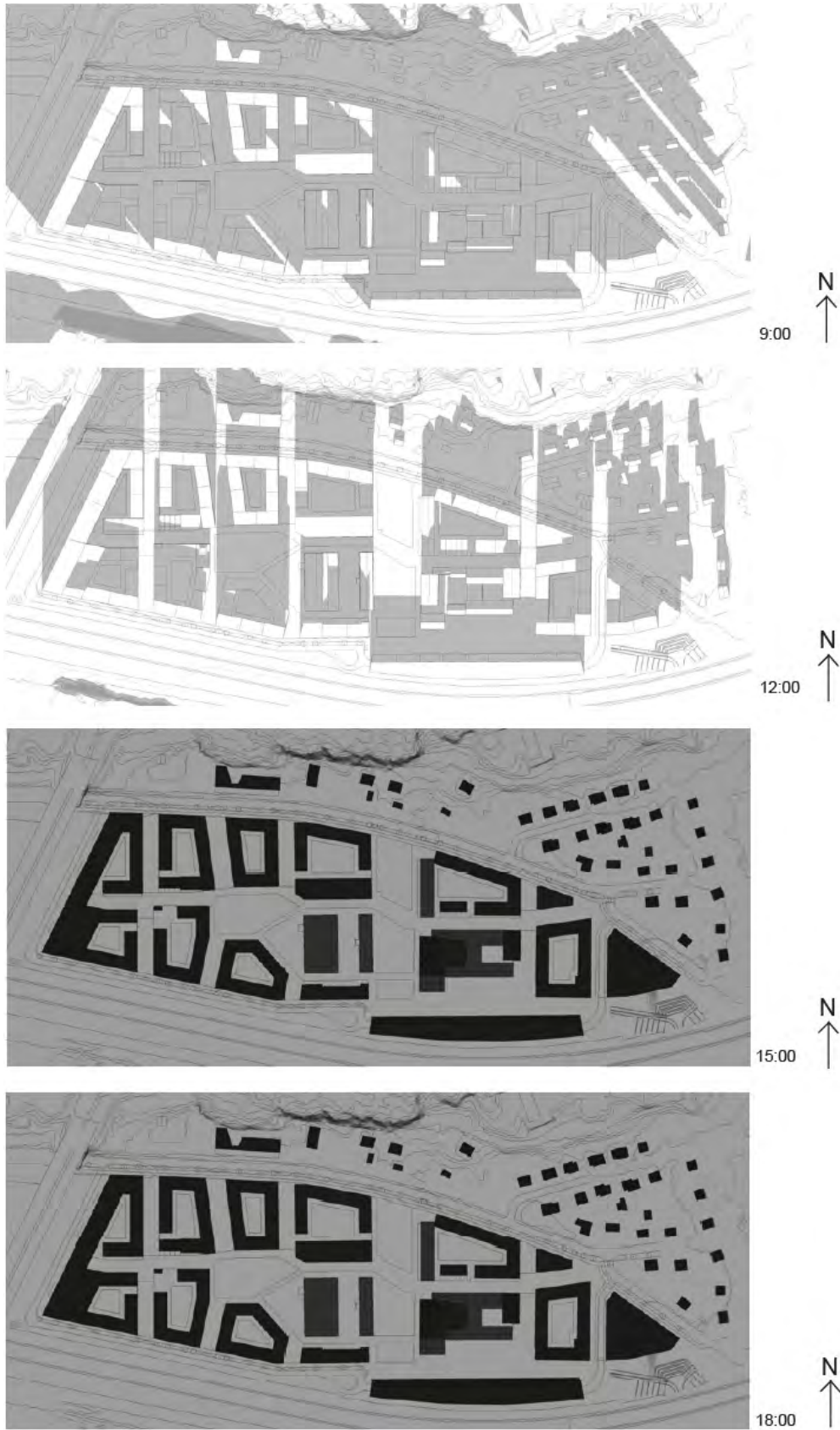
/höstdagjämning. Bedömningen är dock att den total påverkan av den ökade skuggningen vid ett genomfört planförslag ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslaget många positiva konsekvenser.



Skuggstudie - Midsommarafton 21 juni

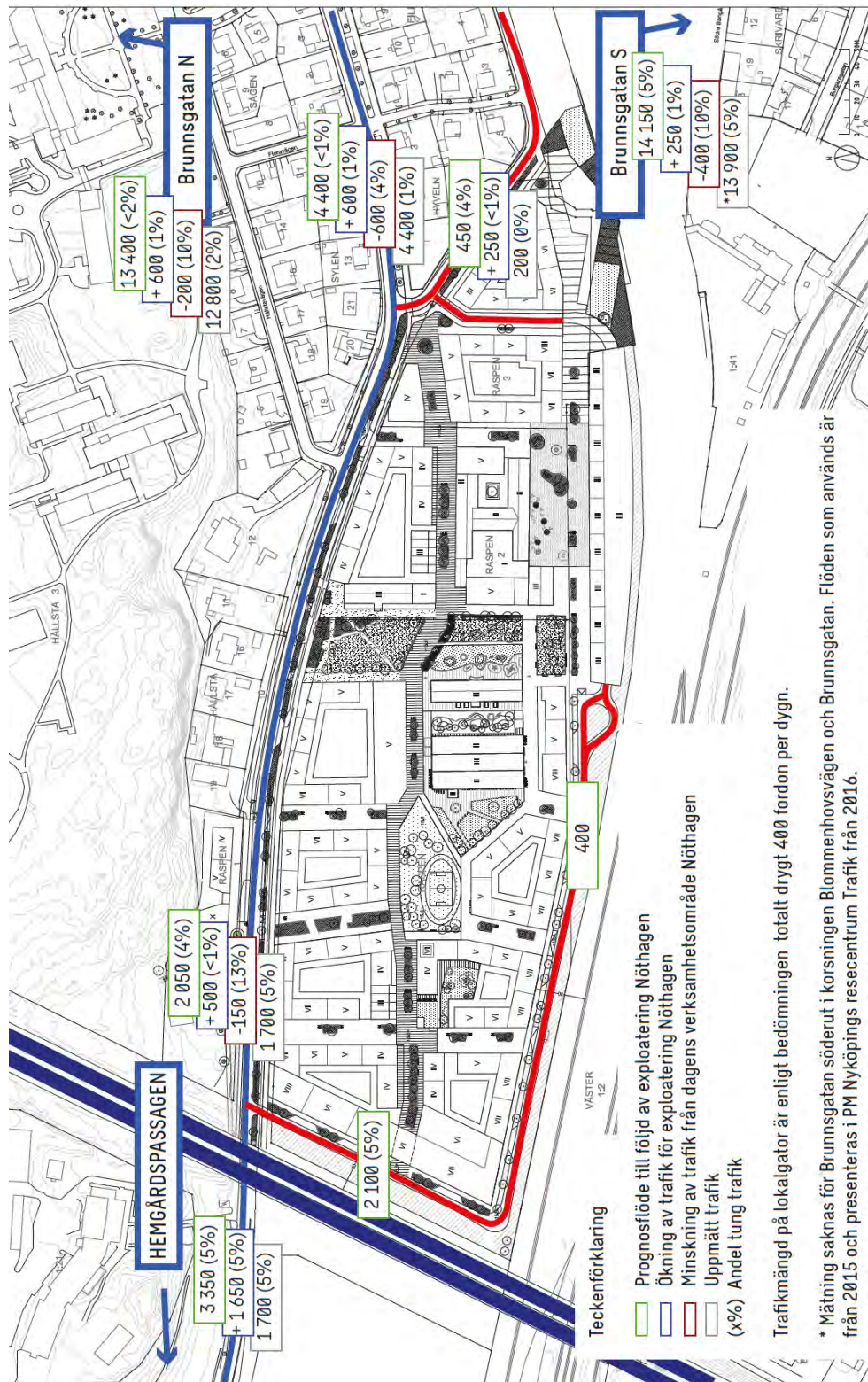


Skuggstudie – Vårdagjämning 20 mars



Skuggstudie – Midvinter 22 dec

Trafikalstring och trafikmiljö



Prognos över trafikflöde. Strukturutredning Sweco oktober 2019

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

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

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

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

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

Kollektivtrafik

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

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

Buller

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

Vibrationer

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

Olycksrisker

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

Föroreningar i mark/byggnader

En stor del av de gamla föroreningarna kommer att åtgärdas för att minska risken för miljö- och hälsorisker såväl inom som utanför planområdet.

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

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

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

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

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

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

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

Dagvatten

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

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

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

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

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

Riksintressen

Planförslaget bedöms inte medföra skada på något riksintresse.

MKN - luft

Planområdet ligger i direkt anslutning till vältrafikerad väg, E4. Det innebär risk för spridning av luftföroreningar till området, men det avtar snabbt med avståndet från E4. Enligt en översiktlig kartering av luftföroreningar i Södermanland som är framtagen av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund framgår att beräknade nivåer av partiklar (PM10) samt kvävedioxid (NO₂) inte överstiger normvärden. För berörd sträcka på E4 beräknas ett värde på 20-28 ug/m³ PM10 per år. Inom ett område av ca 15 meter från E4 beräknas partikelhalten ha sjunkit till 15-20 ug/m³ per år. För kvävedioxid beräknas ett medelvärde per år på mellan 10-15 ug/m³ för planområdet samt berörd sträcka på E4. Värdena för partiklar och kvävedioxid beräknas inte heller överstiga miljökvalitetsmålet på 15 ug/m³ respektive 20 ug/m³.^[1] Tack vara planområdets öppna läge bedöms MKN för luft inte överskridas. Den aktuella sträckan av E4 har hög luftomsättning då den utgörs av en bro. Ett eventuellt bullerskydd på västra sidan av E4 samt detaljplanens disposition med högre bebyggelse mot E4 bedöms även de ha goda effekter för att minska

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

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

MKN - vatten

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

Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare

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

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

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

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

En utbyggnad av Nöthagen enligt planen leder till ökade trafikmängder på omgivande gator och därmed ökade bullernivåer.

Sociala konsekvenser

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

Medverkande i planarbetet

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Nyköpings kommun.

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

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

Bilagor

MKB

Gestaltningprogram Nöthagen

Bullerutredning

Dagvattenhantering

Riskutredning

Markförorening

Antikvarisk förundersökning

Antikvariskt planeringsunderlag

Konsekvensanalys kulturmiljö

Trafik PM

Parkerings- och Mobilitetsutredning

Vibrationsutredning

Gustav Karlsson
Nyréns Arkitektkontor



Granskningsutlåtande

Detaljplan för Raspen 1-3 mfl

Nöthagen,
Nyköpings tätort

Upprättad 2020-06-22

Reviderad 2021-08-19

inför ny granskning

Hur samråd och granskning bedrivits

Förslag till detaljplan var utställd för samråd under tiden 2018-09-05 t.o.m 2018-10-05. Handlingarna har skickats till berörda myndigheter, kommunala remissinstanser, föreningar, organisationer och sakägare enligt särskildförteckning. Annonsering har skett i den lokala dagstidningen. Handlingarna har funnitstillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida.

Under perioden 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10 har planförslaget varit utställd för granskning. Då har berörda myndigheter, kommunala remissinstanser, organisationer och sakägare haft möjlighet att granska och yttra sig kring ett, efter samrådet, reviderat planförslag.

Under planprocessen har hittills totalt 63 st skriftliga yttranden inkommit, varav 4 utan erinran och 1 som godkänner förslaget.

Under samrådet inkom 36 skriftliga synpunkter varav 3 utan erinran. Yttrandena från samrådet finns sammanställda och bemötta i en samrådsredogörelse daterad 2019-10-22.

Under granskningen inkom 27 skriftliga synpunkter varav 1 utan erinran och 1 med godkännande av förslaget. Dessa finns sammanställda och bemötta i detta granskningsutlåtande. Samtliga yttranden från finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Bakgrund och status

Detaljplanen antogs av Nyköpings kommunfullmäktige 2020-09-08 § 178. Beslutet överklagades och Mark- och miljödomstolen upphävde antagandebeslutet i dom meddelad 2021-04-19. Som skäl för upphävande framförde domstolen att det finns skillnader mellan aktuell detaljplan och detaljplan för Nyköpings resecentrum (detaljplan för Väster 1:42 mfl, BTN13/68) som inom 4 områden överlappar varandra. Skillnaden består i att respektive yta inte har liktydiga användnings- och egenskapsbestämmelser och att det skapar en otydlighet i hur området regleras.

Nyköpings kommun valde att överklaga Mark- och miljödomstolens beslut till Mark- och miljööverdomstolen, MÖD. MÖD beslutade 2021-07-27 att inte bevilja prövningstillstånd. Mark- och miljödomstolens beslut att upphäva antagandebeslutet står därmed fast.

Med anledning av domslutet och med bakgrund av att detaljplanen för Nyköpings resecentrum sedan dess vunnit laga kraft justeras aktuell detaljplan i de delar som tidigare överlappade med detaljplan för Nyköpings resecentrum. Detaljplanen för Nyköpings resecentrum gäller nu för de tidigare överlappande områdena varvid det inte längre finns något behov av att ha med dessa i aktuell detaljplan. Dessa områden exkluderas därmed ut planområdet och planavgränsningen har justerats.

Med anledning av att planförslaget revideras behöver detaljplanen ställas ut för granskning på nytt. Efter att Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden fattat beslut om ny granskning kommer sakägare att ta del av det reviderade förslaget till detaljplan och åter ges möjlighet att inkomma med synpunkter på detaljplaneförslaget. Genomförda justeringar inför ny granskning rör främst en anpassning mot den numer gällande detaljplanen för Nyköpings resecentrum

och har ringa betydelse för sakägarkretsens ställningstagande till planförslaget. För en sammanställning av revideringar inför granskning se s. 8 *Revideringar av planhandlingarna - Revideringar inför ny granskning.*

Synpunkter under tidigare granskning

Under föregående granskningen 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10 inkom följande yttranden:

Utan erinran mot planförslaget:
2019-12-01, Luftfartsverket

Godkännande av planförslaget
2019-12-07, Privatperson (PT)

Med synpunkter på förslaget:
2019-12-06, Vattenfall Eldistribution AB
2019-12-11, Privatperson (AO)
2019-12-11, PostNord
2019-12-12, Skanova AB
2019-12-18, Lantmäteriet
2019-12-20, Privatpersoner (FoMD)
2020-01-03, Privatperson (JK)
2020-01-06, Privatpersoner (KHoK-EN)
2020-01-07, Privatpersoner (ToMW)
2020-01-07, Privatpersoner (EoGL)
2020-01-07, Privatpersoner (K-BoA-MS)
2020-01-07, Privatperson (AN)
2020-01-08, Privatperson (JÅ)
2020-01-08 Privatpersoner (FamvG)
2020-01-08, Privatpersoner (ACoYB)
2020-01-10, Brf Villa Skogsberg
2020-01-10, Nyköpings hembygdsförening
2020-01-10, Privatpersoner (J-EHoLA)
2020-01-10, Sörmlands museum
2020-01-10, Trafikverket
2020-01-10, Länsstyrelsen
2020-01-10, Privatperson (OK)
2020-01-10, Privatperson (KK)
2020-01-10, Privatpersoner (PoAS)
2020-01-13, Privatpersoner KoLWaE)

Yttrandena är sammanställda och bemötta i detta granskningsutlåtande och finns även att ta del av i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Sammanfattning av synpunkter från granskningen 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10

De vanligaste förekommande synpunkterna på planförslaget under granskningen rör höjden på bebyggelsen, särskilt de delar som gränsar till befintlig villabebyggelse. Synpunkterna kommer från privatpersoner samt Sörmlands museum och Nyköpings hembygdsförening och förordar att bebyggelsens höjd sänks för att minska skuggning, insyn, och påverkan på kulturmiljö.

Flera privatpersoner har synpunkter på ökad trafik i området och till viss del på påverkan under byggtid. Länsstyrelsen anser att trafikföreskrifter bör regleras i plankartan.

Länsstyrelsen och Trafikverket förordar ytterligare reglering av bullerskyddsåtgärder på plankartan, utvecklad redovisning av bullervärden på

fasad avseende planens genomförande samt reglering av bullerplankets höjd. Trafikverket önskar att avtal tecknas mellan Kommunen och dem avseende förlängning av bullerskydd på E4 innan detaljplanen antas.

Länsstyrelsen bedömer att plankartan behöver kompletteras med ytterligare riskreducerande åtgärder, skyddsåtgärder för vibrationer samt precisering av fördröjning av dagvatten.

Länsstyrelsen och Trafikverket poängterar att åtgärder inom planen måste ta hänsyn till järnvägens funktion och kommande järnvägsanläggning. Trafikverket förordar att Kommunen ska invänta fastställandet av järnvägsplanen innan detaljplanen antas, för att säkerställa att planerna överensstämmer. De anser också att trepartsavtalet, avseende tillfälligt marknyttjande på Raspen 3 vid genomförande av järnvägsplanen, behöver vara undertecknat innan planens antagande.

Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån riksintresse för kulturmiljö men anser att bullerplanks påverkan på stadsbilden behöver utredas ytterligare samt att exploateringsavtalet bör reglera att exploatören ska följa gestaltungsprogrammet i utformning av bebyggelsen.

Sörmlands museum och Nyköpings hembygdsförening förordar mer bevarande av den befintliga kulturmiljön och ytterligare anpassning av ny bebyggelse. Museet önskar komplettering av antikvarisk konsekvensanalys med ytterligare vypunkt samt förtydligande i MKB avseende om planen innebär betydande miljöpåverkan.

Vattenfall önskar fler områden för tekniska anläggningar. De och Skanova poängterar att flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

Sammanfattning av kommunens ställningstaganden

Kommunen har endast gjort en mindre justering av byggnadshöjder mellan föregående granskning och antagande. I övrigt står kommunen kvar vid bedömningen att den föreslagna bebyggelsehöjden är lämplig. Den ökade insyn och skuggning för närliggande fastigheter vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslagets positiva konsekvenser. Åtgärder som gjorts under planprocessen för att minska påverkan på befintlig bebyggelse är framförallt bredning av gaturummet i jämförelse med befintligt och lägre byggnadshöjder mot villaområdet än mot övriga plangränser.

Inga ändringar som påverkar trafikgenerering har gjorts sedan granskning. Kommunen anser att den ökning av biltrafik som utredning beräknar genereras till följd av planförslaget är acceptabel. Dock bedöms det finnas goda förutsättningar från att skapa lägre flöden än de prognostiserade genom att arbeta med åtgärder för hållbar mobilitet inom området samt strategiskt i kommunen i stort.

Kommunen har använt sig av planbestämmelse om bullerriktvärden tillsammans med villkor startbesked på plankartan. Dessa bedöms vara tillräckligt för att säkerställa att bebyggelse ges erforderligt skydd mot bullerstörningar. Att reglera vilken lösning som ska användas för att klara bullerriktvärden för respektive byggnadsvolym bedöms inte lämpligt då det finns olika alternativ för lösningar. Inför antagande har bullerutredningen kompletterats med ytterligare redovisning av förutsättningar för att lösa bullerunder utbyggnad av området.

I exploateringsavtalet regleras att Exploatören ska ansvara för att

projektera, bygga ut och bekosta nödvändiga bullerskydd. Samt att utformning av bullerskydd ska ske i samråd mellan Kommunen, Trafikverket och Exploatören. Bullerskydd på E4 bedöms inte nödvändigt för planens genomförbarhet, bullerutredningen visar att det går att skapa en acceptabel bullermiljö genom utformning av bebyggelsen. Dock skulle en förlängning av bullerskydd skapa mer flexibilitet för utformning och etappordning för bebyggelsen. Dialog mellan Kommunen och Trafikverket om möjlighet för förlängning av bullerskydd längs E4 pågår men inget beslut finns än.

Sedan granskning har bestämmelser för riskreducerande åtgärder omformulerats och kompletterats för att överensstämma med de rekommendationer som anges i riskutredningen för transporter med farligt gods.

Kommunen har inte inkluderat någon planbestämmelse för vibrationer då detta bedöms kunna prövas ändå i startbesked för bygglov, såsom andratekniska frågor kopplat till markförhållanden.

Volym på dagvattenfördröjning på kvartersmark kommer att avgöras i samband med bygglov då kapacitet för varje enskild dagvattenservis är fastställd. För mobilitetshus kommer dagvattenlösning utformas i samband med markanvisning.

Kommunen avser inte att vänta med antagande av planen tills järnvägsplanen är fastställd. Kommunen har under hela processen haft samverkan med Trafikverket. Planen har anpassats på många sätt för att tillgodose järnvägsplanens behov. Alla utredningar har utgått från Trafikverkets prognoser. Kommunen avser att invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas och bedömer att detta är tillräckligt för att inte skada järnvägsplanens genomförbarhet.

Sedan granskning har påverkan för bullerskärmar längs järnvägen och E4 studerats ytterligare. Slutsatsen blev att skärm vid Floraterassen hade en negativ påverkan på kulturmiljö. Denna skärm har tagits bort och bullerutredning har uppdaterats för att visa effekterna av detta. För övriga skärmar bedöms påverkan på stadsbilden med den nya bebyggelsen vara mycket begränsad. Konsekvensanalysen för kulturmiljö har uppdaterats med ytterligare utredning av bullerskydds påverkan på vyer, vilket inte förändradess slutsats.

Inför antagande har också formuleringen tagits bort att bullerskydd på naturmark längs järnvägen ska vara riskreducerande. Denna formulering var en rest från slutsatser av en tidigare version av riskutredningen för transporter av farligt gods. Den slutgiltiga riskutredningen inkluderar ingen rekommendation om denna åtgärd varav bestämmelsen saknar motivering.

Gestaltningssprogrammet beskriver fler punkter än de som är reglerade i plankartan. Att översätta allt som beskrivs i gestaltningssprogrammet till planbestämmelser skulle leda till en väldigt svårsläslig plan. Särskilt som att övriga planbestämmelser som reglerar struktur, riskminimering, och anpassning till buller också har effekter på gestaltning. I exploateringsavtalet anges att Exploatören åtar sig att följa framtaget gestaltningssprogram och, vid överlåtelse, tydligt kommunicera avsikten med gestaltningssprogrammet för nya exploatörer.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förtydligande i sammanfattningen att planen inte bedöms medföra betydande

miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

Kommunen håller med om att bevarande av bebyggelse är önskvärt. Både från kulturhistoriskt och resurshushållningsperspektiv. Planförslaget innebär bevarande av flera byggnader. Bevarandet av övrig bebyggelse har vägts lägre än nyttan av ett ökat antal bostäder i centralt läge med närhet till kollektivtrafik.

Plankartan har kompletterats med ytterligare ett område för teknisk anläggning och ett befintligt område har flyttats. Planbeskrivningen anger att befintliga ledningar troligen kommer att påverkas vid genomförande. Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören har lagts till. Fortsatt dialog om utbyggnad av el-nätsanläggningar är nödvändig under projektering och utbyggnad av Nöthagen samt Nyköpings Resecentrum.

Sedan granskning har kommunen låtit utföra en förprojektering av planområdet för att säkerställa genomförbarhet på allmän platsmark samt Va-anläggningar. Baserat på dess resultat har viss utökning av gatumark gjorts i plankartan.

Nytt inför förnyad granskning:

Då domstolen beslutat att upphäva just antagandebeslutet betraktas inte planärendet i sig som avslutat, med hänvisning till prejudicerande dom (MÖD P13204-19). Planprocessen fortsätter därmed med en förnyad granskningsperiod där sakägare åter kan ta del av och tycka till kring detaljplanen. Genomförda justeringar rör just planens anpassning mot pågående detaljplan för Nyköpings resecentrum och har ringa betydelse för sakägarkretsens ställningstagande till planförslaget. Med anledning av detta gör Samhällsbyggnad bedömningen att genomförda justeringar inför ny granskning inte är av den karaktären att de föranleder att detaljplanen återigen ställs ut för samråd.

Revideringar av planhandlingarna

Revideringar inför ny granskning

Med anledning av Mark- och miljööverdomstolens beslut att antagandebeslutet är upphävt och med anledning av att detaljplanen för Nyköpings resecentrum vunnit laga kraft förelås nedan revideringar av planhandlingarna.

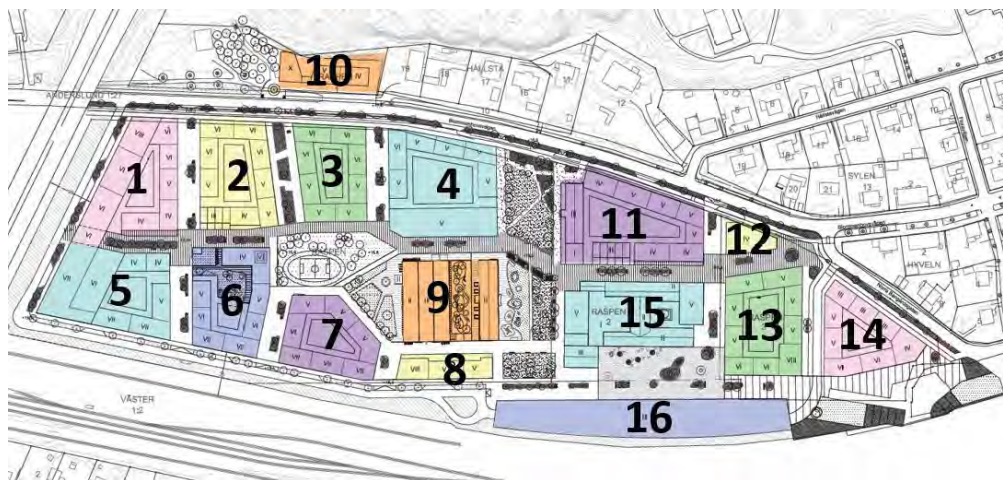
Tidigare överlappande områden som regleras i detaljplanen för Nyköpings resecentrum tas bort från planområdet. Planens avgränsning justeras därmed. **Orange** områden nedan redovisar de områden som tidigare överlappade och som nu föreslås tas bort från planförslaget.

Tidigare genomförda revideringar efter föregående granskning 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10

Med anledning av inkomna synpunkter under föregående granskning genomfördes följande revideringar av planhandlingarna. Dessa kvarstår om inget annat anges.

Plankarta

- Bestämmelse om fördröjd genomförandetid i kvarter 14 har förtydligats. Justerad: Tiden som sådan har justerats från 8 till 6 år på grund av förfluten tid samt med anledning av att Trafikverket kommit längre i sin tidsplanering för genomförande.



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

Allmän platsmark

- Plankartan har justerats något vid Blommenhovsvägen, norr om kvarter 4, för att anpassas till befintlig detaljplan P18/08.
- GATA1 har utökats vid kvarter 3 och skolgård. GATA2 har utökats vid kvarter 7.
- Naturmark har ändrats till LOKALGATA söder om kvarter 8.
- Del av park har ändrats till GATA2 mellan kvarter 2 och 3. Kvartersmark
- Bestämmelsen: Bullerskyddande skärm som en del av byggnadens gestalt får uppföras på och över prick- och kryssmark har lagts till.
- Området för teknisk anläggning intill E4 har flyttats söderut. Område för teknisk anläggning har lagts till i park intill kvarter 11.
- Del av kvarter 4 har sänkt byggnadshöjd från 20,5 till 17,5 m. Från sex till fem våningar.
- Formulering för planbestämmelse C₁ har ändras till: Centrumfunktioner. Mottorg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.

Skyddsbestämmelser

- Planbestämmelse dike intill E4 har ersatts med höjdsättning av kvartersmarken.
- Planbestämmelse för dike på naturmark intill järnvägen har ändrats till *Skydd: Avrinningskydd för bortledning av brandfarlig vätska ska finnas.*
- Planbestämmelse m: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från E4 och järnväg. Balkong får inte uppföras på fasad som vetter mot E4 och järnväg.
- Fasad som vetter mot E4 och järnväg ska uppföras med brandklass EI60. Fönster i fasad som vetter mot E4 och järnväg ska vara öppningsbara med

brandklass EI30 har tagits bort från delar av kvarter 5, 6, 7, 8, 13 och 14.

Istället har följande bestämmelser har införts vilka gäller för hela planområdet:

- Bostadsfasader närmast E4:an och järnvägen ska uppföras i obrännbartmaterial med som lägst brandklass EI 60, övriga fasader ska uppföras i obrännbart material med som lägst brandklass EI 30.
- Fönster i fasader närmast E4:an och järnvägen ska uppföras i brandklass EI30.
- Taktäckning och takfot på bostadsbebyggelse ska utföras i obrännbartmaterial.
- Genomgående trapphus ska finnas i varje uppgång i bostadshus.
- Ventilationsöppningar i fasad till alla användningar förutom parkeringsändamål ska placeras i riktning bort från E4:an och järnvägen.
- Balkong eller uteplats får inte uppföras på fasad närmast E4 och järnväg.
- Skyddsbestämmelse för parkeringshus vid järnvägen har ändrats *från*: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster alternativt ska fasad utföras i brandteknisk klass EI30. Fasad mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspärning, *till*: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspärning Justerad: byggrätten för p-huset tas bort från planområdet då det regleras i angränsande detaljplan för Nyköpings resecentrum.
- Bestämmelsen plank1 har ändrats *från* Risk- och störningsreducerande plankska finnas längs planområdesgräns, *till* Störningsreducerande plank ska uppföras mot spårområdet”
- Bestämmelse plank2: Möjlighet att uppföras bullerplank mot spårområdet skafinnas har tagits bort från torget söder om kvarter 14.
- Villkor för startbesked har lagts till: Startbesked för bygglov får endast ges omdet kan uppvisas att skyddsbestämmelser mot risker från E4 och järnväg uppfylls.
- Villkor för startbesked har lagts till: Startbesked för bygglov får endast ges omdet kan uppvisas att skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls.
- Sista meningen i bestämmelse om bullerriktvärden har ändrats *från*: Tillgång till gemensam uteplats som inte överskrider 50 dBA ekv ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå ska finnas *till*: Om gemensam uteplats anordnas i anslutningtill bostad får dess maximala ljudnivå inte överskrida 70 dBA
- Paragraf för hänvisning till lagstöd reglering av buller har ändrats till 4 kap. 12§.

Planbeskrivning

Följande huvudsakliga ändringar har gjorts i planbeskrivningen:

Markägoförhållanden

- Fastighetsägare inom planområdet har rättats.

Planförslagets huvuddrag

- Förtydligande om att totalt antal lägenheter kan variera beroende på

lägenhetsfördelning.

Miljöförhållanden

- Komplettering med redovisning från bullerutredningen av dygnsekvivalent ljudnivå på fasad för kvarter utan omgivande kvarter samt redovisning av vilkakvarter som är beroende av antingen bullerskärm eller skydd från angränsande kvarter. Samt möjligheten för kvarter att uppföras oberoende av annan byggnation och vilka kvarter som är beroende av antingen bullerskärm eller skydd från intilliggande kvarter.
- Mer information om kommunens ställningstagande kring uppförande av bullerplank på framtida allmän platsmark, samt resonemang kring gestaltning, placering och tekniska förutsättningar såsom hänsyn till järnvägsanläggning.
- Mer information om att uteplats endast får anordnas om det finns tillgång till bullerskyddad.
- Redogörelse för avrinningskydd längs järnväg och E4 har lagts till.

Organisatoriska frågor

- Beskrivning av uppskjuten genomförandetid har lagts till
- Beskrivning av exploateringsavtalets huvuddrag har uppdaterats.

Fastighetsrättsliga frågor

- Avsnitt om fastighetsrättsliga frågor har kompletterats med planer för befintligarättigheter i området, beskrivning av 3D fastighetsbildning kan komma att bli aktuellt. Fastighetsägare inom planområdet har också förtydligats.

Tekniska frågor

- Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören läggs till.

Konsekvenser av planens genomförande

- Avsnitt om sociala konsekvenser har utökats.

Gestaltningssprogram

- Har kompletterats med namnsättning av ny allmän platsmark på en egen sida

Utredningar

- Bullerutredning har kompletterats med mer information och förtydliganden
- Konsekvensanalys för kulturmiljö har kompletterats med mer information och förtydliganden.
- Mindre justeringar har gjorts av parkerings- och mobilitetsutredningen
- Mindre justeringar har gjorts av dagvattenutredningen.

Sammanställning av yttranden från föregående granskningen 2019-11-28 t.o.m. 2020-01-10 med bemötanden

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden och åtgärder:

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har mottagit förslag till detaljplan för granskning enligt 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Syftet med planen är att möjliggöra för en stadsdel med blandad bebyggelse i form av drygt 1 600 bostadslägenheter, skola, förskola, parkeringshus, service, kontors- och andraverksamhetslokaler. Detaljplanen syftar även till att utvidga Nyköpings centrum och skapa en levande stadsmiljö omkring det nya resecentret som planeras kring Nyköpings station.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Länsstyrelsen har tagit del av yttrande från Trafikverket (2020-01-10). Under granskningstiden ska länsstyrelsen yttra sig över planförslaget, om länsstyrelsen bedömer att

- riksintressen enligt miljöbalken inte tillgodoses,
- miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt miljöbalken inte följs,
- strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- mellankommunala intressen inte samordnats på ett lämpligt sätt
- att bebyggelse eller byggnadsverk blir olämpliga med hänsyn till hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enl. 11 kap. 10§ PBL

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande, daterat 2018-10-09, framfört synpunkter bl.a. avseende *riksintresse för kommunikationer, MKN för vatten, hälsa och säkerhet, risk för olyckor och riksintresse för kulturmiljö.*

Synpunkterna har delvis tillgodosetts i granskningsförslaget. Det finns dock kvarstående frågor avseende *säkerhet och risk för olyckor, och hälsa - buller.* Dessa frågor måste lösas på ett tillfredsställande sätt, i enlighet med vad som anges nedan, för att Länsstyrelsen inte ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen, med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden.

Hälsa - Buller

Länsstyrelsen yttrade sig med avseende på bullerproblematiken i planområdet under samrådet.

De justeringar som gjorts i planförslaget efter samrådet framgår tydligt av kommunens samrådsredogörelse (s.29-30). Till detaljplanen framtagna bullerutredningar visar att området kommer att påverkas av mycket höga ljudnivåer från omgivande trafik från väg och järnväg. Av planförslaget framgår att gällande riktvärden för trafikbuller kommer att överskridas gällande flera aspekter om inte ett antal åtgärder vidtas.

Prövning vid bygglov?

I samrådsredogörelsen (s.29) anges följande. "Vid prövning av bygglov måste alltid sökanden redovisa i detalj hur man avser att hantera buller. I detta skedegörs mer detaljerade modelleringar för buller per våningsplan och teknisk lösning väljs". Denna uppfattning delas inte av Länsstyrelsen. Det saknas lagstöd för byggnadsnämnden att pröva en ansökan om bygglov inom detaljplan mot 2 kap. 6 a § PBL och mot trafikbullerförordningen. Byggnadsnämnden kan därför inte, enligt Länsstyrelsens och Boverkets¹ rättstolkning, avslå en ansökan om bygglov inom detaljplan på grund av att

kraven på omgivningsbuller i PBL och i trafikbullerförordningen inte uppfylls. För detta måste planen innehålla bestämmelser som säkrar att kraven i 2 kap 6 a § PBL klaras när planen genomförs. Planbestämmelser (som t. ex. avser skydd mot buller) blir bindande vid prövning om bygglov enligt 9 kap. 30 - 32 §PBL.

I detaljplanen har kommunen nu också infört en allmän skyddsbestämelse om högsta tillåtna bullervärden i plankartan, som anger följande. *Lägenheter som överskrider 60 dBA ekv ljudnivå i fasad måste uppföras med minst ½ avboningsrummen mot skyddad sida som inte överskrider 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå mellan kl. 22:00 och 6:00.*

Lägenheter mindre än 35 kvm kan orienteras mot fasad där ljudnivån är högst 65 dBA ekv. Tillgång till gemensam uteplats som inte överskrider 50 dBA ekv ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå ska finnas. PBL 4 kap 16§ punkt

Lagstodet för reglering av bullernivåer återfinns i 4 kap. 12 § PBL. Se även Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan - avsnitt 7.13. Bestämmelser om högsta tillåtna nivåer på störning kan enligt de allmänna råden endast tillämpas om det finns särskilda skäl. Enligt de allmänna råden bör sådana egenskapsbestämmelser kombineras med administrativa bestämmelser om villkor för lov eller villkor för startbesked. Länsstyrelsen anser att det måste tillföras en administrativ bestämmelse som anger att bygglov alternativt startbesked endast får ges om det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls.

Bullerutredning

Tidigare framtagen bullerutredning har reviderats inför granskningen (Structor, 2019-10-15).

Gällande krav enligt 2 kap. 6 a § PBL och trafikbullerförordningen innebär enligt vad som angetts ovan att bullersituationen behöver vara tillräckligt klarlagd inom ramen för planarbetet. Länsstyrelsen delar inte den bedömning och motivering till att inte studera ljudnivåer för varje våning som presenteras i bullerutredningen (s.4). De två viktigaste trafikbullerkällorna, järnvägen och E4:n, är belägen på olika nivåer och påverkar ljudmiljön vid skilda våningsplaner. Eftersom det vid ett eventuellt föreläggande är framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten, så är det viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till plankartans utförande. Länsstyrelsen bedömer att det med utgångspunkt i den vertikala byggrätt som planen medför vore tillbörligt att beräkna ljudnivåer utifrån volymstudier. Det kräver heller inte några detaljerade uppgifter om bebyggelsens utformning. Länsstyrelsen är dock tillfreds med uppgiften att då *"samtliga resonemang [i bullerutredningen] utgår från den högsta nivån vid någon våning finns en inbyggd säkerhetsmarginal för de våningar som har lägre ljudnivåer"*.

¹ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/lag--ratt/bevakning-av-rattsfall/bullerprovning-i-detaljplan-eller-bygglov/>

Åtgärdsförslag

Den ekvivalenta ljudnivån uppgår till som mest 74 dBA för fasader som vetter mot väg E4 och ny planerad lokalgata i väst. Dessa fasader hör dock inte till bostäder utan till byggnader avsedda för kontor och parkering. För

att bostäder innanför/öster om dessa kontor- och parkeringshus ska klara gällande bullerriktvärden förutsätts därmed att dessa byggnader uppförs innandess att bostadsbyggnaderna uppförs. Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av bakomliggande bostadskvarter är avhängigt av att dessa bulleravskärmande kontor- och parkeringshus uppförs enligt förslaget. I 4 kap.14 § PBL anges vilka åtgärder som får regleras som villkor för att lov eller startbesked ska ges, däribland att åtgärder som förebygger olägenheter från omgivningsbuller har vidtagits². Länsstyrelsen anser att det bör gälla som villkor för lov eller startbesked för berörda bostadskvarter att dessa avskärmande byggnader uppförs. Det väsentliga är att inte slutbesked för bostäder ges innan dessa skyddsåtgärder kommit till stånd. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver se över hur detta lämpligen kan regleras idetaljplanen.

Bullerskärm/-plank

Ett fem meter högt bullerplank föreslås nu längsmed i stort sett hela planområdets södra gräns mot järnvägen. Inom allmän platsmark i detaljplanen har följande skyddsbestämmelser införts. *plank₁: Risk- och störningsreducerande plank ska finnas längs planområdesgräns och plank₂: Möjlighet att uppföras bullerplank mot spårområdet ska finnas.* Länsstyrelsen anser att det måste tillföras en administrativ bestämmelse som anger att bygglov alternativt startbesked endast får ges om dessa åtgärder är utförda. För råd om giltiga villkorsbestämmelser, se PBL Kunskapsbanken³.

Enligt vad Länsstyrelsen kan utläsa av granskningsunderlaget så har kommunen nu inför granskningskedet gjort bedömningen att detta plank krävs för att föreslagen planläggning ska kunna anses vara lämplig utifrån bestämmelserna i 2 kap. 6 a § PBL och trafikbullerförordningen. Länsstyrelsen har synpunkter på planket utifrån flera olika perspektiv, se skrivelser under rubrik *säkerhet och risk för olyckor* samt *gestaltning* nedan. Det behöver av planbeskrivningen klargöras huruvida planket och dess dimensioner är lämpligt utifrån gestaltningssynpunkt och teknisk synvinkel. Kommunens ställningstaganden gällande huruvida ett sådant bullerskydd bör komma till stånd eller inte kan också med fördel förtydligas.

Det bör även förtydligas i det fortsatta planarbetet huruvida ett bullerskydd utmed E4:n kommer att kunna genomföras. Se Trafikverkets yttrande (2020-01-10).

Uteplatser

Det bör tydligare framgå hur gällande riktvärden för uteplats kommer att uppnås. Flera kvarter behöver bullerskyddande åtgärder för att kunna anläggas sådana uteplatser. Även med en hög skärm längs järnvägen beräknas ljudnivån till över riktvärdet om högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid flera uteplatser. Länsstyrelsen ställer sig frågande till några av åtgärdsförslagen i bullerutredningen. Lämpligheten av skärmtak på innergårdarna och huruvida de är förenliga med bestämmelserna i detaljplanen bör förtydligas i planbeskrivningen. Det bör också analyseras om de ytor som efter åtgärderna skyddas från buller kan utgöra tillräckligt stora utemiljöer med en godtagbar ljudmiljö för alla boende.

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

³ Se länken ovan.

Sammanfattning

Med ovanstående i beaktande anser Länsstyrelsen att alltför många osäkerhetsfaktorer gällande bullerproblematiken och planens genomförbarhet kopplat till detta, varför ett antagande av detaljplanen i nuvarande utformning kommer att prövas.

Säkerhet och risk för olyckor

I riskanalysen räknas ett antal riskreducerande åtgärder upp som rekommenderas för planerade byggnader inom 150 meter från E4 och Järnvägen. Ett flertal av dessa skyddsåtgärder är inte säkerställda genom tvingande eller villkorande bestämmelser i detaljplanen. Följande skyddsåtgärder rekommenderas enligt riskanalysen, men saknar helt eller delvis reglering i detaljplanen:

- Fasader närmast E4:an och järnvägen i obrännbart material samt lägst brandteknisk klass EI60. Fasader i obrännbart material samt lägst EI30 ihela området. Åtgärden EI30 i hela området är inte reglerad i detaljplanen.
- Utförande av bostadshusens taktäckning och takfot i obrännbart material. Detta så att antändning försvåras, brandspridning begränsas samt att fasad och taktäckning endast kan ge ett begränsat bidrag till branden. Detta är ej reglerat i detaljplanen.
- Genomgående trapphus i varje uppgång i bostadshuset. Detta för att säkerställa utrymningsväg på bortsidan av byggnaderna från järnvägen och E4:an. Detta är ej reglerat i detaljplanen, inom 150 meter från E4 och järnväg.
- Säkerställande att brandfarlig vara vid olycka med tåg eller tankbil inte kan rinna från järnvägen respektive E4:an närmare byggnader i planområdet. Avrinningskydd ska mellan E4:an och byggnader ska utarbetas så att det även i möjligaste mån kan stoppa brandfarlig vätska från eventuellt avåkt tankfordon i norrgående körfält för att rinna mot byggnader. Ett funktionsenligt skydd av detta slag är inte reglerat i planområdets östra del. Bestämmelsen dike garanterar varken skydd eller någon skyldighet att genomföra dylik skyddsåtgärd.

Vidare anges i planbeskrivningen att skyddsåtgärder regleras genom bestämmelserna **m₁, m₂ och m₃**. Dessa skyddsbestämmelserna behöver omformuleras så att det tydligt framgår att dessa bestämmelser gäller som förutsättning för att bevilja startbesked. I plankartan saknas **m₃** och det framgår inte vilken åtgärd det är som saknas. Det finns även med skyddsåtgärder i planbeskrivningen som inte tas upp i riskanalysen och inte heller regleras i plankartan. Riskanalys, planbeskrivning och plankarta bör inteskilja sig åt vad gäller beskrivna skyddsåtgärder. Föreligger det skillnader bör de vara tydligt förklarade.

Gällande parkeringshuset i planområdets östra del hänvisas till Länsstyrelsens tidigare yttrande i planarbetet med Resecentrum med följande tillägg:

- Regleringen som finns för parkeringshuset har en otydlig formulering då den antingen ska ha en fasad utformad som obrännbar utan fönster/öppningar alternativt utformad i brandteknisk klass EI30. I den alternativa utformningen saknas reglering kring fönster/öppningar utanförklaring till varför den utformningen kan tillåtas i detta fall.
- Länsstyrelsen ställer sig tveksam till att området som innefattar prickmark närmst järnvägsområdet är planlagd som kvartersmark för parkeringsändamål och noterar eventuell konflikt med

järnvägsanläggningen ur ett riskperspektiv. Regleringen kring balkong över prickmark behöver tydliggöras avseende huruvida parkeringshuset omfattas av regleringen om höjd och utskjut över prickmarken. Vidare finns en risk med hänsyn till möjligheterna att bevilja mindre avvikelser från detaljplan vid bygglov, enligt bestämmelserna i 9 kap. PBL, att parkeringshuset skulle kunna komma att uppföras delvis in på prickmarken och närmre järnvägsanläggningen än vad som är godtagbart ur ett riskperspektiv.

För att uppnå den skyddsnivå som är avsedd för området behöver det klargöras om delar av området behöver färdigställas innan dess att andra delar uppförs eller tas i bruk, för att skyddet ska bli acceptabelt. Det framgår inte om byggnaderna närmast E4 eller järnvägen behöver finnas som skydd för övrig bebyggelse. Om så är fallet ska det regleras i detaljplanen, utifrån demöjligheter till reglering som PBL erbjuder.

Planbeskrivningen har med skyddsåtgärden att ventilationen ska vara avstängningsbar i varje byggnad. Men samrådsredogörelsen har beskrivit att den åtgärden har strukits i samråd med Räddningstjänsten, och den finns inte med i den senaste riskanalysen som skyddsåtgärd utan som en rekommendation. Länsstyrelsen delar den bedömningen. Länsstyrelsen angav sitt samrådsyttrande att denna skyddsåtgärd inte är funktionell över tid.

Länsstyrelsen frågar sig hur risken omhändertas på annat vis och det behöver förtydligas huruvida den ersatts med annan åtgärd eller annan motivering.

Dike som skyddsåtgärd för att förhindra brandfarlig vätska att rinna mot byggnader behöver förklaras utförligare. Under samrådet har Räddningstjänsten, gällande frågan om just omhändertagandet av vätska, uppmärksammat behov av närmare utredning för att hanteringen ska bli tillgodosedd. I kommunens bemötande finns inte hanteringen av brandfarlig vätska med, varför vidare utredning behövs. Även denna skyddsåtgärd behöver också ges en reglering i detaljplanen som säkerställer att skyddsåtgärden tillskapas och är fungerande innan bostadshuset tas i bruk.

Länsstyrelsen ser positivt på att plank införs som skydd även mot riskaspekter. Men bestämmelserna bör finnas under rubriken *Skydd mot störningar och risker*. Det bör också förtydligas i bestämmelsen vilka tekniska eller materiella egenskaper som skyddet behöver ha, för att bli funktionellt. Syftet med planket ur ett riskperspektiv behöver tydligt framgå av planbeskrivningen.

I samrådsredogörelsen finns det därtill beskrivet, i bemötande på synpunkter från Trafikverket kring mekanisk konflikt med framförallt parkeringshuset, att *"Rapporten har kompletterats med redogörelse av risk för mekanisk skada vid urspårning/avåkning."* Länsstyrelsen kan inte hitta den informationen i någon rapport. Detta behöver klargöras.

Framkomlighet för räddningstjänst

I det utredningsmaterial som tagits fram gällande trafiken i området saknar Länsstyrelsen resonemang kring framkomlighet för samhällsviktiga verksamheter såsom räddningstjänst och ambulans. Brunnsgatan är exempelvis en primär väg för räddningstjänsten vid insatser i Nyköpings centrum och är redan idag under vissa tider hårt trafikerad vilket påverkar insatstider och inryckningstider för personal med beredskap i hemmet negativt. I samband med att det sker förtätning av tätorten bör det analyseras vilken påverkan det kan få på framförallt räddningstjänsten, då

de i många fall utgör en del av utrymningen från bostäder med hjälp av stegutrustning.

Sammanfattning

Med ovanstående i beaktande anser Länsstyrelsen att alltför många osäkerhetsfaktorer gällande risk finns i gällande planförslag, varför ett antagande av detaljplanen i nuvarande utformning kommer att prövas.

Säkerhet och risk för olyckor - flyghinder/höga byggnader Luftfartsverket och berörda flygplatser ska alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för *Minimum Sector Altitude*.

Länsstyrelsen kan inte av underlaget utläsa om Luftfartsverket och Skavsta flygplats har hörts i fråga om hinderfrihet. Det viktigt att de ges möjlighet att yttra sig. Om det efter granskningen, mot förmodan, skulle framkomma uppgifter om att planerad bebyggelse utgör eventuella flyghinder så kan Länsstyrelsen komma att ingripa mot detaljplanen.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Riksintresse för kommunikationer

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande i denna del och delar verkets bedömning.

Det är angeläget att skyddsåtgärder placeras och utformas på sådant sätt att de inte påverkar järnvägens funktion negativt eller så att åtkomsten till järnvägsanläggningen inte försvåras, d.v.s. i samband med drift- och underhållsarbeten. Trafikverket anser därför att skyddet ska placeras 1-2 meter från gränsen till järnvägsfastigheten, så att det kan uppföras och underhållas inom den egna fastigheten. Det är också viktigt att Elsäkerhetsverkets föreskrifter beaktas. Här anges att minst 5 meters skyddsavstånd ska hållas till kontaktledning. Det längsta av de två ovanstående avstånden blir styrande. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning.

Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter avseende hur planförslaget tillgodoser riksintresset.

Hälsa och säkerhet - förorenade områden

Delar av planområdet är förorenat och behöver åtgärdas för att det inte ska utgöra en risk för människors hälsa och miljön. Länsstyrelsen bedömer att kraven för införandet av en planbestämmelse i plankartan med stöd av 4 kap. 14 § punkt 4 PBL har uppfyllts. Av planunderlagen framgår att föroreningssituationen har undersökts och att förslag till åtgärder inklusive enkostnadsuppskattning för åtgärderna har tagits fram. Länsstyrelsen har därför med avseende på föroreningssituationen inget att erinra mot planförslaget. Länsstyrelsen vill dock informera om kravet på att en anmälan av saneringsåtgärderna görs till aktuella tillsynsmyndigheter i god tid innan åtgärderna påbörjas.

Kulturmiljö - riksintresse för kulturmiljövården

En antikvarisk konsekvensanalys har tagits fram inför granskningsskedet (Nyréns 2019-10-31). Bedömningen är att planförslaget inte innebär en risk för påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att bebyggelsens höjd närmast

villaområdet har trappats ner. Föreslagna byggnadshöjder på upp till 10 våningar innebär ett avsteg från etablerade nivåer i merparten av de bostadsområden som ligger i anslutning till staden/riksintresset. Länsstyrelsens positiva ställningstagande att detta inte innebär att liknandehöjder är lämpliga i andra närliggande utvecklingsområden eller i stadskärnan. Nöthagen ska inte ses som referens för vad som är lämpligt generellt sett i Nyköpings tätort.

Det är bra att kulturmiljön tas tillvara och används som en resurs i tillkomsten av en ny stadsdel/årsring i Nyköpings historiska utveckling. De högst värderade byggnadskropparna kring områdets centrala del sparas liksom några byggnader som bidrar till de angränsande rum som bedömts ha hög känslighet mot förändring. Merparten av industribebyggelse av betydande eller visst kulturhistoriskt värde inom Raspen 1 och 3 rivs, vilket kommer att påverka kulturmiljön negativt.

Innan kulturhistoriskt värdefulla byggnader rivs bör de dokumenteras av antikvarie.

Gestaltning och utformning

Länsstyrelsen förordar att gestaltungsprogrammet knyts till exploateringsavtalet, förutom utformning av allmän platsmark även vad gäller utformning av bebyggelse och bullerskärmar.

Fem meter högt bullerplank längsmed järnvägen

Planläggning ska se till att ny bebyggelse utformas med hänsyn till stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan, enligt 2 kap. 6 § PBL. I granskningsförslaget (Planbeskrivning, s.50) föreslår kommunen att högt plank uppförs längs på en sträcka om flera hundra meter längs spårområdet för att fungera risk- och störningsreducerande. I framtagna MKB (s.41) föreslås ett fem meter högt plank. I planbeskrivningen beskrivs plankets gestaltning kortfattat. Utformningen är dock inte reglerad med planbestämmelser i plankartan.

I dess föreslagna skala riskerar planket bl.a. att få en framträdande och påtaglig inverkan på de visuella kopplingarna mellan resecentrum och Nöthagen. Länsstyrelsen ställer sig frågande till den bedömning som görs i MKB (s.28), där det anges att planket inte riskerar att påverka stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan negativt, och anser att denna analys bör fördjupas. De perspektivfoton som här redovisas är otillräckliga som underlag för det ställningstagande som görs i MKB:n. Länsstyrelsen finner inte att det av planhandlingarna i övrigt framgår hur planket ska utformas med hänsyn till stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

Övriga råd och synpunkter utifrån kraven i 2 kap. PBL framgår av Länsstyrelsens samrådsyttrande (2018-10-09).

Dagvattenhantering

I detaljplanen har följande bestämmelse införts. *Dagvatten₂: Fördröjning ska finnas inom kvartersmark.* För att fastighetsägaren ska ges skyldighet att genomföra någon form utav åtgärd för fördröjning av dagvatten inom kvartersmarken krävs att det införs en administrativ bestämmelse som anger att åtgärden utgör villkor för startbesked eller lov. Det behöver tydliggöras vilken slags fördröjningsåtgärd bestämmelsen avser. Bestämmelsen uppfyller inte tydlighetskravet i PBL. Anläggandet liksom utförande och nyttjande av fördröjningsanläggningen får inte heller innebära risk för sättning på järnvägen, eller på annat sätt påverka järnvägsanläggningen och det riksintresse som järnvägen utgör (se

Trafikverkets yttrande, 2020-01-10).

Trafiksäkerhet

I planbeskrivningen uppges följande. *"Inne i området sker trafiken på fotgängarnas villkor, vilket regleras i planen [...] De lokala gatorna inom Nöthagen har som främsta funktion att utgöra livsmiljö för boende och verksamma i stadsdelen, alltså prioriteras gång och vistelse. Cykel och bil kommer tillåtas inom området men regleringen föreslås vara gångfartsområde. Biltrafiken minimeras bland annat genom att förlägga parkeringar till områdets periferi. Fordon, både cykel och bil, framförs på gåendes villkor."*

Länsstyrelsen anser att det här i planbeskrivningen bör förklaras *hur* kommunen har valt att reglera detta på plankartan. Möjlighet finns att införa preciserade bestämmelser för GATA# för att förtydliga vilka hänsyn som bör tas vid utformning. Ex. på sådana bestämmelser är GATA#: *Gågata* eller GATA#: *lokalgata*.⁴ I de fall kommunen avser att i detaljplanen reglera att trafiken ska ske på gåendes villkor inne i området, i enlighet med angivna ambitioner i planbeskrivningen, förordar Länsstyrelsen att detta regleras tydligare. Bestämmelsen GATA#: *Gågata* bör i dessa fall vara tillämplig. I planen anges de preciserade användningsbestämmelserna GATA 1 respektive GATA 2, men beskrivning av vilken preciserad gatufunktion som avses saknas. Användningen GATA omfattar bl.a. lokalgator varför beteckningen LOKALGATA i planen bör ersättas av GATA#. Avses en närmare utformning av en gata regleras denna enligt Boverkets rekommendationer med egenskapsbestämmelser.

Hälsa - vibrationer

Kännbara vibrationer bör inte förekomma i nya bostäder. I planbeskrivningen uppges att *"genomförda mätningar visar att riktvärde om måttlig störning, 0,4 mm/s, kan innehållas inom planområdet om byggnaders konstruktioner och grundläggning beaktas vid projektering"*. I svensk standard SS 460 48 61 *Mätning och riktlinjer för bedömning av komfort i byggnader* klassas vibrationer mellan 0,4 - 1,0 som *"måttlig störning"*, *"delvis kännbar för människor"*. Dessa riktvärden kan vara ett vägledande underlag vid bedömningen. Genom den nationella bullersamordningen har en rapport tagits fram i syfte att sammanställa nuvarande kunskaper om samband mellan vibrationer från trafik och störning/hälsoeffekter som också är värd att ta del av⁵.

Som kommunen uppger så är grundläggningen avgörande för att minska vibrationerna i en byggnad. I detaljplanen saknas bestämmelser om skyddsåtgärder mot störningar i form av vibrationer från omgivningen. Med hänsyn till det korta avståndet mellan järnväg, E4:n och nya bostadskvarter i planområdets södra delar så kan inte Länsstyrelsen utifrån redovisat underlagutesluta att behov av sådana skyddsbestämmelser behövs. Utöver de allmänna hänsyn som bör tas till denna och andra störningar för människors hälsa vid planläggning enligt 2 kap. PBL, så kan vibrationsstörningar även utgöra en grund för miljötillsyn enligt miljöbalken. Därför är det viktigt att ovanstående hänsyn tas i den fortsatta planläggningen.

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

⁵ <http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/miljoarbete-i-sverige/buller/rapport-vibrationer-inomhus-fran->

Övriga råd och redaktionella synpunkter

Om kommunen efter granskningstiden ändrar sitt förslag väsentligt, ska kommunen låta granska det ändrade förslaget enligt 5 kap 25 § PBL⁶.

Planbestämmelser

Inom kvarter i planens östra delar är avsikten att reglera så att bottenvåningari vissa lägen och till en minsta omfattning utgörs av centrumfunktioner. Detta regleras med användningsbestämmelserna C₁ och C₂. Länsstyrelsen bedömeratt dessa bestämmelser bör omformuleras så att det blir otvetydigt att andra användningar inte tillåts i dessa delar. Länsstyrelsen föreslår att bestämmelseC₁ ändras till: *Centrumfunktioner. Mot torg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.*

Länsstyrelsen frågar sig om talstreck "-" bör tas bort framför de allmänna egenskapsbestämmelser som föregås av sådant i legenden. Det kan misstolkas och utläsas som att dessa bestämmelser inte gäller överallt inom planområdet, vilket Länsstyrelsen däremot uppfattar är avsikten.

Kommunens bemötande

Buller

Prövning vid bygglov

Det stämmer att kommunen inte kan avslå bygglov inom detaljplan baserat påatt bullerriktvärden för fasad eller uteplats inte klaras. Beskrivningen i samrådsredogörelsen syftade till sökandes skyldighet att i startbesked redovisa tekniska lösningar för hur ljudnivåer inomhus ska klara kraven i BBR.

Paragraf för hänvisning till lagstöd reglering av buller ändras till 4 kap. 12 §. Plankartan har kompletterats med bestämmelse om administrativ bestämmelse om villkor för startbesked för bullerriktvärden.

Kommunen anser att användning av planbestämmelser om bullerriktvärden är vedertaget. Länsstyrelsen har tidigare godkänt flera planer som använt sig av denna bestämmelse, utan villkor för startbesked eller redovisning av särskildaskäl i planbeskrivningen. Kommunen är inte övertygade att villkor för startbesked heller är nödvändigt men eftersom Länsstyrelsen förordar det ochdet inte har någon negativ effekt har det inkluderats.

Bullerutredning

Kommunen noterar att Länsstyrelsen är nöjd med att utredningen redovisar högsta möjliga ljudnivån för varje fasad och inte inkluderar redovisning av ljudnivå på samtliga våningsplan. Utredningen har beräknat ljudnivåer utifrånvolymstudier.

Inför antagande har bullerutredningen kompletterats med redovisning av dygnsekvivalent ljudnivå på fasad för varje kvarter utan att räkna med skydd som omgivande bebyggelse (både befintlig och planerad) utgör. Samt redovisning av vilka kvarter som är möjliga att uppföra oberoende av annan byggnation och vilka kvarter som är beroende av antingen bullerskärm eller skydd från angränsande kvarter.

Åtgärdsförslag

Kommunen bedömer att villkor för uppförande av kontor- och

parkeringshus inte är nödvändigt då bullerriktvärden redan säkerställs genom planbestämmelse om bullerriktvärden samt villkor för startbesked. Kontor- och parkeringshusets betydelse beror av möjligheten att förlänga bullerskyddet på E4 om vilket det finns en pågående dialog mellan Kommunen och Trafikverket.

Bullerskärm/-plank

Planbeskrivningen har kompletterats med mer information om kommunens ställningstagande kring uppförande av bullerplank på framtida allmän platsmark, samt resonemang kring gestaltning och tekniska förutsättningar såsom hänsyn till järnvägsanläggning.

Bestämmelsen om plank vid Soltrappan har tagits bort då det inte bedöms nödvändigt för att klara bullerriktvärden och plank skulle ha en negativ påverkan på kulturmiljö. Bullerutredningen har uppdaterats med modellering för detta.

Uteplatser

Det finns inga krav i PBL att anordna uteplatser vid bostäder. Trafikbullerförordningen beskriver inte att en uteplats måste anordnas, bara att om det anordnas måste det finnas tillgång till en som inte överskrider 50 dBA ekv ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Inför granskning var bestämmelsen att uteplats måste anordnas men inför antagande har den ändrats till att uteplats endast får anordnas om den inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå.

Strukturen möjliggör för gemensam bullerskyddad uteplats för de flesta av kvarteren. Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att skärmtak för bullerskydd får uppföras på prickmark. Kommunen ser inga problem med förutsättning för bullerskydd på innergårdarna. Marken där är korsprickad vilket tillåter komplementbyggnader. Byggrätternas är också anpassade genom att deras bredd är 14 meter. Byggnader är sällan mer än 12 meter breda, vilket ger plats på innergården för utstickande byggnadsdelar.

Planbeskrivningen har uppdaterats med omnämnande av lokala bullerskärmar under avsnitt om bebyggelsens gestaltning. Trafikbullerförordningen reglerar inte storlek på uteplats.

Säkerhet och risk för olyckor

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om material för fasad, taktäckning och takfot och genomgående trapphus. Avrinningsskydd vid järnvägen regleras med planbestämmelse om *skydd Avrinningsskydd för bortledning av brandfarlig vätska ska finnas.*

Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang kring avledning av brandfarlig vätska. För marken längs E4 har utformning av avrinningsskydd preciserats sedan granskning. Avrinning från mark under bron kommer att hindras med höjdskillnad till planområdet. Plankartan har kompletterats med bestämmelser om markhöjder för kvarterens marken. För allmän platsmark har kommunen rådighet över höjdsättning och exakt mått fastställs i projektering. Gata längs E4 respektive järnvägen kommer att utformas så att avrinning i möjligaste mån sker bort från byggnader. För torgytan i planområdets sydöstradel (soltrappan) kommer avrinning också hanteras genom höjdsättning av mark vilka fastställs i samband med projektering av passagen under järnvägen (västra passagen).

Villkor för startbesked för skyddsbestämmelser har lagts till i plankartan. Ävenför dessa villkor för startbesked är Kommunen inte övertygade att de behövs, men eftersom Länsstyrelsen efterfrågar dem och de inte gör någon skada har de inkluderats. Kommunen ser behov av dialog med Länsstyrelsen med syfte att komma till gemensam syn på relationen mellan bygglovsbeslut och startbesked.

Riskbestämmelse för parkeringshuset har ändrats till *m3: Byggnad ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg. Fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster mot spåret. Fasad mot järnväg ska inte vara bärande, alternativt förstärkt för att klara påkörning vid tågurspårning.* Samma formulering är i antagandehandlingar för detaljplan för Nyköpings resecentrum.

Kommunen ser inte hur prickmark för parkering har någon påverkan på risknivå då parkering inte betraktas som användning med stadigvarande vistelse. Länsstyrelsens spekulationer angående tolkning av balkongbestämmelser och möjligheter till avvikelser bedöms långsökta. Det kan anses vedertaget att en utkravning av ett parkeringshus volym inte kan betraktas som en balkong. Vid en ansökan med en avvikelse från detaljplan ska byggnadsnämnden i enlighet med 9 kap 25 § underrätta berörda sakägare och ge dem möjlighet att yttra sig. Om Trafikverket bedömer att avvikelsen har en negativ påverkan på järnvägsanläggning kan den inte betraktas vara liten eller i begränsad omfattning, som avses i 9 kap 31 b §, eftersom den då har intresse för en bredare allmänhet.

Riskutredningen har konstaterat att bebyggelsen inom området ligger inom ALARP och föreslagit åtgärder som bedöms rimliga. Dessa åtgärder innefattar inte villkor för etapputbyggnad. Bestämmelsen om skyddsåtgärd bedömdes inte vara inom ALARP då räddningstjänsten uppger att de inte skulle användas av denna funktion vid krisläge.

Formuleringen att planket skulle vara riskreducerande hängde kvar från en tidig version av riskutredningen. Den slutgiltiga utredningen har inte med riskreducerande plank som en rekommenderad lösning och därmed har formuleringen tagits bort från plankartan.

Risken för mekanisk skada vid urspårning redogörs för i bilaga 2 för Riskanalys Farligt gods. I denna bilaga redogörs dock inte för risk för mekanisk skada på p-huset närmast järnväg utan det görs i en utredning för detaljplanen för Nyköpings Resecentrum vilken visar att inga åtgärder behövs bortom 10 meter från närmaste spårmittpunkt. Planbeskrivningen har kompletterats med redogörelse av detta.

Kommunen arbetar löpande med Räddningstjänsten för att säkra framkomlighet på de primära utryckningsvägarna allteftersom Nyköpings tätort förtätas. Brunngatan är en primär väg för räddningstjänst och ambulans mot Nyköpings centrum. För att möta framtida behov av framkomlighet för motorfordonstrafiken i stort, vilket även avser räddningstjänst och ambulans, har flera trafikanalyser genomförts för att peka ut lämpliga åtgärder, vilket bl.a. pekar på att fler korsningar på Brunngatan förses med trafikljus. Det för att bättre, jämfört med dagens trafiklösning, kunna hantera höga trafikflöden, prioritera kollektivtrafik men det kommer också ge viss möjlighet att styra trafik vid utryckning.

Flyghinder/höga byggnader

Luftfartsverket och Skavsta flygplats sänkades på sändlistan i samråd. De har dock fått utskick under granskning, vilket redovisas i sändlistan. Luftfartsverket skickade att de inte har någon erinran mot planförslaget. Skavsta flygplats har inte yttrat sig.

Riksintresse för kommunikationer

Planbeskrivningen har kompletterats med redogörelse av placering av bullerplank för hänsyn till järnvägsanläggning.

Gestaltning och utformning

Exploateringsavtalet anger att Exploatören åtar sig att följa framtaget gestaltungsprogram och, vid överlåtelse, tydligt kommunicera avsikten med gestaltungsprogrammet för nya exploatörer.

Sedan granskning har påverkan för bullerskärmar längs järnvägen och E4 studerats ytterligare. Slutsatsen blev att skärm vid Floraterassen (söder om kvarter 14) hade en negativ påverkan på kulturmiljö. Denna skärm har tagits bort och bullerutredning har uppdaterats för att visa effekterna av detta. För övriga skärmar bedöms påverkan på stadsbilden med den nya bebyggelsen vara mycket begränsad. Konsekvensanalysen för kulturmiljö har kompletterats med vy av bullerskärmar från gångbron till Sunlight. MKB har förtydligat sitt resonemang varför bullerskärmar längs järnvägen är förenligt med PBL 2 kap 6§.

Dagvattenhantering

Volym på dagvattenfördröjning på kvartersmark kommer att avgöras i samband med bygglov då kapacitet för varje enskild dagvattenservis är fastställd. För mobilitetshus kommer dagvattenlösning utformas i samband med markanvisning.

Trafiksäkerhet

I samrådsförslaget av planen reglerades gatufunktioner i plankartan men dettatsogs bort inför granskning. Kommunen har förutsättningar att reglera trafiken med föreskrifter, vilka kan förändras över tid beroende på förändrade behov eller lagstiftning. Texten i planbeskrivningen är en rest från samråd vilken tas bort.

Hälsa - vibrationer

Utredningen för vibrationer visar att planen är genomförbar. Teknisk lösning för grundläggning respektive konstruktion för stomme väljs i tekniskt samråd inför startbesked för bygglov.

Övriga råd och redaktionella synpunkter

Formulering för planbestämmelse C₁ har ändras till: *Centrumfunktioner. Mot torg och gata får bottenvåning endast utgöras av centrumfunktioner.*

2. Trafikverket

Trafikverket och Nyköpings kommun har efter samrådet för detaljplanen haft återkommande dialoger kring planförslaget och kopplingen till Trafikverkets projekt Ostlänken, Nyköpings resecentrum. Kommunen har i granskningshandlingarna bemött Trafikverkets synpunkter från samrådet och istort beaktat dem. Efter att ha tagit del av granskningshandlingarna önskar Trafikverket lyfta nedanstående.

Riksintressen

I planområdets södra del finns möjlighet att uppföra ett parkeringshus 15 meter från närmsta spår. Parkeringshuset omfattas även av detaljplanen för Nyköpings resecentrum, som tidigare varit ute på granskning. I samband med den detaljplanen gjorde Trafikverket en kapacitetsbedömning för järnvägen och kom där fram till att det inom överskådlig framtid inte finns behov av ytterligare spår på denna sträcka (se skrivelse *Komplettering av granskningsyttrande gällande detaljplan för Nyköpings resecentrum*, daterat 2019-04-17, dnr. TRV 2019/51657, inkl. bilaga *PM Trafikering Nk*, daterat 2018-11-01). I denna del av detaljplanen kommer Trafikverket därför inte hävda det utrymme på 30 meter utmed järnvägen som normalt omfattar bl.a. möjlighet till framtida utveckling av järnvägen. Parkeringshusets placering bedöms därmed inte påverka riksintresset järnväg utifrån ett utvecklingsperspektiv.

Ostlänken, Nyköpings resecentrum

I samband med utskicket av granskningshandlingarna meddelade kommunen att gränsdragningen mot järnvägen inte överensstämmer med Trafikverkets järnvägsplan och att detta kommer att justeras till antagandet av detaljplanen. Järnvägsplanen för Ostlänken, Nyköpings resecentrum, är utställd för granskning under tiden 11 december 2019 - 20 januari 2020. Trafikverket anser att detaljplanens antagande bör invänta järnvägsplanens fastställelse för att säkerställa att planerna överensstämmer. Trafikverket välkomnar en kontakt angående synkning av de båda planerna.

Dialog pågår mellan Trafikverket och Nyköpings kommun angående ett trepartsavtal, som ska säkerställa tillgång till en utpekad markyta under genomförandetiden för järnvägsprojektets del. Den tredje parten i avtalet är Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB. Trafikverket anser att avtalet ska vara undertecknat innan detaljplanen antas. Den berörda markytan har försetts med bestämmelsen *a - Genomförandetiden börjar åtta år efter lagakraft*.

Trafikverket bedömer att utbredningen av det aktuella området är rimlig. Stycket *Genomförandetid* (sid. 58) bör kompletteras med en beskrivning av den uppskjutna genomförandetiden, t.ex. "Delar av det östligaste kvarteret behövs tillfälligt under genomförandet av järnvägsplanen och detaljplanen för Nyköpings resecentrum. För de delarna finns en planbestämmelse om uppskjuten genomförandetid till 8 år efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft."

Mark som Trafikverket idag äger har i planförslaget fått annan markanvändning än Trafik/Järnvägstrafik. På sikt kommer Trafikverket avyttra den mark som inte behövs för järnvägsändamål. Eftersom delar av Trafikverkets fastighet kan komma att behövas under byggtiden för järnvägsprojektet, kommer en försäljning av marken inte aktualiseras förrän det säkerställts att marken inte längre behövs. Trafikverket vill uppmärksamma att byggherren måste ha Trafikverkets tillstånd för att kunna använda sig av sitt bygglov.

Trafikverket noterar att en illustrationslinje för Ostlänkens utredningskorridor finns inlagd i plankartan, i enlighet med Trafikverkets önskemål. Det är bra.

Transporter med farligt gods - risker och skyddsavstånd

Trafikverket ser positivt på att skyddsavståndet på 30 meter till E4:n och järnvägen beaktas i detaljplanen och att byggnader utmed den statliga infrastrukturen placeras bortom detta avstånd. Som framgår av stycket *Riksintressen* ovan har Trafikverket tidigare accepterat att föreslaget parkeringshus i planområdets södra del kan placeras i

enlighet med planförslaget.

Trafikverket vill uppmärksamma att Trafikverket inte tar ställning till om föreslagna skyddsåtgärder är tillräckliga för att nå en acceptabel risksituation för tredje man. Det är dock angeläget att skyddsåtgärder placeras och utformas på sådant sätt att de inte påverkar järnvägens funktion eller så att åtkomsten till järnvägsanläggningen inte försvåras, d.v.s. i samband med drift- och underhållsarbeten. Trafikverket anser därför att skyddet ska placeras 1-2 meter från gränsen till järnvägsfastigheten, så att det kan uppföras och underhållas inom den egna fastigheten. Det är också viktigt att Elsäkerhetsverkets föreskrifter beaktas. Här anges att minst 5 meters skyddsavstånd ska hållas till kontaktledning. Det längsta av de två ovanstående avstånden blir styrande.

Trafikbuller

I planbeskrivningen liksom i bullerutredningen konstateras att planområdet är utsatt för mycket höga ljudnivåer från omgivande trafik, både väg- och spårbunden trafik. Eftersom det vid ett eventuellt föreläggande är framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten, så är det viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till plankartans utförande. Om det i vissa delar av planen t.ex. krävs en speciell lägenhetsutformning, så bör bestämmelser i plankartan reglera lägenheternas planlösningar. På så sätt säkerställs att gällande bullerriktvärden klaras. Detaljplaner i bullerutsatta lägen kan inte vara mer flexibla än vad bullret tillåter. Trafikverket anser att planbeskrivningen och ev. plankartan behöver uppdateras utifrån ovanstående. Även framräknade värden för skolgården bör förtydligas på motsvarande sätt.

För att säkerställa beräknad effekt av det skydd som ska placeras utmed järnvägen, bör erforderlig höjd på skyddet regleras i plankartan. Av stycket *Transporter med farligt gods - risker och skyddsavstånd* ovan framgår hur Trafikverket anser att skyddet ska placeras i förhållande till järnvägen och järnvägsfastigheten.

Trafikverket och kommunen har efter samrådet fört en dialog angående bullerskydd utmed E4:n. Kopplat till arbetet med utbyggnad av vägnätet för bärighetsklass BK4 utreder Trafikverket vilka eventuella bärighetsåtgärder som behöver utföras på vägbron (Blommenhavsbron) förbi planområdet. Genomförande av eventuella åtgärder är planerade till 2022. Om bullerskyddet ska förlängas över vägbron ser Trafikverket en samordningsvinst med att utföra skyddet samtidigt som bärighetsåtgärderna.

Trafikverket behöver därför uppgift från kommunen senast i april 2020 om det är aktuellt att förlänga bullerskyddet på vägbron, för att få med detta i beställningen av bygghandlingen. Innan detaljplanen antas ska ett medfinansieringsavtal tecknas mellan Trafikverket och kommunen, där det bl.a. regleras att kommunen bekostar uppförandet av bullerskyddet.

Dagvattenhantering

Plankartan har inom området mellan järnvägen och föreslaget parkeringshus försetts med bestämmelsen dagvatten². Trafikverket förutsätter att kommunens säkerställer att anläggande liksom utförande och nyttjande av fördröjningsanläggningen inte innebär risk för sättningar på järnvägen, eller på annat sätt kan påverka järnvägsanläggningen och det riksintresse som järnvägen utgör.

Flyghinderanalys

Trafikverket vill upplysa om att LFV alltid ska tillfrågas som sakägare för infrastrukturutrustning samt för utförande av flyghinderanalys vid planerade byggnadsverk högre än 20 meter. Samråd ska även ske med berörd flygplats, i egenskap av sakägare. Mer information kring detta finns på LFVs hemsida.

Fortsatt arbete och avtal

Trafikverket välkomnar ett fortsatt samarbete kring detaljplanen och dess koppling till Trafikverkets järnvägsplan. Beträffande synkronisering av planerna ska kontakt tas med Ostlänkenprojektet. Även vad gäller det trepartsavtal som nämns i stycket *Ostlänken, Nyköpings resecentrum* ovan, tas kontakt med Ostlänkenprojektet. Trafikverket anser att detta avtal ska tecknas innan detaljplanen antas.

Innan detaljplanens antagande ska även ett medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket, gällande bullerskydd utmed E4:n. Avtalet reglerar att kommunen bär kostnaden för uppförandet av skyddet. Angående detta avtal tas kontakt med ansvarig åtgärdsplanerare hos Trafikverket.

Kommunens bemötande

Ostlänken, Nyköpings resecentrum

Gränsdragningen mot järnvägsplanen har justerats i plankartan.

Kommunen avser inte att vänta med antagande av planen tills järnvägsplanen är fastställd. Kommunen har under hela processen haft samverkan med Trafikverket. Alla utredningar har utgått från Trafikverkets prognoser och planen har anpassats på många för att tillgodose järnvägsplanens behov.

Kommunen avser att invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas och bedömer att detta är tillräckligt för att inte skada järnvägsplanens genomförbarhet.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av uppskjuten genomförandetid.

Transporter med farligt gods - risker och skyddsavstånd

Planbeskrivningen har kompletterats med mer information om plankets anpassning till järnvägsanläggning.

Trafikbuller

Planbeskrivningen redogör för bullervärden vid samtliga fasader samt bullernivåer på skolgård.

Planbeskrivningen redogör för olika sätt att uppnå bullerriktvärden med lokala åtgärder varav lägenhetsutformning är en av dem. Kommunen anser att plankartans allmänna skyddsbestämmelse om högsta tillåtna bullervärden är tillräckligt för att försäkra att bullerriktvärdena följs.

Kommunen bedömer inte att höjden på bullerskydd på naturmark behöver anges i plankartan. Eftersom skyddet uppförs på framtida allmän platsmark har kommunen rådighet att säkerställa erforderlig höjd.

Dagvattenhantering

Skydd mot skador på intilliggande anläggningar och byggnader är exempel på frågor som regleras i kontrollplan inför startbesked för bygglov. I detta ingår vid behov åtgärder för att förhindra sättningar under genomförande och användning.

Flyghinderanalys

Luftfartsverket och Skavsta flygplats fanns inte med på sändlistan i samråd. De har dock fått utskick under granskning, vilket redovisas i sändlistan. Luftfartsverket skickade att de inte har någon erinran mot planförslaget. Skavsta flygplats har inte yttrat sig.

Fortsatt arbete och avtal

Kommunen avser invänta tecknande av trepartsavtal samt exploateringsavtal innan planen antas. Bullerutredning visar att planen inte är beroende av bullerskydd på E4 utan att skydd kan även lösas genom bebyggelsens utformning inom planområdet, därför har bullerskydd inte reglerats. Dialog mellan kommunen och Trafikverket om möjlighet för förlängning av bullerskydd pågår men inget beslut finns än.

3. Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2019-10-31) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

FASTIGHETSKONSEKVENSBESKRIVNING SAKNAS DELVIS

Sedan samrådsskedet så har fastigheten Raspen 4 tillkommit. Raspen 4 berörs av denna aktuella detaljplan genom att dess servitutsrätt berörs. Servitutsvägen kommer att ligga inom ALLMÄN PLATS PARK och utfartsvägen för enskilt ändamål kommer därmed att hamna på ALLMÄN PLATS. Raspen 4 har annars utfartsförbud i den för denna fastighet gällandedetaljplanen. Fastigheten ska användas för fordonsparkering enligt denna plan. (Kan även denna fastighet infogas i detaljplanen i detta sena skede?)

Enligt PBL:s kunskapsbank om vägar inom PARK:

Vägar för fordonstrafik är generellt inte tillåtet inom användningen park om det inte har angetts som egenskapsbestämmelse eller finns tydligt beskrivet i planens syfte. Undantaget är när det behövs för områdets behov, till exempel en mindre serviceväg för att nå en viss anläggning inom parken. Ett mindre antal parkeringsplatser för besökare till parken eller parkens komplement kan ingå om platsen medger det. Det är lämpligt att placeringen av dessa avgränsas på plankartan med egenskapsbestämmelser. Om det rör sig om en större parkering anges det istället med användningen parkeringsplats.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Avsnittet kan kompletteras med en beskrivning av att 3D- fastighetsbildning kommer att bli aktuellt.

GENOMFÖRANDETID

Bestämmelse om genomförandetid som börjar åtta år efter lagkraft anges med bestämmelse a. Bestämmelsen skulle kunna förtydligas med hänvisning till PBL och hur lång tid denna är i a-områdena enligt nedan:

Genomförandetiden är [x] år och börjar [x] år efter det att planen vunnit lagakraft (PBL 4 kap 21 §)

PLANKARTAN

Lantmäteriet avråder i allmänhet till att ha illustrationer på plankartan.

GRUNDKARTA

Aktuell grundkarta med fastighetsredovisningen uppdaterad uppskattas!

Övrigt

(Lantmäteriet noterar att SBB endast är ägare till Raspen 1- detta kan förtydligas i planbeskrivningen.)

Kommunens bemötande

Avsnitt om fastighetsrättsliga frågor har kompletterats med planer för befintliga rättigheter i området, beskrivning att 3D fastighetsbildning kan komma att bli aktuellt. Fastighetsägare inom planområdet har också förtydligats. Plankartan har kompletterats med egenskapsbestämmelse om att angöringsväg till Raspen 4 får anordnas över park.

Bestämmelsen om fördröjd start på genomförandetid har förtydligats i plankartan.

4. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom område för aktuell detaljplan och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 12 kV markkabel, röd streckad linje i karta nedan, 12 kV transformatorstation, svart kvadrat, samt 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, och 0,4 kV kabelskåp, svart rektangel. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.



Vattenfall missade att besvara detaljplan för Raspen 1-3 m.fl. under formell samrådstitid men skickade in ett yttrande daterat 2018-12-13 till kommunen. Det verkar inte som att kommunen tagit till sig Vattenfalls yttrande helt och fullt.

Enligt framtagen planbeskrivning noterar Vattenfall följande information:

Värme, Avfall, El och tele, Fiber

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

Tekniska frågor

Utbyggnad av ledningar kommer att krävas. Troligen innebär planen att nuvarande ledningar påverkas. Detta får utredas under vidare under det fortsatta planarbetet :samt genomförande.

Vattenfall har i sitt yttrande i december 2018 angivit följande, se bilagt mail:

- Avståndet (kabelavstånd) mellan nätstation och anslutningspunkt i byggnaderna bör inte överskrida 200m. Längre än så och Vattenfall kommer få svårigheter att leverera en god elkvalitet.
- Vattenfall ger förslag på 3 ungefärliga placeringar, 3 stationer kommer behöva placeras ungefär enligt förslaget. Vi önskar att 3st E-områden ritas in, som bör ha en storlek om ungefär 10x10m. Minst 5 meter mellannätstation och närmaste brännbara byggnadsdel.

- Vi kommer även behöva schakta anslutande högspänningskablar tilldessa, så erforderligt utrymme måste finnas i gatumark. Inom kvartersmark bör kablarna skyddas med u- områden.
- Flytt av befintliga kablar som hamnar i konflikt med detaljplanen bekostas av exploatören.

Ovanstående gäller även nu!

Vattenfall önskar en dialog med kommunen avseende placering av E-områden för nätstationer samt att det på plankartan klart anges att det är nätstationer som avses vad gäller utlagda E-områden dvs att det står "Nätstation" istället för "Teknisk anläggning". Kommunen kan kontakta Petri Strömberg på mail petri.stromberg@vattenfall.com avseende denna fråga. Med nuvarande placering av E-område kommer Vattenfall få svårigheter att leverera en god elkvalitet till blivande elnät kunder.

Kommunens bemötande

Plankartan har kompletterats med ytterligare ett område för teknisk anläggning och ett befintligt område har flyttats. E-områdena har fortsatt beteckningen "Teknisk anläggning". Kommunen ser inga skäl att utifrån platsens förutsättningar endast tillåta nätstationer. Enligt PBL 4 kap 32 § ska en detaljplan aldrig vara mer detaljerad än vad som är nödvändigt för att uppnå planens syfte.

Planbeskrivningen anger att befintliga ledningar troligen kommer att påverkas vid genomförande. Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören har lagts till.

Fortsatt dialog om utbyggnad av el-nätsanläggningar är nödvändig under projektering och utbyggnad av Nöthagen samt Nyköpings Resecentrum.

5. Skanova AB

Yttrande

Skanova har ledningar/kanalisation i detaljplaneområdet, se sid 2.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

När det blir aktuellt med ledningssamordningsmöten kontakta Skanovas Nätförvaltning, undertecknad eller på tfn (vxl): 08-604 04 90.



Nätet i färg

Färgen på kabel/kanalisation styrs av material

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

Heldragen linje = Inmätt läge

Streckad linje = Osäkert läge

Linjer och symboler som har blivit feldokumenterade och därför inte kunnat få en korrekt tolkning presenteras i egen färg: **Brun**

Kommunens bemötande

Planbeskrivningen anger att befintliga ledningar troligen kommer att påverkas vid genomförande. Upplysning om att skydd eller flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören läggs till i planbeskrivningen.

6. Sörmlands museum

Bakgrund

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

Museet yttrade sig i samrådsskedet och menade då att förslaget till ny detaljplan, som visserligen var väl underbyggt med antikvarisk förundersökning och antikvariskt planeringsunderlag, borde kunna ta ännu större hänsyn till den befintliga kulturmiljön inom området. Flera byggnader med betydande kulturhistoriska värden, som dessutom pekas ut i de antikvariska underlagen, är tänkta att rivas. Museet ansåg också att man bör ta bättre hänsyn till områdets nuvarande verksamheter för att bevara en del av det stadsliv som finns i området idag. Dessutom behöver planbestämmelserna rörande skydd

av kulturvärden förtydligas och gestaltningsprogrammets principer i större utsträckning arbetas in på plankartan.

Synpunkter på planförslaget

Planbestämmelserna på plankartan har reviderats och renodlats vilket är positivt. Skyddsbestämmelserna, och varsamhetsbestämmelserna är nukorrekt formulerade och därmed också enklare att förstå.

Avsaknad av utformningsbestämmelser

I gestaltningsprogrammet som togs fram för området finns många långtgående visioner om utformning, materialval och färgsättning, både i de nya byggnadernas fasader såväl som i gatbeläggning och möblering av gaturummet etc. En del av detta nämns som intentioner för bebyggelsen i planbeskrivningen på sid. 18-20. Det förekommer dock inga som helst planbestämmelser på plankartan som säkerställer att dessa intentioner kommer att följas. I princip ges alltså fria händer till byggherren att gestalta området efter bästa förmåga. Detta resulterar inte sällan i förenklingar och besparingar vid materialval och utförande, vilket riskerar att få stora konsekvenser för områdets arkitektoniska gestaltning. Tillägget på plankartan med formuleringen att "nybyggnad och ändring av befintlig byggnad ska utföras i en arkitektur med god färg, form och materialverkan" kan inte anses vara tillräckligt för att säkerställa detta.

MKB och Antikvarisk konsekvensanalys

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har sedan samrådet uppdaterats. Enligt Miljöbalk (1998:808) 6 kap 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning bland annat innehålla "en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra".

MKB:n är tyvärr svårläst och det är svårt att utläsa om det finns risk för en betydande miljöpåverkan eller inte. Slutklämnen under sammanfattningen i MKB:n sidan 4 anger att "Planförslaget bedöms inte medföra skada på något riksintresse och inte heller bidra till att miljö kvalitetsnormer inte kan klaras." Attinget riksintresse påverkas är inte nödvändigtvis detsamma som att planen inte kommer innebära betydande miljöeffekter.

MKB:n grundar sig, i stor utsträckning på den antikvariska konsekvensanalysen utförd av Nyréns arkitektkontor 2019-10-15 (rev 2019-10-31), för delar som rör påverkan på kulturmiljön. I den antikvariska förstudien har 11 st byggnader i området identifierats att ha betydande kulturhistoriska värden.

Endast 5 st av dessa kommer att bevaras. Mjölhornet (byggnad 15 i den antikvariska förundersökningen, Wilund Arkitekter & antikvarier, 2015-08-03), har ett industrihistoriskt värde och ett stort visuellt värde i egenskap av landmärke. I MKB:n konstateras bland annat att: "Föreningssituationen är det främsta skälet till att ett bevarande inte anses vara motiverat." Och "Ett bevarande har prövats men bedöms som svårmotiverat då tornet (=mjölhornet) tappar sin kontext och flera av dess nuvarande kvalitéer vid ett anpassat bevarande." Citaten återges också i MKB:ns sammanfattning. Museet ifrågasätter vad detta alls har med konsekvenserna för kulturmiljön att göra?

Vilka avväganden som gjorts under planeringen av området, ekonomiska eller andra, bör inte avgöra om konsekvenserna för kulturmiljön blir negativa eller inte.

Länsstyrelsen inkom i samrådsskedet med synpunkten "För att när- och intilliggande kulturmiljöer i form av industribyggelse och villakvarter samt stadsbilden generellt inte ska påverkas negativt, bör bebyggelsens höjder studeras vidare och minskas". De nya tillåtna byggnadshöjderna har minskats något i Blommenhovsvägens östra del, men är fortfarande höga i jämförelse med intilliggande villabebyggelse och innerstadens våningshöjder. Ytterligarestudier och vyer/gestaltningbilder där de högsta höjderna syns (8 och 10 våningar) har ännu inte redovisats.

I den antikvariska konsekvensanalysen (sid 16-17) undersöks de nya höjdernas påverkan, men valet av vyer är tyvärr illa valda. Till exempel finns en vy punkt sett från Borgaregatan mot Nyköpings centralstation. Från denna punkt är de tillkommande byggnaderna till stor del dolda av vegetation och Nöthagsområdet ryms heller inte i sin helhet inom bildutsnittets vinkel. Den nya byggnaderna kommer bli betydligt mer synliga från Järnvägsgatan, och

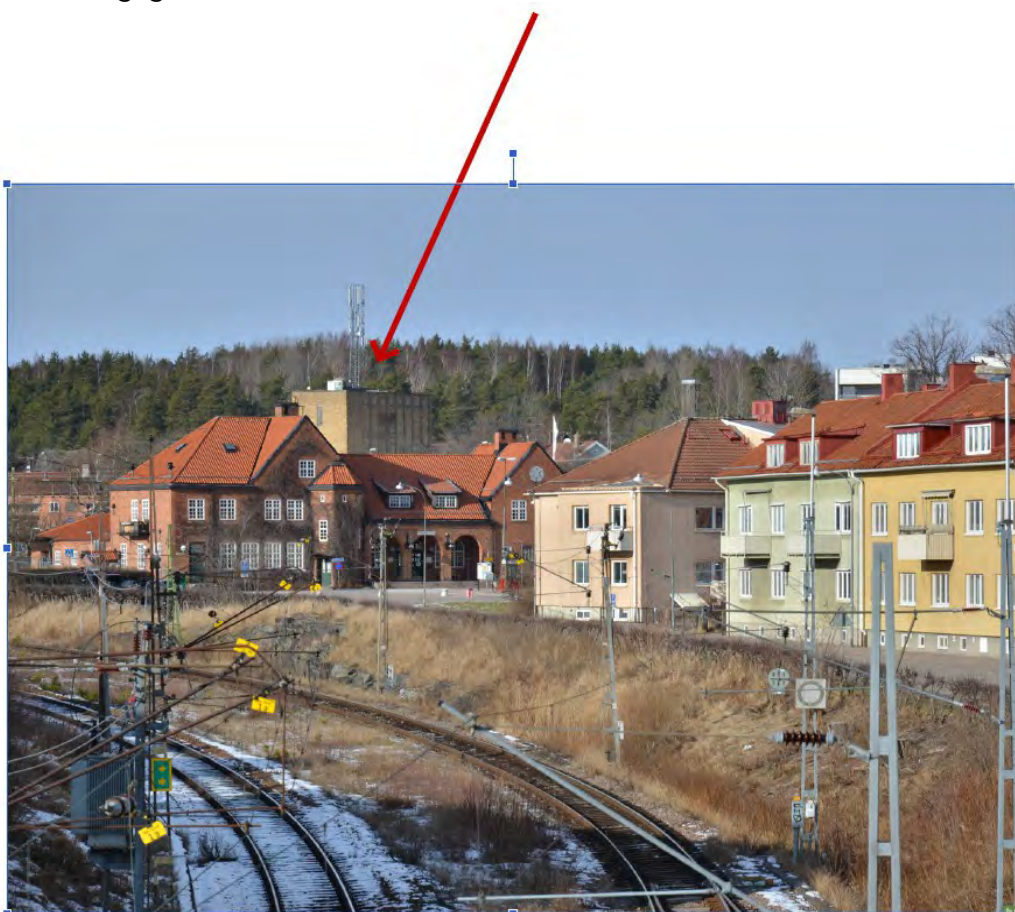


Foto från gångbron över järnvägen i höjd med Repslagaregatan, sydost om Nöthagen. Järnvägsgatan höger om järnvägen och Nyköpings centralstation ifonden. Från detta håll kommer de nya byggnaderna utgöra en ny fond bakom stationsbyggnaden och bli mycket påtagliga. Mjölrtornet, ca 18 m högt, syns bakom stationsbyggnaden och kan fungera som höjdreferens. De högsta husen tillåts nu att byggas 27 resp 34 m höga. Denna vy hade varit bättre att studera än de som valts i den antikvariska konsekvensanalysen. Samtliga byggnader som syns i bild ligger inom riksintresseområdet. Foto: David Hansson, Sörmlands museum. SLM D2020-0052.

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

Mjöltoornet är ca 18 meter högt. De planerade husen på 8 våningar tillåts bli 27 meter höga och punkthuset vid Vesterlunds krog på 10 våningar att bli 34 meter. Även vypunkten sett från Industrigatan är märkligt vald.

Vesterlunds krog

Vesterlunds krog ligger utanför planområdet. Området runt Vesterlunds krog (yttre miljön) har i det antikvariska planeringsunderlaget markerats ha "hög känslighet". I texten anges att miljön har anor från tidigt 1700-tal. Huset byggdes på 1700-talet som kruthus och har senare använts som brännvinsbränneri och mekanisk verkstad. Museet vill tillägga att direkt intill krogen, finns en historiskt viktig vattenkälla. Denna källa har haft olika namn, Vesterlundskällan, Kung Rönnes källa, Rännekällan m fl. Källan är stadens första vattenkälla och har sedan slutet av 1500-talet försett slottet med vatten (Nyköpings hus), men en ledning fanns också till Stora torget. Nya ledningar drogs fram till Stora torget omkring 1840. Vattnet leddes i urborrade trästockar från källan och fram till staden. Stockarna lades ned i marken. En hel sådan urborrad stock har påträffats i den numer försvunna Rådhusgränd, och fler stockar bör finnas i marken. Källans tillflöde har delvis förstörts i samband med att motorvägen byggdes, men källan finns kvar och vattnet lär vara drickbart.

Museet vill som i samrådsskedet påpeka att vi gärna hade sett att Vesterlundskrog ingick i planområdet och försågs med rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Under åtgärdsförslagen (kapitel 8.1.6) i MKB:n påpekas att "10-våningshuset i närheten av Vesterlunds krog bör anpassas så att det inte påverkar kulturmiljön som utgörs av krogen och vattendraget. Omsorg bör tas vid landskapsgestaltningen så att kulturmiljön inte "privatiseras" utan upplevs som tillgänglig för alla." Museet instämmer i detta. Hur ett nytt 10-våningshus ska kunna anpassas till denna känsliga miljö är dock frågan. Enligt plankartan finns det heller inga utformningsbestämmelser som reglerar detta, vilket museet efterlyser, då påverkan på kulturmiljön vid Vesterlunds krog av museet bedöms bli stor. I MKB:n anges att "Då det föreslagna punkthuset håller ett visst avstånd genom den nyanlagda parken samt att det uppförs på en i nuläget hårdgjord yta bedöms påverkan på kulturmiljön vara begränsad." (MKB kapitel 8.1.3). Museet tycker att punkthuset ligger så pass nära att påverkan på kulturmiljön här kommer att bli stor.

Slutsats

Sammantaget noterar museet att mycket lite har förändrats rörande kulturmiljön inom området. Inga fler av de i förarbetena utpekade värdefulla byggnaderna inom området kommer att sparas. Och tillåtna byggnadshöjder är fortfarande så pass höga att det inte kan anses lämpligt med hänsyn till områdets kulturvärden. Därmed står museet i huvudsak fast vid synpunkterna som lämnades i samrådsskedet.

I en tid när samhället måste minska sin klimatpåverkan, och där byggsektorn står för en betydande del av samhällets miljöpåverkan, finns det ytterligare incitament utöver de kulturhistoriska aspekterna att bevara den befintliga bebyggelsen i högre grad än vad som ges förutsättningar för i förslaget.

Kommunens bemötande

Gestaltningssprogrammet beskriver fler punkter än de som är reglerade i plankartan. Att översätta allt som beskrivs i gestaltningssprogrammet till planbestämmelser skulle leda till en väldigt svårsläslig plan. Särskilt som att övriga planbestämmelser som reglerar struktur, riskminimering, och

anpassning till buller också har effekter på gestaltning. I exploateringsavtaletsom tecknas mellan SBB och kommunen har dock SBB åtagit sig att följa framtaget gestaltningsprogram samt att kommunicera dess avsikter med de andra exploatörerna i området.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med förtydligande i sammanfattningen att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

Konsekvensanalysen har kompletterats med vy från gångbron intill Repslagaregatan för byggnadsvolymer samt för bullerplank.

Kommunen känner till historiken kring källan. Den nämns i planbeskrivningen och för parken intill Vesterlunds krog föreslås namnet *Kung Rönnes park*.

Kommunen bedömer att anpassning till Vesterlunds krog framförallt påverkas av den angränsande byggnadens möte mot parken samt parkens utformning. Det är viktigt att parkens funktion som allmän plats är tydlig och att den inte upplevs som förgårdsmark till bostäderna. Upplevelsen av detta påverkas av detaljfrågor som utformning av bostadsentrén och förgårdsmarken vilket prövas först i bygglov, då detaljerna för bostadens utformning bestäms.

Kommunen håller med om att bevarande av bebyggelse är önskvärt. Både från kulturhistoriskt och resurshushållningsperspektiv. Frågan om bevarande av befintliga byggnader måste dock vägas mot nyttan av ett ökat antal bostäder i centralt läge med närhet till kollektivtrafik. Även transporter är en stor källa till utsläpp och kommunen bedömer att det ökade möjligheten till hållbart resande väger tyngre än miljöpåverkan av rivning och ersättning av befintlig bebyggelse.

7. PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänstevilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommunens bemötande

Placering av postlådor regleras inte i detaljplaner.

8. Nyköpings hembygdsförening

Nyköpings hembygdsförening är positiv till detaljplaneförslaget för Raspen 1-3, med ett par viktiga undantag, se nedan.

Underlaget är välgjort och många viktiga aspekter har studerats.

Nyköpings hembygdsförening viktigaste uppgifter är att sprida kunskap om staden Nyköping och utveckla känslan för dess historiska och kulturella värden. För att nå dessa ändamål skall föreningen arbeta för att kultur- och naturhistoriska minnen och miljöer, t ex byggnader och olika verksamhetsmiljöer, tas tillvara och vårdas samt görs tillgängliga.

Utgående från detta har vi följande synpunkter:

- Vår huvudinvändning är att vi anser att de högre byggnaderna är för höga. Mot de större yttre gaturummen och järnvägen 6-7 vån och på några ställen medges högre signatur-byggnader att sticka upp mot som mest 10 vån. Detta kommer att bli ett alltför abrupt avbrott dels mot självmiljön i Nyköping och dels mot den lokala miljön av låg villabebyggelse. Stadens karaktär kommer att splittras ytterligare. Antalet lägenheter som är tänkt att byggas inom området har ökat kraftigt sedan de första planerna presenterades. Vi förstår att det ligger starka kommersiella krafter bakom, men vi tycker att kommunen borde stå emot och bevara Nyköpings stads karaktär. Vi föreslår att man återgår till en typ av lägre flerfamiljshus.
- Vi anser också att mjöltornet skall vara kvar. Det är en viktig artefakt från den tidigare verksamheten i området, exteriört men även till viss del interiört. Vi tror inte alls att det kommer att upplevas som att vara utan sammanhang vilket anges som ett skäl till att riva. Dels är det lätt att förstå att det varit en signifikant del av ett bageri och dels kommer det att utgöra den tredje sidan på det nya torget där de två övriga sidorna också är bevarade byggnader från industriepoken i området.

Kommunens bemötande

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta(2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Området har alltså redan sedan innan planläggningen påbörjades varit avsett för en bebyggelse som kontrasterar med de omgivande låga och homogena villaområdet. Den höga befolkningstätheten i området har satts för att möjliggöra för många nya bostäder i det bästa läget för kollektivtrafik i staden.

De utökade byggnadsarean består till största delen av att underjordiska parkeringsgarage tillåts under vissa bostadskvarter. Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittsstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Kommunen står kvar vid bedömningen från samråd att mjöltornet utan sin kontext förlorar stor del av sitt visuella värde.

9. Brf Villa Skogsberg

Vi godkänner EJ förslaget. Vi anser att våra synpunkter från samrådet

(181005) inte har beaktat på ett tillfredsställande sätt vid granskningen, varvid vi återigen åberopar dessa synpunkter (se våra synpunkter och förslag för Raspen 2 från 181015 nedan, sid 4-6). Om fortsatt våra synpunkter, mot förmodan, inte kommer att beaktas och ändringar göras enligt vårt förslag för Raspen 2, se våra krav:

Krav ändringar i förslag till detaljplan Nöthagen

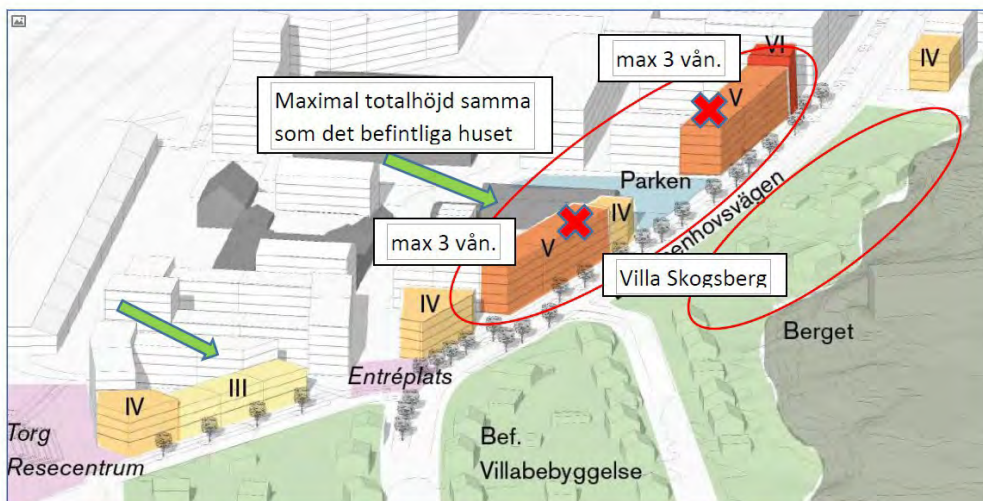
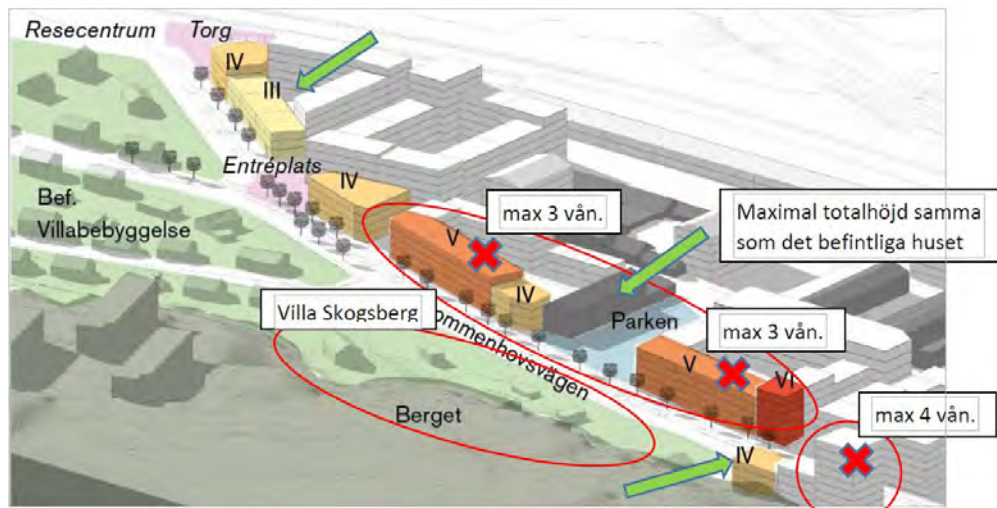
- Fastighetsområde 11 och 4 mot Blommenhovsvägen byggs med max 3 våningar (lika som fastighetsområde 14 på Norra Bangårdsgatan). Maximal totalhöjd samma som det befintliga huset (k5) som ingår i fastighetsområde 11. Solstudier visar tydligt att fastigheterna som ligger utmed Blommenhovsvägens norra sida nedanför berget, vilket inkluderar Villa Skogsberg, kommer under vinterhalvåret att ligga i ständig skugga oavsett tid på dygnet (se solstudie 22 december 12.00).
- Fastighetsområde 10 "Signaturbyggnad" byggs med max 4 våningar, för att behålla kvällssol i väster för fastigheterna utmed Blommenhovsvägens norra sida, vilket inkluderar Villa Skogsberg (se solstudie 30 augusti kl 18.00)
- Endast franska balkonger eller indragna balkonger på fastigheter med fasad mot Blommenhovsvägen.
- Risk- och störningsreducerande plank utmed Blommenhovsvägens norra sida, utmed tomtgräns mot fastigheten Villa Skogsberg.

Att Villa Skogsberg får minskat solljus och hamnar i skugga trots söderläge, är något vi accepterar. Det är inte lämpligt vare sig för vår fastighet med träfasad eller vår trädgård med växtlighet. Vi vill dessutom fortsatt kunna använda vår trädgård och vårt poolområde fritt från insyn ovanifrån, från fastighetsområde 11 och 4 mittemot.

Om nödvändigt för att summan av lägenheter ska vara konstant för hela området, så kan det kompenseras med att fastighetsområde 1, 5, 6, 7 mot E4 och järnväg utökas och byggs med fler våningsplan än det som finns i förslaget.



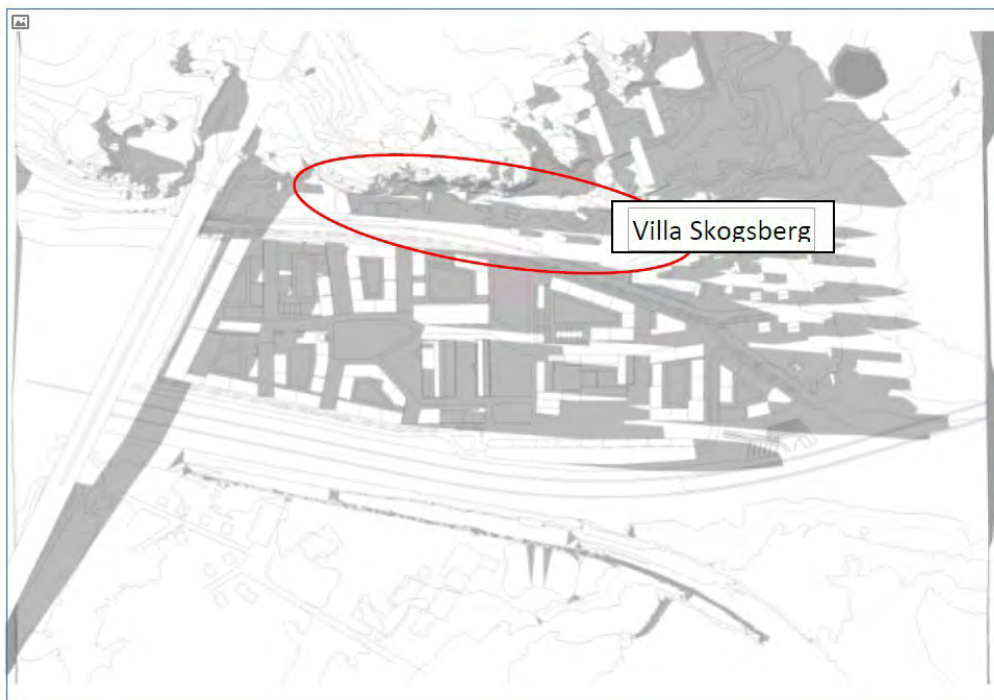
Krav ändringar i förslag till detaljplan Nöthagen



Solstudie 22 december 12.00



Solstudie 30 augusti 18.00



Synpunkter förslag ny detaljplan Nöthagen, Nyköping 181005
Finns i sin helhet på Samhällsbyggnad. Kommenterad i samrådsredogörelsen.

Kommunens bemötande

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta(2013) är området utpekad som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Området har alltså redan sedan innan planläggningen påbörjades varit avsett för en bebyggelse som kontrasterar med de omgivande låga och homogena villaområdet. Inför antagande har hörnet på

kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata. Den ökade skuggningen och insyn vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslagets många positiva konsekvenser.

Kommunen uppskattar det konstruktiva förslaget att flytta byggnadsvolymer mellan kvarteren. Att ha för skev fördelning mellan mängden bostäder för varje kvarter påverkar dock planens genomförbarhet. Att ha alltför höga kvarter gör det också svårt att få tillräckligt mycket dagsljus för de nedersta våningarna samt till gården.

Bullerutredningen har inte identifierat behov av något bullerskyddande planklängs Blommenhovsvägen.

10. Privatperson (AO)

Vi bor på xx och önskar ej högre, max 3 våningshus, bostäder framför vår bostad.

Har försökt att granska ritningen i Stadshuset, vilket var omöjligt eftersom den var av extremt lite format. Därför önskar jag ritningar där det framgår både omfattning och höjd på byggnader som ska upprättas.

Kommunens bemötande

Planhandlingar som beskriver konsekvenser av förslaget har varit tillgängliga i stadshuset samt på kommunens hemsida.

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar. Kartmed kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*.

11. Privatpersoner (FoMD)

Övergripande sammanfattning

Nya granskningshandlingar för detaljplan Nöthagen visar en ännu större och ännu storskaligare byggnadsarea jämfört med de tidigare samrådshandlingarna. Området har vuxit och möjliggör ca 192 000 kvm BTA (jfm med samrådsskedets ca 158 000 kvm BTA). För bostäder har en utökningskett från 134 000 kvm till 142 000 kvm BTA. Förslaget motsvarar enligt handlingarna ca 1600 lägenheter (jämfört med tidigare angivna ca 1300 st nyalägenheter).

Förslaget medför, trots smärre justeringar, en kraftigt förändrad stadsbild, försämrade solljusförhållanden vintertid, betydande olägenheter, fara för människors hälsa och säkerhet och kraftigt ökad trafikmängd för oss redan boende i området.

Vi motsätter oss därför förslaget i dess nuvarande form och vidhåller det som tidigare har lämnats in till Nyköpings kommun som "Synpunkter detaljplan Nöthagen samråd" under samrådsskedet och som inte har justerats i enlighet med vår skrivelse, se bilaga 1, utöver nedanstående tillägg med nytillkomna synpunkter.

Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1, 4-5 och 9 §§.

Buller

Handlingarna visar att området är utsatt för mycket stor bullerpåverkan och att det finns betydande olägenheter, fara för människors hälsa och säkerhet etc. som behöver hanteras på ett bra sätt. Därför är det anmärkningsvärt att bindande bestämmelser för att skydda människors hälsa och säkerhet bara har uppdaterats för vissa geografiska delar inom planområdet, medan andra delar, som t.ex. gränser till områden där vi bor, inte har tvingande skyddsbestämmelser i plankartan.

Exempel;

I granskningshandlingarna framgår bl.a. att "plank₁" har ändrats från "Möjlighet att uppföra ett bullerplank längs planområdesgräns ska finnas" till "Risk och störningsreducerande plank ska finnas längs planområdesgräns." Detta är något som vi önskade i tidigare skrivelse, men tyvärr har planförfattaren valt att också införa "plank₂" med texten "Möjlighet att uppföra bullerplank mot spårområdet ska finnas." I planområdets östra del, mot järnvägen, står "plank₂". Det betyder att det finns möjlighet, *men det måste inte uppföras bullerskydd* utmed järnvägen i de delar som gränser till där vi bor, kvarteret Hyveln. Hur kan det komma sig?

Vi kräver att risk och störningsreducerande plank ska finnas utmed hela järnvägssträckan, utmed hela planområdesgränsen mot järnvägen och att planbestämmelse plank₁ införs överallt.

Betydande insyn och mörker vintertid

De föreslagna höga husen i kvarter nr 14 (planbeskrivningen, sid 8), medför trots en krympning på en våning mot angränsande villakvarter, ändå stora olägenheter som betydande insyn och tex. långa skuggor, särskilt vintertid. Högsta höjd i meter har sänkts (från 14 m till 12 m respektive 17,5 m till 14,0 m för tomhuset) vilket ger en reel sänkning med 2,0 m respektive 3,5 m, vilket med tanke på den redan höga höjden mot villakvarteret tyvärr inte räcker.

Även intilliggande hus som är ännu högre i samma kvarter kan komma att påverka oss.

Vi noterar också att en ny planbestämmelse har införts med texten: "Vind får inredas som bostadvåning utöver angivet våningsantal."

Sammantaget innebär det att föreslagna byggnader i kvarter nr 14, närmast kvarteret Hyveln, kan bebyggas på ett sätt som t. ex. insynsmässigt påverkar angränsande kvarter påfallande likt tidigare förslag, vilket är helt oacceptabelt.

Materialet har också, efter att vi krävt det i samrådsskedet, kompletterats med solstudier för midvintersolståndet då de största skuggorna uppstår. Redovisningen är kl.09.00, k.1.12.00, k.1.15.00 och kl.18.00. Klockslagen mellan kl.09.00- kl.12.00 och kl.12.00-15.00 (den tid då solen också är uppe när den står som lägst vintertid) redovisas inte.

Vårt kvarter, med hus och tomter, kommer att påverkas kraftigt med stora slagskuggor. Vi får en kraftigt försämrad boendemiljö med betydande olägenheter i form av t.ex. skuggning och betydande insyn.

Kommunen svarar i samrådsredogörelsen att den ökade skuggningen ur ett allmänt intresse är acceptabel i avvägning mot planförslagets många positivkonsekvenser. Vi instämmer inte. Det går att tillgodose både det allmänna intresset och de enskildas intressen genom att sänka planerad bebyggelse mot angränsande villakvarter och anpassa dem så att betydande olägenheter inte uppstår. Om man vill. Om man värnar om god bebyggd miljö och människors hälsa.

Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§ och 8 kap 1 och 9 §§. Med tanke på de stora slagskuggor som uppstår och som delvis redovisas, samt övriga olägenheter som t.ex. betydande insyn av våra hus och tomter, motsätter vi oss att hus högre än befintliga hus i kvarteret Hyveln uppförs i planområdets kvarter som gränsar till lägre bebyggelse som kvarteret Hyveln. Vi motsätter oss av samma skäl helt tornhus i kvarter nr 14.

Övrigt

Illustrationsbilden på försättsidan till "Omgivningsbuller: väg och spårtrafik" visar bl.a. på ett högt tornhus som är 8-9 våningar högt med påbyggd extravåning i kvarter nr 14 mot järnvägen, där det i plankartan står 6 våningar. Denna typ av slarv gör oss förskräckta och borgar tyvärr inte för kvalitet.

Bilaga 1: "Synpunkter detaljplan Nöthagen samråd" daterad 2018-09-26. Finns i sin helhet på enheten. Kommenterad i samrådsredogörelsen.

Kommunens bemötande

De utökade byggnadsarean består till största delen av att underjordiska parkeringsgarage tillåts under vissa bostadskvarter. Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekat som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot den angränsande låga och homogena bebyggelsen. Mötet med villaområdet har studerats under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*.

Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata.

Även samrådsförslaget av planen tillät inredning av vind. Enligt Boverkets definitioner av en våning räknas inte inredd vind, då den ligger ovanför takfoten. Inför granskning kompletterades planen med en explicit bestämmelse för att förtydliga detta.

Järnvägens påverkan på risk och buller för befintlig bebyggelse utanför Nöthagen prövas inte i denna detaljplan utan i detaljplan för Nyköpingsresecentrum samt i järnvägsplanen.

Bilden på framsidan på utredningar är endast illustration och har ingen roll som underlag för bedömning. Bilden på bullerutredningen har bytts mot denuppdaterade 3D-modellen.

12. Privatperson (JK)

Vi var på mötet i kommunhuset angående Nöthagen. Känns som att området har potential att bli bra och trevligt. Har dock vissa punkter som jag inte tycker är bra och som bör omprövas. Vi bor på Hållsta xx och väldigt nära vill ni bygga höga lägenhetshus. Under mitt bygglov var det väldigt viktigt enligt er att inte bygga för många procent av tomtarean och över en viss höjd för att inte minska solljus och störa grannar som redan är bosatta i sina villor. Helt plötsligt verkar det inte tas någon som helst hänsyn till denna punkt. Huset ligger 4,5 m från tomtgräns och extremt nära planerar ni bygga höga lägenhetshus, som ser rakt ner över oss. Om allt handlar om pengar borde man kunna lägga på höjden närmast motorvägen där ingen störs och minska vid villaområdet där folk redan bor. Dessutom blir det ju extra bullerskydd som ni påpekade många ggr. Men ett 10 våningshus är väl inte nödvändigt för bullerskydd, mera ekonomisk vinning. Ni har sänkt nån våning utanför villornabredvid oss men inte mittemot. Vi våningar + takloft blir extremt högt. Vill se förändring så att alla kan trivas i området. Ser fram emot att se förslag på förändringar.

Kommunens bemötande

Prövning av bygglov och prövning av en ny detaljplan är olika frågor. Vid bygglov prövas planen mot gällande detaljplan vilken reglerar hur bebyggelsen får uppföras. Vid framtagandet av en ny detaljplan föreslås ändringar av dessa planbestämmelser och vilka konsekvenser dessa får. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är planområdet utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa entät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot den angränsande låga och homogena bebyggelsen. Mötet med villaområdet har studerats under planprocessen och höjder har reviderats.

Kommunen uppskattar det konstruktiva förslaget att flytta byggnadsvolymer mellan kvarteren. Att ha för skev fördelning mellan mängden bostäder för varje kvarter påverkar dock planens genomförbarhet. Att ha alltför höga kvarter gör det också svårt att få tillräckligt mycket dagsljus för de nedersta våningarna.

Kommunen bedömer att den föreslagna höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata.

13. Privatpersoner (KHoK-EN)

Mina synpunkter:

1. Mycket för höga hus mht omgivande låga bebyggelse.
2. Hög trafik redan idag i området. Ytterligare 1600 lägenheter ger orimlig trafikbelastning och parkeringsproblem i området.
3. Utredning betr spillvatten och dricksvatten saknas.
4. Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1, 4-5 och 9 §§.

Kommunens bemötande

1. Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggandesmåskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel, vilket ofrånkomligt innebär en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata.
2. Utredningar visar på en ökning av den totala biltrafiken till och från området jämfört med idag. Det färdiga förslaget innebär dock också en minskning av den tunga trafiken i jämförelse med dagens situation, med lastbilstrafik mot industriområdet. Kommunen arbetar långsiktigt genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik mot de centrala delarna, vilket syns i utformningen för det aktuella planområdet. Avsikten är också att styra biltrafiken norrut på Blommenhovsvägen och söderut på Hemgårdspassagen.
3. Planbeskrivningen beskriver att Befintligt VA-nät behöver byggas om och dimensioneras upp för att tillgodose planerad utbyggnad i Nöthagen, Nyköpings Resecentrum och andra områden. I projektering, efter planen vunnit laga kraft, ska exakt behov av kapacitet fastställas, då planen möjliggör olika alternativ i antal hushåll och typ av verksamheter.
4. Kommunen står fast vid bedömningen att planförslaget överensstämmer med PBL 2 kap 1-9 §, 4 kap 12, 14 § och 8 kap 1, 4-5 och 9 §.

14. Privatpersoner (ToMW)

Vi har tagit del av kommunens detaljplan för Nöthagen.

Vi motsätter oss den utökning av byggnadsarean som nu presenteras jämfört med de tidigare samrådshandlingarna.

För att bättre harmonisera mot Nyköping tidigare bebyggelse i centrum, bör husen inte överskrida tre våningar inklusive vindsvåning.

De nu planerade högre husen kommer att ge en oacceptabel skuggning för oss som bor i området.

Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1, 4-5 och 9 §§.

Gällande buller, motsätter vi oss formuleringen "Möjlighet att uppföra bullerplank". Vi kräver att detta skall ändras till "Skall uppföras bullerplank".

Vi kräver att planbestämmelse plank 1 införs utmed hela järnvägssträckan och hela planområdesgränsen.

Kommunens bemötande

De utökade byggnadsarean består till största delen av att underjordiska parkeringsgarage tillåts under vissa bostadskvarter. Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittsstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel, vilket ofrånkomligt innebär en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Mötet med villaområdet har utretts under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*.

Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata.

Plank vid soltrappan har tagits bort inför antagande, då det bedömdes ha förstora påverkan på kulturmiljö. Bullerutredningen har uppdaterats för att visa effekt av detta. De bulleråtgärder som planeras utanför planområdet för Nöthagen, till följd av utbyggnad av järnvägen och resecentrum, redovisas i detaljplan för Nyköpings resecentrum.

15. Privatpersoner (EoGL)

Mina synpunkter: Vi godkänner icke förslaget då vi anser att alla byggnader mot Norra Bangårdsgatan är för höga. Höjden innebär en stor försämring för vårt hus och vår trädgård, då de nya husen ligger i söderläge i förhållande till vårt hus.

Kommunens bemötande

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel, vilket ofrånkomligt innebär en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Mötet med villaområdet har utretts under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*.

Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts jämfört med dagens gata. Den ökade skuggningen och insyn vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslagens många positiva konsekvenser

16. Privatpersoner (K-BoA-MS)

Synpunkter på Nöthagen och Raspen 1-2-3

Vi bor på xx alldeles intill rondellen i korsningen Brunnsgratan-Blommenhovsvägen. Vi har redan idag till och från problem att ta oss ut på Blommenhovsvägen när det är kö på Blommenhovsvägen in/från till rondellen. Vi har då två alternativ: antingen stå och vänta tills kön tar slut någon gång eller att köra ut till höger, om det inte är trafik från rondellen in på Blommenhovsvägen, och vända i korsningen Lasarettsvägen-Blommenhovsvägen, om kön inte går förbi korsningen. Vi kan inte vända i korsningen utan att köra upp på trottoaren. Problem finns som sagt också av trafik som ska in på Blommenhovsvägen vilket gör det svårt för oss att komma ut. Det är alltså trafik från två håll som ibland gör det ohållbart.

Beräkningar av Sweco visar att 80% av trafiken ut från Blommenhovsvägen kommer att ta Hemgårdspassagen eller en anslutning från

Blommenhovsvägen upp till trafikplats Hållet.

Utdrag från
Sweco
STRUKTURUTREDNING
NÖTHAGEN
Oktober 2019

Enligt tidigare redovisade antaganden förväntas 80% av denna trafik färdas västerut/västerifrån (Hemgårdspassagen) och 20% österut/österifrån (Brunnsgatan). Av de trafikanter som ska österut antas 70% åka norrut och väljer därför att fortsätta på Blommenhovsvägen. Resterande 30% antas åka in mot centrum och väljer därför Norra Bangårdsgatan. Hemgårdspassagen förutsätter dock en anslutning mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Hållet. Utan den kommer trafiken som skafärdas norrut mot v 52 och 53 att belasta Brunnsgatan.

Om inte en anslutning mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Hållet görs -alltså en förlängning av Hemgårdspassagen - kommer situationen att bli ohållbar på Blommenhovsvägen vid rondellen - detta kommer att drabba alla boende utmed Blommenhovsvägen mellan Lasarettsvägen och rondellen.

Ytterligare synpunkt på trafiksituationen vid rondellen:

Ha inget övergångsställe i markplanet över Brunnsgatan (vid kiosken) som det är idag - det har varit fler påkörningar av gående/cyklande där ambulansen har ryckt ut och tagit hand om skadade.

Vi vet inte i nuläget om vi kommer att bo kvar när byggnationerna är klara då vi är pensionärer - vi använder inte heller bilen varje dag. När en ny familj flyttar in så är det sannolikt en yngre familj med barn som kommer att ha större behov av sin bil och att kunna ta sig ut på Blommenhovsvägen.

Sedan är frågan varför vi inte blivit kontaktade i samband med att granskningsförslaget kommit ut? Vi skickade in synpunkter i samband med tidigare samråd. På grund av detta så missade vi mötet i Stadshuset den 10 december.

Kommunens bemötande

Kommunen har inte ändrat sin bedömning från vad som presenterades i granskningsförslaget för planen och samrådsredogörelsen.

Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlande trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgatan men också väster ut mot väg 52. Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlande roll. Köbildning mot korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan ses över inom ett arbete med att förbättra kapaciteten utmed Brunnsgatan. Korsningslösningen kommer att anpassas för att i större utsträckning prioritera kollektivtrafik och biltrafikens högtrafik på Brunnsgatan, samt att förbättra trafiksäkerhet för gående och cyklisterna.

Kommunen har tyvärr ingen förklaring till varför ni inte fått kännedom om granskningsförslaget. Vi skickade granskningsbrev med post till alla sakägare för planen innan granskningen påbörjades.

17. Privatperson (AN)

Mina synpunkter: Vi som bor på området nu kommer att bli utsatta för en massa buller och byggdamm under flera år hur har ni tänkt lösa detta? Vi kommer även att mista vår parkering utanför vårt hus detta är en klar försämring.

Vägarna är inte gjorda för all byggtrafik och kommande trafik hur löser ni detta?

Det blir en kraftig förtätning av området det är inte bra för människors psykisk hälsa, bygg mindre antal lägenheter!

Vi ser inte nån framtid för oss här om det blir så omfattande byggnation.

Kommunens bemötande

I plan- och bygglagen anges att byggnadsarbeten ska planeras och utföras med aktsamhet, så att personer och egendom inte skadas och så att minst möjliga obehag uppstår. Vid inlämning av bygg- eller rivningslovsansökan måste den som söker lovet redovisa en kontrollplan där bland annat hanteringen av skyddsåtgärder för t.ex. buller, damning, marksättningar och vibrationer beskrivs. Bygglovenheten granskar kontrollplanen som en del av prövning för startbesked. En certifierad kontrollansvarig är löpande ansvarig för uppföljning och hantering av bl.a. skyddsåtgärder och deltar vid så väl tekniskt samråd som besiktningar och kontroller av byggarbetsplatsen.

Planförslaget har utformats med hänsyn till människors hälsa. Planförslaget har anpassats för en hög befolkningstäthet. En stor mängd ny allmän platsmark tillskapas i området, bland annat med nya torg och park. De slutnakvarteren skapar en tydlig åtskiljning mellan privat och offentlig plats, vilket är viktigt för trivsel och trygghet i tätbefolkade områden.

18. Privatperson (JÅ)

Mina synpunkter:

Våra synpunkter gällande förslaget är följande:

Betydande insyn och skuggning av tomter Vi har under sommaren och hösten 2019 genomfört ett antal åtgärder såsom plantering av ny häck, insynsskydd iträ och plantering av berså för att minimera insynen på vår tomt från förbipasserande människor på Norra Bangårdsgatan.

Det har fungerat bra, tills nu. När vi nu sett förslaget på nya hus närmast oss inser vi att de högsta våningarna kommer att ha direkt insyn i vår trädgård.

De flesta av våra grannar har möjlighet att sitta bakom husen för att begränsa insynen men den lyxen har inte vi. Vi anser därför att höjden på byggnaderna i kvarteret som skall ligga i anslutning till det sk Torget är för höga och inskränker på vår integritet. Speciellt med tanke på att ny planbestämmelse som anger att "vind får inredas som bostadsvåning utöver angivet våningsantal". Höjden på byggnaderna bör därför ligga i paritet eller endast lite över höjden i befintlig bebyggelse. Vi anser därför att det strider mot PBL 2 kapitlet §1-9.

Vi är dessutom oroliga för skuggningen och anser att de sol-studier som gjorts är bristfälliga och inte tar hänsyn till betydande skuggning framförallt

vintertid.

Kommunens bemötande

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning att den ökade insyn och skuggningen vid ett genomfört planförslag anses acceptabel i avvägning mot planförslaget många positiva konsekvenser.

Även samrådsförslaget av planen tillät inredning av vind. Enligt Boverkets definitioner av en våning räknas inte inred vind, då den ligger ovanför takfoten. Inför granskning kompletterades planen med en explicit bestämmelse för att förtydliga detta.

19. Privatpersoner (Familjen vG)

Mina synpunkter: Ett utkast från de familjer som berörs. Förslaget som strider mot PBL 2 kap 1-9 paragraf., 4 kap 12 och 14 paragraf, samt 8 kap 1, 4-5 och 9 paragraf. Tidigare synpunkter som lämnats angående detaljplan Nöthagen. Även ett helt tonhuvudet i kvarter nr 14. Vi får en kraftigt försämrad boendemiljö!

Kommunens bemötande

Kommunen står kvar vid bedömningen från granskning att planförslaget överensstämmer med PBL 2 kap 1-9 §, 4 kap 12, 14 § och 8 kap 1, 4-5 och 9§.

20. Privatpersoner (A-CoYB)

- Då vi granskat den senaste detaljplanen över Nöthagen noterar vi att ännu fler människor beräknas bo i området jämfört med föregående detaljplan. Förslaget motsvarar en ökning med 300 lägenheter. Vi anser att det blir för många människor som ska bo inom en för liten yta.
- Trafiktätheten, där flertalet trafikanter nyttjar Blommenhovsvägen, blir alldeles för hög. Dessutom meddelades under informationskvällen i stadshuset att parkeringshuset som ligger längs med järnvägen ska nyttjas av resenärer till bussar och järnväg. Detta ökar också trafiktätheten inom bebyggelsen med allt vad det medför gällande avgaser, buller och trafikfaror.
- Höjden på hyreshusen är alldeles för hög. Om man tittar på området mot stadscentrum har hyreshusen 2-3 våningar. Detta är en lämplig höjd för bebyggelsen i Nyköpings centrum anser vi. Idag vill många människor bo i stadsradhus, detta vore lämpligt att bygga för att locka pendlare från tex Stockholm.
- Med nuvarande förslag med ca 1600 lägenheter inom området och närheten till Resecentrum hyser vi en stor oro att området kan bli ett socioekonomiskt svagt område med risk för ökad kriminalitet. Runt nuvarande BT är det oroligt och polisen har hög närvaro där.
- Vi anser att det högst ska planeras för 800 lägenheter inom området.

Vi motsätter oss därför förslaget i dess nuvarande form och ber er beakta dessa synpunkter.

Förslaget strider mot PBL 2 kap 1-9 §§, 4 kap 12 och 14 §§ samt 8 kap 1 4-5 och 9

Kommunens bemötande

Ökningen av antalet uppskattade lägenheter beror huvudsakligen av att mått på genomsnittslägenhet har ändrats från 78 kvm till 65 kvm. Kommunen anser den nya genomsnittstorleken som ett bättre underlag för att bedöma planens konsekvenser då ett större antal lägenheter förväntas bidra till större konsekvenser.

Parkeringshuset längs med järnväg ska till 1/3 nyttjas för pendlarparkering till Nyköpings resecentrum. Denna trafik har räknats med i trafikutredning och bullerutredning.

Att bebygga området med endast två- och trevåningshus vore slöseri med byggbar mark i kollektivtrafknära läge. Det skulle också strida mot den fördjupade översiktsplanen vilken pekar ut området för omvandling till en tätblandad stadsdel. Att förtäta på redan exploaterad mark, i kollektivtrafknäraläge är ett hållbart sätt för staden att växa på.

Planförslaget har anpassats för att skapa ett tryggt område som är anpassat för en hög befolkningstäthet. Detta genom krav på lokaler i bottenvåningarnas mot de allmänna platser som flest människor kommer att passera och vistas på. Det skapar en blandning av befolkning som vistas på ytorna och undviker att platserna upplevs som öde. I planering av Nyköpings resecentrum har också arbetet med den fysiska planeringen gjorts med fokus på att göra dess platser trygga och säkra.

21. Privatpersoner (J-EHoLA)

Vi motsätter oss förslaget till detaljplan i dess nuvarande utformning och förutsättningar. Vi har huvudsakligen följande allvarliga invändningar.

Trafikfrågan i området är inte löst

Det pågår två olika detaljplanearbeten i det aktuella området, dels för ett nytt resecentrum och dels i detta ärende för att medge bostadsbyggande av 1 600 lägenheter i Nöthagens industri- och handelsområde. I båda dessa processer framgår det med all önskvärd tydlighet att trafikfrågan i området måste lösas innan dessa detaljplaner kan antas. Om inte trafikfrågan får en helhetslösning kommer allvarliga störningar i form av t ex buller för boende i villaområdet att skapas. Blommenhovsvägen genom villaområdet är en smal och delvis kurvig 30-kmsväg som redan idag har mycket störande trafik. Trafikkaos kan också förväntas vid Brunnsgatan på vilken huvuddelen av all trafik i området samt trafik på väg 52/53 passerar. Särskilt illa kommer det att bli under den tvåårstidsom Brunnsgatan in mot centrum stängs av på grund av ombyggnad av gatans passage under järnvägsbron.

De bedömningar av framtida trafikrörelser på Blommenhovsvägen och behovet av parkeringsplatser för 1 600 lägenheter som blir en konsekvens av detaljplanen måste också ifrågasättas. Bedömningarna baseras på en "mobilitetsutredning" med icke bindande åtgärder för att minska behovet av eget bilägande i Nöthagen. Mobilitetsutredningens förslag till åtgärder får närmast betraktas som fromma förhoppningar. De som kommer att bosätta sig i Nöthagen är sannolikt minst lika beroende av bil som övriga Nyköpingsbor.

Det är ju inte frågan om ett bostadsområde i centrala Stockholm där förutsättningar och förväntningar sannolikt är helt annorlunda. Frågan om

trafiksituationen och behovet av parkeringsplatser i detaljplanen måste behandlas sakligt och seriöst och kan inte baseras på önsketänkanden och förhållanden som inte går att reglera i en detaljplan!

I den MKB som upprättats i ärendet förutsätts också att den s.k. Hemgårdspassagen byggs för att kunna undvika störningar till följd av den ökade biltrafik som blir en konsekvens av genomförandet av detaljplanerna för Nöthagen och Nyköpings resecentrum. Detta innebär ett krav på att ett färdigställande av den nya passagen garanteras före det att byggandet enligt dessa två planer påbörjas. Om inte så sker kan inte MKB:n ligga till grund för antagande av dessa detaljplaner eftersom förutsättningen för MKB:n är att passagen byggts. Utan en genomförd Hemgårdspassage är förslaget till detaljplan inte heller förenligt med 2 kap. 6 § p6 PBL.

I samrådsredogörelsen på sidan 30 anges "Nyköpings kommun och trafikverket har avtalat för Hemgårdspassagen och den kommer att byggas mellan åren 2023-2026". Är detta påstående sant? För att garantera att Hemgårdspassagen kan byggas krävs en ny godkänd detaljplan för passageområdet, överenskommelse med och köp av mark från nuvarande markägare, beslut om investeringen, upphandling och anläggning av passagen. Så vitt kunnat utläsas av beslut i kommunstyrelsen den 2 december 2019 är ingen av dessa förutsättningar ännu uppfyllda.

I samrådsredogörelsen på sidan 54 för kommunen ett resonemang, som svar på kritiken på bristande helhetssyn på trafikfrågan, om att trafikfrågan i detaljplaneärendet endast sker på en detaljerad nivå och att den övergripande trafikplaneringen sker på en annan nivå. Detta är ett uppenbart ett bristande resonemang. Man kan inte genom ett detaljplaneärende eller som i detta fall två, där också Nyköpings resecentrum berör samma vägar och villaområde, skapa ett problem som sedan senare på lösa grunder ska lösas med kommunens "kontinuerliga trafikplanering". I och med den trafiksituation som detaljplanerna för både Nöthagen och Resecentrum kommer att leda till är det uppenbart att användningen av marken i Nöthagen för ett stort antal lägenheter inte är lämplig förrän att trafikfrågan är löst, se MB 3 kap. 1 §.

Ovanstående innebär att byggande av ett stort antal lägenheter i Nöthagen inte är förenligt med MB:s och PBL:s bestämmelser om lämplig användning av mark förrän trafikfrågan lösts genom att åtminstone Hemgårdspassagen byggts. Hela planläggningen av såväl Nöthagen som Resecentrum sker uppenbarligen i fel ordning. Det självklara vore att först se till att Hemgårdspassagen byggs och först därefter kan detaljplanerna för Nöthagen och Resecentrum drivas vidare.

Planen medger byggnadshöjder som allvarligt kommer att påverka den sedanlång tid etablerade omkringliggande småskaliga stads- och villabebyggelsen

De bygghöjder som förslaget till detaljplan medger kommer att allvarligt inverka på riksintresset för kulturmiljövården Nyköping (D 57) som bland annat baseras på den skyddsvärda småskaliga stadsmiljön. Bygghöjder på 8-10 våningar bryter av totalt mot den övriga bebyggelsen i centrala Nyköping.

Nöthagenområdet ligger i direkt anslutning till den centrala bebyggelsen. Om bostäder uppförs i enlighet med planförslaget så kommer området sett från

centrum ge intryck av en hög mur bakom den gamla stationsbyggnaden och därigenom allvarligt skada riksintresset. Förslaget till detaljplan är därmed inte förenligt med bestämmelserna kring riksintressen i Miljöbalken och inte heller förenligt med 2 kap. 6 § p1 PBL.

De bygghöjder som planen medger efter Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen kommer också att stå i brutal kontrast till den gamla villabebyggelsen som ligger motsatt sida av dessa vägar.

Villaområdet mellan lasarettet och järnvägsstationen har huvudsakligen vuxit upp mellan åren 1920 och 1960. Att bygga höga bostadshus, inte minst femvåningshus direkt mot Blommenhovsvägen och inte minst där Hållstavägen ansluter till Blommenhovsvägen är ett mycket kraftigt ingrepp i områdets nuvarande småskaliga karaktär.

Den höga bebyggelsen kommer förutom att förstöra områdets småskaliga karaktär också att skapa olägenheter för boende i villaområdet i form av ökad skuggning och insyn.

Kommunen har angivit vad gäller skuggningen av de befintliga villorna under höst, vinter och vår att denna är acceptabel ur ett allmänt intresse med hänsyn till planförslagets positiva konsekvenser. Kommunen går inte närmre in på vaddessa positiva konsekvenser består av. Att bygga bostäder får anses vara ett allmänt intresse om det råder bostadsbrist. Det kan dock inte vara ett allmänt intresse att medge en höggradig exploatering med 1 600 lägenheter på ett ytmässigt mycket begränsat område och som dessutom innebär en kraftig påverkan på riksintresset och områdets i övrigt småskaliga karaktär. Att medge denna exploateringsgrad är inte att möta ett allmänt intresse utan snarare att gynna Samhällsbolagets vinstintresse.

Tillåten byggnadshöjd närmast Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan måste sänkas till maximalt två till tre våningar för att inte skapa olägenhet för boenden i villaområdet och dessutom skapa en massiv vägg som inte passar ihop med den i övrigt småskaliga bebyggelsen i området. Förslagets tillåtna antal våningshöjder efter Norra Bangårdsgatan och Blommenhovsvägen där villor finns på motsatt sida av vägen är inte förenligt med 2 kap. 6, 9 §§ PBL.

På kommunens hemsida finns en film "Vi växer varsamt mot framtiden" som bl a uttrycker att kommunen vill behålla småstadskänslan. Det nuvarande planförslaget för Nöthagen står i skarp kontrast till denna viljeyttring och kannärmast beskrivas som en brutal misshandel av det befintliga villaområdet.

Kommunens bemötande

Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlande trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgratan men också väster ut mot väg 52. Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlande roll. Detaljplan för Nöthagen föreslår en förändrad gestaltning för vägsträckan inom planområdet, med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

De siffror som presenteras i trafikutredningen är inte baserade på mobilitetsutredningen. De parametrar som använts för att beräkna trafikallstring beskriver nuläget inom planområdet samt kommunen i stort.

Kommunen har för avsikt att jobba med att främja hållbar mobilitet, men det är inte en förutsättning för planens genomförbarhet.

Projektering av Hemgårdspassagen beslutades av Kommunstyrelsen på sammanträde 2019-12-02. Arbete med detaljplan för passagen har inletts. Det stämmer att planen inte än är färdig och att passagen inte har byggts. Men detsamma kan sägas om hela Ostlänkens bibana. Den järnvägsplanen är inte fastställd än och banan är inte byggd.

Det kan tyckas frustrerande att alla trafikfrågor inte bemöts med endast en enskild, konkret fysisk åtgärd. Trafiksystem är dock komplexa och sammanhängande. Åtgärder som görs i en del av tätorten kan ha stor påverkan på trafiken i andra delar. Huvuddelen av trafiken som går på Brunnsgatan har inte målpunkt vare sig vid Nöthagen eller järnvägsstationen. Därför måste kommunen arbeta med frågan även på en övergripande strategisk nivå.

Planens inverkan på Riksintresse för kulturmiljö studerades inför granskning i en konsekvensanalys för kulturmiljö. Analysen konstaterar att planförslaget inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset.

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar.

Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden mot villorna är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata. De slutna kvarteren är bland annat en nödvändighet för att skydda innergårdar mot buller. Strukturen har dock utformats för att begränsa kvarterens längd och skapa många allmänt tillgängliga passager in i området.

En del av planens positiva konsekvenser är följande: Nya bostäder och arbetsplatser skapas i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Att bebyggelsen uppförs på redan exploaterad mark innebär att ingen jordbruksmark eller annan outnyttjad mark behöver tas i anspråk. Utbyggnaden av området bidrar till förbättrade kopplingar mellan norra sidan av järnvägen och Nyköpings resecentrum samt centrala Nyköping. Nya platser tillgängliga för allmänheten skapas på mark som idag endast är privatägd. Kulturhistoriskt intressanta miljöer i området lyfts fram och får nytt innehåll. Genomförandet innebär också att befintliga markföröreningar saneras och att avrinning av dagvatten från området minskar.

Privatperson (OK)

Mina synpunkter: Detaljplan Raspen 1-3 mfl (Nöthagen). Jag invänder mot förslaget gällande byggnadernas höjd längs med Blommenhovsvägen från korsningen med Norra Bangårdsvägen. Jag tycker att en byggnadshöjd över 3-4 våningar längs med Blommenhovsvägen mot villaområde kontrasterar för mycket och skapar en instängd känsla mot de närliggande villor som är 1 eller 2 plans hus.

Kommunens bemötande

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar.

Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden mot villorna är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata.

Privatperson (KK)

Mina synpunkter: Detaljplan Raspen 1-3 mfl (Nöthagen). Jag invänder mot förslaget gällande byggnadernas höjd längs med Blommenhovsvägen från korsningen med Norra Bangårdsvägen. Jag tycker att en byggnadshöjd över 3-4 våningar längs med Blommenhovsvägen mot befintligt villaområde kontrasterar för mycket och ger en instängd känsla mot de närliggande villor som är en- eller två-plans hus.

Kommunens bemötande

Kommunen står fast vid bedömningen från granskning angående lämpligheten mot mötet med befintlig bebyggelse. Den ändring som föreslås inför antagande är att ett hörn vid kvarter fyra sänks från sex till fem våningar.

Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet. Kommunen bedömer att höjden mot villorna är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata.

Privatpersoner (PoAS)

Vi har nedanstående kvarstående synpunkter på nytt framlagt förslag till detaljplan för fastigheterna enligt ovan:

- Enligt förslaget kommer biltrafiken på framförallt Norra Bangårdsgatan att öka markant vilket vi motsätter oss. Det innebär även att biltrafiken på Blommenhovsvägen ökar. I andra städer strävar man efter att minska biltrafiken i villaområden medan man i Nyköping, genom detta förslag och också förslaget till resecentrum, öppnar upp lokal gata i villaområdet för omfattande trafik. Man ökar också på andra sätt trafiken i området.
- Vi ifrågasätter om det är lämpligt att bygga ett område med 1 600 lägenheter m.h.t. bland annat den enorma påverkan på trafiksituationen i området som detta medför.
- För att reducera den ökade trafikmängden på Norra Bangårdsgatan anser vi att någon utfart till gatan från det nya området ej skall finnas.
- För att minimera trafikbelastningen i villaområdet måste en förutsättning vara att Hemgårdspassagen byggs innan bygget i området startar. En förutsättning är också att bullerdämpande

åtgärder utförs, där det erfordras, innan bygget startar.

- Enligt förslaget kommer bebyggelse att göras med 5 till 6 våningshus. Vianser att 3-4 våningar är tillräckligt.
- När planering nu görs för ett nytt område anser vi att ett helhetsgrepp skatas genom att också involvera resecentrum. En flyttning av resecentrum till området bakom nuvarande stationshus skulle göra att resecentrumet på ett effektivt sätt skulle kunna sammankopplas med det nya bostadsområdet utan alltför stor påverkan på nuvarande bebyggelse och Nyköpings karaktär som en småstad (även m.h.t. befolkningsutvecklingen).
- Förslaget innebär också att en betydande mängd människor kommer att bo på en relativt begränsad yta med de problem som detta kan medföra. Även närheten till resecentrum och den mängd personer som kommer att cirkulera där måste tas med i beräkningen.

Med hänvisning till ovanstående motsätter vi oss att en detaljplan godkänns enligt förslaget.

Kommunens bemötande

Utredningar visar på en ökning av den totala biltrafiken till och från området jämfört med idag. Det färdiga förslaget innebär dock också en minskning av den tunga trafiken i jämförelse med dagens situation, med lastbilstrafik mot industriområdet. Kommunen arbetar långsiktigt genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik mot de centrala delarna, vilket syns i utformningen för det aktuella planområdet. Genom det och att styra biltrafiken mot Blommenhovsvägen och Hemgårdspassagen avses att mindre biltrafik från området ska söka sig vidare in i centrum.

Planförslaget möjliggör ingen utfart för bil från området till Norra Bangårdsgatan.

Hemgårdspassagen kan inte ensidigt beslutas av kommunen eftersom bron måste anpassas till järnvägarnas förutsättningar och vilka ombyggnader de står inför, bland annat kopplat till utvecklingen av Ostlänken. Nyköpings kommun och Trafikverket har avtalat för passagen och den kommer byggas mellan åren 2023-2026.

Behov av eventuella bullerskydd i samband med genomförande prövas i bygglov. I plan- och bygglagen anges att byggnadsarbeten ska planeras och utföras med aktsamhet, så att personer och egendom inte skadas och så att minsta möjliga obehag uppstår. Vid inlämning av bygg- eller rivningslovsansökan måste den som söker lovet redovisa en kontrollplan där bland annat hanteringen av skyddsåtgärder för t.ex. buller, damning, marksättningar och vibrationer beskrivs. Bygglovenheten granskar kontrollplanen som en del av prövning för lov. En certifierad kontrollansvarig ärlöpande ansvarig för uppföljning och hantering av bl.a. skyddsåtgärder och deltar vid så väl tekniskt samråd som besiktningar och kontroller av byggarbetsplatsen.

Redan i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät

blandad stadsdel. Detta innebär ofrånkomligen en kontrast mot det angränsande låga och homogena villaområdet.

Planförslaget har anpassats för att skapa ett tryggt område som är anpassat för en hög befolkningstäthet. Detta genom krav på lokaler i bottenvåningarnas mot de allmänna platser som flest människor kommer att passera och vistas på. Det skapar en blandning av befolkning som vistas på ytorna och undviker att platserna upplevs som öde. I planering av Nyköpings resecentrum har också arbetet med den fysiska planeringen gjorts med fokus på att göra dess platser trygga och säkra.

Privatpersoner (KoLWaE)

Mina synpunkter: Som fastighetsägare i villaområdet öster om Nöthagen ser vi att det är positivt med fler bostäder, centrumfunktioner samt skolor norr om järnvägen. Det är också positivt med en återplantering av trädallén längs Blommenhovsvägen.

Vi anser dock att det för en lyckad utveckling av Nöthagen krävs att de arkitektoniska och rumsliga kvaliteterna som finns idag bevaras och byggs vidare på. Även om stadsplaneringen har sina gränser för hur den kan påverka vilka slags verksamheter som kan inrymmas i ett område, är det ändå av största vikt att sträva efter att möjliggöra för den befintliga småskaliga verksamheten samt idrotts- och kulturföreningar att kunna stanna kvar i området efter en exploatering. Det är denna typ av verksamhet som gör ett område intressant, och den är vidare mycket svår att åstadkomma om omvandlingen innebär en gentrifiering av området. Särskilt föreningslivet behövs i en framtida stadsdel likt Nöthagen som komplement till kommersiell service.

De tilltänkta invånarna i Nöthagen ska enligt detaljplanen premiera andra trafikslag än bil, vilket är ett mycket bra initiativ. Detta kommer dessvärre inte att märkas av i någon större utsträckning på grund av de många tilltänkta parkeringsplatserna i detaljplanerna för Nöthagen och för resecentrumet.

Nöthagen, samt bilgator till och från området, kommer att präglas av en storbil användning. Bland annat därför att bilister till och från det blivande resecentrumet ska parkera norr om järnvägen. Det saknas i föreliggande detaljplan en konsekvensanalys av hur trafikflödena för bilar med anledning av det planerade resecentrumet påverkar Nöthagen som framtida bostadsområde.

Slutligen två synpunkter angående byggnadshöjder. Trots revideringar från samrådsförslaget, bör byggnadshöjderna närmast villabebyggelsen minska ytterligare. Den täta stadsdelen Nöthagen kommer, även med sänkta byggnadshöjder, att starkt kontrastera mot det lågt exploaterade villaområdet. Med för höga byggnader närmast villaområdet kommer denna kontrast att bli allt för iögonfallande.

Öster om kulturmiljön vid Vesterlunds krog föreslås i detaljplanen att ett punkthus om tio våningar uppförs. Den mycket höga och moderna byggnaden kommer att förminska upplevelsen av 1700-talshuset och få det att framstå som en lekstuga. Vesterlunds krog är ett ålderdomligt och spännande inslag i miljön och bör därför inte förminskas på det sätt som detaljplaneförslaget riskerar att leda till.

Kommunens bemötande

Kommunen håller med om att det är positivt om småskaliga verksamheter kan finnas kvar vid omvandlingen. Eftersom kommunen inte är markägare finns

inte möjligheten att reglera detta. Planen har anpassats för att främja verksamheter genom att ställa krav på centrumanvändning på flera platser. Kanske finns även möjlighet till samnyttjande av byggnader som planeras förskola. Detaljplanen kan inte säkerställa detta utan endast skapa möjligheter.

Kommunen ser att även med fokus på hållbar mobilitet kommer det att finnas ett bilinnehav i området. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt även för de kommuninvånare som inte har tillgång till kollektivtrafik och inte bor inom cykelavstånd från stationen. Även för Nöthagen kommer det finnas behov av parkering för personbil. Konsekvenserna av dessa bilrörelser har kartlagts i trafikutredningen samt bullerutredningen och redogörs för i planbeskrivningen. En mobilitetsutredning har upprättats vilken beskriver förväntat resande samt hur förutsättningarna för hållbart resande kan förbättras. Planförslaget möjliggör reduktion i krav på parkeringsplatser för bil baserat på införandet av mobilitetsåtgärder såsom tillgång till bilpool, fler cykelparkeringar med mera.

Kommunen bedömer att de samlade lösningarna för parkering kommer att bidra till att främja hållbart resande, då många boende kommer ha parkering utanför sitt kvarter, vilket skapar en tröskel för att välja bilen.

Kommunen är medveten om områdets kontrast mot omkringliggande småskalig bebyggelse men ser att detta är en förutsättning för områdets utveckling. I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta(2013) är området utpekade som ett omvandlingsområde för att skapa en tät blandad stadsdel. Området har alltså redan sedan innan planläggningen påbörjades varit avsett för en bebyggelse som kontrasterar med de omgivande låga och homogena villaområdet. Mötet med villaområdet har studerats under planprocessen och höjder har reviderats. Inför antagande har hörnet på kvarter fyra sänkts från sex till fem våningar. Karta med kvartersnummer finns i början av dokumentet, under rubrik *Revideringar*.

Kommunen bedömer att höjden är lämplig med den utökning av bredd för gaturummet som gjorts i jämförelse med dagens gata. Planen har också anpassats till Vesterlunds krog genom att placera parkmark mellan det nya kvarter och befintlig bebyggelse. I genomförande kommer parken att utformas för att skapa ett bra möte mellan bebyggelsen och undvika att området privatiseras.

Intressenter vars synpunkter ej eller endast delvis tillgodosetts (under föregående granskningsperiod)

Länsstyrelsen
 Trafikverket
 Vattenfall
 eldistribution
 Sörmlands museum
 Nyköpings
 Hembyggsförening Brf Villa
 Skogsberg Privatperson AO
 Privatperson FoMD
 Privatperson JK
 Privatperson KHoK-EN
 Privatperson ToMW
 Privatperson EoGL

Privatperson K-BoA-MS
Privatperson AN
Privatperson JÅ
Privatperson Familjen vG
Privatperson A-CoYB
Privatperson J-EHoLA
Privatperson OK
Privatperson KK
Privatperson PoAS
Privatperson KoLWaE

Namnsättning

Inga synpunkter har tidigare inkommit angående förslagen på namnsättning för ny allmän platsmark eller kvarter.

Redogörelse för MKB

MKB har förtydligats angående bedömning om risk för betydande miljöpåverkan samt fått mindre revideringar med anledning av uppdaterade utredningar. Planförslaget bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt.

Medverkande tjänstepersoner

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av planarkitekt Sofia Buhrgard och kompletterad/reviderad av planarkitekt Sara Rangensjö

Samhällsbyggnad Stadsbyggnadsenheten

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef

Sara Rangensjö
Planarkitekt

Detaljplan, Raspen 1, 2 och 3 Nyköpings kommun

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING



15 maj 2020

Projektledning och administration

Beställare

Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB

Datum

2020-05-15

Ansvarig Konsult

Structor Miljöpartner AB

Medverkande

Johan Rodéhn, Structor Miljöpartner AB, uppdragsledare och MKB

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

Robin Rundström, Structor Miljöpartner AB, dagvatten

Helena Westin, Structor Miljöpartner AB, förorenade områden

Björn Turegård, Structor Miljöpartner AB, konsekvenser i byggskede

Mattias Eklund, Nyréns arkitektkontor AB, kulturmiljö

Per Stein, Ramböll, olycksrisker

Kajsa Andersson och Maria Külen, Structor Miljöpartner AB, kvalitetsgranskare

Spårbarhet

8658

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Innehållsförteckning

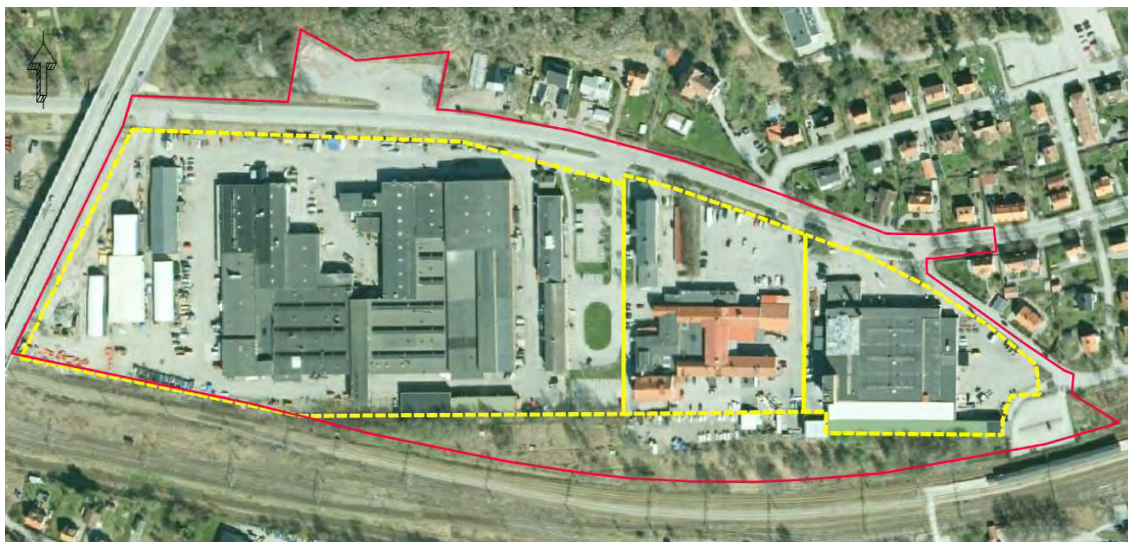
1	INLEDNING	6
2	MILJÖBEDÖMNING	6
2.1	BEHOVSBEDÖMNING	6
2.2	SAMRÅD	7
2.3	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB).....	7
2.4	MILJÖ- OCH HÅLLBARHETSMÅL.....	8
2.5	MILJÖKVALITETSNORMER	9
3	NÖTHAGEN OCH DESS OMGIVNINGAR	10
3.1	NULÄGE.....	10
3.2	KOMMUNENS PLANER	11
3.3	TRAFIKVERKETS UTBYGGNAD AV ÖSTLÄNKEN.....	12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

1 Inledning

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

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

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



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

2 Miljöbedömning

2.1 Behovsbedömning

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

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

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

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

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

2.2 Samråd

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

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

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

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

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

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

2.3 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

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

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

2.4 Miljö- och hållbarhetsmål

2.4.1 Sveriges miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål

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

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

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

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

2.4.2 Regionala och lokala mål

Miljö- och folkhälsopolicy

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

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

Klimat- och energistrategi

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

Transportstrategi

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

2.5 Miljökvalitetsnormer

2.5.1 Miljökvalitetsnormer för vatten

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

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

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

2.5.2 Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet och kommunerna är ansvariga för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta MKN och Naturvårdsverket för ett par av dem. De ämnen som reglerades från början var kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid och bly. Efter revideringar har MKN för luft också kompletterats med reglering av partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. MKN baseras på krav i EU-direktivet och den av regeringen utfärdade luftkvalitetsförordningen (2010:477) för utomhusluft. För luftkvaliteten utomhus finns nationella miljökvalitetsnormer för bland annat kvävedioxid, svaveldioxid och partiklar. Normvärdet som ska klaras för partiklar är 40ug/m³ (mikrogram per kubikmeter). De luftföroreningar som finns i Nyköpings kommun har bland annat bildats utanför landets gränser men även lokala källor som trafik påverkar luftkvaliteten.

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

2.5.3 Miljökvalitetsnormer för buller

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

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

3 Nöthagen och dess omgivningar

3.1 Nuläge

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



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



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

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

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

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

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

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

Järnvägstrafik som idag passerar planområdet utgörs av tåg på Södra stambanan respektive TGOJ-banan. Dessa båda banor sammanstrålar vid området. Antalet passager med godståg på stambanan är idag två per dygn. Persontåg på stambanan står i dagsläget för 38 passager/dygn. TGOJ-banan ger i dagsläget fyra tågpassager per dygn och utgörs endast av godståg¹.

3.2 Kommunens planer

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

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

Kommunen har även planer på utveckling av infrastruktur i planområdets närhet, som har betydelse för Nöthagen. Kommunen har 2018 tagit fram en trafikutredning² för Nyköping med syftet att se över hur transportsystemets funktionalitet kan säkerställas samtidigt som Nyköping växer. Utredningen utfördes för att se över vilka kompletteringar som behöver göras i infrastrukturen så att utveckling av Nöthagen och det efterföljande området Dammgruvan kan möjliggöras. Hemgårdspassagen avser att befintlig gång- och cykelpassage över järnvägen väster om E4 byggs om till planskildhet och att man i samband med det ger möjlighet att öppna passagen även för motorfordonstrafik. Exakt placering av Hemgårdspassagen ska utredas vidare. Genomförande av Hemgårdspassagen påverkar trafikflödena i och kring Nöthagenområdet, och antas som förutsättningar vid planering av området.

¹ Sweco, 2019 b.

² Ramböll, 2018 b.

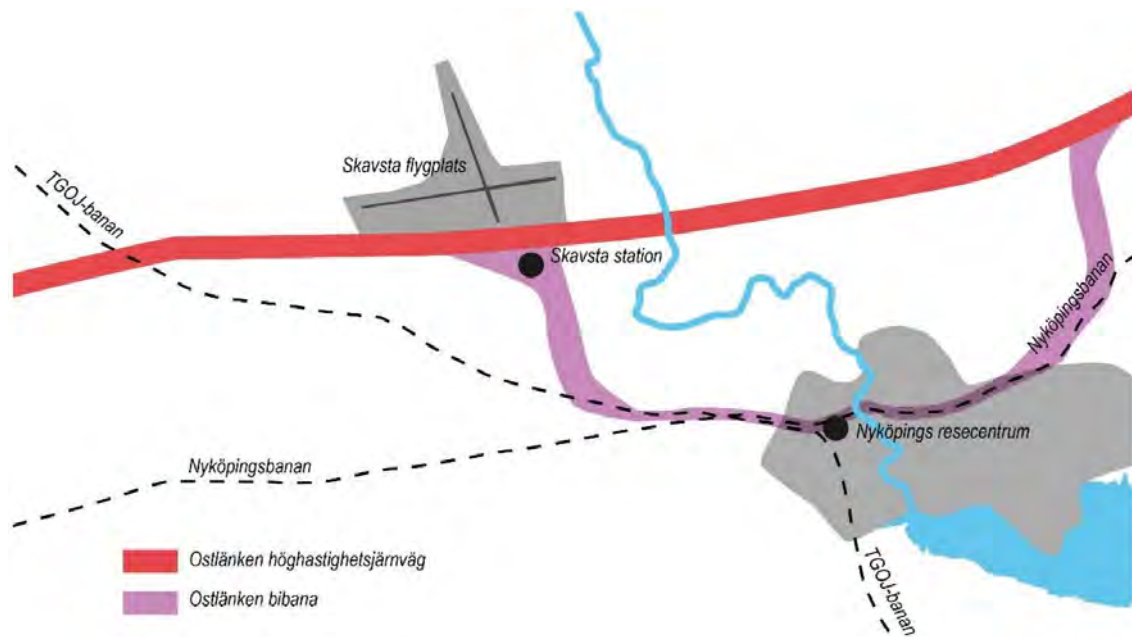


Figur 3-3. Hemgårdspassagen antas som förutsättningar för planering av Nöthagenområdet. Ytterligare möjliga infrastrukturutvecklingar har studerats inom ramen för genomförd trafikutredning.

3.3 Trafikverkets utbyggnad av Ostlänken

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

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



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

Trafikprognos för järnvägstrafik 2040

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

³ Sweco 2019 b.

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

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

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

Tabell 2: Sammanställning tågtrafik år 2040 som passerar Nöthagen.

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

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

3.4 Riksintressen och skyddade områden

3.4.1 Riksintresse för kulturmiljö

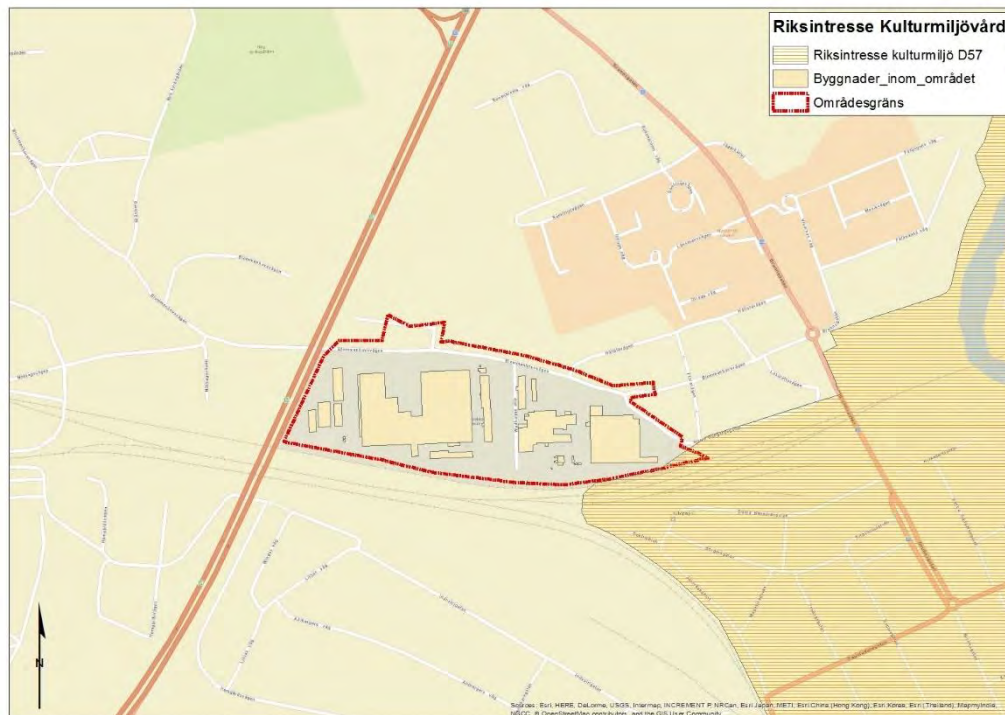
Områden av riksintresse för kulturmiljö pekas ut med stöd av 3 kap 6 § miljöbalken, områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

Nyköping. D57

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

Kunskapsunderlaget⁴ för riksintresset uttrycker mål för att bevara riksintresset enligt följande;

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



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

Arnö, Stora Kungsladugården (D56)

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

3.4.2 Riksintresse för naturvård

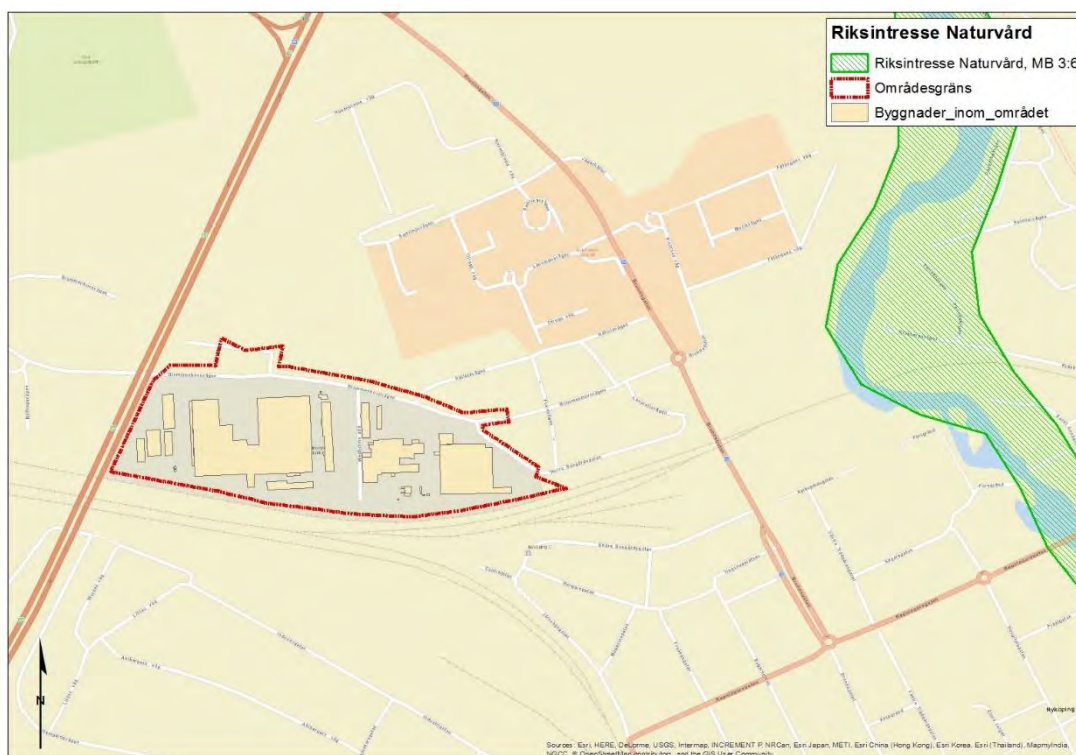
Områden av riksintresse för naturvård pekas ut med stöd av 3 kap 6 § miljöbalken, områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön.

Nyköpingsån, NRO 04–37

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

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

⁴ Länsstyrelsen Södermanlands län, 2019.



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

3.4.3 Riksintresse för kommunikationer

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

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

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

Södra stambanan

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

⁵ Trafikverket, 2017 a.

⁶ Trafikverket 2017 a.

TGOJ-banan

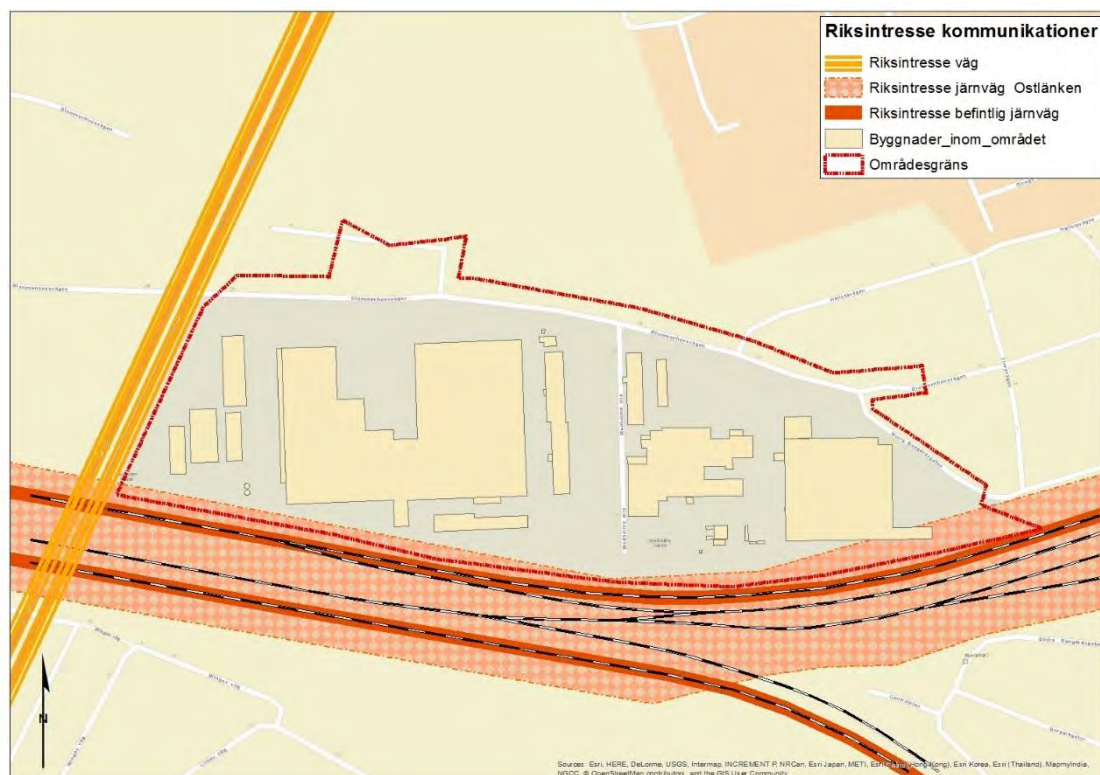
TGOJ-banan, som går mellan Sala-Eskilstuna-Flen-Oxelösund är en enkelspårig bana som trafikeras av godståg och norr om Flen även av persontåg. Banan är av nationell betydelse och Oxelösunds hamn har förbindelse med banan.⁷

Ostlänken

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

Väg E4

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



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

4 Avgränsning

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

⁷ Trafikverket 2017 a.

⁸ Trafikverket 2017 a.

4.1 Tidsmässig

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

4.2 Geografisk

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

4.3 Saklig

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

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

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

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

5 Bedömningsskala

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

6 Planförslag

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

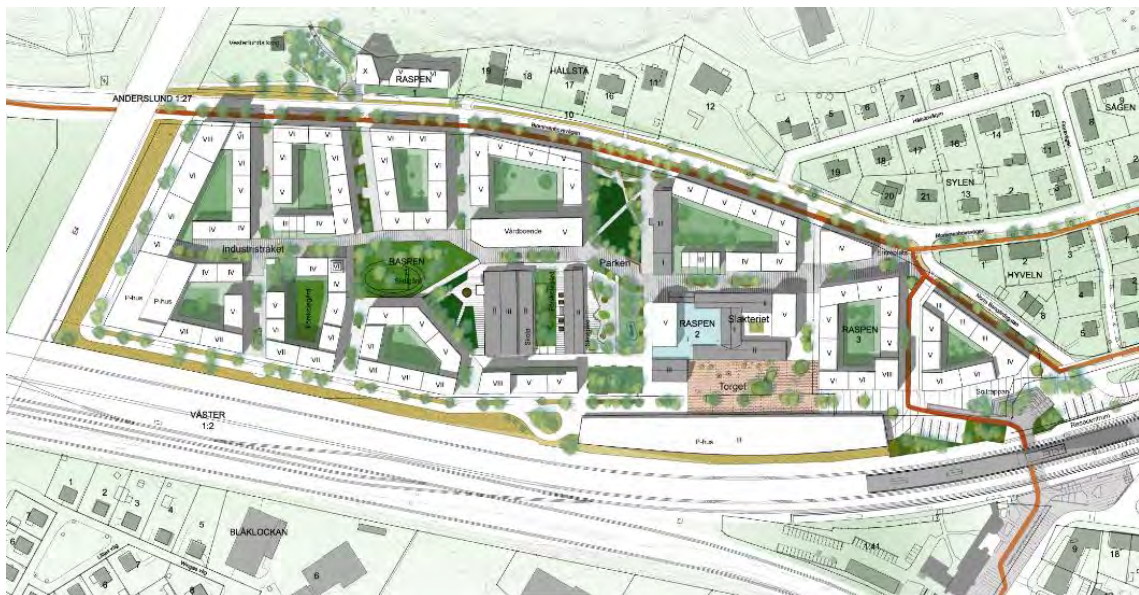
Planförslaget innebär utveckling av området i enlighet med vald stadsbyggnadsvision i översiktsplanen. Planförslaget innebär att tidigare verksamheter i området i huvudsak avvecklas och att området omvandlas till en ny boendestadsdel med inslag av handel och verksamheter. Äldre kulturellt värdefull bebyggelse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

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

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

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

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



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

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



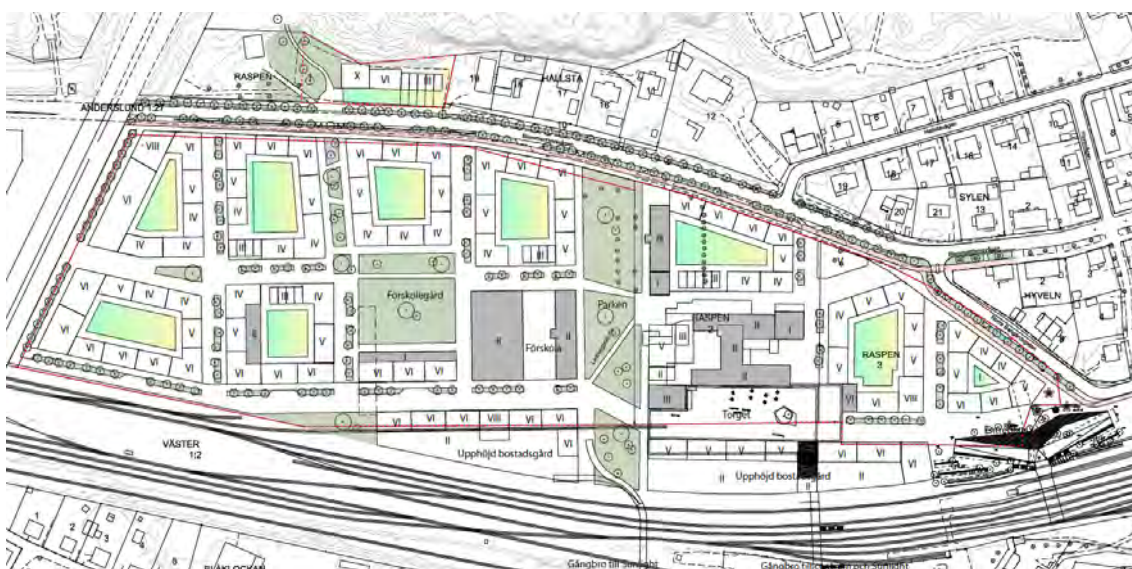
Figur 6-2: Illustrationsplan för nytt Resecentrum, granskningshandling 2018-04-06. Ytan norr om ny västlig undergång under järnvägen har disponerats om och ingår nu i detaljplan för Nöthagen.

7 Alternativ

7.1 Jämförelsealternativ

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

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



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

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

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

7.2 Nollalternativ

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



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

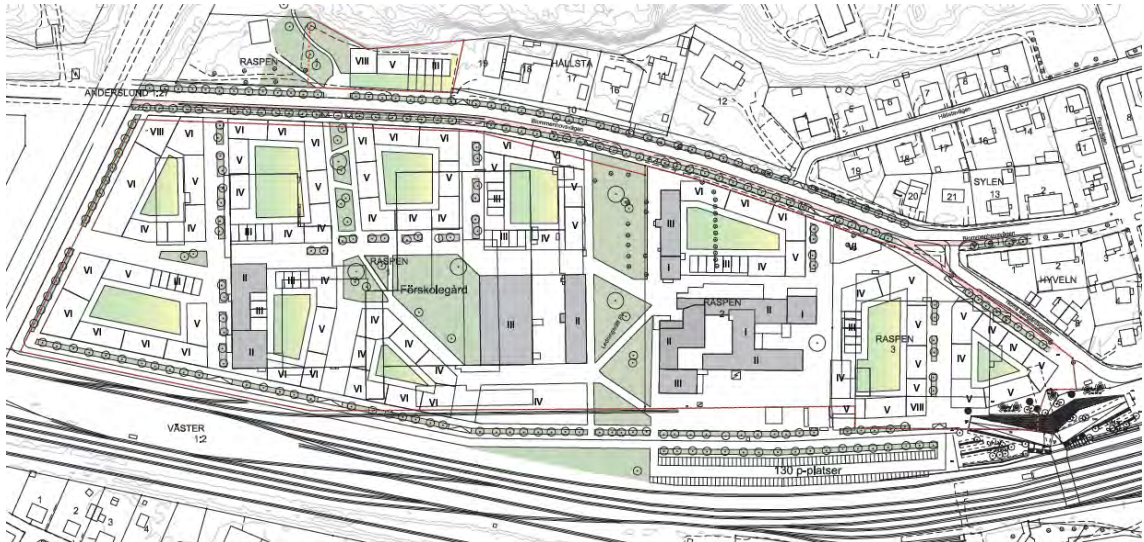


Figur 7-3: Nollalternativet innebär att nuvarande verksamheter inom området fortsätter. Foto: Johan Rodéhn

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

7.3 Tidigare studerade alternativ

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



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

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

8 Miljökonsekvenser

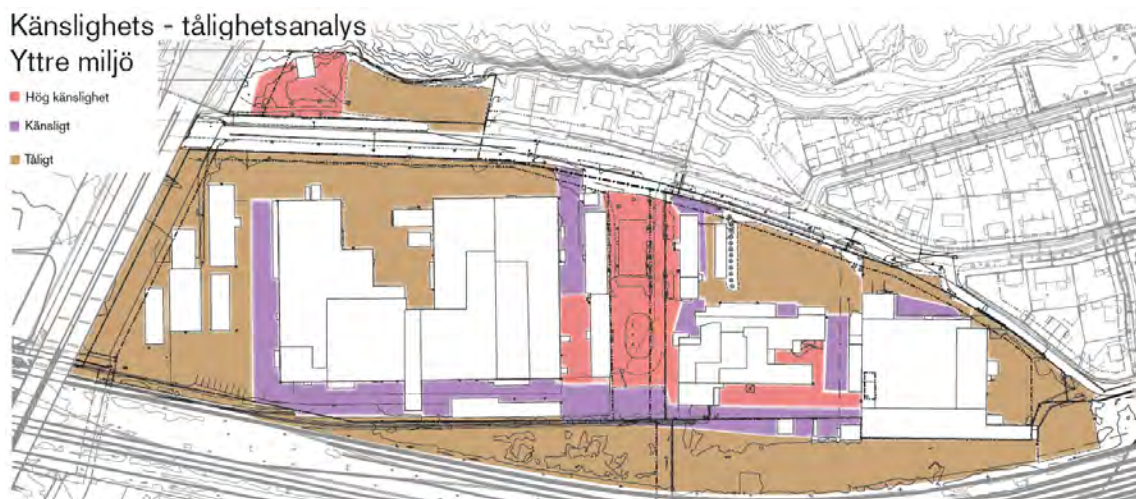
8.1 Kulturmiljö

8.1.1 Bedömningsgrunder

Nyköpings kommun har i ett tidigt skede låtit ta fram en antikvarisk förundersökning av Nöthagenområdet⁹. Syftet med rapporten var att identifiera kulturhistoriska värden i fastigheterna och ge förslag på hur dessa ska kunna tas tillvara i en framtida utveckling av området. Den antikvariska förundersökningen var tänkt att fungera som ett kulturhistoriskt underlag i den kommande planprocessen, och att redovisa de kulturhistoriska värden och kvalitéer som området besitter och även belysa eventuella dolda eller oupptäckta kvalitéer.

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

Det antikvariska planeringsunderlaget¹⁰, innehåller en känslighets- och tålighetsanalys, där områdets yttre miljö, fasaders samt interiörers respektive känslighet- och tålighet för förändringar redovisas på tre kartor. Analysen som föregått kartorna har utgått från den tidigare framtagna antikvariska förundersökningens värderingsdel, sammanslaget med kompletterande värderingar som gjorts under arbetet med planeringsunderlaget, där bland annat den yttre miljön samt infrastruktur undersökts närmare. Planförslagets konsekvenser för kulturmiljön och riksintresset för kulturmiljövärden har bedömts i en antikvarisk konsekvensanalys¹¹.



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

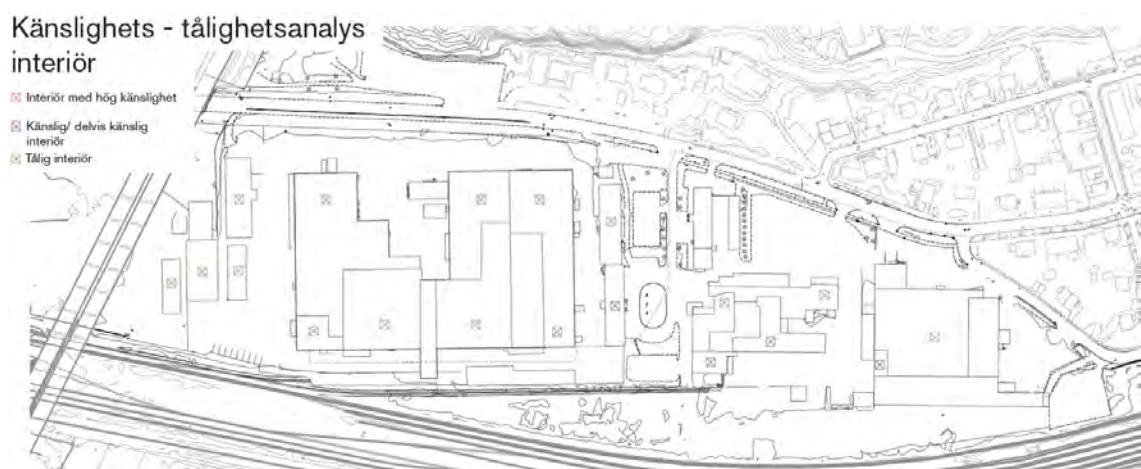
⁹ Wilund arkitekter & antikvarier AB. 2015.

¹⁰ Nyréns arkitektkontor AB, 2017.

¹¹ Nyréns arkitektkontor AB, 2019.

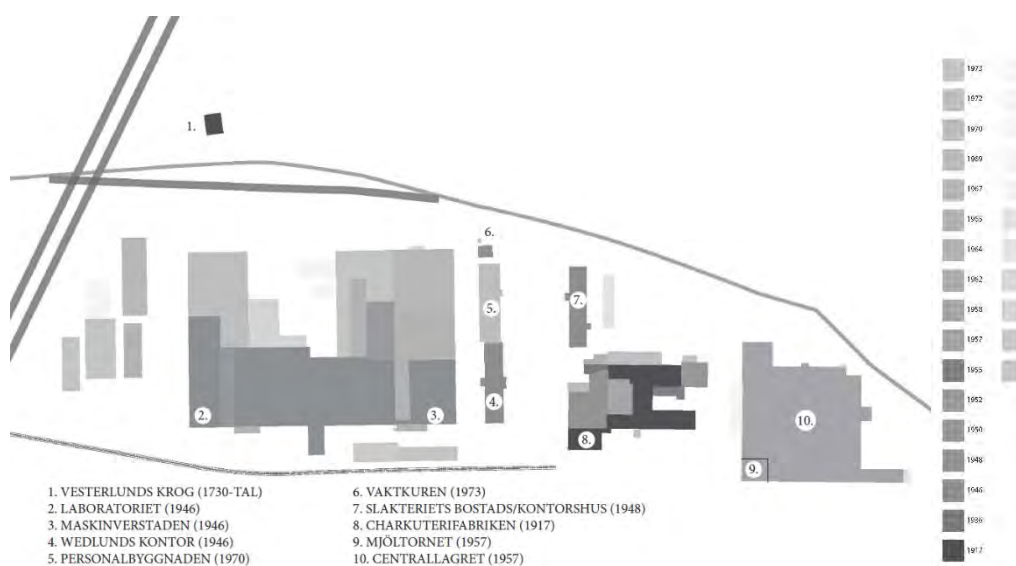


Figur 8-2: Känslighets-tålighetsanalys fasader. Hämtad ur Nöthagen – antikvariskt planeringsunderlag. Nyréns arkitektkontor AB 2017-08-07.



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

8.1.2 Nuläge



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

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

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

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

Raspen 1 har en omfattande föroreningsproblematik, där föroreningarna till stor del finns under mark¹³. Detta innebär att det i vissa fall kan behöva göras avvägningar mellan ett bevarande, med omfattande sanering och byte av en stor andel material eller rivning. I de fall där den berörda byggnadsdelen bedöms vara av stort kulturhistoriskt värde, och där värdet inte sitter i befintligt material utan mer i dess symboliska värde, kan det förstnämnda vara motiverat.

8.1.3 Konsekvenser planförslag

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

¹² Nyköpings kommun 2013 a. S. 16

¹³ Liljemark Consulting 2017 a.



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

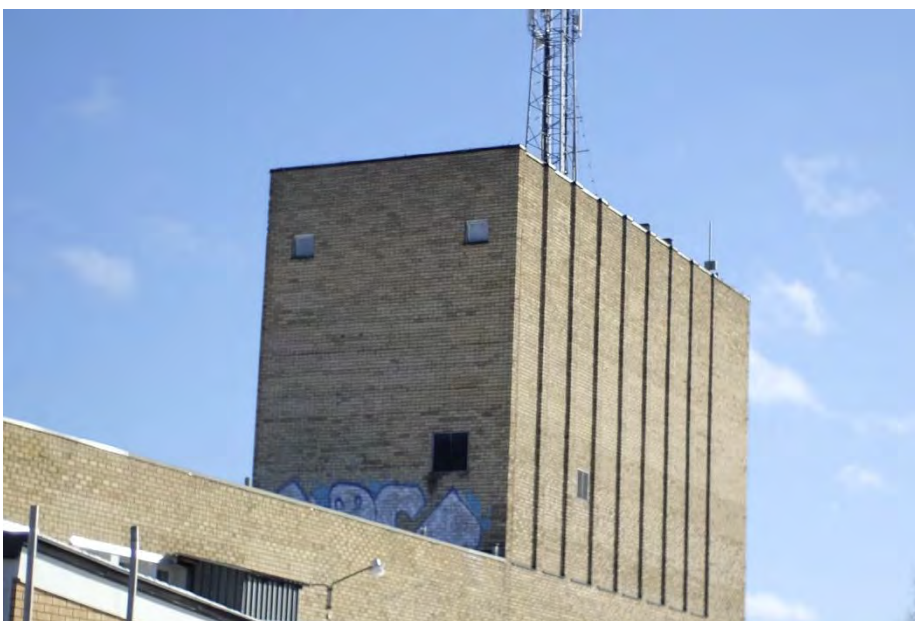
Personalbyggnaden från 1970 har en tidstypisk karaktär, trots ett flertal ovarsamma ombyggnationer. Rivningen innebär en viss negativ påverkan på kulturmiljövärdet. Byggnaden bidrar till att rama in det centrala parkrummet, men då den inte materialmässigt samspelar med 1940-talsbebyggelsen är dess betydelse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

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



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

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



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

¹⁴ Wilund arkitekter & antikvarier AB, 2015.

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

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

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

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

Sammanfattning konsekvenser kulturmiljö

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

Bullerplankens påverkan på stadsbild

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



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

8.1.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

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

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



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

8.1.5 Konsekvenser nollalternativ

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

8.1.6 Åtgärdsförslag

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

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

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

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

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

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

8.2 Trafikmiljö

8.2.1 Bedömningsgrunder

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

Fördjupning av översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta¹⁵ har motsvarande princip för prioritering av trafik, där gång prioriteras före cykel, kollektivtrafik och bil i fallande ordning. Fördjupningen uttrycker att kollektivtrafiken behöver prioriteras vid resecentrum och få mycket god framkomlighet i området så att den blir tillgänglig för resenärerna. Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik ska vara minst lika god. Det gäller från alla riktningar och ända fram till stationen. Befintliga gång- och cykelvägar är mycket viktiga länkar i vägnätet och bör så långt som möjligt vara anslutna utan avbrott till och från Resecentrum. Bilister kan tvingas parkera på lite längre avstånd men kan därifrån använda de goda gångvägarna till tåg och buss.

8.2.2 Nuläge

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

Vägtrafik i nuläget för gator i närområdet har räknats under maj 2017¹⁶. Brunnsgatan är i dagsläget en vältrafikerad gata med 12 800 fordon/dygn.

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

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

¹⁵ Nyköpings kommun 2013 a.

¹⁶ Sweco, 2017.

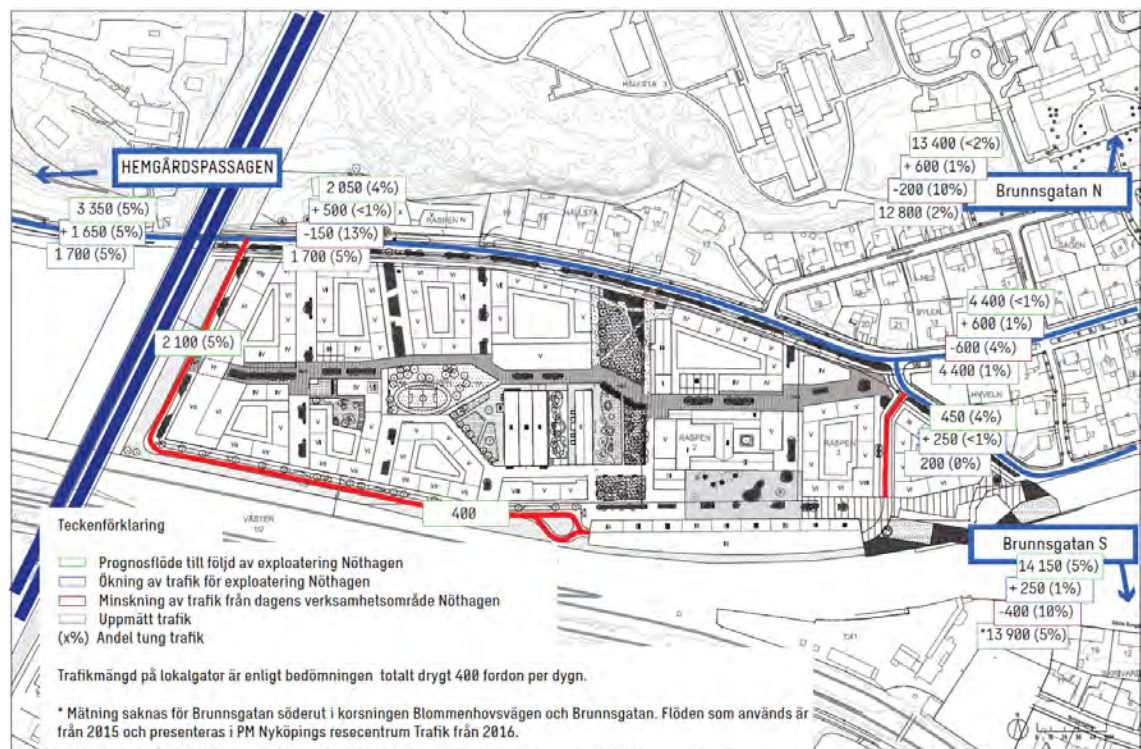


Figur 8-10: Uppmätt antal fordon/dygn, på gator i närområdet. Sweco, maj 2017.

Trafikflödet på E4 är i dagsläget ca 26 800 fordon/dygn¹⁷.

8.2.3 Konsekvenser planförslag

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



Figur 8-11: Vägtrafikprognos¹⁸ som visar situationen 2040 där Nöthagen har omvandlats enligt planförslaget.

¹⁷ Trafikverket, 2017 b.

¹⁸ Sweco, 2019 a.

Vägtrafikprognoserna visar att biltrafiken ökar i vissa delar av Nöthagens närhet jämfört med dagsläget och att trafiken styrs om i andra delar. Från 1700 fordon per dygn i dagsläget på Blommenhovsvägen (vid Raspen 1) till 2050 fordon per dygn år 2040 med resecentrum och Nöthagen utbyggda. Resecentrum och tillskapande av nya bostadsområden ger tillkommande trafik men avveckling av befintliga verksamheter inom Nöthagen innebär samtidigt att befintliga transporter försvinner. Genomförd trafikmodellering har i sina analyser¹⁹ utgått från Hemgårdspassagens tillkomst.

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

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

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

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

8.2.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

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

8.2.5 Konsekvenser nollalternativ

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

¹⁹ Sweco, 2019 a.

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

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

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

8.2.6 Åtgärdsförslag

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

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

8.3 Buller och vibrationer

8.3.1 Bedömningsgrunder

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

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

Nationella riktvärden: trafikbuller utomhus vid bostäder

Regeringen har angett riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader i förordningen om trafikbuller²¹. Dessa riktlinjer kan tillämpas på planärenden som påbörjats från och med den 2 januari 2015 och ligger till grund för bedömningen i denna plan.

²⁰ Sweco 2017.

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

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

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

a) För bostad om högst 35 m² gäller det högre värdet

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

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

Trafikbuller vid skolor och förskolor

Vid skolor och förskolor regleras inte ljudnivån utomhus vid fasad. Däremot har Naturvårdsverket gett ut riktvärden för friytor²². Naturvårdsverkets riktvärden för skolgårdar är snarlika de som tidigare angetts av Boverket²³. Naturvårdsverkets riktvärden avser dock dygnsekvivalent ljudnivå (årsmedeldygn) medan Boverkets riktvärden avser dagsvärde.

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

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

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

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

Buller inomhus

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

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

²² Naturvårdsverkets vägledning NV-01534-17,

²³ Boverkets rapport 2015:8

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

Trafikbuller i befintlig miljö

I Naturvårdsverkets vägledning²⁴ anges i vilka fall som åtgärder behöver vidtas vid befintlig äldre bebyggelse. Med äldre befintlig miljö avses bullerstörning vid bostäder byggda före våren år 1997. Riktvärden som tillämpas för att avgöra när skyddsåtgärder behöver övervägas anges i framtagna bullerutredning²⁵. Trafikverket har ett åtgärdsprogram för buller i befintlig miljö²⁶. I det ges åtgärdsnivåer för buller från väg- och spårtrafik vid befintlig miljö. Befintlig miljö omfattar vägar och järnvägar som byggts före 1997 och som inte varit föremål för en väsentlig ombyggnad sedan 1997. Hus byggda efter 1995 ingår inte i åtgärdsprogrammet. Trafikverkets riktvärde för åtgärder vid befintliga bostäder är 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats, samt 40 dBA dygnsekvivalent respektive 55 dBA maximal ljudnivå nattetid inomhus.

Vibrationer och stomljud

Vibrationer i bostäder vid spårtrafik brukar bedömas enligt SS 460 48 61. ”Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för stöt i byggnader. Oftast används gränsen för måttlig störning, d.v.s. 0,4 mm/s eller 14,4 mm/s².

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

8.3.2 Nuläge

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

Bullerutredning

Structor Akustik har utrett ljudnivåer för planförslaget orsakade av väg- och spårtrafik vid Nöthagen i Nyköping²⁷.

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

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

Trafikutredningar som redogör för hur utvecklingen av vägtrafikmängder prognostiseras har tagits fram av SWECO 2019²⁸. Beräkningarna är gjorda inklusive resecentrum samt tillkommande trafik som genereras av de nya bostäderna i planområdet. Att Hemgårdspassagen blir anlagd har satts som förutsättning för de beräknade trafiksiffror som utgör underlag för bullerberäkningarna.

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

²⁴ Naturvårdsverket, 2017.

²⁵ Structor Akustik, 2020.

²⁶ Trafikverket Rapport 2015:065.

²⁷ Structor Akustik, 2020.

²⁸ Sweco 2019 a.

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

Följande underlag har använts vid beräkningarna:

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

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

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

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

Avgränsningar

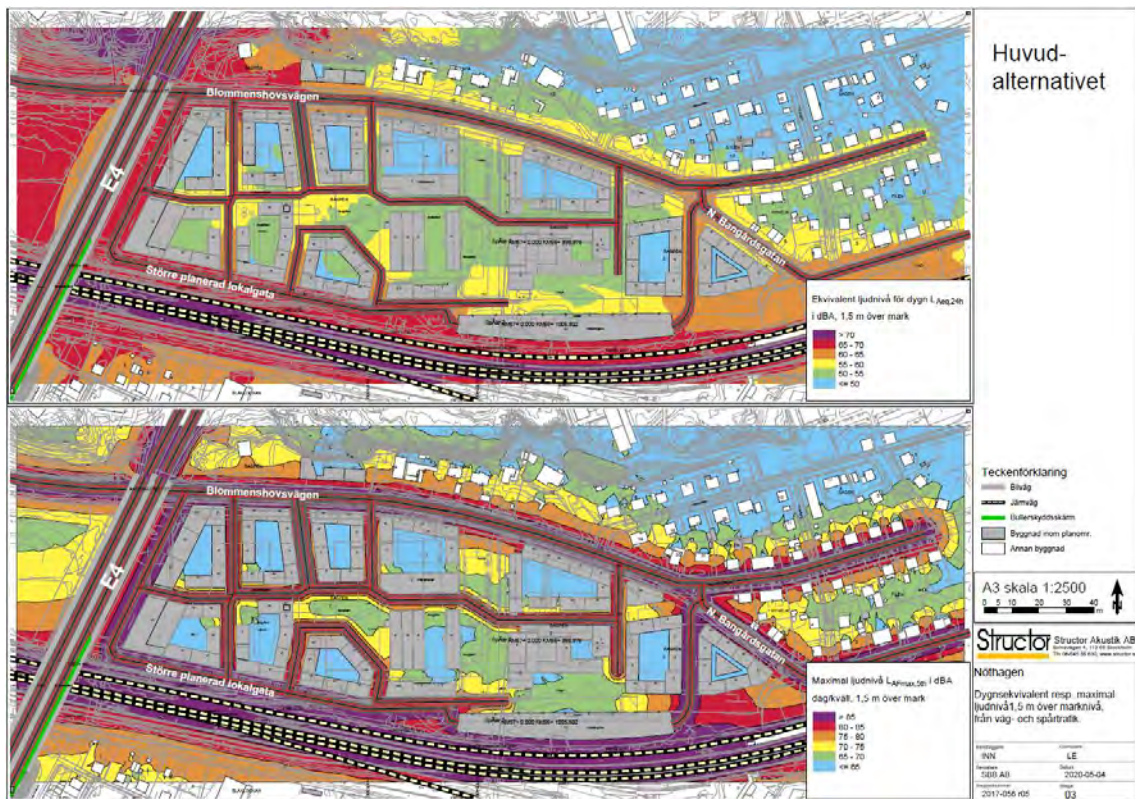
Rangering kommer ej att förekomma inom spårområdena.

8.3.3 Konsekvenser planförslag

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

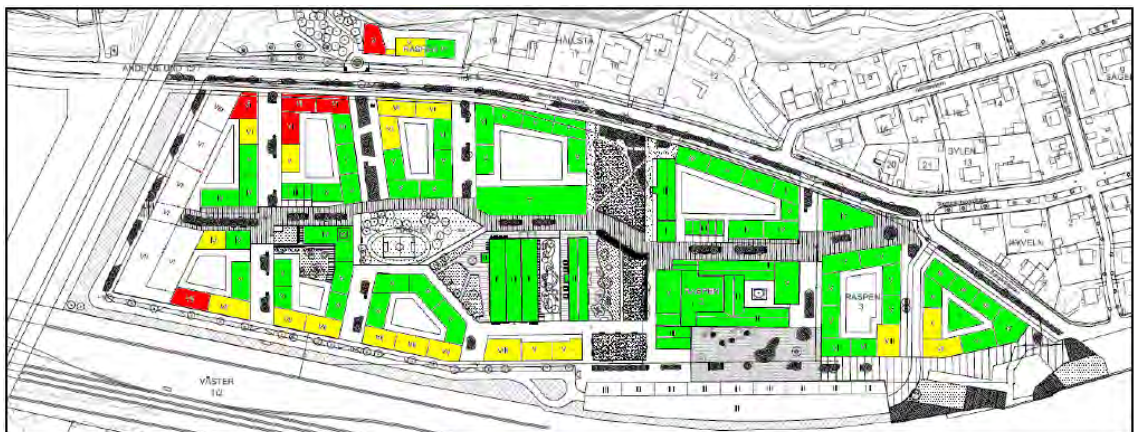
Ljudnivå vid bostadsfasad utan åtgärder

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



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

Mot gårdssidorna beräknas huvudsakligen dygnsekvivalenta ljudnivåer under 55 dBA. Den ekvivalenta ljudnivån på de fasader som vetter ut mot gatan avgör därför hurvida lägenheter kan byggas utan hänsyn till trafikbuller eller ej (se Figur 8-13). Planområdet innehåller områden (längre från de större trafiklederna) där lägenheter kan byggas utan att planlösningen anpassas med hänsyn till trafikbuller. Dessutom finns områden där endast mindre lägenheter (om som mest 35 m²) kan byggas utan hänsyn till trafikbuller, samt områden där hänsyn måste tas oavsett lägenhetens storlek.



Figur 8-13: Möjligheter att bygga lägenheter utan åtgärder mot trafikbuller. Grönt: lägenheter möjliga. Gult: lägenheter om som mest 35 m² möjliga. Rött: ej möjligt utan åtgärder mot trafikbuller.

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

Ljudnivå vid uteplats

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

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

Ljudnivå vid skolgård

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

Ljudnivå inomhus

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

Ljudnivå vid befintlig bebyggelse

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

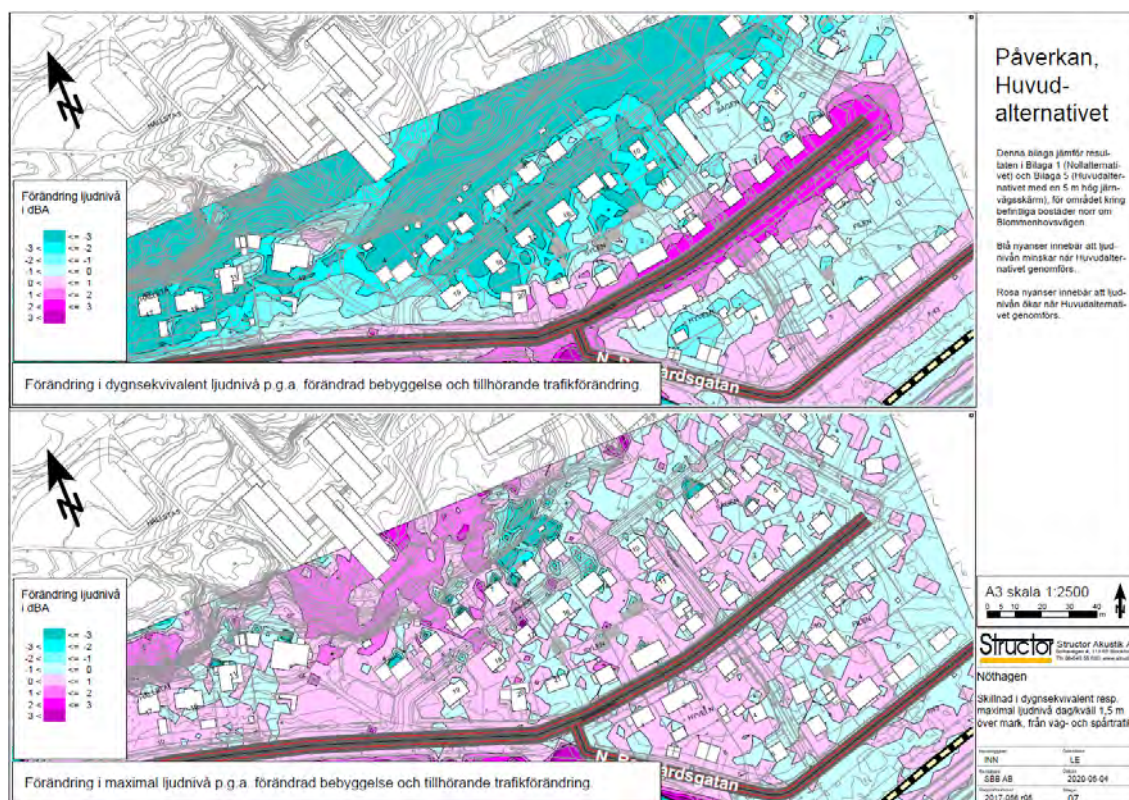
Vid befintliga bostäder norr om Blommenhovsvägen (öster om Nöthagen) beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer efter planförslagets genomförande förändras med någon enstaka decibel jämfört med Nollalternativet. Närmast Blommenhovsvägen och Norra Bangårdsgatan ökar ljudnivån något till följd av den ökade trafikmängden,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

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

Vibrationer och stomljud

Mätning av vibrationer har utförts 2019-09-10²⁹. Mätningarna visar att vibrationer ligger under riktvärde. Det finns dock risk att vibrationerna förstärks till ovanliggande våningsplan. Vibrationer behövs därför beaktas vid val av grundläggningsmetod och projektering av byggnader. Beräknade stomljud ligger med god marginal under gällande riktvärden.

²⁹ Structor Akustik, 2019.



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

8.3.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

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

8.3.5 Konsekvenser nollalternativ

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

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

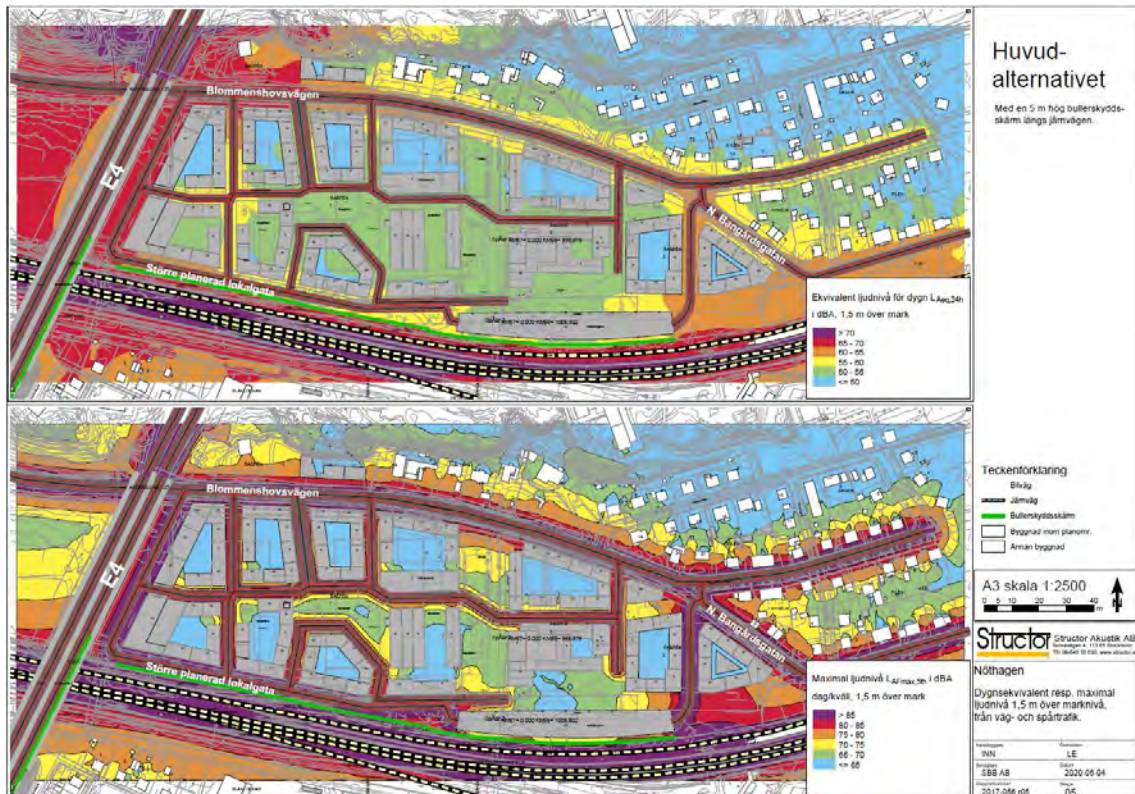
8.3.6 Åtgärdsförslag

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

Bullerskärm längs järnvägen och lokala åtgärder

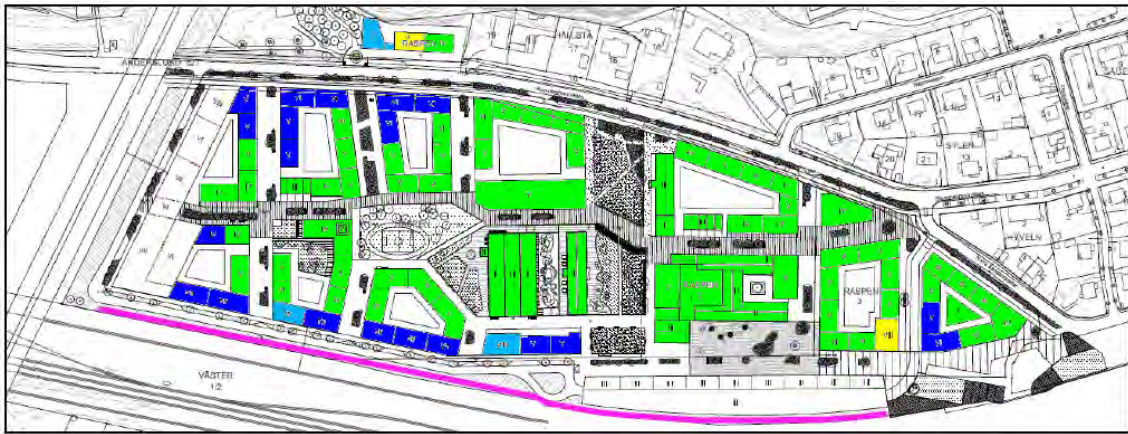
Vid framtagande av bullerutredning har en bullerskärm mot järnvägen satts som en betydelsefull övergripande åtgärd i syfte att skärma av buller från järnvägen. Den skärm som har lagts in i beräkningar är 5 m hög och på ca 10 m avstånd från närmaste spår, vilket är närmast möjliga placering utanför Trafikverkets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

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



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

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



Figur 8-16: Möjligheter för huvudalternativet att bygga lägenheter, förutsatt en 5 m hög skärm längs järnvägen (övre bilden). Grönt: Lägenheter möjliga utan hänsyn till trafikbuller. Mörkblå: ljuddämpad sida som uppfyller riktvärdena finns. Ljusblå: riktvärdena för ljuddämpad sida kan klaras med hjälp av lokala åtgärder. Gult: åtgärder behöver utredas ytterligare om bostäder större än 35 m² skall byggas.

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

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

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

Befintlig bebyggelse

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

Etappvis utbyggnad

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

8.4 Olycksrisker

8.4.1 Bedömningsgrunder

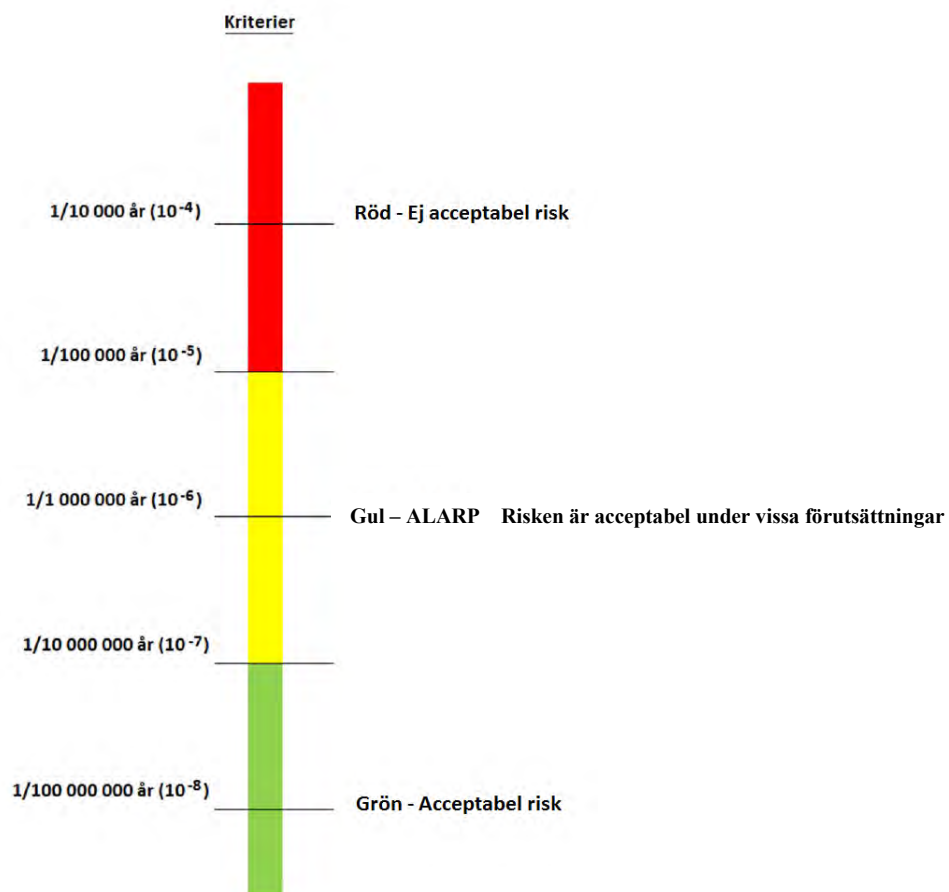
Det har utförts en riskanalys avseende olycksrisker som kan drabba personer som vistas i planområdet Nöthagen. Identifierade riskkällor i närområdet till planområdet är järnvägen och E4 eftersom de är transportleder för farligt gods. Skyddsobjekt är personer som bor eller vistas i planområdet. Länsstyrelsen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

Utgångspunkt för värdering av risker i samhällsbyggnadsprocessen är följande:

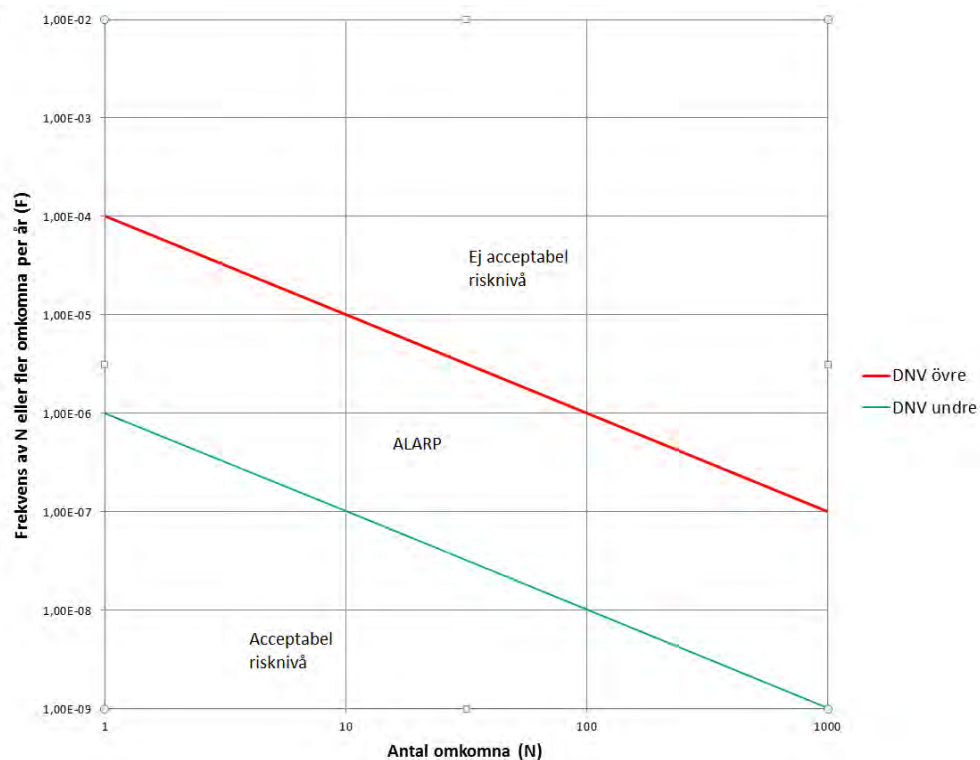
- Rimlighetsprincipen - Om det med rimliga tekniska och ekonomiska medel är möjligt att reducera eller eliminera en risk skall detta göras.
- Proportionalitetsprincipen - En verksamhets totala risknivå bör stå i proportion till den nytta i form av exempelvis produkter och tjänster, verksamheten medför.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

Kriterier för värdering av risk

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



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

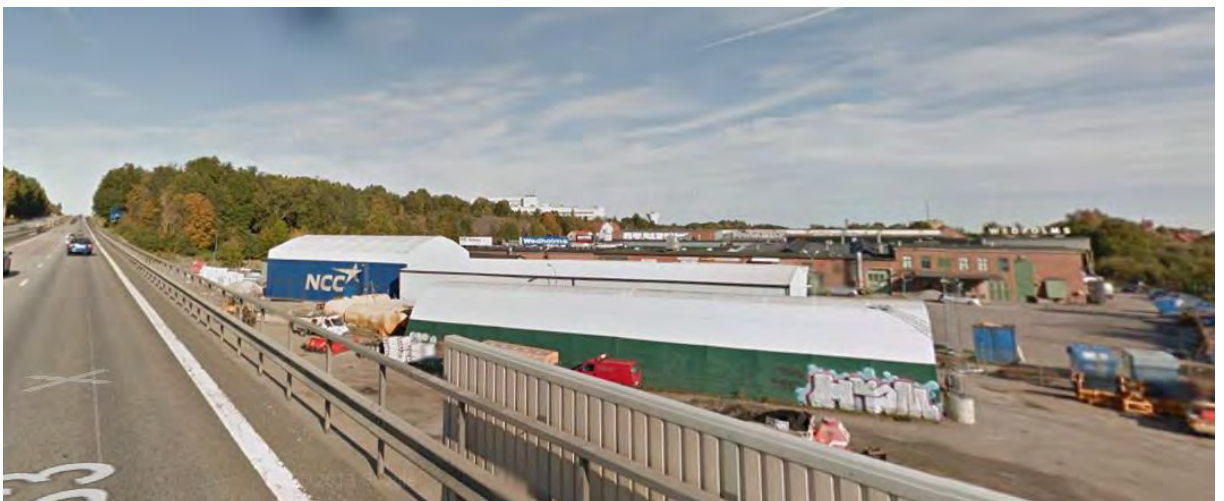


Figur 8-16: *F/N-diagram som visar DNV:s förslag på kriterier för samhällsrisk för tredje man utgivna i rapport av MSB 1997.*

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

8.4.2 Nuläge och trafikering

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



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

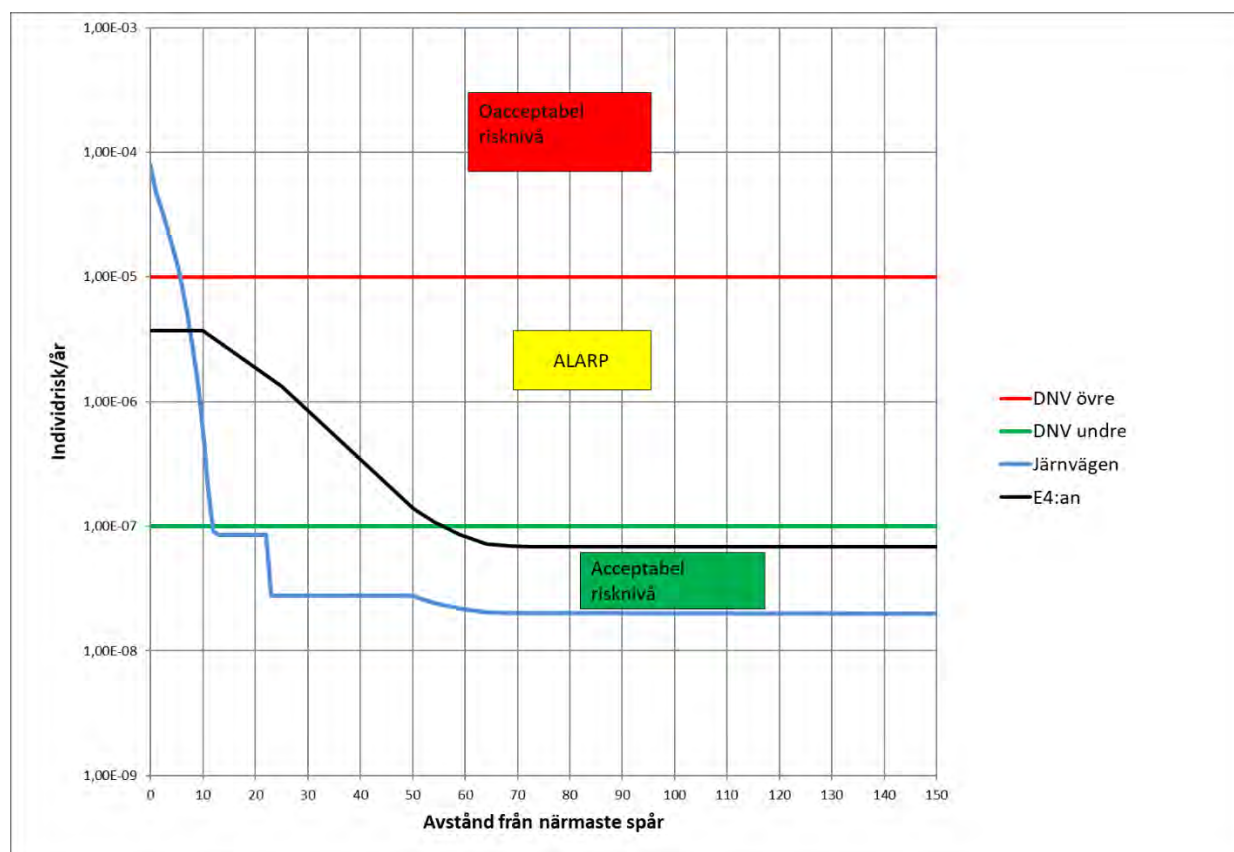
Som utgångspunkt för riskanalysen antas som prognos för 2040 passage av 12 godståg per dygn totalt i båda riktningar tillsammans på Nyköpingsbanan. Prognosen för TGOJ-banan är 8 godståg per dygn totalt i båda riktningar tillsammans, varav 2 antas ha farligt gods. Godstågen antas till 5

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

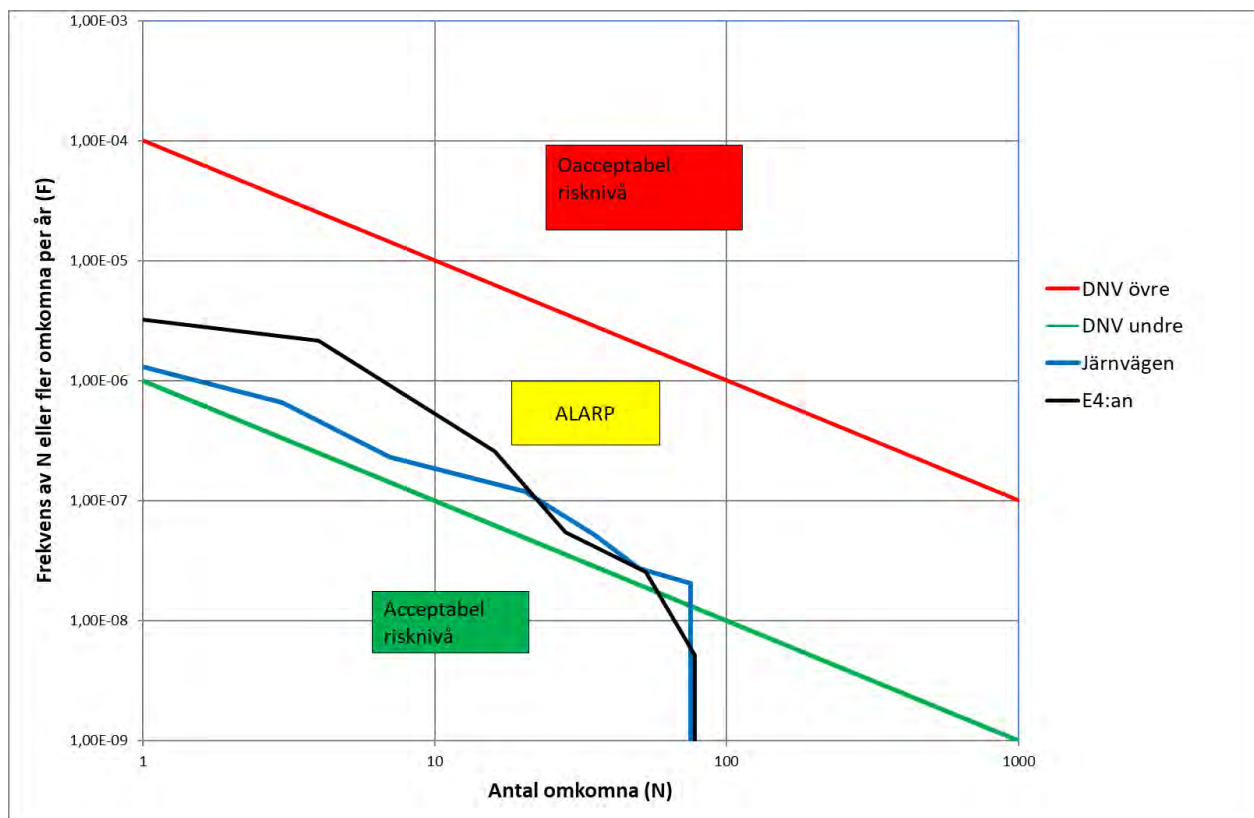
På E4:an antas som prognos för 2040 ett ÅDT på 39 000 fordon (årsdygnsmedeltrafik). Andelen tung trafik är enligt Trafikverkets mätningar 15 %. Av den tunga trafiken antas 1,5 % utgöras av transporter av farligt gods fördelat på klasser av farligt gods enligt genomsnitt för södra Sverige.

8.4.3 Konsekvenser planförslag

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



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



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

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

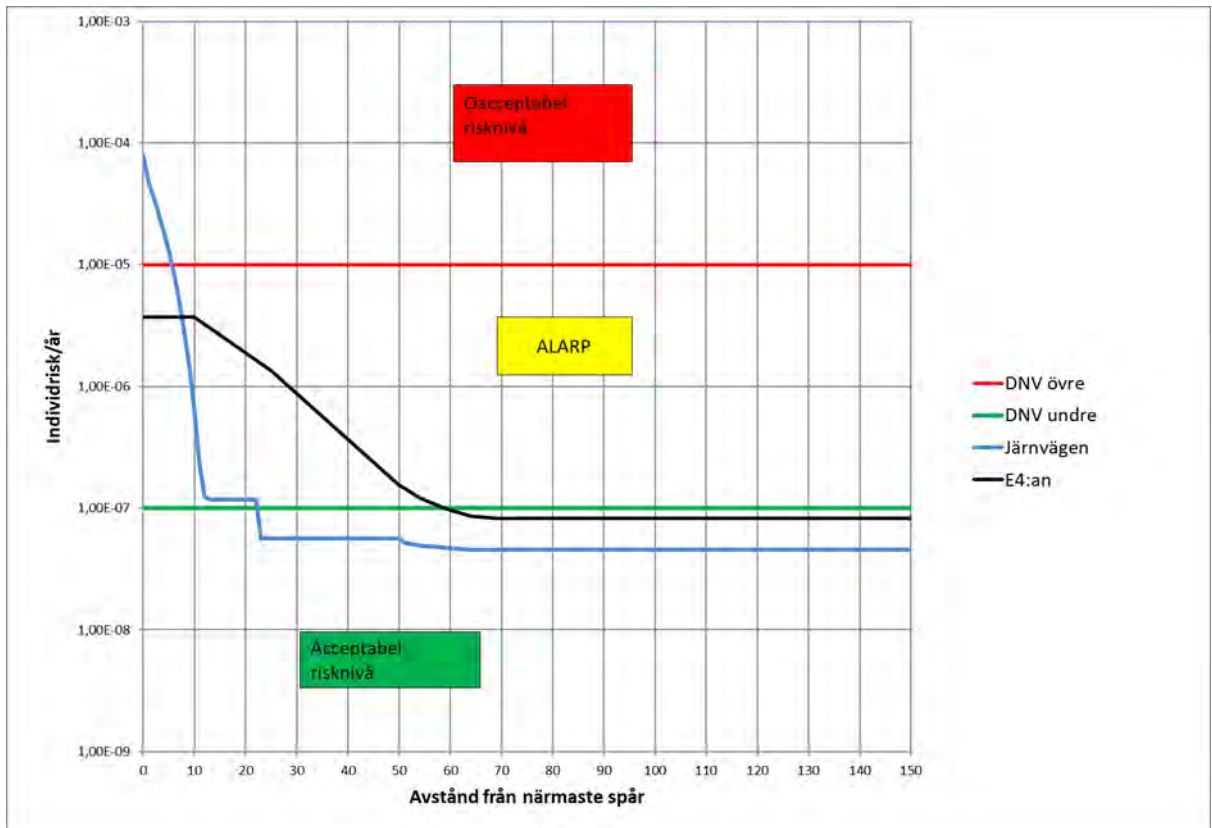
Den sammanlagda risken inom konsekvensavstånd för både järnvägen och E4:an där dessa möts blir något högre. Den sammanlagda risknivån är inte så hög att det bedöms påverka förslag på riskreducerande åtgärder.

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

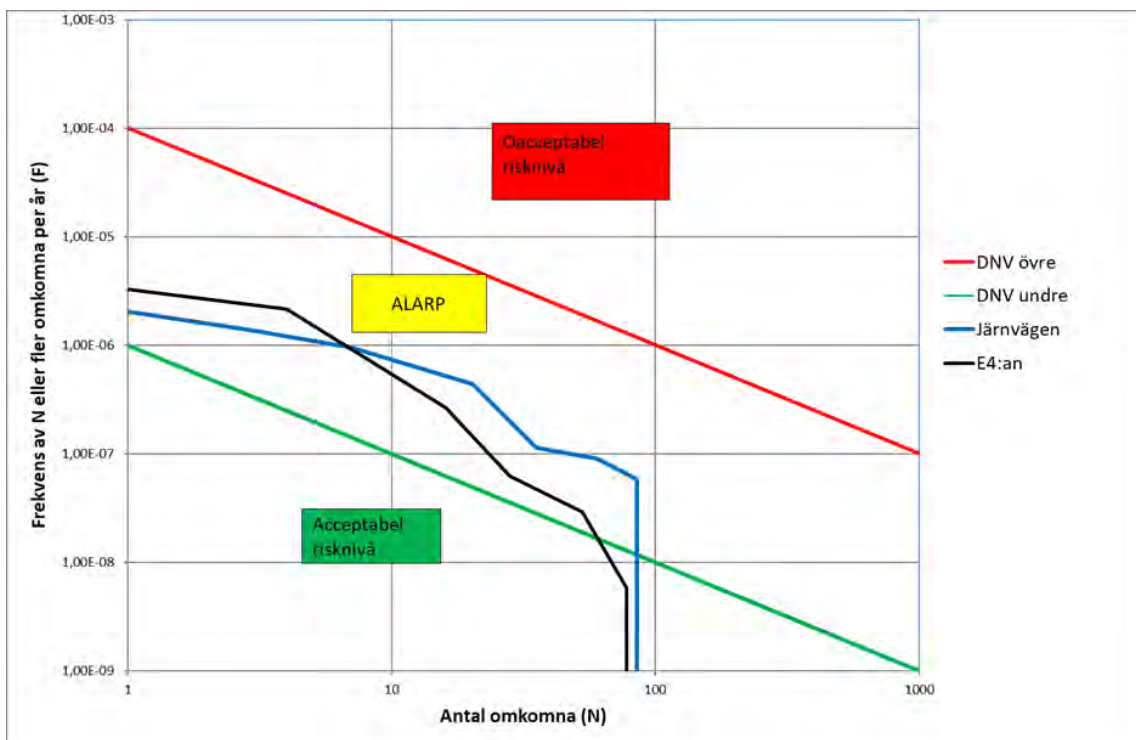
Företaget OxGas AB har enligt uppgift lämnat in en ansökan hos Mark- och miljödomstolen för intranporter av LNG med båt till en LNG-terminal i Oxelösund för vidare transport med järnväg på TGOJ-banan. Mot den bakgrunden har en känslighetsanalys för fallet med utökade framtida LNG-transporter utförts. Enligt uppgifter i Riskutredning avseende farligt gods i Oxelösund kommer det att transporteras upp till 3800 vagnar per år med LNG från Oxelösund via Nyköping³⁰.

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

³⁰ Cowi, 2019.



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



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

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

Eventuell framtida Hybritanläggning på SSAB i Oxelösund

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

8.4.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

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

8.4.5 Konsekvenser nollalternativ

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

8.4.6 Åtgärdsförslag

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

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

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

8.5 Föreningar i mark och byggnader

8.5.1 Bedömningsgrunder

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

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

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

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

Utförda utredningar

Följande utredningar är utförda inom planområdet avseende förorenad mark:

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

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

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

Undersökning av föroreningar genomfördes på fastigheten 1–2 mars 2017³².



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

Jordprover Raspen 1, undersökningsresultat

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

Resultatet presenteras i Tabell 3 - Tabell 7. Provtagningen gjordes 1 – 2 mars 2017³³.

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

³² Liljemark Consulting, 2017

³³ Liljemark Consulting, 2017.

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

METALLER	As, arsenik	Ba, barium	Cd, kadmium	Co, kobolt	Cr, krom	Cr6+, krom(VI)	Cu, koppar	Hg, kvicksilver	Ni, nickel	Pb, bly	V, vanadin	Zn, zink
KM	10	200	0,8	15	80	2	80	0,25	40	50	100	250
LC01: 0,3–0,5	4,9	54	0,2	5	24	0,25	24	<0,2	11	46	23	133
LC02: 0,6–0,8	0,61	17	0,13	1,7	6,9	0,29	6,9	<0,2	3,5	13	7,5	240
LC03: 1–1,3	1,8	85	0,11	6,7	31	0,78	16	<0,2	14	15	31	82
LC04: 0,5–1	0,9	30	0,13	2,8	13	0,46	16	<0,2	6	16	13	60
LC05: 0,4–0,6	0,62	15	0,099	1,5	9,3	0,39	6,6	<0,2	3,6	11	9	69
LC07: 0,3–0,5	0,64	17	<0,1	1,9	8	0,31	8	<0,2	3,8	8,8	8,3	24
LC07: 0,5–1	2,5	82	0,36	6	28	0,33	46	0,2	11	38	30	191
LC08: 1–2	1,9	93	<0,1	9,3	43	0,48	18	<0,2	19	12	41	76
LC09: 0–0,5	1,2	44	0,15	3,9	17	0,22	18	<0,2	7,6	21	17	56
LC10: 0,25–0,7	1,7	83	0,15	6,3	30	0,43	21	<0,2	13	132	30	95
LC11: 0,5–0,6	0,98	20	0,22	2,1	9,8	0,26	5,8	<0,2	4,5	60	9,1	66
LC12: 0–0,5	2,4	32	<0,1	4,5	17	0,46	20	<0,2	9,9	15	16	49
LC13: 0,6–0,9	0,96	78	0,26	6	32	0,3	29	<0,2	14	29	31	82
LC15: 0,3–1	0,73	74	<0,1	6,1	32	0,61	11	<0,2	14	10	30	60

Tabell 4 visar att PAH H³⁴ förekom i halter över riktvärdet för KM i två prover. Halterna ligger under riktvärdet för MKM. I det ena provet var även halten PAH M över riktvärdet för KM. För övriga prover låg samtliga halter av organiska ämnen under rapporteringsgränsen. Halterna av PFAS i de två jordprover som analyserats avseende de ämnena, underskred analysernas rapporteringsgräns, detsamma gäller för analyserade halter av BTEX³⁵.

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

PETROLEUM-KOLVÄTEN	alifater >C5-C8	alifater >C8-C10	alifater >C10-C12	alifater >C12-C16	alifater >C16-C35	aromater >C8-C10	aromater >C10-C16	aromater >C16-C35	PAH L	PAH M	PAH H
KM	25	25	100	100	100	10	3	10	3	3,5	1
LC01: 0,3–0,5									<0,15	<0,25	0,05
LC02: 0,6–0,8									<0,15	<0,25	<0,23
LC03: 1–1,3	<4,0	<4,0	<20	<20	<20	<0,480	<1,24	<1,0	<0,15	<0,25	<0,32
LC04: 0,5–1	<4,0	<4,0	<20	<20	<20	<0,480	<1,24	<1,0	<0,15	<0,25	<0,32
LC05: 0,4–0,6									<0,15	<0,25	<0,23
LC07: 0,3–0,5									<0,15	<0,25	<0,23
LC07: 0,5–1									<0,15	<0,25	<0,23
LC08: 1–2									<0,15	<0,25	<0,23
LC09: 0–0,5									<0,15	<0,25	<0,23
LC10: 0,25–0,7	<4,0	<4,0	<20	<20	<20	<0,480	<1,24	<1,0	0,13	1,5	8,6
LC11: 0,5–0,6									<0,15	<0,25	<0,23
LC12: 0–0,5									0,12	12	8,6
LC13: 0,6–0,9	<4,0	<4,0	<20	<20	<20	<0,480	<1,24	<1,0	<0,15	<0,25	<0,32
LC15: 0,3–1									<0,15	<0,25	<0,23

Grundvatten Raspen 1, undersökningsresultat

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

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

³⁴ PAH H och PAH M är förkortningar för polyaromatiska kolväten eller polyaromater.

³⁵ BTEX är en samlingsförkortning för monoaromaterna bensen, toluen, etylbensen, xylener.

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

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

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

Tabell 6 visar att trikloreten, TCE*, förekom i LC05 i halt motsvarande ”Mycket hög halt”, även överstigande Livsmedelsverkets gräns för tjänligt dricksvatten. Även andra klorerade alifater påträffades i detta rör, särskilt kan nämnas cis-1,2-dikloreten, i en halt av 20 µg/l, som är en nedbrytningsprodukt till trikloreten. I LC02 förkom spår av trikloreten och cis-1,2-trikloreten. I LC14 och 16-LC01 påträffades inga klorerade alifater. Vid tidigare provtagning av 16-LC01, i maj 2016, påträffades spår av trikloreten i detta rör i en halt på 0,4 µg/l³⁶ Detta grundvattenrör i punkt 16-LC01 är i stål utan slitsar, och provet tas ut på ca 8 – 9 meters djup.

³⁶ Liljemark Consulting, 2016.

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

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

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

*Tillämpas på summan av tri- och tetrakloreten.

Förekomsten av TCE har därefter undersökts vidare och analysresultat för porluft och inomhusluft visar att det finns klorerade lösningsmedel (främst trikloreten) under byggnaden³⁷. Syftet med undersökningen var att tydligare lokalisera källområden för klorerade kolväten. Undersökningen genomfördes genom stegvis provtagning av porluft och inomhusluft. Baserat på resultaten från luftprovtagningarna följde sedan kompletterande grundvattenprovtagning. Undersökningen bekräftar att föroeningen sannolikt kommer från TCE-tvätten som Wedholms historiskt haft i byggnaden direkt norr om provpunkten, se Figur 8-24.



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

³⁷ Liljemark Consulting, 2017.

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

Tabell 7: Resultat för analyser av petroleumkolväten i grundvatten jämfört med SPI:s riktvärden för grundvatten, med hänsyn till skydd av grundvatten för dricksvattenändamål, miljörisker i ytvatten samt risk för ångor i byggnader. Samtliga halter anges i µg/l. Siffror i grått representerar halter under analysens rapporteringsgräns.

PETROLEUMKOLVÄTEN	SPI - Dricksvatten	SPI -Ångor i byggnader	SPI - Ytvatten	LC02
alifater >C5-C8	100	3 000	300	<10
alifater >C8-C10	100	100	150	<10
alifater >C10-C12	100	25	300	12
alifater >C12-C16	100	–	3 000	12
alifater >C16-C35	100	–	3 000	138
aromater >C8-C10	70	800	500	0,59
aromater >C10-C16	10	10 000	120	0,25
aromater >C16-C35	2	25 000	5	<1,0
bensen	0,5	50	500	<0,20
toluen	40	7 000	500	1,01
etylbenzen	30	6 000	500	<0,20
xylener, summa	250	3 000	500	0,8
PAH, summa L	10	2 000	120	0,25
PAH, summa M	2	10	5	<0,035
PAH, summa H	0,05	300	0,5	0,047

Två prover analyserades på PFAS och PFOS*. PFAS förekom i nivåer under Livsmedelsverkets åtgärdsgräns³⁸ i båda proverna. Halterna av PFOS understeg rapporteringsgränsen i båda proverna.

Asfalten på fastigheten bedöms inte vara så kallad tjärasfalt utifrån test med asfaltsspray samt verifierande laboratorieanalys.

Vidare karaktärisering av föroreningsituationen för klorerade lösningsmedel på Raspen 1, undersökningsresultat

För att fastställa omfattningen och utbredningen av förorenande klorerade lösningsmedel på Raspen 1 gjordes i januari 2019 en in-situ screening med MIP-sondering³⁹. Därigenom mättes relativa koncentrationer av flyktiga kolväten (såsom klorerade lösningsmedel) i jordprofilen i realtid. Screeningen genomfördes runt placeringen av det tidigare TCE-karet samt i områden där tidigare undersökningar visat på förhöjda halter klorerade lösningsmedel. Provtagningen var dynamisk, dvs provtagningspunkterna för MIP-sonderingen anpassades fortlöpande utifrån resultaten från föregående provpunkter.

Utifrån resultatet av MIP-sonderingen togs även jordprover i 5 provpunkter. Proverna togs som stickprov för varje halvmeter, ner till som mest 17 m djup och summerade till totalt 130 stycken. I samband med jordprovtagningen installerades även 6 grundvattenrör och provtagning gjordes på tre olika djup i varje rör.

* PFAS och PFOS är förkortningar som används för högfluorerade ämnen. PFAS står för per- och polyfluorerade alkylsubstanser. PFOS är en förkortning för det högfluorerade ämnet perfluoroktansulfonat.

³⁸ Livsmedelsverket, 2016.

³⁹ Liljemark Consulting, 2019 b.

Baserat på resultatet av MIP-sonderingarna har en tredimensionell modell av föroreningens utbredning tagits fram. Förekomst av klorerade kolväten detekterades i två djupintervall:

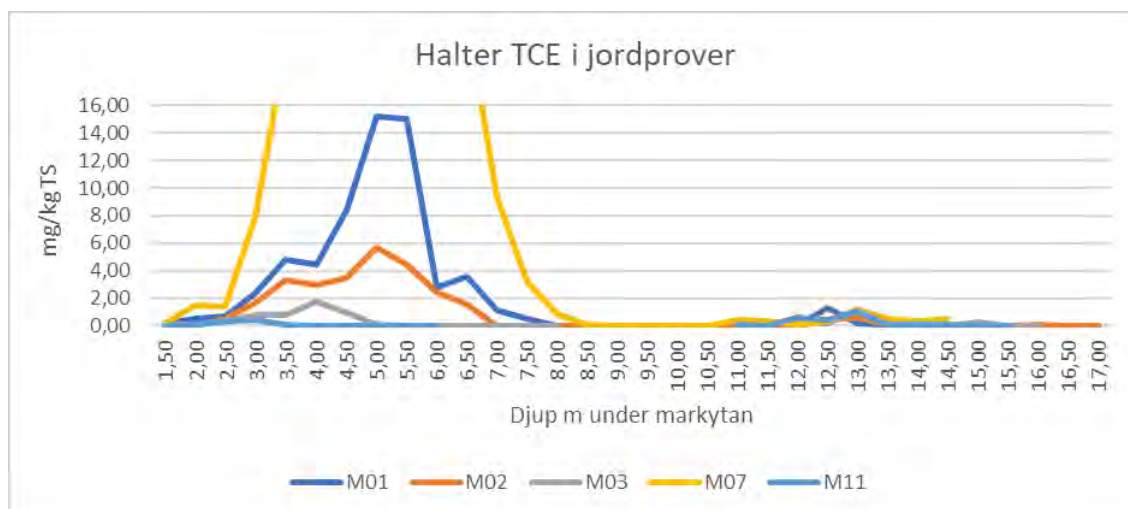
På ca 1,5–8 m djup detekterades ett övre föroreningsområde med höga halter av flyktiga klorerade kolväten koncentrerade i markens omättade zon under läget för det tidigare TCE-karet. Föroreningsområdet bedömdes vara väl avgränsat i både yt- och djupled.

På 12–14 m djup fanns ett andra föroreningsområde i jord liksom grundvatten.

Området där förhöjda halter av klorerade lösningsmedel påträffades täcker en yta på ungefär 330 m² och omfattar en jordvolym på ca 1800 m³.

Analysresultaten från de samtidigt tagna jordproverna visar halter av klorerade lösningsmedel över riktvärdena för MKM i alla provpunkter, med trikloreten och dess nedbrytningsprodukt cis-1,2-dikloreten som dominerande föroreningskomponenter.

Jordproverna återspeglar resultatet från MIP-sonderingarna med tydliga toppar i föroreningshalter på 3–7 m djup respektive 12–13 m djup i mätpunkterna närmast det tidigare TCE-karets placering (mätpunkterna M01-03 och M07). Figur 8-25 visar en sammanställning av hur halterna trikloreten varierar i de olika provpunkterna och på olika djup.



Figur 8-25: Halten trikloreten (TCE) på olika djup i jordprover från de 5 provpunkterna.

Tabell 8 visar analysresultaten för grundvattenproverna som togs i anslutning till MIP-sonderingen i januari 2019 (MW03*, MW11*, MW07 14*, MW07 19*, MV09*). Mycket höga halter klorerade lösningsmedel påvisades. Halterna är bedömda i relation till SGU:s tillståndsklassning och påverkansbedömning för grundvatten (SGU 2013), respektive till holländska riktvärden för grundvatten, Intervention values (VROM, 2000)*. SGU:s riktvärden i klass 5 motsvarar Livsmedelsverkets gränsvärde för otjänligt dricksvatten. Grundvattenproverna påvisade även att nedbrytning av de klorerade lösningsmedlen pågår, och har kommit längre i det djupare föroreningsområdet jämfört med det övre.

För att närmare bestämma utbredningen av den djupt liggande föroreningens, och avgöra om dess källa är den samma som för den övre föroreningen, utfördes en kompletterande grundvattenundersökning på fastigheten Raspen 1 i maj 2019⁴⁰. 12 nya grundvattenrör i stål installerades och dessa, samt tre gamla rör, provtogs den 9 maj 2019. Provtagningspunkternas läge på fastigheten ses markerade i Figur 8-26. Samtliga rör var etablerade med filter på 12–14 m djup för provtagning på den nivå där den djupare föroreningen tidigare hade detekterats.

* Intervention values/ Action values indikerar nivå över vilken risker för människors hälsa eller miljön inte kan uteslutas.

⁴⁰ Liljemark Consulting AB, 2019 c.

Analysresultaten i Tabell 8 visar på förhöjda halter av trikloreten (TCE) samt dess nedbrytningsprodukter cis-1,2-dikloreten (cDCE), trans-1,2-dikloreten (tDCE) och vinylklorid (VC) i grundvattnet. Dessutom förekommer 1,1-dikloreten, 1,2-dikloreten, 1,1-dikloreten samt tetrakloreten (PCE) i lägre halter. TCE detekterades i halter som klassas som ”mycket höga” enligt SGU i provpunkterna 19LC03, 19LC06, 19LC07, 19LC08, MW03 och MW11. Analysresultaten visar också på en omfattande nedbrytning av TCE till främst cDCE, samt även en liten vidare nedbrytning till VC*.

Halterna är som högst i provtagningspunkterna i området där TCE-karet tidigare har stått, vilket tyder på att TEC-tvätten är källa till både det ytliga föroreningsområdet (på 1,5–8 m djup) och till den djupare liggande föroreningen på 12–14 m djup.

* Uppmätta halter har jämförts med holländska riktvärden/ Intervention values (VROM, 2000) samt med SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten (SGU, 2013).

Tabell 8: Analysresultat från undersökningarna i maj respektive januari 2019 för djupare grundvattenrör. Till höger i tabellen ses ett mått på den totala mängden klorerade alifater (TCE, cDCE, tDCE samt VC), uttryckt som TCE-ekvivalenter, där halter av TCE-ekvivalenter över 100 µg/l har fetmarkerats. Interventiewaarde är Hollands aktionsvärden (VROM, 2000). "e.d."- betyder att ämnet ej detekterats i denna analys. *- Analys från grundvattenprovtagning vid tidigare MIP-undersökning i januari 2019

	1,1-dikloretan	1,2-dikloretan	1,1-dikloretan	tetrakloretan (PCE)	trikloretan (TCE)	cis-1,2-dikloretan (cDCE)	trans-1,2-dikloretan (tDCE)	vinylklorid (VC)	TCE+PCE	TCE-ekvivalenter
	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l	µg/l
19LC01	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,26	<0,10	<0,10	<1,0	0,26	0,26
19LC02	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,42	<0,10	<0,10	<1,0	0,42	0,42
19LC03	0,26	<0,50	3,0	<0,20	468	250	1,5	2,3	468	814
19LC04	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,19	<0,10	<0,10	<1,0	0,19	0,19
19LC05	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,21	<0,10	<0,10	<1,0	0,21	0,21
19LC06	0,46	<0,50	2,0	<0,20	370	6,6	<0,10	<1,0	370	879
19LC07	<0,10	<0,50	0,37	<0,20	64	21	0,49	<1,0	64	94
19LC08	1,8	<0,50	1,8	<0,20	17	5,3	9,8	<1,0	17	38
19LC09	8,4	<0,50	0,64	<0,20	2,0	0,87	<0,10	<1,0	2,0	3
19LC10	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,14	<0,10	<0,10	<1,0	0,14	0,14
19LC11	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	<0,10	<0,10	<0,10	<1,0	-	0
19LC12	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	0,12	<0,10	<0,10	<1,0	0,12	0,12
17SG105G	<0,10	<0,50	<0,10	<0,20	<0,10	<0,10	<0,10	<1,0	-	0
MW03	<10	<50	87	<20	5 150	16 700	63	<1,0	5 150	27 856
MW11	2	<5,0	49	2,4	5 190	9 180	38	23	5 192	16 377
MW03*	e.d.	5,3	85	9,1	7 660	14 000	67	36	7 669	26 802
MW11*	e.d.	e.d.	36	e.d.	3 650	9 780	35	18	3 650	11 568
MW07 14*	e.d.	e.d.	56	e.d.	4 440	10 600	47	25	4 440	19 194
MW07 19.4*	e.d.	e.d.	e.d.	e.d.	8	2	e.d.	e.d.	8	11
MW09*	e.d.	e.d.	11	e.d.	1 970	480	5,4	1,6	1 970	2 659
Låg halt		0,02							0,1	
Måttlig halt		0,1							1	
Hög halt		0,2							2	
Mycket hög halt		2							10	
Interventiewaarde	300	400		40	500	20	20	5		

Figur 8-26 illustrerar utbredningen av klorerade lösningsmedel på 12–14 m djup. Modellen baseras på en interpolering av de påvisade halterna klorerade lösningsmedel som har mätts upp i de två grundvattenundersökningarna som gjordes under 2019. Eftersom både MIP-sondering och grundvattenprovtagningen i januari 2019 har genomförts ner till ca 19 m djup i källområdet utan att några större mängder klorerade alifater påträffades, bedöms det sannolikt att föroreningarna i grundvattnet i huvudsak är koncentrerade till djupintervallet 12–14 m där förhöjda halter påträffades.⁴¹

⁴¹ Liljemark Consulting 2019 c.



Figur 8-26: Interpolering av halter klorerade alifater i grundvatten på ca 12–14 m djup, baserat på prover tagna i grundvattenundersökningarna under 2019. Modell skapad i QGIS. Alla halter i $\mu\text{g/l}$. Interpoleringen bör endast ses som en fingervisning av föroreningsutbredning och inte som skarpa gränser. Högsta halter i rött, därefter avtagande mot färglöst, linjeavstånd ca 800 $\mu\text{g/l}$.

Raspen 2 och 3, historik

I rapporten ”Miljödesktop Fogden 4 samt Raspen 2 & 3, Nyköping” (Liljemarks Consulting AB 2016-05-04) beskrivs historiken för både Raspen 2 och 3. Dessa anlades som industriområden under första halvan av 1900-talet, och rapporten pekar på att det då kan ha använts förorenade fyllningsmassor. De tidigare bilvårdsanläggningarna på Raspen 2 utgör risk för föroreningar på platsen. Det är inte känt vilka tidigare verksamheter som legat på Raspen 3 då fastigheten inte finns listad i Länsstyrelsens register över potentiellt förorenade områden och det inte har utförts en historisk inventering av verksamheten och fastigheten.

Provtagning av jord genomfördes på fastigheterna den 19–20 maj 2016 av Liljemarks Consulting⁴². Provtagning utfördes i nio punkter inom Raspen 2 och 3, se Figur 8-27.

⁴² Liljemark Consulting, 2016.



Figur 8-27: Provtagningskarta Raspen 2 och 3.

Jordprover Raspen 2 och 3

I Tabell 9 syns att för vissa provpunkter har prov tagits ut på olika djup, vilket redovisas i tabellen. Kvicksilver påträffades i halter över generella riktvärden för KM i tre prover på fyllningsjord. I en punkt översteg halterna av barium och koppar i fyllningsjord, riktvärden för MKM, och i en punkt översteg PAH riktvärde för MKM. Det kan inte uteslutas att PAH-halterna i punkt LC09 härstammar från ovanliggande tjärhaltiga asfalt. Sammantaget påträffades föroreningar i halter över generella riktvärden för KM i 5 av 10 punkter (LC02, LC05, LC06, LC07 & LC09). I två av dessa punkter, LC05 och LC09, överskreds även riktvärdena för MKM.

Tabell 9: Uppmätta halter i jord inom Raspen 2 och 3, jämförda med Naturvårdsverkets riktvärden för KM och MKM. Halter över riktvärden är färgmarkerade. Enhet: mg/kg TS.

Metaller	Provpunkt, djup (m)														Riktvärden	
	LC02: 0,3-0,8	LC02: 1-1,9	LC03: 0-0,8	LC04: 1-1,3	LC04: 1,3-1,9	LC05: 0,5-0,8	LC06: 1-1,3	LC06: 1,3-1,9	LC07: 0-0,5	LC08: 0,5-0,8	LC08: 1-1,5	LC09: 0,3-0,9	LC10: 1-1,5	LC10: 2-2,8	KM	MKM
Arsenik (As)	1,6	2,1	3,1	1,9	1,8	4,8	1,8	1,4	1,9	4,6	1,4	1	3,8	1,1	10	25
Barium (Ba)	18	81	8,4	57	66	415	42	22	48	44	31	10	12	13	200	300
Kadmium (Cd)	<0,1	0,15	<0,09	0,12	<0,1	0,4	0,11	<0,1	0,13	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	0,5	15
Kobolt (Co)	3	7,3	2,2	6,3	6,5	6	4,3	4,4	4,9	3	3,5	2,3	3	2,1	15	35
Krom (Cr)	11	29	5,7	29	31	19	18	19	20	8,9	14	7,9	6,9	6,6	80	150
Koppar (Cu)	10	24	8,5	13	13	880	21	8,4	17	15	14	8,9	6,7	10	80	200
Kvicksilver (Hg)	<0,2	0,34	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	0,85	<0,2	0,28	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	<0,2	0,25	2,5
Nickel (Ni)	6	16	5,2	13	15	15	9,5	8,4	9,7	7	7,1	5,4	5,7	4,6	40	120
Bly (Pb)	7,5	28	3,4	18	10	194	50	5,9	36	12	16	4,8	7,2	4,3	50	400
Vanadin (V)	11	33	5,7	32	33	19	20	19	25	11	16	8	7	6,4	100	200
Zink (Zn)	28	84	22	67	58	302	69	35	89	78	35	21	22	17	250	500
Petroleumkolväten																
Aromater >C8-C10	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	<0,48	10	50
Aromater >C10-C16	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	<1,2	1	<1,2	<1,2	3	15
Aromater >C16-C35	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	4,4	<1,0	<1,0	10	30
PAH-L	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	<0,15	0,27	<0,15	<0,15	3	15
PAH-M	<0,25	<0,25	<0,25	<0,25	<0,25	0,12	<0,25	<0,25	0,12	<0,25	<0,25	12	<0,25	<0,25	3	20
PAH-H	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	0,082	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	<0,32	12	<0,32	<0,32	1	10

De förhöjda halterna av metaller (barium, koppar och kvicksilver) tycks vara kopplade till ett lager med fyllning som sannolikt utgörs av rivningsmassor.

Asfaltsspray gav tydliga indikationer på förekomst av tjärasfalt i två provpunkter, varav det ena provet klassas som farligt avfall enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.

Grundvatten Raspen 2 och 3

Tabell 10: Uppmätta halter i grundvatten, där metaller jämförs med SGU:s tillståndsklassning (blå) och klorerade alifater jämförs med Livsmedelsverkets gränsvärde för ojämnt dricksvatten (lila). Enhet µg/l.

Ämne	LC01	Måttlig halt	Hög halt	Mycket hög halt	SLV FS 2001:30
Arsenik (As)	0,21	2-5	5-10	>10	
Barium (Ba)	58	-	-	-	
Kadmium (Cd)	0,2	0,5-1	1-5	>5	
Kobolt (Co)	4	-	-	-	
Krom (Cr)	0,049	5-10	10-50	>50	
Sexvärt krom (Cr ⁶⁺)	<20	-	-	-	
Koppar (Cu)	1,9	200-1000	1000-2000	>2000	
Kvicksilver (Hg)	<0,002	0,01-0,05	0,05-0,1	>0,1	
Nickel (Ni)	8	2-10	10-20	>20	
Bly (Pb)	0,043	1-2	2-10	>10	
Vanadin (V)	0,12	-	-	-	
Zink (Zn)	27	10-100	100-1000	>1000	
Trikloretan	0,4				10
1, 1, 1-trikloretan	0,13				-
Tetrakloretan	<0,20				10
Vinylklorid	<1,0				0,5

Då det vid provtagningstillfället var djupt ner till grundvattnet i området (ca 8 m) erhöles vatten enbart från ett stålrör (LC01) som slogs ner till 10 meters djup under markytan. Provpunkterna LC05 och LC09 var torra. Enligt Tabell 10 ovan påträffades måttliga halter av nickel och zink i grundvattnet, medan halterna av övriga metaller var låga. Spår av klorerade lösningsmedel i form av trikloretan och 1,1,1-trikloretan påträffades, dock i låga halter.

8.5.3 Konsekvenser planförslag

Genom ett flertal markmiljöundersökningar har förorenade delområden inom Nöthagen identifierats och avgränsats och typ av förekommande föroreningar har klargjorts. Förekomst av metaller och PAH liksom klorerade lösningsmedel har konstaterats. Konsekvenserna av planförslaget är att man bygger bostäder och gör andra exploateringar i ett område där det finns föroreningar, vilket medför risker för människors hälsa och miljö samt ökad risk för spridning av föroreningarna. Stor del av de gamla föroreningarna behöver åtgärdas för att minska risken för hälsa och miljö inom planområdet, och för att minska risken för spridning av föroreningarna utan för planområdet, exempelvis till Larslundsmalmens vattentäkt 300 m sydväst om fastigheten. Efterbehandlingsåtgärder är nödvändiga för att inte riskera människors hälsa och miljö.

Omgivningarna och grundvattenströmningarna ger en låg risk för återkontaminering efter att sanering väl har genomförts. Föroreningsförekomsten inom området bedöms ha utretts i tillräcklig

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

Efter genomförd sanering minskar risken för spridning av föroreningarna till yt- och grundvatten. Att ha reducerat risken för spridning till ytvatten anses vid händelse av översvämning i området som positivt liksom även spridning till grundvatten.

8.5.4 Konsekvenser jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet skiljer sig inte nämnvärt från planalternativet och ger ingen förändring gällande vilka förorenade områden som berörs. Miljökonsekvenser blir snarlika de som gäller för huvudalternativet, vid utveckling av området enligt jämförelsealternativet. Motsvarande åtgärdsbehov föreligger i jämförelsealternativet.

8.5.5 Konsekvenser nollalternativ

Konsekvenserna för nollalternativet är likartat jämfört med nuläget. Påvisade föroreningshalter av klorerade lösningsmedel innebär i nuläget inga hälsorisker för människor då ångor från föroreningsområdena inte kommer upp i byggnaden ovan i någon större omfattning⁴³. Inget grundvattenuttag finns heller i anslutning till föroreningen.

Inte heller övriga föroreningar av PAH:er eller metaller bedöms medföra några betydande hälsorisker med fortsatt rådande markanvändning.

I nollalternativet används området på samma sätt som idag, och om/när efterbehandlingsåtgärder kommer att göras i en framtid går inte att bedöma. Så länge områdena är förorenade finns en risk för spridning av föroreningar till dag- och grundvatten, och i förlängningen till Larslundsmalmens dricksvattentäkt. Men bedömningen är att bibehållen markanvändning med dagens förutsättningar (ventilation) inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljö så länge föroreningarna inte exponeras genom t ex schaktning.

8.5.6 Åtgärdsförslag

Övergripande åtgärds mål är att:

- Människor som bor på området ska inte utsättas för oacceptabla hälsorisker till följd av markföroreningar
- Grundvattnet i Larslundsmalmens vattentäkt, nedströms det förorenade området, ska fortsätta vara tjänligt för dricksvattenändamål

För att åtgärds målen ska kunna uppnås förslås att de föroreningar som finns i området och som överstiger platsspecifika riktvärden behöver åtgärdas och marken efterbehandlas för att området ska kunna användas till bostäder.

De framräknade platsspecifika riktvärdena⁴⁴ för klorerade alifater som föreslås användas som mätbara åtgärds mål vid efterbehandling visas i Tabell 11.

⁴³ Liljemarks Consulting, 2019 b.

⁴⁴ Liljemark Consulting, 2019 d.

Tabell 11: Förslag på mätbara åtgärds mål vid en efterbehandling med avseende på klorerade alifater

Ämne	Grundvatten [mg/l]	Jord [mg/kg TS]
Trikloret (TCE)	0,43	0,50
Dikloret (DCE)	1	-
Vinylklorid (VC)	0,006	-

Åtgärdsförslag för sanering av klorerade lösningsmedel

Förorening av klorerade lösningsmedel har påvisats i två utbredningsområden på olika markdjup på Raspen 1. Båda föroreningsområdena är avgränsade i yt- och djupled. Den tidigare TCE-tvätten har identifierats som gemensam källa till båda föroreningsområdena.

Saneringsåtgärd bedöms nödvändig och bör inkludera både den övre föroreningen samt delarna av den djupare föroreningen som innehåller de högsta halterna. Därigenom bedöms stor andel av den totala massan klorerade alifater inom fastigheten att avlägsnas. Givet att omfattande nedbrytning av föroreningarna pågår, i framför allt det djupare föroreningsområdet, så förväntas återstående föroreningar brytas ned över tid och på sikt försvinna⁴⁵.

Den förespråkade åtgärden innebär in situ-behandling av ca 1100 m² mark, där både källområdet (ca 400 m²) och ett omgivande område runt källområdet behandlas. Därigenom förväntas största delen av den totala massan förorenande klorerade alifater avlägsnas och en barriär som ytterligare begränsar spridning från källområdet skapas.

I praktiken innebär åtgärden att ett substrat, bestående av aktiverat kol och järnpartiklar, injekteras i marken i båda djupintervall. Klorerade alifater binds till det aktiva kolet och järnpartiklarna påskyndar nedbrytning av föroreningarna genom reduktiv deklorering.

Den föreslagna saneringsåtgärden bedöms kunna utföras i tillräcklig omfattning för att det inte ska föreligga framtida hälsorisker, eller risk för spridning av föroreningen till Larslundsmalmens dricksvattentäkt. Åtgärden bedöms vara tekniskt genomförbar såväl som ekonomiskt försvarbar⁴⁶.

Åtgärdsförslag för sanering av övriga föroreningar

Fyllnadsmassorna inom framförallt Raspen 2–3 är diffust förorenade med PAH-er och tungmetaller. I ett fåtal provpunkter överstiger halterna KM, men understiger riktvärdet för MKM. Vid rådande användning bedöms inte föroreningsituationen medföra några betydande risker för vare sig miljö eller hälsa. Vid en förändrad markanvändning kan dock exponering av föroreningar och risk för hälsa inte uteslutas.

Uppmätta halter av PAH-M och kvicksilver bedöms kunna medföra hälsorisker för människor via ånginträngning i bostäder som byggs ovan förorenade jordlager. Inom östra delen av Raspen 3 har tjärasfalt påträffats. För de uppmätta halterna av PAH-H och bly så bedöms det osannolikt att människor som vistas inom området efter exploatering kommer exponeras för dessa föroreningar.

I samband med exploateringen av planområdet kommer jord och massor sannolikt behöva schaktas bort oavsett föroreningsgrad, och framtida bostäder kommer sannolikt inte grundläggas på de befintliga fyllnadsmassorna. Obebyggda ytor i området kommer utgöras av endera hårdgjorda ytor eller grönytor överlagrade med ren jord. Föroreningshalterna av PAH och metaller på Raspen 1–3 kommer således minska till följd av själva masshanteringen under exploatering och byggnation.

Sammantaget bedöms det ej finnas behov av saneringsåtgärder för tungmetaller och PAH-er, utöver den masshantering som exploateringen sannolikt medför. Om bostäder uppförs ovan befintliga fyllnadsmassor behöver dock hänsyn tas till befintliga kvicksilver- och PAH-M-föroreningar.

⁴⁵ Liljemarks Consulting AB, 2019 c.

⁴⁶ Liljemarks Consulting 2019 d.

Inom östra delen av Raspen 3 har tjärasfalt påträffats. Tjärasfalt ska vid markarbeten hanteras separat och skickas till deponi för omhändertagande som farligt avfall.

Omhändertagande av uppkomna schaktmassor utifrån föroreningsnivå vid en exploatering bedöms vara ekonomiskt och tekniskt genomförbar⁴⁷.

8.6 Dagvatten

8.6.1 Bedömningsgrunder

I Nyköpings kommun finns det inte för närvarande någon antagen dagvattenstrategi, men dagvatten omnämns i kommunens VA-policy och -strategi⁴⁸. Nyköpings kommun ställer krav på att översvämningsrisker i samband med extrem nederbörd ska utredas och att förslag till åtgärder ska tas fram. Infiltrationen inom planområdet ska inte minska efter exploateringen jämfört med befintlig situation. Det ställs även krav på att förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten med fördröjnings- och reningsåtgärder samt för öppen dagvattenhantering i rekreations- och grönområden ska utredas. Risk för spridning av markföroreningar till grundvatten- och ytvattenrecipient ska utredas. Structor Uppsala AB har utifrån kravspecifikation och VA-dokument föreslagit en åtgärdsnivå för dagvattenhanteringen som ska gälla inom planområdet. Åtgärdsnivån föreslås vara att den årliga föroreningsbelastningen som tillförs recipienten via dagvatten inte ökar efter exploatering jämfört med befintlig situation för att inte försvåra förutsättningen att uppnå MKN i aktuell recipient samt att fördröjning av dagvatten ska ske inom planområdet till en nivå som motsvarar befintlig situations dagvattenflöde, om dagvattenflödena från planområdet ökar efter exploatering. En dagvattenutredning har tagits fram för området, vilken beaktar de ställda kraven⁴⁹.

Recipient för områdets dagvatten är i huvudsak Nyköpingsån, varför de aktuella miljö kvalitetsnormerna (MKN) för recipientens ekologiska och kemiska status används som bedömningsgrund.

Fastställd MKN för Nyköpingsåns ekologiska status är att god status ska uppnås till år 2027. Tidsfristen att uppnå god ekologisk status har förlängts (från tidigare uppsatt krav för år 2015 och 2021) på grund av nödvändiga åtgärder är orimliga att genomföra utifrån dess omfattning, kostnad, lagstiftning och administrativ kapacitet.

Fastställd MKN för Nyköpingsåns kemiska status är att bibehålla en god kemisk ytvattenstatus. Vattenförekomsten uppnår idag god kemisk status med undantag i form av mindre stränga krav för (poly)bromerad difenyleter (PBDE) och kvicksilver. Detta eftersom det anses tekniskt omöjligt att sänka halterna till nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. För att inte försvåra förutsättningen att uppnå MKN i Nyköpingsån bör fokus för dagvattnet vara rening av näringsämnen, PBDE:er och kvicksilver.

8.6.1 Nuläge

I dagsläget avvattnas planområdet med självfall ytledes via dagvattenbrunnar till befintligt ledningssystem som ansluts till kommunalt dagvattennät och vidare till recipient Nyköpingsån utan kända fördröjnings- eller reningsåtgärder. Stora delar av området är idag hårdgjort (asfalt samt tak på byggnader).

Avvattning av takytor sker via slutna stuprör som kopplas direkt på befintligt ledningssystem. Viss infiltration sker troligen i befintliga vegetationsytor såsom gräsmattor och svackdiken utmed Blommenhovsvägen. Inom kvartersmark är dagvattenhanteringen svår att fastställa då inget privat VA-underlag har erhållits. Kommunens dagvattensystem löper sedan längs Blommenhovsvägen och vidare österut via N. Bangårdsgatan innan det släpps ut i recipienten Nyköpingsån. En mindre

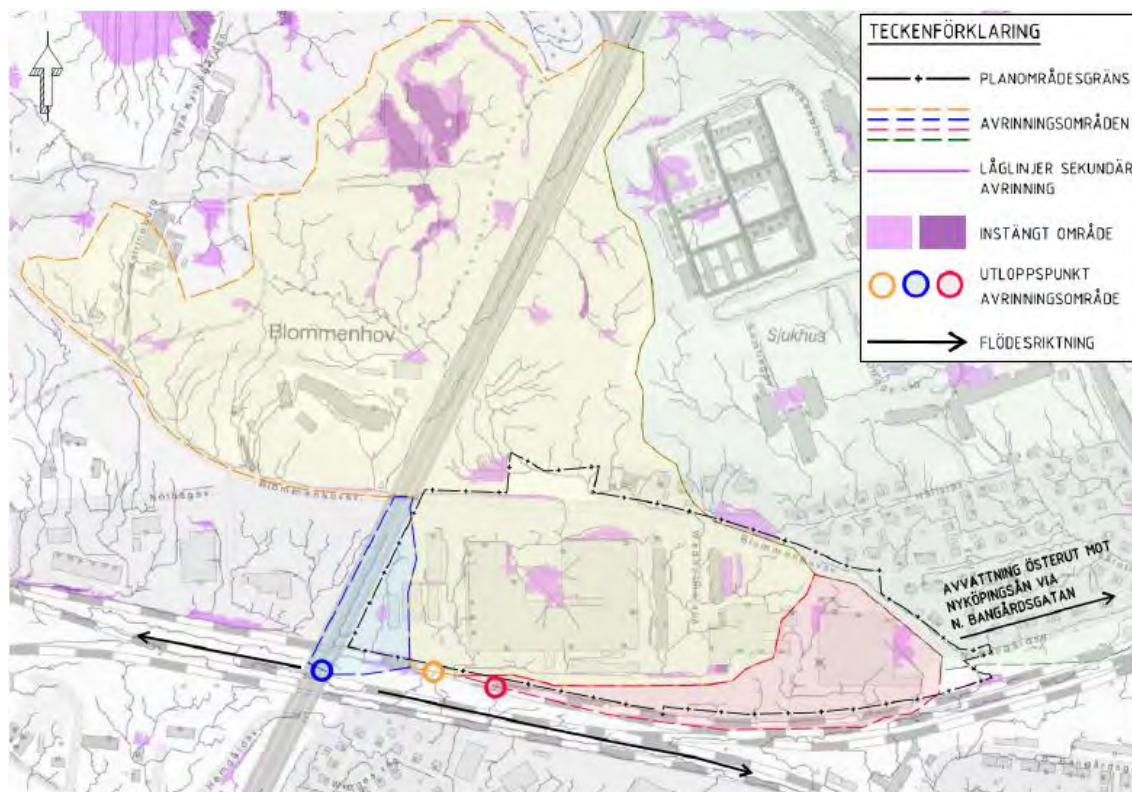
⁴⁷ Liljemarks Consulting AB, 2019 a.

⁴⁸ Nyköpings kommun, 2014 a och b.

⁴⁹ Structor Uppsala AB, 2020.

del av planområdet avvattnas via kommunalt dagvattennät utmed järnvägsspåret västerut innan utsläpp sker till Idbäcken. I dagsläget är ledningssystemets kapacitet okänd och inom ramen för utförd dagvattenutredning antas kommunens dagvattennät vara dimensionerat för att kunna avleda dagvatten från planområdet motsvarande regn med återkomsttid 2 år utan klimatfaktor.

När det gäller översvämningsrisker finns det idag instängda områden inom planområdet, med risk att översvämningsrisker uppstår vid extremregn. Samtidigt skär den befintliga bebyggelsen av den naturliga flödesvägen så att ett instängt område skapas, se Figur 8-28 nedan.



Figur 8-28: Områden som riskerar att översvämmas i samband med extrema regn. Svart tunn linje visar planområdets utökade avrinningsområde i samband med extrema regn. Lila områden visar instängda områden i befintliga lågpunkter och lila linjer symboliserar sekundära avrinningsvägar⁵⁰.

Nyköpingsåns övergripande ekologiska status är i dagsläget fastställd som måttlig. Det som påverkar recipientens ekologiska status är näringsämnen och förändrade habitat genom fysisk påverkan. För att uppnå miljö kvalitetsnormen för näringsämnen behöver det totala utsläppet från markanvändningen i Nyköpingsåns avrinningsområde minska med 9500 kg⁵¹. Recipientens kemiska status utan undantag uppnår ej god i dagsläget för polybromerade difenyleter (PBDE:er) och kvicksilver. Ämnena tillförs huvudsakligen till vattendraget via atmosfärisk deposition från industriutsläpp och förbränning av stenkol. Luftburna föroreningar kan transporteras lång väg och är således ett problem på global skala. Enligt VISS har diffusa källor såsom urban markanvändning där dagvatten ingår och atmosfäriskt nedfall en betydande påverkan på Nyköpingsån.

8.6.2 Konsekvenser planförslag

Inom ramen för utförd dagvattenutredning har beräkningar gjorts för dagvattenflöden samt föroreningsinnehåll. Det dimensionerande regnet bestäms utifrån en utvald återkomsttid och regnvaraktighet. För befintlig situation har två olika dimensionerande flöden beräknats, det ena baseras på regn med återkomsttid 10 år (Alternativ 1) och det andra med återkomsttid 2 år (Alternativ 2). Anledningen till detta är för att kunna dimensionera och beräkna kostnader för två olika systemlösningar för planområdets dagvattenhantering. Valet av systemlösning beror på om

⁵⁰ Structor Uppsala AB, 2020.

⁵¹ VISS, 2017-06-22

det kommunala dagvattensystemet nedströms planområdet kommer att byggas ut för att ha kapacitet att avleda 10-årsregn eller inte. I situation efter exploatering har regnintensiteten räknats upp med en klimatfaktor på 1,25.

Fördröjningstiden av dagvattnet kommer att förlängas från 10 minuter i dagens läge, till 20 minuter efter exploatering med fördröjningsåtgärder. Resultatet av flödesberäkningarna i dagvattenutredningen för området, visar att avrinningen av dagvatten efter exploatering förväntas att öka med cirka 425 l/s utan hänsyn till fördröjning jämfört med befintlig situation (10-årsregn). Vid jämförelse med befintlig situations dagvattenflöde vid 2-årsregn ökar flödet med drygt 1200 l/s vilket betyder att dagvattenflödet mer än fördubblas efter exploatering. När flödesberäkningar utförs med hänsyn till fördröjningsåtgärder och LOD kan avrinningen från planområdet istället förväntas minska med 195 l/s jämfört med befintlig situation. Om dimensionering istället ska ske enligt Alternativ 2 kommer ytterligare lokal fördröjning behöva ske för att inte överskrida flödet.

Tabell 12. Beräknade dagvattenflöden från kvartersmark, kommunal mark och hela planområdet före samt efter exploatering. I situation efter exploatering har regnintensiteten räknats upp med en klimatfaktor på 1,25. Regnintensitet för dimensionerande regn baseras på regndata enligt Dahlström (2010)

Dagvattenflöden	Befintlig situation ⁽¹⁾ [l/s]		Efter exploatering ⁽²⁾ (utan fördröjning) [l/s]	Efter exploatering ⁽³⁾ (med fördröjning) [l/s]
	Alternativ 1	Alternativ 2	10-årsregn	10-årsregn
Kvartersmark	1052	591	1379	1026
Kommunal gata	687	386	792	563
Allmän platsmark	139	78	133	94
Hela planområdet	1878	1055	2303	1683

Baserat på dimensionerande regnvaraktighet ⁽¹⁾ 10 min, ⁽²⁾ 10 min inkl. klimatfaktor, ⁽³⁾ 20 min inkl. klimatfaktor.

Vid anläggning av lokala fördröjningsåtgärder enligt ovanstående förlängs dagvattensystemets koncentrationstid så pass mycket att flödena efter exploatering och fördröjning minskar jämfört med befintlig situation för Alternativ 1. För Alternativ 2 krävs ytterligare fördröjningsåtgärder för att inte öka flödena från planområdet eftersom åtgärdsnivån innebär en kraftig reducering av flödet. Med en minskad avrinning av dagvatten kommer även mängden förorenande och övergödande ämnen att minska från området. Resultat från genomförda föroreningsberäkningar från kvartersmark och kommunal mark visar att samtliga modellerade ämnen förväntas minska efter exploatering och rening, med undantag för kväve. Föroreningsbelastningen minskar för de flesta ämnena trots att hårdgörandegraden i princip blir oförändrad i planområdet. Förklaringen till detta är förändrad markanvändning där industrimark ersätts av ett nytt bostadsområde samt att parkeringsytor till stor del ersätts av grönytor och andra ej trafikbelastade ytor. Det ska också poängteras att ingen rening av dagvattnet från lokalgatorna har inkluderats i beräkningarna då situationsplanerna inte inkluderat träd. I den senaste versionen av gestaltungsprogrammet redovisas att alla lokalgator och torgytor kommer att anläggas med någon form av grönska eller trädplanteringar. Genom att dagvattnet från samtliga lokalgator föreslås avvattnas mot trädplanteringar med skelettjordsmagasin kan föroreningsbelastningen från planområdet förväntas vara lägre än det som framgår av beräkningar.

Baserat på resultat från föroreningsberäkningar bedöms planerad exploatering förbättra förutsättningar till möjligheten att uppnå MKN för kemisk status i Nyköpingsån, eftersom föroreningarna förväntas minska med de fördröjnings- och reningsåtgärder för dagvattnet som föreslås för området i dagvattenutredningen. De principlösningar som föreslås för fördröjning och rening av dagvatten i området är trädplanteringar med skelettjordsmagasin, planteringsytor som kan användas till att fördröja och rena dagvatten (växtbädd) samt multifunktionella ytor/översvämningsytor – som kan ha flera användningsområden, t.ex. park, lekplats eller dylikt vid torrväder och samtidigt kan användas till flödesutjämning i samband med nederbörd (för bildillustrationer av dagvattenlösningar, se Figur 8-29 till Figur 8-33 i avsnitt 8.6.5). Dessa lösningar på dagvattenhantering används tillsammans i en systemlösning, där de olika typerna av dagvattenhantering samverkar med varandra i ett öppet dagvattensystem.⁵²

⁵² Structor Uppsala AB, 2020

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

Översvämning riskeras i samband med extrema regn/skyfall. Beräkningar visar att extrema regn (återkomst 50 resp. 100 år) förväntas vara drygt 3 respektive 4 gånger så stora jämfört med ett dimensionerande 10-årsregn. För att inte riskera skador till följd av extrema regn och översvämning behöver området anpassas för sekundär avrinning och att kontrollerade översvämningar ska kunna ske. Kontrollerad översvämning innebär att lågpunkter planeras på ett sätt så att vatten kan samlas utan att medföra skador på byggnader och infrastruktur. Den nya bebyggelsen och den nya höjdsättningen kommer att innebära att sekundära avrinningsvägar skapas förbi byggnader och vidare mot en översvämningssyta, t.ex. skolgården eller parkstråket. Inom slutna kvarter förses kvarteren med portiker för släpp av dagvatten ut från innergårdarna. Med planerade släpp för dagvatten hanteras risker för översvämning av innergårdar vid extrema regn. I Tabell 13 redovisas aktuella regnintensiteter som ligger till grund för flödesberäkningarna för befintlig situation och efter exploatering både med och utan hänsyn till lokala fördröjningsåtgärder.

Tabell 13. Dimensionerande regnintensiteter (l/s ha) utifrån regn med olika varaktighet och klimatfaktor. Regndata baseras på anpassningar av statistiska fördelningar till regndata från Stockholm.

	Återkomsttid	Regnvaraktighet	Regnintensitet ⁽¹⁾
Befintlig situation	2 år 10 år	10 min	132,3 l/s ha 235,5 l/s ha
Efter exploatering utan hänsyn till lokal fördröjning	10 år	10 min	294,4 l/s ha
Efter exploatering med hänsyn till lokal fördröjning	10 år	20 min	209,3 l/s ha

⁽¹⁾ Efter exploatering inkluderas en klimatfaktor på 1,25 i dimensionerande regnsintensitet.

En känslig plats inom planområdet är mot gång- och cykelpassagen vid nya resecentrum, som särskilt behöver beaktas för att minimera risken för översvämning av passagen vid extrema regn. Detta är särskilt viktigt på grund av att området utgör en viktig knutpunkt utifrån ett infrastrukturperspektiv. En lokal höjdsättning erfordras så att torgytan mot passagen anläggs högre än omgivande gator så att dagvatten kan rinna bort från trappor och nedfarten under spåret.

8.6.3 Konsekvenser jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet skiljer sig inte nämnvärt från planförslaget. Även i jämförelsealternativet kommer det att ställas krav på motsvarande dagvattenhantering som i planförslaget. Det innebär att framtaget alternativ till exploatering och åtgärder för dagvatten kommer att ge positiva konsekvenser för dagvattnet och recipienten Nyköpingsån jämfört med befintlig situation.

8.6.4 Konsekvenser nollalternativ

Nollalternativet innebär att området behåller dagens markanvändning med industribyggnader och hårdgjorda parkeringar, där det inte finns någon modern hantering av dagvatten. Dagvattnet kommer fortsatt att ledas via stuprör till befintligt dagvattensystem i rör, där vattnet orenat leds vidare ut i Nyköpingsån. Nollalternativet bedöms sammantaget att ge negativa konsekvenser för vatten, då en fortsatt markanvändning i befintlig situation kommer att ge en fortsatt liknande föroreningsituation av dagvattnet som rinner ut i recipienten Nyköpingsån. Detta innebär att det kommer bli svårare att uppnå MKN för ekologisk och kemisk status i Nyköpingsån, jämfört med både planförslag och jämförelsealternativet.

I nollalternativet finns ingen möjlighet till kontrollerade översvämningar. Risk för skada på byggnader och infrastruktur vid extrema regn kvarstår.

8.6.5 Åtgärdsförslag

För att uppfylla den föreslagna åtgärdsnivån för dagvattenhanteringen inom planområdet krävs lokala fördröjningsåtgärder med kapacitet att fördröja dagvatten så att flödet inte överskrider befintlig situation i samband med antingen 10-årsregn (Alt 1) eller 2-årsregn (Alt 2) med varaktighet 10 min.

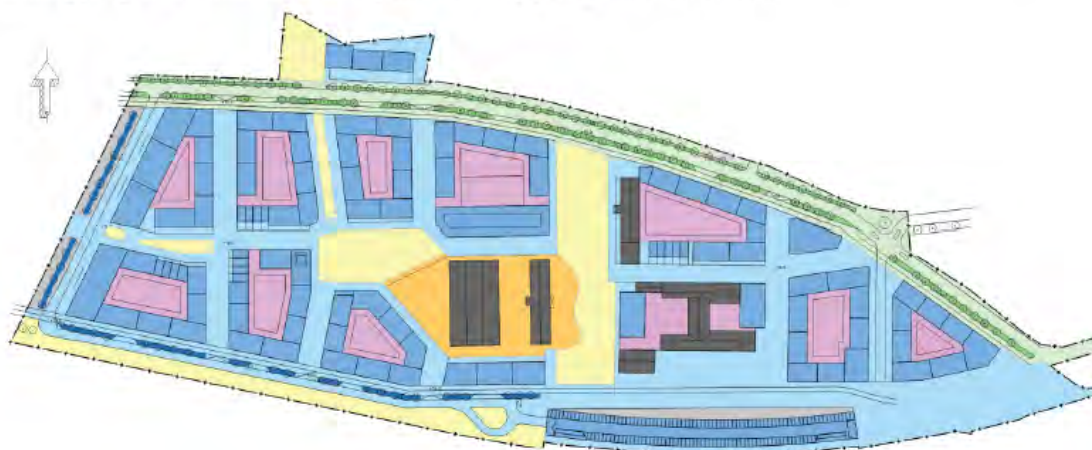
Detaljplanen har anpassats utifrån rekommendationer i genomförd dagvattenutredning och ytor samt funktioner har säkerställts för att möjliggöra åtgärder för dagvattenhantering.

Detaljplanen har förberetts för dagvattenåtgärd som innebär att gatusektionen förses med skelettjordar och trädplanteringar. Funktionen är likande för växtbäddar som kan anläggas på kvarterens innergårdar. Genom att samordna dagvattenhanteringen mellan kvartersmark och kommunen där takvatten från bostadskvarter avleds till fördröjnings- och reningsanläggningar i lokalgator kan dagvatten resursgöras och nyttjas till bevattning av trädplanteringarna.

Dagvattenanläggning	Yta som avvattnas till dagvattenanläggning	Dagvattenanläggning	Yta som avvattnas till dagvattenanläggning
 Trädplantering med skelettjordsmagasin	 Ny takyta (kvartersmark)  Ny lokalgata/torgyta	 Nedsänkt grönyta på innergård	 Gårdsyta inom kvarter
 Trädplantering med skelettjordsmagasin	 Huvudgata	 Ingen rening	 Befintlig takyta
 Multifunktionell yta: - parkmark ⁽¹⁾ - naturmark ⁽¹⁾ - del av skolgård ⁽²⁾	 Ny takyta (kvartersmark)  Ny lokalgata  Skolområde		

⁽¹⁾ anläggningens funktion avser fördröjning och rening av dagvatten upp till dimensionerande 10-årsregn samt tillfällig översvämningssyta vid extrem nederbörd

⁽²⁾ anläggningens funktion avser tillfällig översvämningssyta vid extrem nederbörd

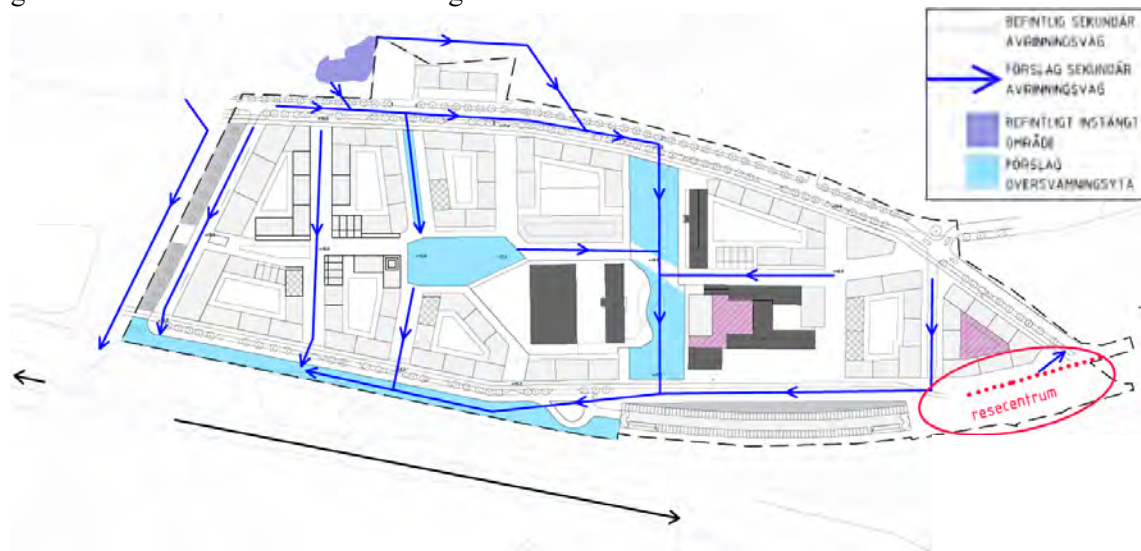


Figur 8-29. Åtgärdsförslag för dagvattenhantering inom hela planområdet. (Structor Uppsala AB 2020)

I det planerade parkstråket i områdets mitt finns i dagsläget en låglinje som är viktig att behålla för att kunna nyttja parken som en multifunktionell yta/översvämningssyta i samband med både dimensionerade regn men även som flödesbuffring vid mer extrema regn för att minska risken för översvämningar nedströms. I detaljplanen anges att det ska finnas fördröjningsmagasin i parkstråket. Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka skyfallssituationen på ett betydande sätt eftersom områdets hårdgörandegrad i princip är oförändrad och att de befintliga flödesvägarna kan bevaras och förstärkas. Om tillfälliga översvämningssytor kan

anläggas i den omfattning som föreslås i denna dagvattenutredning kan planens genomförande istället förväntas förbättra skyfallssituationen utmed järnvägsspåret.

Utöver tillfälliga översvämningsytor inom planområdet skulle omledning av sekundära flödesvägar så att de inte avrinner via järnvägsspåret kunna minska risken för översvämnung utmed järnvägsspåret. Vid eventuell förändrad höjdsättning är det viktigt att omledningen inte medför att översvämningsrisken förskjuts österut och så att Nyköpings resecentrum översvämmas. Ytterligare åtgärder kan vara att förlänga och förstärka de avskärande låglinjerna utmed Blommenhovsvägen som avvattnar naturmarken uppströms planområdet. Förslagen behöver emellertid studeras närmare och detaljprojekteras för att bedöma funktion, genomförbarhet och ekonomisk rimlighet.



Figur 8-30. Förslag till sekundära avrinningsvägar inom planområdet för ytavrinning i samband med extrema regn.

Längsmed södra plangränsen mot järnvägsspåret finns en grönyta som kan utformas som ett brett växtbeklätt svackdike. Området anges som dike i plankartan och en samordning behöver vidtas då samma yta även är aktuell för störningsreducerande plank mot järnvägen.

Det i området centralt belägna skolområdet föreslås utformas och höjdsättas så att den kan nyttjas som tillfällig översvämningsyta vid extrem nederbörd. Detaljplanen anger att dagvattenfördröjning ska finnas inom skolområdet.

Detaljplanen har höjdsatts så att nya låglinjer skapas för att erhålla sekundära avrinningsvägar förbi befintliga och nya byggnader. Dessa avrinningsvägar skapas utifrån höjdsättning med tillvaratagande av befintliga lågpunkter eller naturliga avrinningsvägar. Avrinningen leds vidare mot parkytor och fördröjningsmagasin som är avsedda för mottagande av dagvatten. Det är viktigt att inom slutna kvarter förse kvarteret med någon form av släpp eller portik för att säkerställa en sekundär avrinningsväg ut från innergårdarna. Höjdsättningen är viktig att bevaka i den fortsatta exploateringsprocessen för att styra dagvattnet på ett kontrollerat sätt. För att förhindra att miljö- eller hälsofarliga vätskor rinner in i planområdet om en olycka sker på E4-bron bör marken under bron höjdsättas så att ytvatten leds söderut istället.

Det finns tre befintliga servisanslutningar för dagvatten till planområdets kvartersmark och möjligheten att fortsätta nyttja dessa efter exploatering måste utredas vidare i samråd med Nyköping Vatten. Fortsatt samverkan med Nyköping vatten behöver ske för att säkerställa erforderlig kapacitet i kommunen dagvattensystem nedströms planområdet.

Sammantaget har det genom detaljplanen skapats möjlighet för att vidta åtgärder för en erforderlig dagvattenhantering. I kommande skeden preciseras en kombination av åtgärder så att systemlösningen uppnår kraven på dagvattenhantering för området. De förslag till åtgärder som

har tagits fram i dagvattenutredningen för planområdet, behöver detaljprojekteras i kommande skeden i exploateringsprocessen.

Inför det fortsatta arbetet är det viktigt att se över vilka krav som kan ställas på framtida fastighetsägare avseende skötsel och underhåll av dagvattenanläggningarna inom kvartersmark. Det föreslagna dagvattensystemet förutsätter att någon form av samfällighet upprättas mellan de olika bostadskvarteren för att säkerställa att anläggningarna finansieras och förvaltas på ett hållbart sätt.⁵³

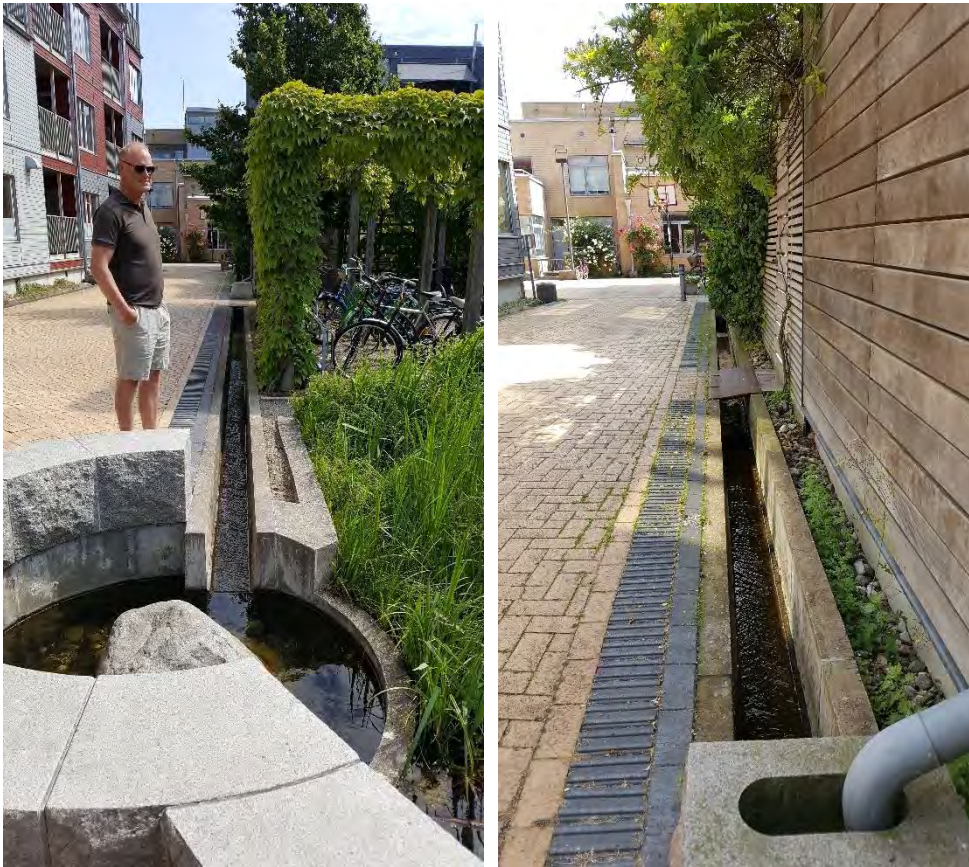
Underhålls- och skötselplaner behöver upprättas för dagvattensystemets olika anläggningar och ansvarområden. I planen bör även anläggningarnas funktion och uppbyggnad tydligt framgå för bibehållen funktion vid eventuell ombyggnation eller fastighetsuppgröning.

Nedan följer några typexempel på de dagvattenlösningar som har föreslagits i framtagna dagvattenutredning för planområdet, se bilderna nedan.



Figur 8-31: Visar ett exempel av en växtbädd, där vattnet samlas för att sedan rinna vidare ut i område med multifunktionell yta. Foto: Structor

⁵³ Structor Uppsala AB, 2020.



Figur 8-32: Visar utloppet från växtbädden och hur dagvattnet leds vidare förbi huskropparna och tar emot dagvatten på vägen. Vattnet rinner sedan ut i ytterligare växtbäddar och multifunktionella ytor.
Foto: Structor



Figur 8-33: Planteringar längsmed husväggar. **Figur 8-34:** Trädplantering med skelettfjord.

9 Konsekvenser i byggskedet

Det är i dagsläget oklart huruvida Ostlänken, Nyköpings resecentrum och Nöthagen kommer att byggas ut samtidigt eller inte. Oberoende av utfall så kommer anläggningsarbetena med all sannolikhet ge upphov till en mängd olika störningar under en period av flera år.

Byggskedet kan komma att innebära störningar för omgivningen vad gäller trafik, buller, vibrationer, luft (damning), dagvatten, markföroreningar, klimatpåverkan och naturresurser samt eventuell påverkan på natur- och kulturmiljö. Genom att miljöprogram, miljöplaner, kontrollplaner och riskanalyser tas fram i god tid innan byggskedet kan negativ miljöpåverkan minimeras eller förhindras. Utöver de störningar som sker på plats bidrar byggskedet till störningar som exporterats genom de val man gör gällande bland annat transporter och material. Vilka typer av material som föreskrivs har en stor betydelse för projektet klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv.

Det är viktigt att kräva att entreprenörer har färdiga rutiner för hur de ska hantera en eventuell miljöincident eller miljöolycka så att negativa konsekvenser minimeras.

Buller och vibrationer

Bullrande verksamhet sker i området under hela byggskedet, t.ex. genom schaktning, masshantering, transporter, spontning och pålning. Även sprängning kan bidra med buller och vibrationer även om det i detta fall sannolikt inte är aktuellt med några mer omfattande sprängningsarbeten. Sedan tidigare förekommer redan störning från både järnvägen och E4 som ligger i anslutning till området. Förutsatt att råden i NFS 2004:15 följs kan konsekvenserna för buller förväntas bli acceptabla. Byggbuller under byggperioden kontrolleras när så är motiverat. Alternativt kan bullret mätas kontinuerligt med bullermätare. Byggnadsarbetet, inklusive leveranser, bör i största möjliga mån undvikas utanför ordinarie arbetstid. Beroende på i vilken ordning området kommer bebyggas kan vissa etapper störas mer eller mindre än andra av buller. Detta beroende på hur den logistiska planen utformas i kombination med att nybyggda huskroppar kan ha en ljuddämpande effekt gentemot E4 och järnvägen.

Vid eventuella sprängningsarbeten induceras vibrationer i omgivande mark. Markvibrationer kan skada kringliggande byggnader och vibrationernas storlek beror bland annat på laddningsmängd, den lokala geologin, avstånd från sprängplatsen och typ av ovanliggande jordmassor som markvibrationen överförs i.

För att undvika eller minimera risker för skador hos tredje man, måste därför en riskanalys för vibrationsalstrande mark- och grundläggningsarbete upprättas innan schakt- och grundläggningsarbetet påbörjas. Riskanalysen skall innehålla gränsvärden för vibrationer, deformationer och buller med tillhörande kontrollprogram. Av stor vikt är också att ta fram en kommunikationsplan över hur närboende informeras om planerade sprängningsarbeten. Detta för att undvika olägenheter för både närboende och för dem som utför arbetet.

Utsläpp till luft

Anläggningsarbeten, transporter och rivning av befintlig bebyggelse ger upphov till damning. Damningen är tidsbegränsad och övergående men påverkar luftkvaliteten och är en viktig fråga i produktionsskedet för dem som vistas i och omkring området. För att minska damning från byggarbetsplatsen och begränsa olägenheterna ska dammbindande åtgärder vidtas samt dammande last och upplag övertäckas. Vid eventuell sprängning sker också visst utsläpp av kvävedioxid.

Företrädesvis bör krav ställas på entreprenörer att fordon och arbetsmaskiner med bra miljöegenskaper används. Samordning av transporter för att minska mängden trafik bidrar till mindre buller, damning och lägre utsläpp av luftförorenande ämnen samt växthusgaser.

Föroreningar

Under sanerings- och rivningsarbeten kan exponering för föroreningar ske både via huden genom direktkontakt med förorenade föremål samt genom inandning av damm. Åtgärder som tas fram

för sanerings- och rivningsarbetare ska efterföljas så att risker minimeras. För att minimera risken för spill och utsläpp i byggskedet och inte förvärra graden av förorening i området är det viktigt med rutin för materialförvaring och spillskydd för maskiner.

När etappvis utbyggnad sker av ett område behöver åtgärder vidtas så att människor inte kommer i kontakt med förorenade områden i obebyggda etapper eller etapper under utbyggnad. Vid schakt och markberedning bör de som arbetar i området vara uppmärksamma på eventuella föroreningar i marken genom synliga förekomster av föroreningar eller genom lukt. Jordprover bör tas så fort en misstanke finns om föroreningar i mark. Om förorenad mark påträffas ska anmälan genast ske till Nyköpings Kommuns Miljöenhet.

Dagvatten

I dagsläget avvattnas planområdet med självfall ytledes via dagvattenbrunnar till befintligt ledningssystem som ansluts till kommunalt dagvattennät och vidare till recipient Nyköpingsån utan kända fördröjnings- eller reningsåtgärder.⁵⁴ Recipient Nyköpingsåns känslighet ska vara styrande gällande hantering av dag- och spillvatten under byggskedet. Detta för att inte försvåra förutsättningen att uppnå Nyköpingsåns miljö kvalitetsnormer.

Då det i Nöthagen finns föroreningar kan dessa exponeras vid förändrade ytskikt och dess infiltrationsväg och spridningsbenägenhet kan påverkas. T.ex. kan rörligheten förändras om tillgången på syre förändras i samband med friläggning av massor. Infiltration av regnvatten och därmed utlakning av föroreningar kan också tillfälligtvis öka. Vidare riskerar eventuell sprängning medföra utsläpp av kväve i form av spill och detonationsrester från sprängämnet som följer med det dagvatten som bildas i området och därmed förorenar grund- och ytvattnet.

Åtgärder bör vidtas för att begränsa uppkomna dagvattenmängder samt utsläpp av förorenat dag- och länsvatten (byggvatten) till närliggande ytvatten. Länsvatten bör ej släppas direkt på marken eller i dagvattenbrunnar. Fordon eller annan utrusning bör ej tvättas på arbetsplatsen. Vid påkoppling på befintligt dagvattennät under byggtiden bör kontinuerlig provtagning göras för att säkerställa att vattenkvaliteten ligger på en godkänd nivå.

För att säkerställa en god kvalitet på det vatten som släpps ut till recipienten kan någon typ av sedimentationsfälla användas, t.ex. infiltrationsbassäng. Det kan även bli aktuellt med slamavskiljare. Detta kan kompletteras med vattenprovtagning. Om länsvatten är så kontaminerat att rening på plats ej är möjlig bör tankbil användas.

Risk finns för spill och utsläpp av drivmedel, hydrauloljor och liknande från arbetsfordon och maskiner. Vid olycka kan större volymer nå recipienten Nyköpingsån. Sannolikheten för detta bedöms dock som liten förutsatt att lämpliga skyddsåtgärder tillämpas. För spill av mindre volymer är sannolikheten större. Kontrollprogram bör omfatta förebyggande åtgärder, beredskap och rutin för hantering av eventuella situationer med spill och läckage.

Schakt- och fyllningsarbeten

Förekomsten av silt i befintlig fyllningsjord och därunder i naturlig jord gör att det ska förutsättas att schakter och bottnar kan vara tjälfarliga vid kall väderlek och flytbenägna i vattenmättat tillstånd. Även erosion i siltiga schaktslänter kan inträffa vid nederbörd och av smältvatten. Som en åtgärd för att minimera detta problem under utförandet kan schaktslänten och schaktbottnar därför behöva skyddas med presenningar och/eller isolering. Förekomsten av sand i befintlig fyllningsjord och som skikt i leran därunder gör att det ska förutsättas att schakter och bottnar kan vara erosionsbenägna i vattenmättat tillstånd.⁵⁵ Schakter skall hållas fria från länsvatten och renas på ett korrekt sätt innan det leds bort. Konsekvensen om ovanstående åtgärder inte efterföljs kan bland annat vara oavsiktlig rörelse av jordlager, mindre ras eller skred som utgör en risk för personal som arbetar i området.

⁵⁴ Structor Uppsala AB 2020.

⁵⁵ Structor Geoteknik Stockholm AB 2017.

Klimatpåverkan och energianvändning

Begränsad klimatpåverkan är ett av de nationella miljö kvalitetsmålen och anses vara särskilt relevant för detaljplanen. Även Nyköpings kommuns miljö- och folkhälsopolitik tar upp mål gällande klimat och energi. Det är viktigt att detta tas i beaktande under byggskedet. Byggprojekt har en stor indirekt klimatpåverkan genom de material som används. Klimatbelastningen är lika stor i byggprocessen som vid drift av huset under 50 år. För att minska klimatbelastningen bör man vid upphandling bland annat ställa krav på effektiva materialtransporter med förnybara drivmedel, optimera materialval och metoder för uttorkning av betong, närvarostyrd belysning, energieffektiva bodar och användning av fjärrvärme och värmepumpar där det är möjligt.

Kemikalier och avfall

En giffri miljö och god bebyggd miljö är två av de nationella miljö kvalitetsmålen som anses vara särskilt relevant för detaljplanen och även byggskedet. Genom en strävan mot mer cirkulära tankesätt när man föreskriver kemikalier och material kan negativa miljöeffekter förhindras eller minskas. Krav bör ställas på att kemiska förbrukningsprodukter (t.ex. bränsle, olja, markeringsfärg) ska vara godkända enligt byggvarudatabaser såsom Byggvarubedömningen, BASTA eller Sunda Hus. Förbudsämnen ska inte förekomma. Utfasningsklassade produkter bör enbart användas om inga alternativ finns. Antalet avfallsfraktioner bör minst motsvara de krav som Sveriges byggindustrier ställer. Blandat byggavfall ska ej förekomma. Farligt avfall förvaras på utmärkta platser så som EcoSimplex-skåp. Leverantörer och entreprenörer bör upprätta en projektspecifik avfalls- och avfallsminimeringsplan samt materialhanteringsrutin.

Trafik

Ett genomförande av detaljplanen innebär delvis förändring av existerande transportvägar samt ett ökat flöde av trafik i området, särskilt under byggskedet. Trafikomläggningar kommer även att medföra en ökad trafikbelastning på andra gator inom Nyköpings tätort. In- och uttransporter från byggområdet bör framförallt att ledas via Blommenhovsvägen mot väg 52 för att minimera transporter inne i Nyköping. Ett sätt att förebygga negativ påverkan är att i god tid informera boende i närheten av kommande logistiska förändringar.

För att minimera antalet transporter med dess störningar bör en logistikplan upprättas som hanterar när och var lastning sker. Ytterligare förmildrande åtgärder kan vara koordinering av last så att endast fullastade transporter anländer till området samt att använda sig av ett logistikcenter som kan koordinera transporter.

Naturresurser

Inför byggskedet föreskrivs material såsom massor, stål, betong, trä, fasad och inredning. Genom att anta en strategi med mer cirkulära tankegångar när man föreskriver material kan negativa miljöeffekter på både natur och människa förhindras eller minskas. Krav bör ställas på att material ska granskas enligt byggvarudatabaser såsom Byggvarubedömningen, BASTA eller Sunda Hus. Nivån på godkännande kan anpassas efter ambitionsnivå. Vidare kan man även basera val av material på faktorer som andel återvunnet och prioritera inköp regionalt för att förhindra långa transportvägar.

Natur- och kulturvärden

Under byggskedet finns det risk för att naturmiljö som inte är avsedd att exploateras blir påverkad. Norr om Nöthagen finns ett område med skog och berghäll som anses ha värden för rekreation och friluftsliv. I de områden där det finns värdefull natur och där träd och vegetation ska sparas behöver denna skyddas från påverkan från arbetsfordon, damning och liknande. Försiktighet bör iaktas vid etablering av arbetsytor och liknande. Gräsytor eller träd som skall bevaras på området bör stängslas in för att skyddas.

De hus som idag står på området och som ska ingå i och vara en del av framtida Nöthagen behöver särskilt skyddas under byggskedet. De olika fastigheterna är olika känsliga för yttre störningar som en ombyggnation av området innebär.⁵⁶ Det är viktigt att säkerställa att störningar så som

⁵⁶ Wilund Arkitekter och Antikvarier AB, 2015.

vibrationer och förändrad markanvändning inte ger upphov till sättningar och sprickor i de bevarade fastigheterna.

Tillgänglighet

I byggskedet kommer personer i och omkring området, men även personer som passerar, påverkas gällande framkomlighet. Möjligheterna att kunna röra och orientera sig säkert inom samt passera förbi en byggarbetsplats är viktiga att säkerställa. Barn och personer med funktionsnedsättning har generellt sett svårare att ta till sig sådan information. Det är bra om man i största möjliga mån inte gör området till en barriär. För att säkerställa en god tillgänglighet bör det finnas tydlig information för alla målgrupper. Det är viktigt att säkerställa möjligheten till säkra passager för de som är beroende av att ta sig till och från Resecentrum.

Då Nyköpings Lasarett ligger nordost om Nöthagen är det viktigt att tillgänglighet ges till de blåljusfordon som kommer att passera området. Eftersom Brunnsgatan tidvis kommer att vara avstängd måste eventuella blåljusfordon kunna passera på ett säkert sätt utan risk för gång- och cykeltrafikanter.

10 Samlad bedömning och måluppfyllelse

10.1 Samlad bedömning

Planförslaget bedöms kunna fungera väl utifrån konsekvensbilden, även om det förutsätter vidtagande av skadeförebyggande åtgärder för vissa miljöaspekter.

En miljöaspekt som är av stor betydelse för området är bullerpåverkan, främst från närliggande järnvägar och E4, men även från lokalgator med högre trafiktal. Utan åtgärder blir bullernivån i området hög, med överskridande av gällande riktvärden. Bullerberäkningar har utförts inom ramen för framtagen bullerutredning, där även åtgärder har tagits fram för att anpassa området på ett sätt som innebär att gällande riktvärden för buller kan uppnås. Störst betydelse har en bullerskärm längs järnvägen, för att reducera bullernivåer inom området. Bullerskärm längs järnvägen behöver kompletteras med lokala åtgärder och anpassningar inom området. Flera anpassningsåtgärder har arbetats in i planförslaget under processens gång. Genomförd bullerutredning visar hur detta kan genomföras på ett sätt så att gällande riktvärden för buller klaras. Ljudsituationen kräver även detaljerade utformningsstudier i projekteringskedet för precisering av åtgärder så att acceptabel ljudmiljö kan uppnås.

Risikanalyser avseende olycksrisker med avseende på transporter av farligt gods järnvägen och E4:an har genomförts för planförslaget. Transporterna på järnvägen och E4:an utgörs riskkällor och personer som bor, arbetar eller vistas i planområdet utgörs skyddsobjekt. Risknivån för exploateringen är acceptabel under förutsättning att de i risikanalyserna rekommenderade riskreducerande åtgärder blir införda.

Planområdet är förorenat både i mark och i byggnader. Saneringsåtgärder med avseende på främst klorerade alifater behövs inför byggandet av bostäder och det har tagits fram både åtgärdsplaner på åtgärder, vilka bedöms som tekniskt och ekonomiskt genomförbara.

Dagvattenutredningen visar att det finns förutsättningar för att kunna vidta åtgärder, så att dagvatten kan hanteras på ett riktigt sätt. Det omfattar bl.a. tillräcklig fördröjning och vattenrecipienter bedöms därmed inte påverkas negativt. Planerad dagvattenhantering i kombination med sanering av förorenat område bedöms ge positiva konsekvenser för yt- och grundvatten genom reducerad föroreningsbelastning.

Planförslaget innebär att kulturhistorisk bebyggelse och strukturer av högt värde kommer att sparas. Viss bebyggelse med kulturvärden kommer inte att kunna sparas. Det kan bero på byggnaders kondition och möjlighet att införliva i den nya bebyggelsestrukturen. Sammanvägt bedöms påverkan på områdets kulturvärden vara sammantaget något negativ utifrån att merparten av bebyggelsen rivs och däribland en del av högre värderad bebyggelse. Påverkan mildras av att ett representativt urval av byggnader bevaras och förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser och de yttre miljöer som har kvalitéer tas till vara och utvecklas.

Med de anpassningar som gjorts i planförslaget med hänsyn till miljöaspekter samt förslagna skadeförebyggande åtgärder så bedöms inte planen medföra betydande miljöpåverkan på någon miljöaspekt. Planförslaget bedöms inte ge påtaglig skada på något riksintresse och bedöms ge positivt bidrag för att uppnå MKN för vatten.

10.2 Konsekvenser på riksintressen och miljö kvalitetsnormer

Riksintresse för kulturmiljö, Nyköping D57

Planförslaget bedöms inte medföra någon skada på området av riksintresse, Nyköping D57. Planområdet ligger i princip helt utanför området av riksintresse. Området bedöms i sitt läge som mindre känsligt för utbyggnad relaterat till riksintresset. I Nöthagen finns relativt storskaliga strukturer med en högre bergssida i norr, upphöjd E4 och stora infrastrukturanläggningar i övrigt.

Då området ligger i direkt anslutning till riksintressegränsen kan området ha värden som motsvaras av riksintressebeskrivningen. Området ligger utanför den reglerade stadskärnan och kan därmed inte anses innefattas i skrivningen ”*Stadsmiljö präglad av konsekvent genomförd reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrianläggningar från skilda tider*”. Däremot kan områdets äldsta bebyggelse, slakteriets byggnader från 1917, anses falla under skrivningen ”*De fysiska uttrycken för Nyköpings utveckling från medeltidsstad via 1600-talets rutnätsstad till en av sent 1800-tal och tidigt 1900-tal präglad småstad ska bevaras och vara avläsbara*”. Slakteriets äldsta delar har en arkitektonisk och samhällshistorisk koppling till det tidiga 1900-talets Nyköping. Då planförslaget avser bevara byggnaderna innebär det ingen skada på riksintresset.

Planområdet är nästan helt och hållet utanför området av riksintresse, med undantag för ett mycket litet parti närmast Resecentrum vilket inte exploateras. Bedömning av påverkan har därför gjorts utifrån hur planförslaget påverkar riksintresseuttrycken innanför riksintresseområdet.

Bedömningen har gjorts i en antikvarisk konsekvensanalys⁵⁷ utifrån ett antal vyer tagna i närheten av planområdet i vilka planförslagets tillkommande volymer monterats in. Påverkan har utifrån vyerna bedömts vara begränsad; påverkan har inte bedömts innebära en markant försämring av upplevelsen av utpekade riksintresseuttryck varpå risken för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården inte bedömts vara överhängande. Bedömning har även utgått ifrån bedömningar av hur planerad bullerskärm kan komma att påverka stadsbilden.

Riksintresse för kommunikationer, väg och järnväg

Föreslagen exploatering påverkar inte möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av de berörda riksintressanta anläggningarna för kommunikationer. Detaljplanen har utformats så att funktionen hos transportsystemet inte påverkas. Funktionen säkras genom valda avstånd till berörda kommunikationsläggningar samt vidtagna åtgärder och anpassningar i förhållande till influensfaktorer som buller, olycksrisker, vibrationer, transport av farligt gods och elsäkerhet. Detaljerad utformning behöver säkerställas i dialog med Trafikverket för att inte riskera att påverka riksintressena negativt. Samordning med Trafikverket förutsätts för samtida utbyggnad av Ostlänken. Planförslaget bedöms inte riskera att medföra risk för påtaglig skada på riksintresset.

Riksintresse för naturvård, Nyköpingsån, NRO 04–37

Med sitt avstånd från Nyköpingsån samt goda lösningar för hantering av dagvatten som leds vidare till Nyköpingsån bedöms ingen skada uppkomma på riksintresset.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

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

Efterbehandlingsåtgärder inom Nöthagen innebär att spridning av föroreningar till grundvattenförekomsten Larslundsmalmen reduceras. Förorenat område från Wedholms verksamhet är ett område som i gällande åtgärdsprogram är angivet som en möjlig åtgärd för att förbättra vattenkvalitet i vattenförekomsten. Utvecklingen av Nöthagen enligt planförslaget, som även innebär efterbehandlingsåtgärder, innebär därför förbättrade förutsättningar för vattenförekomsten och ökar möjligheten att uppnå MKN för vatten.

Miljö kvalitetsnormer för luft

För luftkvaliteten utomhus finns nationella miljö kvalitetsnormer för bland annat kvävedioxid, svaveldioxid och partiklar. Normvärdet som ska klaras för partiklar är 40ug/m³ (mikrogram per kubikmeter. De luftföroreningar som finns i Nyköpings kommun har bland annat bildats utanför landets gränser men även lokala källor som trafik påverkar luftkvaliteten.

⁵⁷ Nyréns arkitektkontor, 2019.

Planområdet ligger i direkt anslutning till vältrafikerad väg, E4. Det innebär risk för spridning av luftföroreningar till området, men avtar snabbt med avståndet från E4. Enligt en översiktlig kartering av luftföroreningar i Södermanland som är framtagen av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund framgår att beräknade nivåer av partiklar (PM10) samt kvävedioxid (NO₂) inte överstiger normvärden. För berörd sträcka på E4 beräknas ett värde på 20–28 ug/m³ PM10 per år. Inom ett område av ca 15 meter från E4 beräknas partikelhalten ha sjunkit till 15–20 ug/m³ per år. För kvävedioxid beräknas ett medelvärde per år på mellan 10–15 ug/m³ för planområdet samt berörd sträcka på E4. Värdena för partiklar och kvävedioxid beräknas inte heller överstiga miljö kvalitetsmålet på 15 ug/m³ respektive 20 ug/m³.⁵⁸

En orsak till att luftföroreningarna förväntas vara under normvärdet för luftkvalitet kan vara det öppna läget. Den aktuella sträckan av E4 har hög luftomsättning då den utgörs av en bro. Detaljplanens disposition med högre bebyggelse mot E4 bedöms även de ha goda effekter för att minska förorenings spridning in i området. Friskluftsintag till byggnader längs E4 sker från lokalator. Med detta klaras MKN för luft.

Med planutformningen som grund där skyddande bebyggelse uppförs mot E4 har luftkvalitet inte ansetts vara en aspekt som kan antas innebära risk för betydande miljöpåverkan, och detaljerade utredningar har därför inte inkluderats i MKB.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Bullerskyddsåtgärder har tagits fram för detaljplanens genomförande och ska genomföras på ett sätt så att gällande riktvärden för buller uppnås. Åtgärderna verkar för att uppnå ställda krav på buller reducering och därigenom undvika skadliga effekter på människors hälsa.

10.3 Beaktande av miljömål

10.3.1 Begränsad klimatpåverkan

Berörda miljö aspekter: Trafikmiljö

I området kommer det att genereras mer biltrafik än idag i vissa delar, beroende på den stora stadsomvandlingen i stadsdelen med resecentrum och tillskapande av nya bostadsområden. Samtidigt avlastar Hemgårdspassagen trafiken och dagens tyngre transporter som berör Nöthagen kommer att avgå. Placeringen av det nya bostadsområdet, i direkt närhet till resecentrum och dess närhet till Nyköpings stadskärna, till att de boende i större grad väljer att åka kollektivt till arbetet eller cykla och gå. Planen innebär en tät bebyggelse som i sig är en klimateffektiv struktur.

10.3.2 Giffri miljö

Berörda miljö aspekter: Föroreningar i mark och byggnader

I samband med byggnation av det nya området enligt planförslaget, kommer marken och de byggnader som ska behållas, att saneras för bostadsändamål. Detta innebär att befintliga föroreningar i stor grad tas bort från området, vilket bidrar till en minskad risk av spridning av föroreningar till grund- och ytvatten och en minskad risk för exponering för människor, djur och växter.

10.3.3 Levande sjöar och vattendrag

Berörda miljö aspekter: Dagvatten

Planen innebär att dagvattnet från området ska tas omhand och renas lokalt innan det släpps vidare ut i recipienten Nyköpingsån. Planen resulterar i en förbättrad rening av dagvatten från området och ger bättre förutsättningar för att recipientens vattenkvalitet ska förbättras.

⁵⁸ SLB-analys, 2019.

10.3.4 Grundvatten av god kvalitet

Berörda miljöaspekter: Dagvatten, föroreningar i mark

Genom sanering och utvecklad hantering av dagvatten ges ökade förutsättningar för ett grundvatten av god kvalitet. Minskad belastning på Nyköpingsån uppnås genom utvecklade dagvattenlösningar. Det innebär även att risken för påverkan på grundvattenförekomsten Larslundsmalmen, sydväst om planområdet, är förhållandevis låg. Det är särskilt viktigt med en tillfredsställande hantering av klorerade kolväten, så att dessa inte riskerar spridning i grundvattnet. Detta beaktas vid utredning av föroreningsförekomst och efterföljande saneringsarbeten.

10.3.5 God bebyggd miljö

Berörda miljöaspekter: Buller, Trafikmiljö, Kulturmiljö, Föroreningar i mark och byggnader, Risk

Det finns förutsättningar för att skapa en god bebyggd miljö utifrån planförslaget. Åtgärdsbehov gällande buller, förorenad mark och byggnader behöver beaktas så att risker för människors hälsa kan bli acceptabel. Att kombinera utveckling av nya stadsmiljöer med bevarande av historiskt intressanta byggnader och strukturer, ger förutsättningar för en intressant miljö att bo i och att besöka.

10.3.6 Ett rikt växt- och djurliv

Berörda miljöaspekter: Dagvatten

Planförslaget beaktar gröonstrukturer genom att en park sparas, som löper genomgående genom området från norr till söder. De förslag på dagvattenlösningar som har tagits fram för området bidrar till fler multifunktionella ytor för växter och djur att leva i. Dagvattenlösningarna innebär bl.a. att fler vattenspeglar och fler växter tillkommer i området, genom t.ex. växtbäddar och skelettjordsmagasin med träd. Även om området till sin karaktär har en hög grad av stadsmässighet finns goda förutsättningar att i fortsatt planering få till element och utformningar som stödjer ett rikt växt- och djurliv i stadsmiljö.

10.3.7 Miljö- och folkhälsopolicy

Från kommunens miljö- och folkhälsopolicy är delmålen *klimat- och energi* samt *natur och vatten* de mest relevanta för detaljplanen över Nöthagen. För delmålet *klimat och energi* bedöms planen bidra till att uppnå kommunens mål, då bostäderna byggs i ett centralt läge i staden med direkt närhet till resecentrum samt ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. En tät byggnadsstruktur i centralt läge ger goda förutsättningar klimateffektiv uppvärmning.

För delmålet *natur och vatten* bedöms planen bidra till att uppnå kommunens mål, då området kommer förses med öppna dagvattenlösningar, vilket tillför området en mer omväxlande miljö för växter och djur att leva i. Genom utveckling av stråk kan tillgängligheten till naturområden norr och väster om området öka, särskilt då större gator anpassas för att möta behov för gång- och cykeltrafik. Den förändrade dagvattenhanteringen i området bedöms även förbättra förutsättningarna för att miljö kvalitetsnormer i Nyköpingsån uppnås.

10.3.8 Klimat- och energistrategi

Planområdets placering i direkt närhet till resecentrum, ökar möjligheterna för ett hållbart resande för de boende i området, genom en större valmöjlighet till att åka kollektivt till arbete och gå eller cykla till arbete och stadskärnan. Generellt sett har planen utformats för en energieffektiv struktur och förutsättningar för klimateffektiva resor. Flera åtgärder för att styra över till mer klimatneutrala resor ligger dock i detaljerade åtgärdsval som kommer efter detaljplaneskedet, såsom cykelhus och laddinfrastruktur för elbilar etc.

10.3.9 Transportstrategi

Planen bedöms efterleva transportstrategins prioriteringsordning, då området utformas med gena gång- och cykelvägar till resecentrum och stadskärnan samt att planen ligger i direkt närhet till resecentrum. Detaljerade åtgärdsalternativ finns för att ytterligare stimulera i önskad riktning.

11 Uppföljning

Enligt 6 kap 12 § miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Uppföljningen av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen ger kopplas lämpligen så långt som möjligt till befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem.

Uppföljning av föroreningsituationen i området sker i samband med saneringsåtgärder, då en miljökontrollant mäter och kontrollerar att föroreningshalterna i marken understiger gränsvärdena för känslig markanvändning innan bostäder byggs i området. Uppföljning sker så att sanering utförs till de nivåer som erfordras.

Underhålls- och skötselplaner behöver upprättas för dagvattensystemets olika anläggningar och ansvarområden, i dessa planer bör även anläggningarnas funktion och uppbyggnad tydligt framgå för bibehållen funktion vid eventuell ombyggnation eller fastighetsuppgröning. Inför det fortsatta arbetet med detaljplanen är det viktigt att se över vilka krav som kan ställas på framtida fastighetsägare avseende skötsel och underhåll av dagvattenanläggningarna inom kvartersmark. Det föreslagna dagvattensystemet förutsätter att någon form av samfällighet upprättas mellan de olika bostadskvarteren för att säkerställa att anläggningarna finansieras och förvaltas på ett hållbart sätt.

Miljökonsekvenser under byggskedet bevakas med det miljökontrollprogram som tas fram inför exploateringen av området.

12 Referenser och underlag

Underlagsrapporter

Liljemark Consulting AB, 2016. Översiktlig markteknisk markundersökning. Fogden 4 samt Raspen 2 och 3, Nyköping. 2016-06-08.

Liljemark Consulting AB, 2017 a. Miljöteknisk markundersökning, Raspen 1, Nyköping. 2017-03-24.

Liljemark Consulting AB, 2017 b. Kompletterande miljöteknisk undersökning, Raspen 1, Nyköping. 2017-10-12.

Liljemark Consulting AB, 2019 a. Raspen 1–3, Utlåtande kring åtgärder av markföroreningar och markens lämplighet för byggande. 2019-03-20.

Liljemark Consulting AB, 2019 b. Raspen 1, Kompletterande miljöteknisk undersökning med MIP-sondering. 2019-03-20.

Liljemark Consulting AB, 2019 c. PM Kompletterande grundvattenutredning. 2019-05-31.

Liljemark Consulting AB, 2019 d. PM Åtgärds mål och föreslagen åtgärd för klorerade alifater i mark – Raspen 1. 2019-09-02.

Nyréns arkitektkontor AB, 2017. Antikvariskt planeringsunderlag. Nöthagen, Nyköping. 2017-08-07.

Nyréns arkitektkontor AB, 2019. Antikvarisk konsekvensanalys, Nöthagen, Nyköping. 2019-10-15.

Ramböll, 2018 a. Trafikmodellering, Nöthagen. 2018-04-26.

Ramböll, 2018 b. Trafiksystemets funktion och behov. Nöthagen, Nyköpings resecentrum, Hållet och Väster. 0.9 Granskningsutgåva. 2018-03-02.

Ramböll, 2019. Riskanalys för DP Nöthagen, Nyköping, avseende transporter av farligt gods på järnväg och E4:an. 2018-06-19 och rev 2019-08-30.

Structor Akustik AB, 2019. Vibrationsutredning. 2019-10-02.

Structor Akustik, 2020. Nöthagen, Nyköpings kommun. Omgivningsbuller väg- och spårtrafik. 2020-05-15.

Structor Geoteknik, Stockholm, 2017 a. Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik. Raspen 1, 2 och 3, Nöthagen, Nyköpings kommun. Nya flerbostadshus, underlag till detaljplan. 2017-06-19.

Structor Geoteknik Stockholm, 2017 b. Utrednings PM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning. Raspen 1, 2 och 3, Nöthagen, Nyköpings kommun. 2017-08-09.

Structor Uppsala, 2020. Dagvattenutredning, Nöthagen, Nyköpings kommun. 2017-06-28, reviderad 2020-05-14.

Sweco, 2017. PM-trafik, Nöthagen. 2017-08-28.

Sweco, 2019 a. Strukturutredning Nöthagen. 2019 oktober.

Trivector, 2018. Parkerings- och mobilitetsutredning.

Wilund Arkitekter och Antikvarier AB, 2015. Antikvarisk förundersökning, Nöthagen, Nyköping. 2015-08-03.

Övriga referenser

Boverkets rapport 2015:8 Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö”

Cowi, Januari 2019. A101729-04-02-Farligt gods-RAP-001 – Riskutredning avseende farligt gods i Oxelösund.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2013a. Riskbild 2 Södermanland. Skyfall, lokala avrinningsförhållanden och extrema havsvattenstånd. Rapport 2013:24.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2013b. Riskbild 3 Södermanland. Extrema vädersituationer. Klimatförändringar och lokala effekter. Rapport 2016:03.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2019. Kunskapsunderlag för riksintressen.

Naturvårdsverket, 2004. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15.

Naturvårdsverket, 2017. Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder.

Naturvårdsverkets vägledning NV-01534-17, ”Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik”

Naturvårdsverket, 2019. <http://www.miljomal.se/>

Nyköpings kommun, 2012–2015. Miljö- och folkhälsopolicy.

Nyköpings kommun, 2013 a. Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta.

Nyköpings kommun, 2013 b. Översiktsplan för Nyköpings kommun.

Nyköpings kommun, 2014 a. Nyköpings kommuns VA-policy.

Nyköpings kommun, 2014 b. VA-strategi för Nyköpings kommun.

Nyköpings kommun, 2015. Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta.

Nyköpings kommun, 2016 a. Behovsbedömning av detaljplan för Raspen 2 och 3, Nöthagen, Nyköpings, Nyköpings kommun.

Nyköpings kommunkarta, 2016 b. http://kartor.nykoping.se/cbkort?profile=profile_fop

Nyköpings kommun, 2016 c. Klimat- och energistrategi 2016–2020.

Nyköpings kommun, 2018 a. Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum. 2018-04-06.

Nyköpings kommun, 2018 b. Nyköpings resecentrum. Illustrationskarta för Väster 1:42 m.fl. 2018-04-06.

Nyköpings kommun, 2020. Detaljplan antagandeverision, Raspen 1, 2 och 3 m.fl. Nöthagen, Nyköping. 2020-05-15.

OxGas AB, 2018. Miljökonsekvensbeskrivning för LNG-terminal i Oxelösunds hamn. Tillstånd enligt miljöbalken och sevesoverksamhet. Juni 2018.

SBB/Nyréns, 2019. Nöthagen strukturplan. 2020-05-15.

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

Statens Räddningsverk, 1997. Värdering av Risk. Karlstad

Statens Räddningsverk, 2006. Kartläggning av transport av farligt gods

SFS 2015:216, Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader och SFS 2017:359, Förordning om ändring i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader

Sweco, 2018. MKB tillhörande detaljplan för Nyköpings resecentrum i Nyköpings kommun. 2018-04-06.

Sweco, 2019 b. Nyköpings resecentrum. Bullerutredning gällande ny detaljplan. 2019-02-14.

Trafikverket, 2019. Projekt Ostlänken.
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/>

Trafikverket, 2017 a. Tabell över Riksintressen 2017.xcl

Trafikverket, 2017 b. Vägtrafikflödeskartan.

Trafikverket Rapport 2015:065. ”Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordning om omgivningsbuller”,

VISS, 2019. VattenInformationSystem Sverige

Östra Sveriges Luftvårdsförbund SLB-analys, 2019. <http://slb.nu/slbanalys/luftforeningskartor/> 2019-09-11

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

Diarienummer: MSN21/46

Sökande: Riki/Amasten

Den 4 maj 2021 inkom en begäran om planbesked från 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 avloppsnätet finns.

Beslutsunderlag

Checklista inför planbesked, planansökan (exkl bilagor)

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

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

Beslutet skickas till:

Sökande

Akten

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 för planbesked, planansökan (exkl bilagor)

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

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

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Fanny Ramström
Planarkitekt
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
Fanny Ramström

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 grönstrukturaspecter
- Behov av friyta och utemiljö för befintliga och nya boende
- Buller
- Förorenad mark
- Hållbar dagvattenhantering
- Integration och trygghetsaspecter
- 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

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef

Fanny Ramström
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

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 type="checkbox"/> Strandskydd <input type="checkbox"/> Fridlysta eller rödlistade arter <input type="checkbox"/> Värdefulla eller känsliga arter	
Beskrivning	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.

KULTUR	
<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	
Beskrivning	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	<p>Kapacitet finns enligt Nyköpings vatten för anslutning till det kommunala vatten- och 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	
Beskrivning	

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	

Trafik och mobilitet

- Mobilitet
- Kollektivtrafikförsörjning
- Gång och cykel
- Grön omställning

Arkitektur

- 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 att 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. Detaljplaneläggningen bör samordnas med stadsutvecklingsplanen för Brandkärr, vars planavgränsning sträcker sig till Träffen som ligger i nära anslutning till fastigheten. Under planarbetet så behöver trygghetaspekter 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.

	<p>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.</p>
--	--

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

Sökande

Namn Riki / Amasten	Telefon (även riktnummer) 070-6709410
Adress Repslagargatan 11	Postadress 118 46 Stockholm
Fastigheter som berörs Svetsaren 9	
Fakturamottagare Riki Bygg AB	Organisationsnummer/Personnummer 556854-8167
Faktureringsadress Box 4034, 203 11 Malmö	Postadress

Kontaktperson

Namn Emad Bagarzadeh	
Telefon (även riktnummer)/mobil 070-6709410	E-postadress emad@amasten.se

Syftet med ansökan (karta över planområdet ska bifogas).

Syftet är att begära ändring av befintlig detaljplan med målet att tillåta en förtätning av vår fastighet Svetsaren 9. Som fastighetsägare ser vi en stor potential i en förtätning av fastigheten som skulle kunna planeras på ett sätt så det lyfter hela bostadsområdet. Amasten har som mål att utveckla kvalitativa hyresrätter inom vår fastighet för ett långsiktigt eget ägande.

Övrig information

Konsult är anlitad	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej
Namn		
Telefon (även riktnummer)/mobil	E-postadress	

Övriga handlingar som är bifogade

Presentation av vår förstudie/idéskiss med tre olika alternativ bifogas.

Namnteckning

Ort och datum Stockholm, 3 /5 - 2021	
Namnteckning 	Namnförtydligande Emad Bagarzadeh

Anmälan skickas till: **Nyköpings kommun
Samhällsbyggnad
Plan- och naturenheten
611 83 Nyköping**

MSN § Samråd för ändring av detaljplan för del av Ana 11 (P6), Spelhagen, Nyköping, Nyköpings kommun

Diarienummer: MSN20/71

Sökande: Klöver Strand AB, Spelhagsvägen 13, 611 31 Nyköping

Syftet med ändringen av detaljplanen är att effektivisera nyttjandet av befintlig byggnad genom att möjliggöra för ytterligare parkeringsmöjligheter, cirka 90 parkeringsplatser, i befintlig parkerings- och lagerbyggnad.

I dagsläget omvandlas den befintliga byggnaden till parkeringshus och lager i enlighet med gällande detaljplan. Sökande har fått beviljat bygglov för parkering på övre plan samt förrådshotell i markplan. Den gällande detaljplanen, P10-18, medger 5000 m² parkering och lager. Den medger även 10 000 m² centrumbebyggelse samt hälso- och friskvårdsanläggningar på övre plan.

Planen anger att det enbart får vara parkering och lager i bottenplan. Byggnaden som är cirka 10 000 m² kan därmed inte nyttjas fullt ut för parkering och lager i dagsläget. Ändringen av detaljplanen kommer därför utöka exploateringsgraden för parkering från 5000 m² till 7200 m², cirka 85 parkeringsplatser utöver de som redan byggs.

Beslutsunderlag

Ändrad plan- och genomförandebeskrivning, ändrad plankarta, undersökning om betydande miljöpåverkan och yttrande från Länsstyrelsen om betydande miljöpåverkan.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) att** förslaget inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan
- 2) att** ändring av detaljplan för del av Ana 11 får skickas ut på samråd

Beslutet skickas till:

Sökande
Akten

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om samråd för ändring av detaljplan för del av Ana 11 (P6), Spelhagen, Nyköping, Nyköpings kommun

Läge: Gamla SAAB-byggnaden centralt i Spelhagen

Sökanden: Klöver Strand AB, Spelhagsvägen 13, 611 31 Nyköping

Sammanfattning

Syftet med ändringen av detaljplanen är att effektivisera nyttjandet av befintlig byggnad genom att möjliggöra för ytterligare parkeringsmöjligheter, cirka 90 parkeringsplatser, i befintlig parkerings- och lagerbyggnad.

I dagsläget omvandlas den befintliga byggnaden till parkeringshus och lager i enlighet med gällande detaljplan. Sökande har fått beviljat bygglov för parkering på övre plan samt förrådshotell i markplan. Den gällande detaljplanen, P10-18, medger 5000 m² parkering och lager. Den medger även 10 000 m² centrumbebyggelse samt hälso- och friskvårdsanläggningar på övre plan. Planen anger att det enbart får vara parkering och lager i bottenplan. Byggnaden som är cirka 10 000 m² kan därmed inte nyttjas fullt ut för parkering och lager i dagsläget. Ändringen av detaljplanen kommer därför utöka exploateringsgraden för parkering från 5000 m² till 7200 m², cirka 85 parkeringsplatser utöver de som redan byggs.

Bakgrund

Klöver Strand AB har 2020-05-19 inkommit med en begäran om planbesked för del av fastigheten Ana 11 med syfte att utöka parkeringsmöjligheterna i befintlig byggnad. Tidigare omfattade ansökan även ett större område samt att verksamheter i bottenplan skulle prövas. Efter dialog med sökanden så har planområdet begränsats.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har 2020-09-29 i ett planbesked beslutat att detaljplanearbete får inledas för del av fastigheten Ana 11.

Den gällande Fördjupade översiktsplanen från år 2013 beskriver att handel och centrumfunktioner bör säkerställas inom Spelhagen. Den del av stadsdelen som berörs av ansökan inkluderas inte i någon fördjupande förklaring. Däremot är

Spelhagen utpekat som ett framtida utvecklingsområde för blandstad i den kommande översiktsplanen. Utvecklingen kommer kräva parkeringsytor som skulle kunna samordnas i detta parkeringshus i framtiden. Således finns det möjlighet att lösa ett långsiktigt parkeringsbehov för den framtida stadsdelen Spelhagen.

Beslutsunderlag

Ändrad plan- och genomförandebeskrivning, ändrad plankarta, undersökning om betydande miljöpåverkan och yttrande från Länsstyrelsen om betydande miljöpåverkan.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

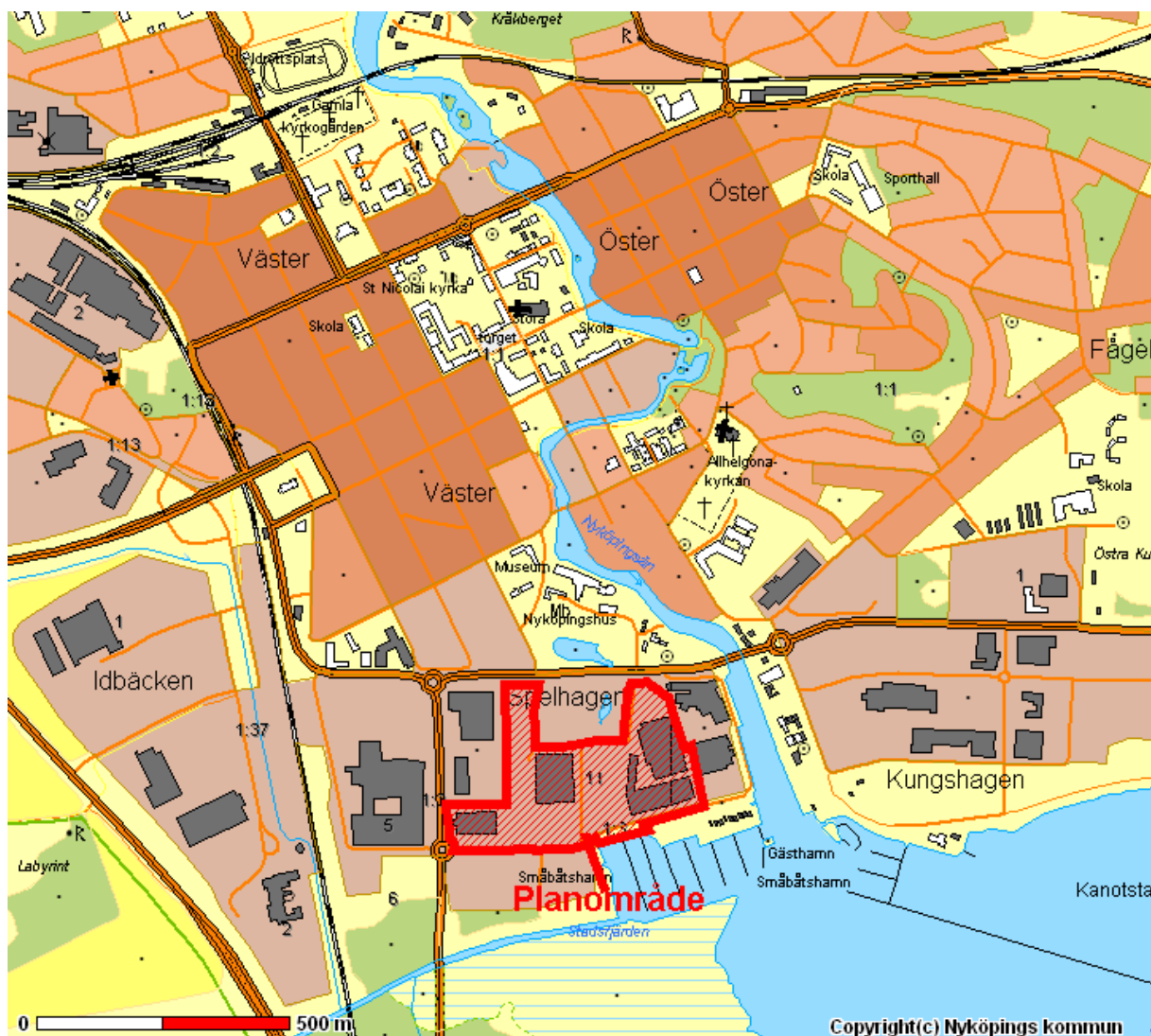
- 1) **att** förslaget inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan
- 2) **att** ändring av detaljplan för del av Ana 11 får skickas ut på samråd

Maria Ljungblom
Chef Stadsbyggnadsenheten
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Victoria Alstäde
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2021-08-24

Beslut till:

Akten
Sökanden



DETALJPLAN för

del av ANA 11 m fl Spelhagen Nyköpings kommun

Upprättad 2008-03-10
Reviderad 2009-06-05
Bo Åhl Arkitektkontor

Del av detaljplanen "del av ANA 11 m fl Spelhagen" har ändrats. Detaljplaneändringens samrådshandling finns i bilaga 1. Ändringen upprättades 2021-08-12.

ANTAGANDEHANDLING

Dnr P 2004-719, N 2005-948

Antagen i Kommunfullmäktige i Nyköpings kommun 2009-09-08 § 145
Laga kraft 2010-05-05

P 10/18

PLANBESKRIVNING

PLANHANDLINGAR

Till detaljplanen hör plankarta med bestämmelser, illustrationskarta, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet.

PLANENS SYFTE OCH BAKGRUND

Syftet är att inom det gamla industriområdet Spelhagen skapa en ny levande stadsdel med en integrering av arbetsplatser, bostäder och service.

Områdets läge är mycket attraktivt med sin närhet till stadskärnan, Nyköpingshus, Stadsfjärden och hamnen, tidigare uppfattat som "det övergivna SAAB-området". Genom bildandet av fastighetsbolaget Klöver Strand AB (f d Strandfastigheter AB), i fortsättningen benämnd Klöver, finns nu en markägare som aktivt driver omvandlingen av området. Merparten av byggnaderna inom området har rustats och fyllts med nya hyresgäster. Totalt arbetar i dag ca 600-650 personer inom Spelhagenområdet.

Spelhagen gränsar till stadskärnan och öppnar upp staden mot vattnet samtidigt som området genom sitt läge är en viktig länk mot planerade och utbyggda områden på Arnö. Strategiska gator och gc-vägar har kommunen som huvudman.

Detaljplanen medger ett flexibelt utnyttjande och etappvis utbyggnad. Vid genomförandet balanseras önskemålet om mångsidigt utnyttjande mot miljökrav, befintlig bebyggelse och befintlig verksamhet samt förhållandena på platsen.

Första detaljplanen, P 01-26 i kommunens register, som är under genomförande, omfattar området söder om Hamnvägen. **P 01-26** och nu aktuellt **planområde** (i fortsättningen benämnt planområdet) skall ses som en helhet vad gäller trafikföring, gc-vägar, parkering och teknisk försörjning varför hänvisning till P 01-26 ofta sker i denna planbeskrivning.

Efter omvandling av Spelhagenområdet bör enligt översiktliga riktlinjer maximalt 75% bruttoarea bestå av verksamheter och minimalt 25% bruttoarea av bostäder.

PLANDATA

Läge, areal och avgränsning

Planområdet omfattar ett område väster, söder och öster om P 01-26.

I nordväst sker en vägranlutning till den rondell som är byggd i korsningen Hamnvägen/Brunnsgatan.

I öster gränsar planområdet till Lantmännens siloanläggning och befintliga industri- och lagerlokaler. I väster gränsar planen till Arnöleden och befintlig handelsverksamhet inom Ana 10. I söder avgränsas området av Spelhagsvägen. Inga exploateringsintressen finns söder om Spelhagsvägen varför Spänten 7 ej längre ingår i planområdet.

I planområdet ingående fastigheter redovisas nedan under avsnitt Markägande.

Arealen är ca 9,3 ha.

Nuvarande marknivå är belägen mellan +0,5 till 0,9 meter. Alla +höjder i planområdet är satta i Nyköpings lokala höjdsystem.

Markägande

All kvartersmark inom planområdet är privatägd. Kommunen äger vägmarken för Spelhagsvägen och parkmarken söder om Spelhagsvägen.

I planområdet ingår

- Ana 10, delvis, ägare N A Svensson
- Ana 11, ägare Klöver Strand AB,
- Ana 12, ägare SAAB ANA Konsult AB,
- Ana 13, delvis, ägare Klöver Strand AB,
- Spelhamnen 1:3, ägare Nyköpings kommun,
- Spelhamnen 1:7, delvis, ägare Klöver Strand AB samt

Dessutom berörs Drottsens samfällighetsförening i planområdets nordöstra del.

Historik

Före industrins etablering i början av 1900-talet utgjordes marken av sankta strandängar. Tippning av avfall, schakt- och muddermassor ligger till grund för den mark vi har idag. De första industrierna bestod av skrymmande och fraktberoende verksamheter såsom båtvarv och upplag av olja och kol. Här fanns även tillverkningsindustrier som kakelfabrik, snickerifabrik mm.

På 1930-talet startade ANA tillverkning av bilar och traktorer här. Företaget expanderade och köptes av SAAB 1960. Stora industri- och kontorslokaler uppfördes för SAABs huvudkontor, personbilsdivisionen. 1989 flyttade SAAB huvudkontoret till Trollhättan och endast vissa av verksamheterna finns kvar inom området. På 1960-talet tillkom Lantmännens anläggningar utmed västra hamnsidan med den mycket dominerande silobyggnaden. Verksamheten är numera nedlagd och planer finns på att utnyttja området för huvudsakligen bostäder.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan och riksintressen

Kommunens översiktsplan 2003 hänvisar till fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort.

ÖP 1990 gällde vid planarbetets påbörjande men har ersatts av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort, laga kraftvunnen juni 2007. I översiktsplanen är Spelhamnen ett innerstadsområde som successivt omvandlas till blandat stadsområde med huvudsakligen verksamheter men även bostäder och kvarter med både bostäder och verksamheter. Spelhamnen har ett viktigt läge för att knyta ihop den befintliga stadskärnan med Arnö.

Strukturplan för Stadsfjärden med kvalitets- och gestaltungsprogram, antagen av kommunfullmäktige 2003-02-11 är en vision och programförklaring för Nyköpings utveckling. Spelhamnen är i denna programförklaring ett omvandlingsområde för blandade verksamheter och fler bostäder än i dag.

Omvandlingstakten styrs av befintliga verksamheter och fastighetsägare.

Planområdet gränsar till områden av riksintresse för kulturminnesvården, dels vid Kilaåns utlopp i Stadsfjärden och dels Nyköpings stadsområde med Nyköpingshus. Närheten till slottet ställer höga krav på gestaltningen i Spelhagen för att ge en god helhetsverkan och stärka riksintresset. Särskilt gestaltningsprogram har upprättats som bilaga till planförslaget.

Planprogram

1997 antog kommunfullmäktige planprogram och konsekvensbeskrivning för Spelhagen-Nyköping Strand. Planprogrammet har avgränsats av Hamnvägen i norr, Arnöleden i väster, Kilaån och båthamnen i söder och hamnen i öster. Planprogrammet beskriver områdets förutsättningar vad gäller gestaltning, trafik, buller och förorenad mark mm och slår fast vilka krav och restriktioner som skall gälla i hela Spelhagenområdet. Programmet utgör underlag för detaljplaneläggning av området som helhet. Detaljplaner upprättas etappvis.

En del planeringsförutsättningar har förändrats sedan planprogrammet antogs. I följande punkter har planprogrammets uppställda krav och restriktioner frångåtts i P 01-26:

- En planskild passage för gång- och cykeltrafikanter under Hamnvägen har utgått.
- Utbyggnadsetapperna kommer att ske från norr mot söder.
- Nuvarande utfart från Ana 10, N A Svensson bibehålles för kundtrafik medan varutransporter skall ske över Nyköping Strand.

I följande punkter frångås planprogrammet i detaljplanen för nu aktuellt område:

- Biltillfart möjliggörs till Karnevalsvägen från den nybyggda rondellen i korsningen Brunnsgatan/Hamnvägen
- Gator inom området blir kommunala
- Spelhagsvägens linjedragning ändras
- Gc-väg i nord-sydlig riktning med tänkt anslutning till ny bro över Kilaån får ett ospecificerat läge genom området
- Huvudledningar för vatten och avlopp förläggs inom allmän platsmark
- Bebyggelse utgår i anslutning till Spelhagsvägen.

Detaljplaner

Hela planområdet är tidigare planlagt. Planområdet berör detaljplanerna (plannummer i kommunens planarkiv):

- | | |
|------------|--|
| P 08-20 | Delantagande av nu aktuell plan. |
| P 05-36 | Tillägg till detaljplan P 76-3 för vårdcentral. |
| P 05-51 | Detaljplan för Spelhagen 1:3 m fl, Västra hamnen |
| P 01-26 | Detaljplan för ANA 13 och del av ANA 11, Spelhagen-Nyköping Strand. |
| P 95-14 | Detaljplan för Spelhagen 1:4 och del av 1:6 m fl, Östersjöcentrum. |
| P 94-4 | Detaljplan för ANA 10 och korsningen Hamnvägen/Arnöleden. |
| P 76-3 | Stadsplan för Spelhagsområdet å Väster. |
| 2001-09-18 | Samhällsbyggarnämnden beslutar att medge mindre avvikelser från detaljplanen och tillåta utfart för personbilstrafik från ANA 10 till Arnöleden. |

Området gränsar till plannummer
P 02-10 Detaljplan för del av kv Spånten 7.
P 04-9 Tillägg/ändring till detaljplan P 95-14.

Fastighetsplan och rättigheter

För delar av planområdet gäller fastighetsplan fastställd som tomtindelning 1956-05-26, akt 0480K-V:1878.

Bebyggelsen inom P 01-26 har rätt till utfart mot Spelhagsvägen via vägservitut genom planområdet.

Varutransporter till ANA 10, vilka i dag sker med direktutfart mot Arnöleden, skall ändras till att ske genom planområdet i samband med att ny plan upprättas.

Förordnanden

Generellt strandskydd gäller ej inom området då området var planlagt före strandskyddslagens tillkomst 1974.

Miljöbedömning

Nyköpings kommun, Planeringsenheten anser i en miljöbedömning daterad 2005-02-14 att planförslaget kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Orsaken är

1. Områdets historik-olika verksamheter som kan ha medfört markföroreningar
2. Buller från trafik samt industribuller från befintliga verksamheter
3. Geoteknik-översvämningsrisk, sättningsskador

Detta innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättas.

Kommunala beslut

Bygg- och Miljönämnden har 2004-06-22, § 127 beslutat att ny plan får upprättas.

Kommunfullmäktige har 2006-12-12 antagit detaljplanen men Kommunfullmäktiges beslut upphävdes 2007-03-06 av länsstyrelsen.

FÖRUTSÄTTNINGAR; FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Mark och vegetation

Den sparsamt förekommande vegetationen består av gräs och en del träd. De stora friytorna är idag grusbelagda eller asfalterade och används för upplag och parkering.

En park med vattenspegel, öppna gräsytor, trädgrupper och buskar har anlagts inom P 01-26, med en visuell koppling till Nyköpingshus.

Geotekniska förhållanden och radon

Marken i Spelhagen är plan och sluttar svagt mot söder. Olika fyllnadsmassor har tillförts området och medfört varierande geotekniska förhållanden. Undergrunden är lös lera med minst 30 meters mäktighet. Geoteknisk bedömning och miljökonsekvensbeskrivning har utförts.

Marknivån varierar mellan +0,4 och +1,3 meter i Nyköpings lokala höjdsystem.

Grundvattennivån ligger ca 1 meter under markytan. Medelvattenståndet ligger på -0,33 meter. Högsta noterade högvattenyta är +0,77 meter. SMHI har bedömt högsta högvattennivån inom ett hundraårsintervall till +1,7 m.

Markförhållandena bedöms som ställvis besvärliga för bebyggelse dels på grund av marksättningar och dels på grund av att grundläggning sker på fyllnadsmassor. Sättningar pågår ännu i området. Kvarvarande sättningar bedöms till 5 cm. Marken tål ej några uppfyllnader som medför ytterligare belastningar. Som planbestämmelse föreskrivs att när byggnads höjd- och planläge bestämts ska geotekniker granska och eventuellt kan kompletterande undersökningar erfordras.

Naturlig mark betraktas som lågradonmark.

Förorenad mark

Det finns föroreningar i marken. Föroreningarna kan komma från tidigare industrier och från fyllnadsmassor. Ett område på ömse sidor om Spelhagsvägen har varit deponi av sopor.

En flertal miljöprovtagningar med provgropar och analyser har utförts. Därvid har konstaterats att förhöjda halter av miljöfarliga ämnen har återfunnits. I miljökonsekvensbeskrivning och i Program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet-Riskbedömningar och förslag till åtgärder har åtgärdsprogram redovisats.

Som planbestämmelse gäller att i kvarlämnad deponi inom kv Jungfrun ska gasdräneringslager anläggas för att hindra spridning av gas och materialavskiljande fiberduk anläggas för att hindra spridning av markföroreningar. Högst 80% av markytan får hårdgöras.

Vidare krävs markklov för schaktning inom områden med kvarlämnad deponi. Detta för att undvika markingrepp i förorenad mark. Bygglov får inte heller beviljas innan godkänd efterbehandling av markföroreningar föreligger. Sådant godkännande beviljas av tillsynsmyndigheten (kommunen).

Generellt gäller att där markföroreningar påträffas vid markarbeten skall arbetena avbrytas och tillsynsmyndigheten informeras.

Deponigas kan förekomma varför förebyggande ventilering av husgrunder och ledningsgravar ska ske. Ett utökat skydd från radonskyddat utförande till radonsäkert (gassäkert) utförande av grundkonstruktioner har skrivits in som planbestämmelse. Samtliga åtgärder som ska vidtas återfinns i Program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet.

Tidigare och nutida markundersökningar innebär att föroreningssituationen är väl känd till utbredning och art. Metod, omfattning och genomförande är utklarade i miljökonsekvensbeskrivningen och genomförandebeskrivningen. Redovisade åtgärder i Program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet kommer att minimera risken för att människor exponeras för föroreningar och samtidigt minska risken för att något utläckage av föroreningar sker till Stadsfjärden eller Kilaån.

Risk för skred/höga vattenstånd

För all byggnation kan skredrisk föreligga i strandnära områden. Bedömning av skredrisker ingår i den geotekniska utredning som ska utföras innan byggnadsarbeten påbörjas.

SMHI har bedömt risken för högsta vattenståndet inom en hundraårsperiod. Särskild uppmärksamhet skall ägnas utformningen av grundkonstruktionen för att risken för fuktskador skall undvikas. Byggnad ska konstrueras så att +1,7 m vattenstånd klaras utan att byggnad tar väsentlig skada. Marknivån höjs från idag +0,5--+0,9 till ca +0,8--+1,3 vilket bidrar till att minska riskerna för översvämning. Endast källarlösa hus får uppföras.

Fornlämningar

Inga kända och registrerade fornlämningar finns inom området.

Bebyggelse

Planprogrammet beskriver att en successiv utbyggnad av området skall kunna ske på sådant sätt att befintliga och kommande verksamheter samt boende kan integreras utan onödiga störningar. Tidplanen för omvandling av planområdet är flera år.

Bebyggelse och verksamhet inom P 01-26

Pågående utbyggnad inom P 01-26 är belägen närmast staden. Utbyggnaden sker i etapper. Fullt utbyggt innebär detta ca 134 nya lägenheter (15000 kvm) och ca 4000 kvm lokaler.

Verksamheter inom planområdet

Planområdet innehåller 5 större befintliga byggnader för kontor, produktion och lager vilka ägs av Klöver och avses bevaras. Sammanlagda arean på dessa är ca 39000 kvm BTA. Vidare ingår i planområdet lagerlokalen Ana 12 med en area om ca 3200 kvm som ägs av SAAB ANA Konsult.

Omkring 600-650 personer är verksamma inom Spelhagenområdet idag. Verksamheter som kräver tyngre transporter är lokaliserade till de östra och västra delarna av Spelhagen, delvis inom planområdet. Angöring kan där ske utan passage genom bostadsdelarna. Verksamhet tillåts endast om den inte är störande för omgivningen.

Nya verksamheter skall vara av sådan art att de lämpar sig att integrera med bostäder, såsom butiker, kontor och småindustri. Detaljhandel är ett viktigt inslag när det gäller att skapa levande centrumpunkter och gatustråk. Vid torgen och längs Tre bröders väg skall finnas möjlighet att etablera småbutiker och sådana verksamheter som ej kräver tunga transporter i bostadshusens bottenvåningar.

Planområdets dominerande byggnad är hus KLM inom kvarteret Tullinspektören. Byggnaden mot Spelhagsvägen nyttjas huvudsakligen som kontor. En mindre finmekanisk hantverksverksamhet finns i bottenvåningen mot restaurangen. Den smalare byggnadskroppen längs Gästabudsvägen rymmer utbildningslokaler, kontor och vårdcentral. Byggnadens huvudsakliga användning avses bibehållas. Våningsarean är ca 18600 kvm. Restaurangbyggnaden i kvarteret Piparen har en bruttoarea om ca 2000 kvm.

Byggnad P1 är ca 6500 kvm och avses bibehållas. Planen medger, i likhet med byggnad P6 inom kvarteret Trumslagaren, en varierad användning. Omgivande mark ska användas som gemensamhetsanläggning för angränsande byggnader.

Byggnaden P2 öster om Gästabudsvägen vid Hamnvägen används för småindustri, hantverk och kontor. Huvudsakliga användningen är kontor, hantverk, service eller likvärdig användning. Bruttoarean är ca 1650 kvm.

Det nordvästra kvarteret söder om Hamnvägen är avsett främst för nybyggnader inrymmande kontor och handel. Tillåten byggnadsarea 2500 kvm.

Den stora lagerbyggnaden P6 centralt inom planområdet avses bibehållas och ges en varierad användning. Varumottagning och parkering utomhus vänds mot väster eller söder för samverkan med befintliga verksamheter utefter Arnöleden och för att inte störa bostadsområdet. Användningsbestämmelsen C medger att byggnaden i framtiden kan ha en huvudsaklig användning för sådana centrumfunktioner som utbildning, kontor, handel, sport, fritid, samlings- och utställningslokaler eller likvärdig användning samt parkering. Som planbestämmelse krävs att husgrunden ventileras och att bottenvåningen enbart används för ej personalintensiv verksamhet som parkering, lager eller likvärdigt ändamål. **Bruttoarean är 15000 kvm varav 5000 kvm avses för parkering (se ändring av detaljplan i bilaga1, sida 2).**

Väster om byggnad P6 i kvarteret Riddaren sker nybebyggelse som avses disponeras som företagspark med huvudsakligen lokaler för vård, utbildning, sport, kontor och handel eller likvärdig användning. Utbildning preciseras ej då andra regelsystem styr. Byggnadsarean är 3400 kvm.

Den befintliga lagerbyggnaden på ANA 12 får genom planbestämmelse en oförändrad användning. Med hänsyn till förekomsten av deponimaterial krävs marklov för schaktning inom fastigheten. Byggnadsarean är ca 3200 kvm.

Planområdet tillåter enligt ovan en nyexploatering med ca 17000 kvm för verksamheter. Totalt blir arean för verksamheter ca 65000 kvm. Dessutom ca 5500 kvm integrerat med bostäder.

Bostäder inom planområdet

Det finns inga bostäder inom planområdet idag. Villkoren för hur en god bostadsmiljö kan skapas har formulerats i plan- och gestaltungsprogrammen och följs upp i planförslaget. Bestämmelserna innebär ingen inskränkning av befintliga verksamheter i nuvarande omfattning, men att sådana förändringar inte får ske som ökar miljöpåfrestningen på omgivningen.

Planbestämmelserna har givits en flexibel utformning för att, på marknadsmässiga villkor, kunna möta en varierad efterfrågan under genomförandetiden. Utefter Tre bröders väg får byggnader uppföras i 2-4 våningar med verksamhet i bottenvåningen som en fortsättning på P 01-26.

Planen tillåter en nyexploatering med ca 5000 kvm (40 lgh) för bostäder integrerade med ovannämnda verksamheter.

Offentlig service

Barnomsorgslokaler integreras med de nya bostäderna. Lämpligt läge för daghem är i bottenvåningen i norra delen av kvarteret Munken nära angöringsgata för allmän trafik och med lämplig mark för utevistelse tillgänglig. Verksamheten inryms i bostadsbestämmelsen.

Närmaste låg- och mellanstadieskola är Västra skolan förskoleklass (sexåringarna), grundskola åk 1-6, fritidshem och förskola 1-5 år , avstånd ca 1000 meter.

Vårdcentral finns i planområdet.

Kommersiell service

Vid Arnöleden finns matvarubutik och järnaffär. I övrigt är serviceutbudet i centrum och hamnen lättillgängligt.

Tillgänglighet

Byggnader och mark utformas så att tillgänglighet enligt gällande lagstiftning uppnås. Särskild omsorg läggs på utformning av gångstråken för att underlätta för rörelsehindrade och synsvaga att röra sig inom området. Välbelägna parkeringsplatser reserveras för handikappfordon.

Då uppfyllnad av befintlig mark till planerad golvnivå inte synes möjlig med hänsyn till markens bärighet kommer entréer till markbostäder att utformas med ramp och trappa upp till golvnivån. I flerfamiljshus med trapphuslösning ligger entrén i markplanet och nivåskillnaden till första bostadsplanet tas upp i trapphuset.

Byggnadskultur och gestaltning

Ambitionen är att genomföra omvandlingen av det gamla industriområdet med en omsorgsfull gestaltning av såväl vad gatumiljö som bebyggelse. Samma gäller det större torget/navet inne i området som blir entrétorg till ett betydande antal boende, verksamma och besökande.

Ett särskilt gestaltningsprogram har upprättats i samband med P 01-26. En anpassning av programmet har skett och i princip efterföljs programmets bärande idé att föra vidare slottsparken ner genom planområdet ända ner till samlingspunkten vid torget med utblickar mot vattnet och båthamnen.

Nybebyggelsen avses ge en arkitektonisk prägel med byggnader som ”säger ifrån” och därmed har förutsättningar att samverka med befintliga större industri- och kontorsbyggnader.

Platser och stråk

För att understryka hur staden knyts till vattnet har i P 01-26 utvecklats betydelsen av flera stråk genom planområdet som knyter an till befintliga stråk. Ambitionen är att tillskapa många attraktiva mötesplatser längs stråken.

Från Tovastugan tillvaratas ett befintligt stråk i Gästabudsvägens förlängning ner till torget/navet och båthamnen.

Ett annat stråk är Brunnsгатans förlängning genom P 01-26 och vidare genom planområdet ner till torget/navet med utblickar mot vattnet i söder respektive utblickar mot Nyköpingshus och Kungstornet i norr.

Ytterligare ett är stråket Brunnsгатans förlängning genom kvarteren Riddaren och Jungfrun. Ett stråk som framledes ska leda vidare över Kilaån mot Arnö. Stråket har i detaljplanen ett ospecificerat läge då kvarteret Riddarens framtida koppling till kvarteret Trumslagaren kommer att styra den slutliga utformningen.

Friytor

Lek och rekreation

Fria ytor mellan bostadshusen ger goda möjligheter till soliga, vindskyddade uteplatser och närlekplatser på gemensamt ägd mark. En ny park har anlagts inom P 01-26 norr om planområdet.

Naturmiljö

I anslutning till området finns slottsvallarna, å-promenaden och promenadmöjligheter längs hamnen och Stadsfjärden. Vidare erbjuds rikliga möjligheter till rekreation i skog och mark på bekvämt gångavstånd till Arnöområdet och Sörmlandsleden. Den närbelägna båthamnen i Stadsfjärden öppnar tillgången till den sörmländska skärgården.

Väg och trafik

Gatunät

Biltillfart till planområdet sker dels från Arnöleden-Spelhagsvägen och dels från rondellen Hamnvägen/Brunnsгатan.

Spelhagsvägen har ojämn standard genom de marksättningar som skett. Vägen avses ombyggas och höjas med omkring 0,5 meter. Vägbanan kan avsmalnas vid ombyggnaden för att minska risken för sättningar. Planen medger 6,5 m körbanebredd, 4,5 m gång- och cykelbana längs Spelhagsvägens södra sida och bibehållande av gång- och cykelbanan på norra sidan. Spelhagsvägens nuvarande avslutning i öster bibehålls med 6,5 m körbana, dubbelsidig vinkeluppställd parkering och gångbana på norra sidan.

Biltillfart till området sker även från rondellen i Brunnsгатans förlängning till Karnevalsvägen. Intentionerna i P 01-26 har ändrats. Planen medger 6,5 m körbanebredd 3,5 m gång- och cykelbana öster om körbanan och 2 m gångbana väster om körbanan.

En ny trädplanterad lokalgata, Drottning Märts väg-Karnevalsvägen-Kung Birgers väg med kommunen som huvudman, blir uppsamlingsgata för verksamhetsområdet i väster. Till lokalgatan ansluts gemensamhetsanläggningar i form av kvartersgator och torg inom såväl P 01-26 som planområdet. Intentionerna i P 01-26 har ändrats dels vad gäller dragningen av Kung Birgers väg i anslutning till befintliga verksamheterna utmed Arnöleden och dels ovannämnda kommunalisering. Planförslaget löser utfartsfrågan för den tunga trafiken från ANA 10 och befintligt vägservitut vid Drottning Märts väg. Vägområdet dimensioneras för 6 m körbana, 2x2 m gångbana, 2x2 m kantstensparkering/plantering och 2x0,25 m stödremsa.

Längs Karnevalsvägens sträckning som lokalgata sker kantstensparkering enbart på södra sidan av utrymmesskäl. Drottning Märts väg bör byggas ut i tidigt skede för att ge struktur och karaktär åt området.

Inom planområdet bör gator och kvartersvägar läggas på en lägsta nivå +0,8 meter.

Drotsens samfällighetsförening och berörda fastighetsägare har godkänt följande ändring av plankartan:

Gästabudsvägens status längs Drotsen 1-8 har ändrats från ”Kvartersväg för allmän körtrafik” till ”Kvartersväg för biltrafik och gatuparkering för områdets behov”.

Ändringarna medför minskad biltrafik och en till omfattning minskad gemensamhets-anläggning för Gästabudsvägen.

Infart till Lantmännens siloanläggning sker till största delen från Hamnvägen. Enligt P 01-26 bör infarten samordnas med Swenox för att avlasta Spelhagsvägen. Detta kräver vänstersvängfält på Hamnvägen vilket skall byggas senast i samband med omvandling av Siloområdet.

En sammanbindande gata Spelhagsvägen/Hamnvägen, Tolagsgatan med läge väster om silobyggnaden är planlagd i detaljplanen för Siloområdet, antagen kommunfullmäktige 2009-06-09. I dagsläget är detta område fysiskt tillgängligt men utgör tomtmark. Mark tillhörig Klöveren närmare Spelhagsvägen har givits beteckningen lokalgata med genomförande inom 5 år.

Gång- och cykeltrafik

Två GCM-stråk leder genom planområdet från Hamnvägen till Spelhagsvägen.

P 01-26 har som målsättning att gående och cyklister från Arnöområdet på sikt skall utnyttja ett gent cykelstråk med bro över Kilaån, genom Spelshagen och fram till Brunngatan. Det är önskvärt att en sådan möjlighet skall finnas kvar för framtiden även om en sådan utbyggnad för närvarande inte är aktuell. Utrymme för denna cykelväg finns med i planförslaget med ospecificerat läge genom kvarteren Riddaren och Jungfrun.

Gång- och cykelstråket från Tovastugan fortsätter längs planområdets östra gräns till torget/navet och anslutningen till Spelhagsvägen. Stråket är beläget på kvartersmark och avses skötas av gemensamhetsanläggning. Det skall vara tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik, dock ej mopedtrafik på sträckan söder om kvartersvägen, förbi vårdcentralen och ner till torget.

En separat gc-väg längs Spelhagsvägen norra sida finns från Arnöleden fram till i höjd med Munkvraksvägen. Därefter övergår gc-vägen till gångbana fram mot hamnen. Längs Spelhagsvägens södra sida finns utrymme för 4,5 m gång- och cykelbana fram till befintliga parkeringen vid Spelhagsvägens slut.

Kollektivtrafik

Busshållplatser finns på Arnöleden. Bussarna trafikerar dels sträckan Arnö-busstationen och dels Oxelösund-järnvägsstationen.

Möjlighet finns att leda en busslinje in i planområdet, från Arnöledens rondell, med hållplats på Drottning Märta's väg vid kv Härolden och med utfart vid Hamngatans rondell.

En framtida linjedragning kan vara att busstrafik leds genom Spelhagenområdet från Arnöleden via Spelhagsvägen och Tolagsgatan till Hamnvägen.

Parkering, varumottag

Rekommendationer för parkering i Översiktsplanen för Nyköpings tätort 1990 skall tillämpas. Parkeringsbehovet redovisas i en särskild parkeringsutredning. Parkeringsbehovet är tillgodosett med bl a två stora parkeringsanläggningar i byggnaden P6 och området söder därom.

Samutnyttjande av parkeringsanläggningarna förutsätts i parkeringsutredningen. Samlade parkeringsytor skall vara tillgängliga för gemensamhetsanläggning. Kantstensparkering möjliggörs vid såväl lokalgator som kvartersvägar. Reserverade platser för boendeparkering kommer att finnas.

Samlade trädinramade parkeringsytor är belägna i planområdets ytterkanter och ger en lugn och trafikskyddad miljö i det centralt belägna bostadsområdet. Nuvarande parkeringslösningen på Spelhagsvägen vid hus KLM föreslås bevarad vilket förutsätter revidering av detaljplanen för Västra hamnen.

Tunga varutransporter kommer främst att ske i planområdets västra del och på Spelhagsvägen. Tre Bröders väg genom planområdet är en enkelriktad kvartersväg tillåten för trafik för områdets behov.

Störningar och risker

I programskedet gjordes en konsekvensbeskrivning vilken belyste vilka restriktioner, åtgärder och ytterligare utredningar som måste beaktas som planeringsförutsättningar.

I P 01-26 har kompletterande utredningar och miljökonsekvensbeskrivning utförts och beskrivits under avsnitt geotekniska förhållanden, dagvattenhantering och markföroreningar. Åtgärder som krävdes i P 01-26 har utförts (skyddsåtgärder för gasoldepå inom ANA 10, bullerbegränsande åtgärder inom Spelhagen 1:6, sanering av förorenad mark inom ANA 13).

Kompletterande utredningar har skett beträffande geoteknik, buller, VA, högvattenstånd och markföroreningar samt gas. Särskild samlad MKB har upprättats. Av denna och Program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet framgår vilka restriktioner, åtgärder och ytterligare utredningar som krävs i samband med exploateringen av planområdet.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Inom planområdet finns ett kommunalt VA-nät som är 40-50 år gammalt. Huvudnätet behålles och ligger till största delen inom kommunala gator och GC-vägar. Där dessa ledningar ligger inom kvartersmark tillskapas u-områden. Förbindelsepunkter finns vid Hamnvägen och Spelhagsvägen.

En omfattande omläggning av ledningar till nybebyggelsen förutsätts. Om flera fastigheter nyttjar gemensam, ickekommunal ledning på kvartersmark skall ledningarna ingå i gemensamhetsanläggning.

Brandvattenförsörjning säkerställs i samverkan med Sörmlandskustens räddningstjänst i samband med plangenomförandet. Befintliga brandposter som är i drift avses bevaras om så bedöms nödvändigt.

Dagvatten

De geotekniska förhållandena medger inte högre markhöjd än ca +1,0.

Ett nytt dagvattensystem anläggs i områdets allmänna gator och gemensamhetsanläggningar. Det innebär ett system med horisontella ledningar som kommuniserar med varandra och med flera förbindelsepunkter. Den för tillfället gällande havsnivån står i ledningssystemet eftersom alla dagvattenledningar är täta och har koppling direkt ut i havet.

En dräneringsutredning har utförts. Spelhagenområdet är ett utfyllt område med vattengenomsläppliga massor varför havsnivån hela tiden finns i fyllningen. Ett dräneringssystem för golv anläggs ej då ett sådant snarare har en effekt att man snabbare får in sjönivån under konstruktionen. Grundkonstruktionen måste utformas så att den inte tar skada vid tillfälligt högvatten.

För att undvika att förorenat släckvatten rinner ut i dagvattensystemet får man i samband med brand täcka galler på dagvattenbrunnar med lämplig tätning. Efter brand sugts det förorenade vattnet med slamsug och töms på lämplig deponi.

Inom planområdet finns kommunala ledningar för dagvatten. Där dessa ledningar ligger inom kvartersmark tillskapas u-områden.

Värme

Planområdet ansluts till fjärrvärmeledningar.

El, tele och bredband

El- och teleförsörjning kan utbyggas till området. Bredbandsanslutning kommer att vara möjlig. Plats för transformatorstation framgår på plankartan.

Avfall

Lämpligt placerade gemensamma utrymmen för källsortering och restavfall skall anordnas i anslutning till bostäderna. Närmaste återvinningsstation för utsorterade förpackningar är belägen vid bemannad återvinningscentral vid Domänvägen.

NAMNSÄTTNING

Namnberedningens förslag till namn på gator och kvarter redovisas på plankartan.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande

Frågor av administrativ karaktär behandlas i genomförandebeskrivningen.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås till 15 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Verkan på fastighetsplan

Den fastighetsplan som fastställdes som tomtindelning 1956-05-26, akt 0480K-V:1878 upphör att gälla för inom de delar som är belägna inom planområdet.

MEDVERKANDE

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Maths Carreman, Klöver och i samarbete med arkitekt Dina el Midani; Henrik Haugness, planeringsenheten; Hans Nilsson, Gatuavdelningen; Åsa Eriksson, Nyköping Vatten; John Lönnborg, Skanska; Yvonne Stiglund, SWECO VIAK AB, Tommy Andersson, miljökonsult, Gert Nilsson, Geosigma och Teresia Wengström, Tyréns.

REVIDERING

Efter den förnyade utställningen har handlingarna kompletterats med omfattande utredningar av markföroreningar och gasförekomst. Resultatet har redovisats i Program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet-Riskbedömningar och förslag till åtgärder med tillhörande bilagor.

Utredningarna har resulterat i förtydligande planbestämmelser rörande miljöfrågorna med krav på att åtgärder ska genomföras enligt ovannämnda program.

Bo Åhl
Arkitekt SAR/MSA

DETALJPLAN för

Del av Ana 11 m fl i Spelhagen, Nyköping, Nyköpings kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

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

Beslut om plansamråd	2005-09-20
Samråd	december
Beslut om utställning	2006-05-23
Utställning	juni 2006
Godkännande	2006-10-17
KS	2006-11-20
Antagande KF	2006-12-12
Upphävande av lst	2007-03-06
Nytt utställningsbeslut	2007-12-18
Utställning	april 2008
Godkännande	juni 2009
Antagande KF	september 2009
Laga kraft	oktober 2009

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft.

**Huvudmannaskap
Ansvarsfördelning**

Exploatören utför och bekostar samtliga exploateringsarbeten inom exploateringsområdet till den del de är föranledda av exploateringen. Bl a ska kvarTERS- och lokalGATOR, väGANSLUTNING till SlottsRondellen, gc-väGAR, parkeringsplatser, planteringar och torg iordningställas. Ombyggnad och höjning av Spelhagsvägen i dess nya sträckning utförs och bekostas av Nyköpings kommun.

Erforderlig marksanering skall utföras och bekostas av exploatören i enlighet med föreslagna åtgärder i MKB'n och program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet. Efterbehandling av markföroreningar ska godkännas av tillsynsmyndigheten.

Exploatören svarar ej för nyanläggning av fjärrvärme, el, tele och bredband, men däremot har exploatören samordningsansvar även för detta. Exploatören svarar för flyttning av befintlig kommunal VA-ledning till läge för lokalgata. Uppstår behov att flytta övriga ledningar p g a exploateringen, skall exploatören svara även för detta.

Kommunen skall vara huvudman för allmänna platser. Allmän platsmark överförs till kommunen utan ersättning. Exploatören och framtida fastighetsägare skall vara huvudman för anläggningar inom kvartersmark.

Avtal

Exploateringsavtal skall upprättas mellan kommunen och exploatören. I avtalet regleras ansvars- och kostnadsfördelning samt övriga förekommande exploateringsfrågor.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**Fastighetsbildning**

Exploatören ansöker om och bekostar fastighetsbildning.

Del av Ana 10, 11 12 och 13 skall regleras över till kommunens gatufastighet Spelhagen 1:3.

Gemensamhetsanläggningar för kvartersgator, gc-vägar, parkeringar, torg, miljöhus, ledningar, förgårdsmark mm behöver bildas. Deltagande fastigheter, andelstal mm avgörs vid kommande fastighetsbildning.

Vägservitut från kvarteret Drotsen till Spelhagsvägen kan upphävas då "Drottning Märta's väg" övergår till kommunalt huvudmannaskap.

EKONOMISKA FRÅGOR**Planekonomi**

Exploatören svarar för alla kostnader som kan hänföras till exploateringen. Kostnads- och ansvarsfördelning avseende cirkulationsplats, vänstersvängfält mm är tidigare reglerat i detaljplan P 01-26 med tillhörande exploateringsavtal från 1991.

TEKNISKA FRÅGOR**Utredningar**

En översiktlig geoteknisk utredning samt miljö-, risk-, gas- och dräneringsutredningar har genomförts. SMHI har beräknat högsta 100-års vattenstånd. Miljökonsekvensbeskrivning samt Program för sanering och utveckling av Spelhagenområdet – Riskbedömningar och förslag till åtgärder har tagits fram. En bedömning av skredrisk skall ske i samband med geoteknisk utredning innan byggnation kan påbörjas.

Upprättad 2008-03-10, reviderad 2009-06-20

Ewa Collin
Exploateringslantmätare

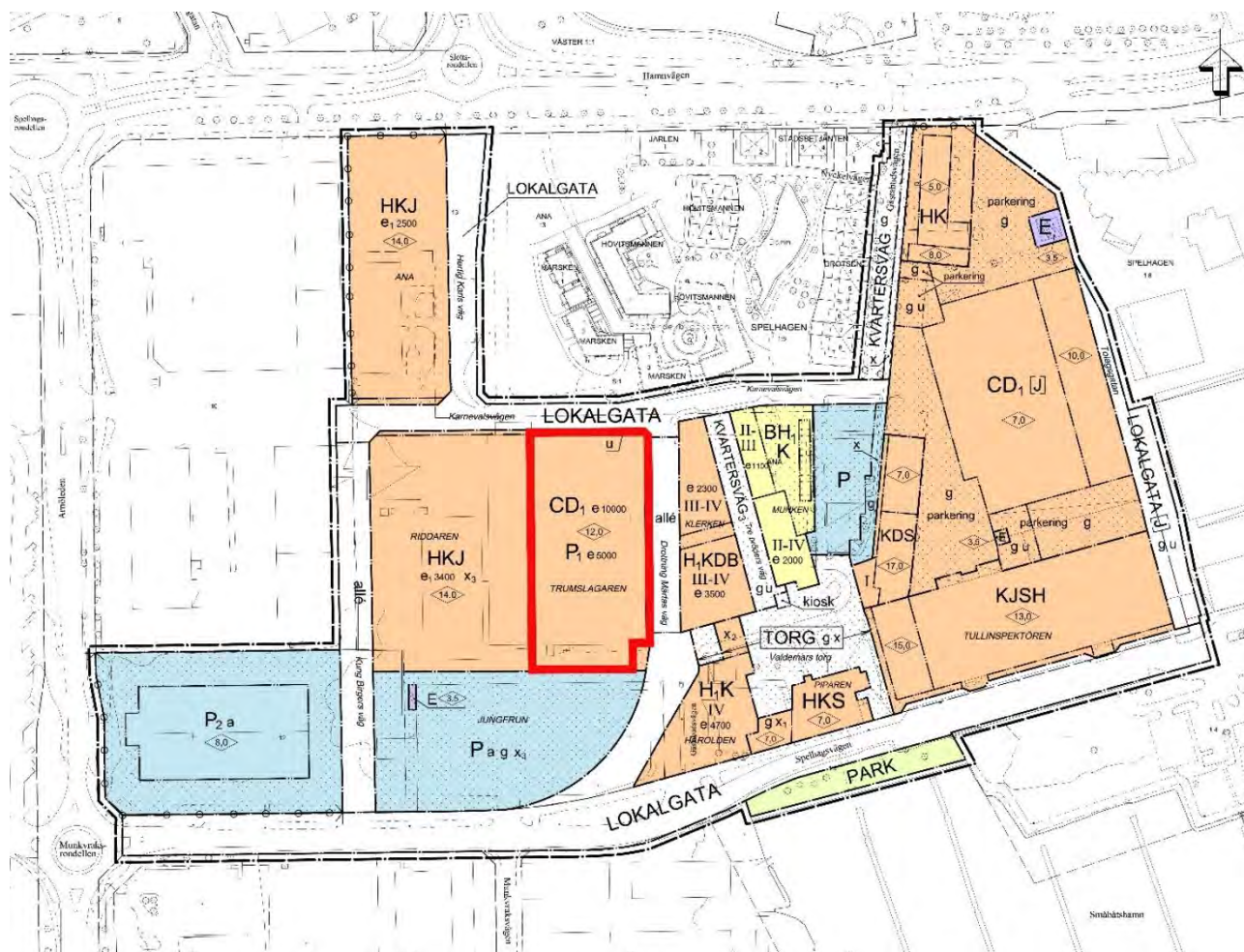
Bilaga 1 – Ändring av detaljplan för del av Ana 11

INLEDNING

Om behov uppstår kan en detaljplan ändras. Detta förutsätter att ändringen uppfyller plan- och bygglagens krav på tydlighet samt ryms inom syftet för den ursprungliga detaljplanen. Denna bilaga är en planändring för en del av det ursprungliga planområdet i detaljplan P 10/18.

PLANÄNDRINGENS SYFTE OCH BAKGRUND

Fastighetsägaren Klöverstrand AB önskar effektivisera utnyttjandet av befintlig byggnad, P6, i Spelhagen. Effektiviseringen innebär att antalet parkeringsplatser ökas inom befintlig byggnad. Syftet med planändringen är således att möjliggöra för ett ökat antal parkeringsplatser inom gällande plan genom en planändring. Planändringen är förenlig med detaljplanens syfte och berör enbart befintlig byggnad, P6. Syftet med den ursprungliga detaljplanen är att inom det gamla industriområdet Spelhagen skapa en ny levande stadsdel med en integrering av arbetsplatser, bostäder och service.



Byggnad P6 markerad i rött som ändringen berör.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

En Undersökning om betydande miljöpåverkan har upprättats och tidigt 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

miljökonsekvensbeskrivning, MKB, behöver därför inte upprättas.

FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Bebyggelse

Detaljplaneändringen innebär att den tillåtna bruttoarean för parkering utökas och innebär att antalet parkeringsplatser i byggnaden tillåts bli fler. Planprocessen syftar till att utreda om tillkommande parkeringsplatser inom befintlig byggnad är lämpliga. Inom planområdet finns idag en befintlig byggnad i två våningar, P6, som används som parkeringshus och förråd. Byggnadens två våningar har en total yta på 10000 kvm. Gällande detaljplan medger maximalt 5000 kvm parkering och/eller maximalt 10000 kvm vård- eller centrumbebyggelse. Planändringen innebär att det möjliggörs för totalt 7200 kvm parkering istället för 5000 kvm. Ändringen innebär således att arean för parkering utökas med 2200 kvm.

Väg och trafik

Parkering

I dagsläget utgörs en stor del av området Spelhagen av parkeringsplatser, som nyttjas av både boende och verksamheter i området. Dessa är idag utformade som markparkering.

Då hela övre plan på befintlig byggnad P6 redan idag nyttjas som parkering kommer detaljplaneändringen i praktiken att innebära ett tillskott av parkeringsplatser i markplan. Ett utökat antal parkeringsplatser i P6 kommer innebära att fler närboende ges möjlighet till inomhusparkering. Ambitionen är att tillskottet av parkeringsplatser ska möjliggöra en minskning av antalet markparkeringar utomhus i Spelhagen. Detaljplaneändringen innebär också en framtida möjlighet för bostadsutvecklare i Spelhagen att nyttja tillkommande parkeringsplatser inomhus i P6 istället för att bygga ut ytterligare parkering utomhus i området. Kommunen vill främja ett effektivt markutnyttjande i stadsnära lägen.

Trafik

En konsekvens av detaljplaneändringen kan bli att antalet fordonsrörelser ökar, om antalet parkeringsplatser utomhus inte minskas med samma omfattning. Då tillskottet är marginellt (cirka 85 platser) förväntas ökningen av fordonsrörelser vara litet.

Infarten till parkeringshuset kommer att ligga kvar i befintligt läge mot Drottning Märta's väg längs parkeringshusets östra fasad. Då infarten ej vetter mot befintligt bostadskvarter norr om P6 förväntas ökningen av fordonsrörelser främst ske på Drottning Märta's väg. Viss risk för ökade trafikrörelser föreligger för övriga gator i Spelhagen beroende på om antalet markparkeringar inte minskar med motsvarande omfattning. Om detta inte sker kan det förväntade ökade antalet fordonsrörelser räknas ut enligt nedanstående tabell 1. Siffrorna i tabell 1 utgår från att de tillkommande parkeringsplatserna är boendeparkering.

Tabell 1- Förväntat ökat antal fordonsrörelser i det fall befintlig markparkering inte avvecklas i samma omfattning och takt som parkeringsplatser i P6 tillkommer.

	Antal	Fordonsrörelser per parkeringsplats och dag (snitt)	Totalt antal fordonsrörelser
Tillkommande parkeringsplatser i P6	85	3,5	298

Enligt tabell 1 innebär tillkommande 85 parkeringsplatser cirka 300 trafikrörelser per dygn, vilket utslaget på halva dygnet blir cirka 25 trafikrörelser per timme.

Störningar och risker

Buller

Antalet tillkommande fordonsrörelser till följd av planändringen förväntas, i ett värsta scenario, bli cirka 25 per timme. Hastighetsbegränsningen i området är 30 km/h och uppskattningsvis hälften av de tillkommande trafikrörelserna till P6 (cirka 13 trafikrörelser per timme) passerar bostadsområdet, via Hertig Karls väg och Varvsvägen. Resterande trafik bedöms ta Drottning Märts väg till P6. Mot bakgrund av att planändringen antas medföra en marginell ökning av trafikrörelser i området bedöms det inte föreligga risk för att bullerriktvärden för bostäder kommer att överskridas.



Byggnad P6, med ny fasad i cortenstål, sedd från bostadsområdet i norr.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Tidplan

Planarbetet handläggs med standardförfarande enligt 5 kap plan- och bygglagen (2010:900 PBL).

Samråd	september-oktober 2021
Granskning	december 2021
Antagande	februari 2022

Genomförandetid

Genomförandetiden för planändringen är samma som genomförandetiden för den ursprungliga detaljplanen. Det vill säga att den gäller 15 år från det datum detaljplanen fått laga kraft (2010-05-05).

Ändring upprättad 2021-08-12

Medverkande i planarbetet

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och har bekostats av exploatören.

Detaljplanen har upprättats av Stadsbyggnadsenheten tillsammans med Ramboll.

Victoria Alstade
Planarkitekt,
Stadsbyggnadsenheten

Frida Andersson
Planarkitekt,
Ramboll

Pernilla Knutsson
Planarkitekt,
Ramboll

Undersökning om betydande miljöpåverkan inför ändring av detaljplan för del av Ana 11 (P6), Spelhagen, Nyköpings kommun

Undersökningen ska utgöra underlag för bedömning om genomförandet av kommande ändring av 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.

Syftet med ändring av detaljplan (Planen)

Syftet med ändringen av detaljplanen är att effektivisera utnyttjandet av befintlig byggnad genom att tillåta högre exploatering av parkering i befintlig parkerings- och lagerbyggnad. Det innebär att ändringen enbart kommer pröva en högre exploatering av parkering inom befintlig byggrätt i gällande detaljplan.

Nulägesbeskrivning (Platsen)

Planområdet utgörs av en mindre del, 5500 m², av fastigheten Ana 11 i Spelhagen. Stadsdelen ligger söder om Nyköpings stadskärna med nära anslutning till hamnen och centrum. Kopplingen till stadskärnan och Västra hamnsidan utgör en viktig grund för hur området kan utvecklas i framtiden då det har möjlighet att bli en förlängning av staden och en viktig koppling till vattnet.

Spelhagen har tidigare varit ett industriområde med bland annat biltillverkning samt deponi för avfall. Således finns det omfattande markföroreningar inom området vilket begränsar möjligheterna för framtida bebyggelse utifrån markens förutsättningar i nuläget. Genom åren har marken i Spelhagen analyserats i olika omgångar och det berörda planområdet är placerat nära den centrala punkt där deponin var verksam. Föroreningarna kan eventuellt försvåra utveckling av känslig användning inom planområdet.

I den aktuella planansökan anges att en utökad parkeringsyta inom det befintliga huset önskas, delvis för att täcka in parkeringsbehovet för framtida

projekt men även för att kunna effektivisera befintlig markparkering. Den befintliga byggnaden är en äldre industrilokal som tidigare används av SAAB. Byggnaden omvandlas i dagsläget till ett parkeringshus med lagerlokaler av fastighetsägaren i enlighet med gällande plan. Den gällande detaljplanen, P10-18, medger 5000 m² parkering och lager. Den medger även 10 000 m² centrumbebyggelse samt hälso- och friskvårdsanläggningar på övre plan. Planen anger att det enbart får vara parkering och lager i bottenplan. Byggnaden som är cirka 10 000 m² kan därmed inte nyttjas fullt ut för parkering och lager i dagsläget, vilket är sökandes önskan.

Den gällande Fördjupade översiktsplanen från år 2013 beskriver att handel och centrumfunktioner bör säkerställas inom Spelhagen. Den del av stadsdelen som berörs av ansökan inkluderas inte i någon fördjupande förklaring. Däremot är Spelhagen utpekad som ett framtida utvecklingsområde för blandstad i den kommande översiktsplanen. Utvecklingen kommer kräva parkeringsytor som skulle kunna samordnas i detta parkeringshus i framtiden. Således finns det möjlighet att lösa ett långsiktigt parkeringsbehov för den framtida stadsdelen Spelhagen genom denna ändring. Detta kräver att tydliga avtal med fastighetsägaren upprättas under planarbetet.



Planområdets avgränsning

Ställningstagande till strategisk miljöbedömning och avgränsning av MKB

Området är centralt beläget i ett verksamhetsområde. I den kommande översiktsplanen pekas Spelhagen ut som ett utvecklingsområde för framtida blandstad.

Ändringen av planen anger förutsättningar för parkering och verksamheter som kopplas till blandstad. Den framtida omvandlingen av Spelhagen kommer kräva parkeringsytor som skulle kunna samordnas i detta parkeringshus.

Planen medför att utveckling av Spelhagen kan påbörjas. Utöver det skapas möjligheter att samordna parkering på ett effektivt sätt och lösa ett långsiktigt parkeringsbehov för den framtida stadsdelen Spelhagen.

Den samlade bedömningen av ovanstående aspekter och deras kumulativa effekter är att ändringen av detaljplanen **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:

- Eventuella buller- och trafikökningar.
- Parkeringsbehov och möjligheter att säkra upp parkeringsytor till eventuell framtida bebyggelse för långsiktig hållbarhet.

Tidigt samråd

Referensgrupp/myndighet som medverkat i tidigt samråd gällande denna behovsbedömning

MYNDIGHET	NAMN	Datum
Stadsbyggnadsenheten, Nyköpings kommun	Sofia Bergqvist	2020-11-19

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

Maria Ljungblom
Chef Stadsbyggnadsenheten

Victoria Alstäde
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	
Beskrivning	

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	
Beskrivning	Vid ändring av plan upphävs inte strandskyddet.

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	
Beskrivning	Byggnaden har förändrats i hög grad och anses därmed inte ha ett tydligt kulturhistoriskt värde idag.

HÄLSA	
<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	
Beskrivning	<p>Eventuella bullerökningar vid de befintliga bostäderna kan behöva undersökas.</p> <p>Markföroreningar förekommer i området men har undersökts i flera omgångar vilket leder till kommunens bedömning att föroreningar inte behöver undersökas i denna ändring som enbart syftar till att möjliggöra utökad parkering i befintlig byggnad. Om andra användningar hade prövats i planen hade det däremot krävts utredningar av markföroreningar.</p>

RISK	
<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 type="checkbox"/> Trafiksäkerhet - skydd mot olyckor <input type="checkbox"/> Farligt gods/skyddsavstånd <input type="checkbox"/> Erosion	
Beskrivning	

VATTEN	
<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 type="checkbox"/> Dagvatten <input type="checkbox"/> Spillvatten	
Beskrivning	

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 type="checkbox"/> Riksintresse för kommunikation (väg, järnväg, flyg, sjöfart) <input type="checkbox"/> Behov av flyghinderanalys <input checked="" type="checkbox"/> Skyddsrum	
Beskrivning	Ett skyddsrum finns i byggnad och det behöver tas i beaktning vid framtida planering

MILJÖKVALITETSMÅL

<i>Kan genomförandet av detaljplanen antas bidra eller motverka miljökvalitetsmålen?</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	
Beskrivning	

STADSBYGGNADSKVALITETER
<i>Vilka stadsbyggnadskvaliteter är viktiga att särskilt ta med i beaktning för genomförandet av detaljplanen?</i>
<u>Sociala aspekter</u> <input 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>Trafik och mobilitet</u>	
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitet	
<input type="checkbox"/> Kollektivtrafikförsörjning	
<input type="checkbox"/> Gång och cykel	
<input type="checkbox"/> Grön omställning	
<u>Arkitektur</u>	
<input type="checkbox"/> Landskapsbild	
<input type="checkbox"/> Stadsbild	
<input type="checkbox"/> Gestaltning	
Beskrivning	

REFERENSMATERIAL SOM HAR ANVÄNTS	
Källa	Aktualitet
<i>Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta</i>	2013
<i>NYGIS</i>	2020



Nyköpings kommun

samhallsbyggnad@nykoping.se

Undersökning om behov av strategisk miljöbedömning avseende ändring av detaljplan för del av Ana 11, Spelhagen, Nyköpings kommun

Er beteckning SBN 20/114, handlingar inkomna till Lst 2020-11-23.

Kommunen har begärt yttrande över underlag om behov av strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken. Syftet med ändringen av detaljplanen är att effektivisera utnyttjandet av befintlig byggnad genom att tillåta högre andel parkering i en parkerings- och lagerbyggnad. Det innebär att ändringen enbart kommer pröva en högre exploatering av parkering inom befintlig byggrätt i gällande detaljplan.

Bedömning av miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Länsstyrelsens synpunkter och råd

Länsstyrelsen har inget att tillägga när det gäller vilka aspekter som bör belysas i fortsatt planprocess.

Torbjörg Sekse

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

MSN § Beslut om avslutande av detaljplaneärenden i Nyköpings kommun

Diarienummer: MSN21/39

Stadsbyggnadsenheten har gått igenom gamla och inaktiva detaljplaneärenden i syfte att se vilka ärenden som kan avslutas. I bilaga 1 till tjänsteskrivelsen redogörs för tre detaljplaneärenden som tidigare fått positivt planbesked i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (eller tidigare Bygg- och tekniknämnden) och där Stadsbyggnad föreslår att dessa avslutas.

Ärendena har av olika anledningar avstannat under planprocessen. Plan- och bygglagen och andra lagar har ändrats markant under åren och därför är det bättre att avsluta gamla planärenden som sedan kan återuppstartas om eller när det blir aktuellt och då handläggas enligt nu rådande lagstiftning.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 till tjänsteskrivelsen daterad 2021-08-18, med namngivna ärenden aktuella för avslut.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) att** detaljplaneärenden beslutade av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (även tidigare Bygg- och tekniknämnden) avslutas, enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelse daterad 2021-08-18

Beslutet skickas till:

Sökande
Akten

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om avslutande av detaljplaneärenden, Nyköpings kommun

Läge: Nyköpings kommun

Sammanfattning

Stadsbyggnadsenheten har gått igenom gamla och inaktiva detaljplaneärenden i syfte att se vilka ärenden som kan avslutas. I bilaga 1 till tjänsteskrivelsen redogörs för tre detaljplaneärenden som tidigare fått positivt planbesked i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (eller tidigare Bygg- och tekniknämnden) och där Stadsbyggnad föreslår att dessa avslutas. Ärendena har av olika anledningar avstannat under planprocessen. Under varje ärende finns en kort ärendebeskrivning och motiv till varför ärendet ska avslutas.

Plan- och bygglagen och andra lagar har ändrats markant under åren och därför är det bättre att avsluta gamla planärenden som sedan kan återuppstartas om eller när det blir aktuellt och då handläggas enligt nu rådande lagstiftning.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 med namngivna ärenden aktuella för avslut.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att detaljplaneärenden beslutade av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (även tidigare Bygg- och tekniknämnden) avslutas, enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen daterad 2021-08-18.

Maria Ljungblom

Samhällsbyggnadschef

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Sara Rangensjö

Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten

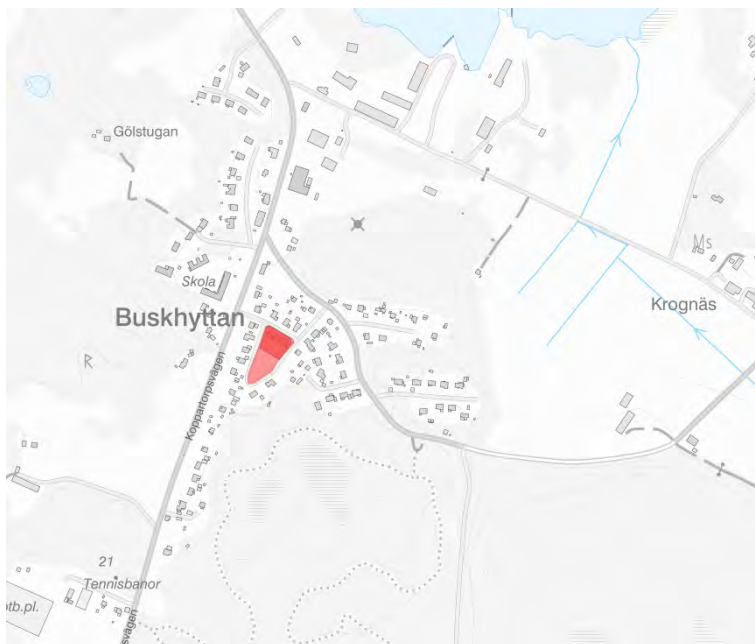
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till: Akten, sökanden

Bilaga 1 Detaljplaneärenden som ska avslutas

BTN16/46 Ytterbostugan 3:28 och del av Norra Lövhälla 1:10, bostäder, Buskhyttan

Ytterbo förvaltning inkom 2016-06-20 med begäran ansökte om planbesked med syfte att upprätta detaljplan för att kunna möjliggöra byggnation av ett fåtal nya bostäder i anslutning till befintlig bebyggelse i Buskhyttan. Positivt planbesked gavs 2016-09-20. Detaljplanen har varit ute på samråd och granskning. Kommunen har avsett sälja del av fastigheten Norra Lövhälla 1:10 vilket inte längre är aktuellt. Kommunen har sökt den sökande vid flertal tillfällen utan resultat. Ärendet avslutas på grund av inaktivitet.



Översiktsbild

BTN18/34, Nyköpings Bruk 9 m fl, verksamheter, Väster

Åströms Muséer och Samlingar AB inkom med en begäran om planbesked 2018-04-19 för att möjliggöra för hotell-och konferensverksamhet i området innefattande Pelles Lusthus. Positivt planbesked gavs 2018-06-19. Ny detaljplan skulle kräva kostsamma mark-och arkeologiuundersökningar. Fastigheterna har sedan sålts vidare och upprättande av ny plan är inte längre aktuellt. Kontakt är tagen med sökanden. Ärendet avslutas.



översiktsbild

BTN16/67, Glödlampan 15, verksamheter, Väster

Westbarn Invest inkom 2016-09-21 med en begäran om planbesked med syfte att pröva möjligheten till att utöka befintlig skolverksamhet till delar av befintlig byggnad på fastigheten ut mot Brunnsgatan. Ett detaljplaneförslag har varit ute på samråd.

Fastigheten är förorenad i mark och man har även uppmätt förhöjda halter i inomhusluften i källarvåning i befintlig byggnad. Föroreningarna härrör från tidigare verksamhet (Glödlampsfabrik). Undersökningar är gjorda men det krävs kompletterande provtagningar för att bedöma det tekniska och ekonomiska i att avlägsna föroreningarna och på så vis göra denna del av fastigheten och byggnaden lämplig för skolverksamhet. På grund av föroreningssituationen önskar den sökande inte gå vidare med planarbetet. Ärendet avslutas.



*Aktuell fastighet och byggnad
på fastigheten*



MSN § Bygglov och startbesked för uppförande av transformatorstation - Oppeby gård 1:2

Diarienummer: B 2021-465

Sökande: Vattenfall Eldistribution AB

Ansökan avser uppförande av en nätstation på 6,5 m² med en nockhöjd på 2,39 meter. Anläggningen utförs med fasader i grön (NCS S 6005-G50Y) plåt och svart plåttak. Anläggningen placeras på grönområdet mellan Eskilstunavägen och fastigheten Palmen.

Anläggningen behövs med anledning av att intilliggande BRF Palmen installerat solceller och lokalnätet därför måste förstärkas. Platsen omfattas av detaljplan P65-13, som anger att området ska användas till allmän plats (gatuområde eller park).

Lagstöd

Bygglov ska bland annat ges för en åtgärd inom detaljplan om utgångsläget och den aktuella åtgärden överensstämmer med detaljplan och om åtgärden uppfyller de krav som ställs i 2 och 8 kap plan- och bygglagen, PBL (PBL 9:30).

För detaljplaner som fått laga kraft innan 1988 gäller att byggnadsverk ska placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns om inte annat anges. Bygglov för närmare placering får bara ges om det finns särskilda skäl (39 § Byggnadsstadgan, SFS 1959:612).

För en åtgärd som avviker från detaljplan eller områdesbestämmelser får bygglov ges om detaljplanens genomförandetid har gått ut och åtgärden är förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse (PBL 9:31c).

En åtgärd som kräver lov får inte påbörjas utan att nämnden har gett ett startbesked. (PBL 10:3)

Nämnden får ta ut en avgift för bland annat beslut om lov, startbesked och slutbesked, och andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder (PBL 12:8). Om handläggningstiden från det att tidsfristen börjar överskrider 10 veckor ska avgiften reduceras (PBL 12:8a).

Motivering

Åtgärden är planstridig i och med att detaljplanen anger att marken ska användas för allmänt ändamål. Annan användning av mark är enligt praxis inte att betrakta som en liten avvikelse som kan beviljas med stöd av plan- och bygglagen 9 kap 31b § första stycket. Bygglövenheten bedömer vidare att åtgärden inte är nödvändig för att området ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt, eftersom anläggningen inte placeras på bostadsrättsföreningens mark.

Bygglövenheten bedömer dock att ansökan avser en åtgärd som är att betrakta som ett angeläget gemensamt behov, varför bygglov kan beviljas med stöd av plan- och bygglagen 9 kap 31c §.

Startbesked

Bygglövenheten bedömer att åtgärden kan antas uppfylla de krav som gäller enligt plan- och bygglagen, plan- och byggförordningen eller dess föreskrifter. Startbesked kan därför meddelas.

Avgift

Avgiften grundar sig på Kommunfullmäktiges beslut om taxa för bygglov och geografisk information (dnr KK19/414). Ditt bygglov är debiterat enligt bilaga A, kolumn 5.17.

Taxan i sin helhet hittar du på vår hemsida: www.nykoping.se/bygglovstaxa
Tidsfristen började löpa den 25 maj 2021 och beslutet är fattat den 7 september, vilket innebär en handläggningstid på ca 15 veckor. Eftersom lagstadgade tidsfrister för handläggningen har överskridits med fem veckor har avgiften reducerats med fem femtedelar. Reduceringen avser enbart beslut om bygglov, ej start- och slutbesked.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

Beslut om bygglov

- 1) att** bygglov beviljas, med stöd av 9 kap 31c § plan- och bygglagen.
- 2) att** åtgärden inte kräver en kontrollansvarig (PBL 10:10 och 16:10).
- 3) att** ta ut en avgift på 2 662 kronor för nedlagd handläggningstid (PBL 12:8 och 12:8a).

Beslut om startbesked

- 4) att** startbesked meddelas (PBL 10:3).
- 5) att** startbeskedet villkoras med att en finutstakning ska utföras innan byggnadsarbetena får påbörjas.
- 6) att** fastställa förslag på kontrollplan inkommen 2021-05-03.
- 7) att** följande förutsättningar för slutbesked gäller:
 - Lägeskontroll ska vara utförd av kommunen. Lägeskontrollen beställs av sökande när byggnadsarbetena är slutförda.
 - Signerad kontrollplan lämnas in till nämnden.
 - Ansökan om slutbesked (intyg om färdigställd byggåtgärd) lämnas in till nämnden på www.nykoping.se/slutbesked.

Bilagor

Hur man överklagar

Upplysningar

Vänta med att betala avgiften tills det att du får en separat faktura från oss. Avgiften bestäms enligt en taxa beslutad i kommunfullmäktige. Taxan i sin helhet hittar du på vår hemsida: www.nykoping.se/bygglovstaxa.

Lovet upphör att gälla om åtgärden inte påbörjas inom två år och avslutas inom fem år från den dagen beslutet fått laga kraft.

Startbeskedet innebär rätt att påbörja byggnadsarbetena. Dock tidigast fyra veckor från att beslutet kungörs i post- och inrikes tidningar. Om åtgärden påbörjas efter dessa fyra veckor men innan lovbeslutet har fått laga kraft sker det på egen risk eftersom beslutet kan komma att upphävas om det överklagas.

Innan anläggningen får tas i bruk måste nämnden ha gett ett slutbesked. Finutstakning krävs innan arbetena får påbörjas. Den kan beställas av Bygglovenheten som tar ut en avgift för arbetet. Denna avgift tillkommer utöver bygglovavgiften. Läs mer på vår hemsida: www.nykoping.se/husutstakning

Uppllysning om andra tillstånd

Fastighetsägaren ska ha gett sitt tillstånd innan byggnadsarbetena får påbörjas. Om ny utfart anordnas mot allmän väg eller gata krävs tillstånd från väghållaren.

Beslutet skickas till:

Sökanden

Akten

Beslutet delges (9 kap 41 § Plan- och bygglagen):

Ägare till aktuell fastighet, Oppeby Gård 1:2,
Nyköpings kommun Gata, Park, Hamn.

Beslutet kungörs i Post- och inrikes tidningar (9 kap 41a § Plan- och bygglagen)**Meddelande om kungörelse skickas till (9 kap 41b § Plan- och bygglagen) berörda sakägare:**

Ägare till fastigheterna Fölet 1, Palmen 2 och Hasseln 3.

Meddelande skickas inte till ägare av Oppeby Gård 1:6 då det är samma ägare som aktuell fastighet och de därför delges beslutet.

Meddelande till andra sakägare än ovan nämnda skickas inte ut eftersom antalet är så stort att det skulle innebära större kostnader och besvär än vad som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med meddelandet.



OPPEBY GÅRD 1:2

Ansökan om bygglov för uppförande av transformatorstation

Sökande: Vattenfall Eldistribution AB
NIS 284624 / Att: Johan Persson
RU 2560
169 95 SOLNA

Beskrivning

Ansökan avser uppförande av en nätstation på 6,5 m² med en nockhöjd på 2,39 meter. Anläggningen utförs med fasader i grön (NCS S 6005-G50Y) plåt och svart plåttak. Anläggningen placeras på grönområdet mellan Eskilstunavägen och fastigheten Palmén.

Anläggningen behövs med anledning av att intilliggande BRF Palmén installerat solceller och lokalnätet därför måste förstärkas.

Platsen omfattas av detaljplan P65-13, som anger att området ska användas till allmän plats (gatuområde eller park).

Hörande och inkomna synpunkter

Grannar och berörda sakägare har fått tillfälle att lämna in sina synpunkter i ärendet. Inga negativa synpunkter har kommit in.

Förutsättningar för startbesked

Förslag på kontrollplan har kommit in den 3 maj 2021.

Lagstöd

Bygglov ska bland annat ges för en åtgärd inom detaljplan om utgångsläget och den aktuella åtgärden överensstämmer med detaljplan och om åtgärden uppfyller de krav som ställs i 2 och 8 kap plan- och bygglagen, PBL (PBL 9:30).

För detaljplaner som fått laga kraft innan 1988 gäller att byggnadsverk ska placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns om inte annat anges. Bygglov för närmare placering får bara ges om det finns särskilda skäl (39 § Byggnadsstadgan, SFS 1959:612).

För en åtgärd som avviker från detaljplan eller områdesbestämmelser får bygglov ges om detaljplanens genomförandetid har gått ut och åtgärden är

förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse (PBL 9:31c).

En åtgärd som kräver lov får inte påbörjas utan att nämnden har gett ett startbesked. (PBL 10:3)

Nämnden får ta ut en avgift för bland annat beslut om lov, startbesked och slutbesked, och andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder (PBL 12:8). Om handläggningstiden från det att tidsfristen börjar överskrider 10 veckor ska avgiften reduceras (PBL 12:8a).

Motivering

Åtgärden är planstridig i och med att detaljplanen anger att marken ska användas för allmänt ändamål.

Annan användning av mark är enligt praxis inte att betrakta som en liten avvikelse som kan beviljas med stöd av plan- och bygglagen 9 kap 31b § första stycket. Bygglovenheten bedömer vidare att åtgärden inte är nödvändig för att området ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt, eftersom anläggningen inte placeras på bostadsrättsföreningens mark.

Bygglovenheten bedömer dock att ansökan avser en åtgärd som är att betrakta som ett angeläget gemensamt behov, varför bygglov kan beviljas med stöd av plan- och bygglagen 9 kap 31c §.

Startbesked

Bygglovenheten bedömer att åtgärden kan antas uppfylla de krav som gäller enligt plan- och bygglagen, plan- och byggförordningen eller dess föreskrifter. Startbesked kan därför meddelas.

Avgift

Avgiften grundar sig på Kommunfullmäktiges beslut om taxa för bygglov och geografisk information (dnr KK19/414). Ditt bygglov är debiterat enligt bilaga A, kolumn 5.17.

Taxan i sin helhet hittar du på vår hemsida: www.nykoping.se/bygglovstaxa

Tidsfristen började löpa den 25 maj 2021 och beslutet är fattat den 7 september, vilket innebär en handläggningstid på ca 15 veckor. Eftersom lagstadgade tidsfrister för handläggningen har överskridits med fem veckor har avgiften reducerats med fem femtedelar. Reduceringen avser enbart beslut om bygglov, ej start- och slutbesked.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

Beslut om bygglov

att bygglov beviljas, med stöd av 9 kap 31c § plan- och bygglagen.

att åtgärden inte kräver en kontrollansvarig (PBL 10:10 och 16:10).

att ta ut en avgift på 2 662 kronor för nedlagd handläggningstid (PBL 12:8 och 12:8a).

Beslut om startbesked

att startbesked meddelas (PBL 10:3).

att startbeskedet villkoras med att en finutstakning ska utföras innan byggnadsarbetena får påbörjas.

att fastställa förslag på kontrollplan inkommen 2021-05-03.

att följande förutsättningar för slutbesked gäller:

- Lägeskontroll ska vara utförd av kommunen. Lägeskontrollen beställs av sökande när byggnadsarbetena är slutförda.
- Signerad kontrollplan lämnas in till nämnden.
- Ansökan om slutbesked (intyg om färdigställd byggåtgärd) lämnas in till nämnden på www.nykoping.se/slutbesked.

Kjell Hagberg
Bygglövschef

Susan Lehtinen
Bygglovhandläggare

Beslutsgrundande handlingar

Ansökan	inkommen 2021-05-03
Följebrev	inkommen 2021-05-03
Karta	inkommen 2021-05-03
Kontrollplan	inkommen 2021-05-03
Plan- fasad- och sektionsritning	inkommen 2021-05-03
Situationsplan	inkommen 2021-05-03
Remissvar	inkommen 2021-08-19
Remissvar	inkommen 2021-08-23

Bilagor

Hur man överklagar

Upplysningar

Vänta med att betala avgiften tills det att du får en separat faktura från oss.

Avgiften bestäms enligt en taxa beslutad i kommunfullmäktige. Taxan i sin helhet hittar du på vår hemsida: www.nykoping.se/bygglovstaxa

Lovet upphör att gälla om åtgärden inte påbörjas inom två år och avslutas inom fem år från den dagen beslutet fått laga kraft.

Startbeskedet innebär rätt att påbörja byggnadsarbetena. Dock tidigast fyra veckor från att beslutet kungörs i post- och inrikes tidningar. Om åtgärden påbörjas efter dessa fyra veckor men innan lovbeslutet har fått laga kraft sker det på egen risk eftersom beslutet kan komma att upphävas om det överklagas.

Innan anläggningen får tas i bruk måste nämnden ha gett ett slutbesked.

Finutstakning krävs innan arbetena får påbörjas. Den kan beställas av Bygglovenheten som tar ut en avgift för arbetet. Denna avgift tillkommer utöver bygglovavgiften. Läs mer på vår hemsida: www.nykoping.se/husutstakning

Upplysning om andra tillstånd

Fastighetsägaren ska ha gett sitt tillstånd innan byggnadsarbetena får påbörjas.

Om ny utfart anordnas mot allmän väg eller gata krävs tillstånd från väghållaren.

Beslut till:

Sökanden
Akten

Beslutet delges (9 kap 41 § Plan- och bygglagen):

Ägare till aktuell fastighet, Oppeby Gård 1:2, Nyköpings kommun Gata, Park, Hamn.

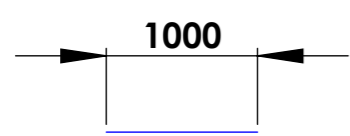
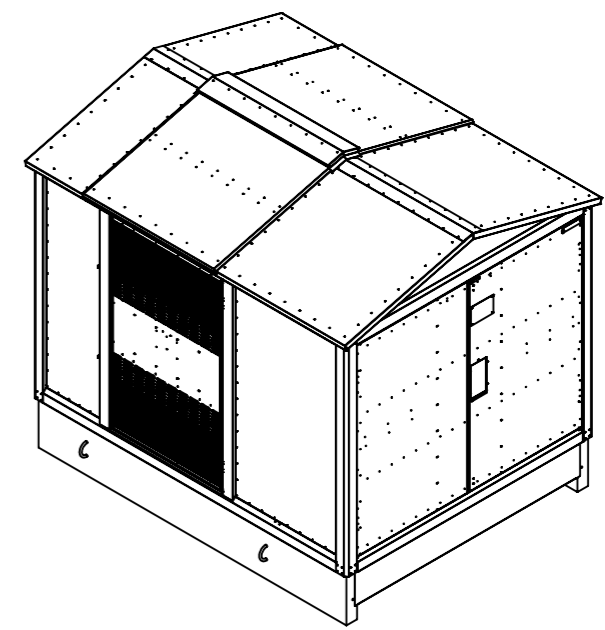
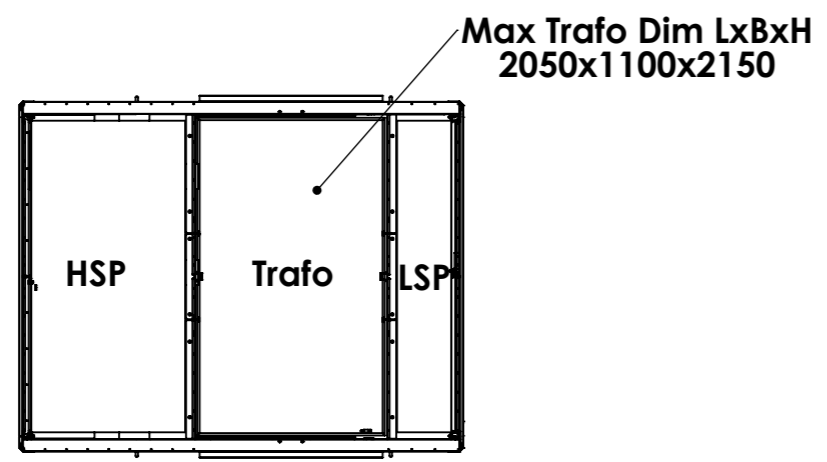
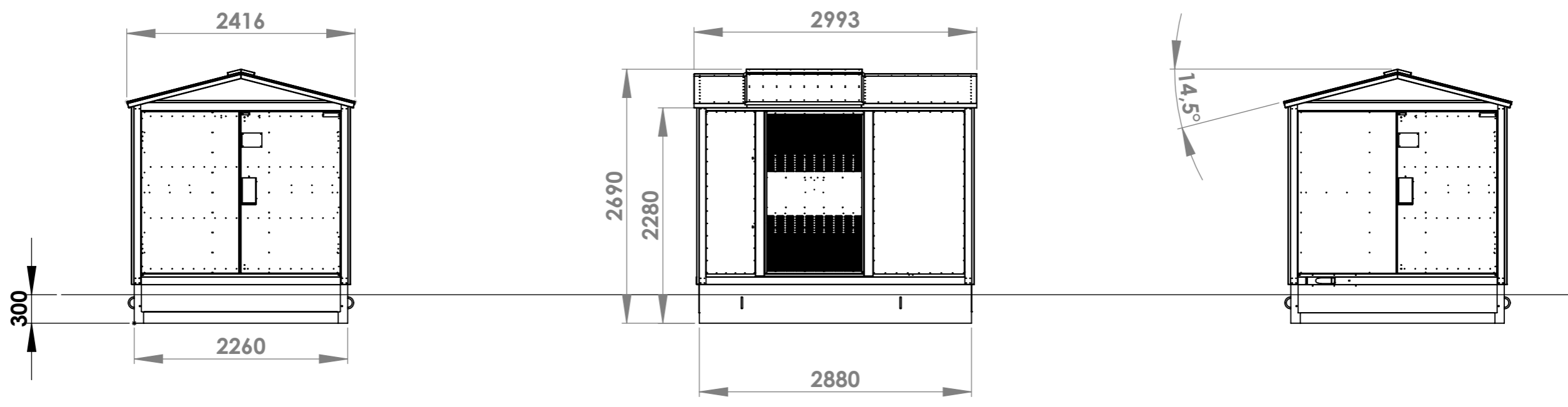
Beslutet kungörs i Post- och inrikes tidningar (9 kap 41a § Plan- och bygglagen)

Meddelande om kungörelse skickas till (9 kap 41b § Plan- och bygglagen) berörda sakägare:

Ägare till fastigheterna Fölet 1, Palmen 2 och Hasseln 3.

Meddelande skickas inte till ägare av Oppeby Gård 1:6 då det är samma ägare som aktuell fastighet och de därför delges beslutet.

Meddelande till andra sakägare än ovan nämnda skickas inte ut eftersom antalet är så stort att det skulle innebära större kostnader och besvär än vad som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med meddelandet.



Denna ritning är KL Industris egendom. Allt obehörigt begagnande av ritningen beivras enligt lag. KL Industri AB®

Nr	Ant	Ändring	Datum	Inf.	Godk.
1		Dimensioner och vyer uppdaterade	2016-09-09	FR	

Konstr.	Ritad	Kop.	Kontr.	Stand.	Godk.	Skala	Datum	Ersätter
	TI					1:50	2011-04-01	
Elit 4							Artikel Nr.	Sida
								1/1
							Ritn. Nr	Rev.
							0R101086	1

Drif B 2021-000465 - Ankom 2021-05-25

FASTIGHET
del av OPPEBY GÅRD 1:2

SKALA:1:400 ORIGINALFORMAT: A4L

KARTBETECKNINGAR Hmk-ka Mätnoggrannhet: Hmk-Ge:d

- Markanvändningsgräns
- Egenskapsgräns
- Fastighetsgräns
- Planerad fastighetsgräns
- Bostadshus, fasad respektiv takkontur
- Samhällsfunktion, fasad respektiv takkontur
- Verksamhetsbyggnad, fasad respektiv takkontur
- Ekonomibyggnad, fasad respektiv takkontur
- Komplementbyggnad, fasad respektiv takkontur

KOORDINATSYSTEM SWEREF 99 16 30 HÖJDSYSTEM RH 2000

Endast kommunala VA-ledningar redovisas.
För övriga ledningar kontakta Ledningskollen.se

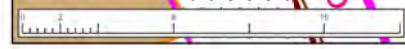
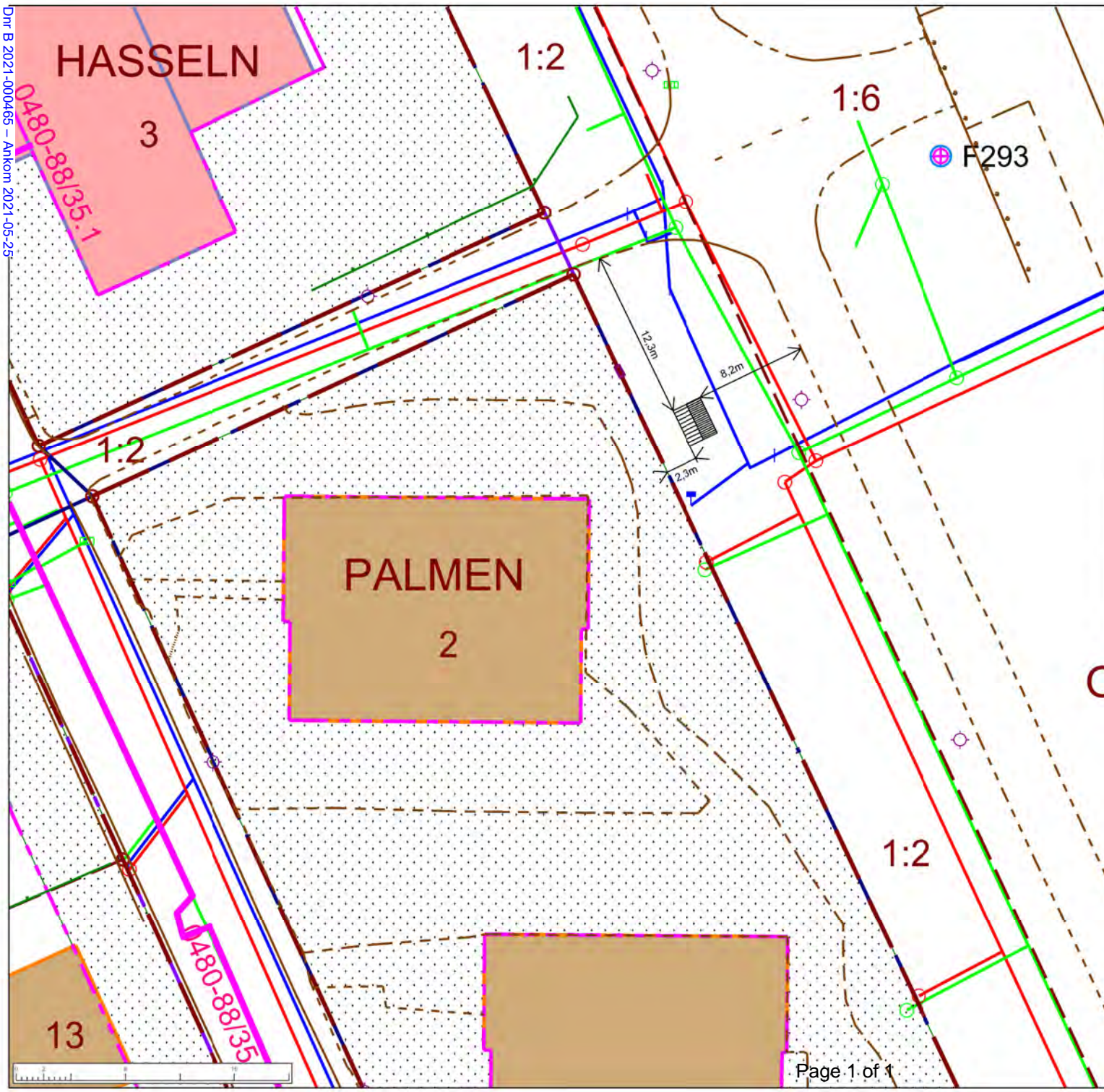
Bygglövenheten, Nyköpings Kommun 2021-05-24

OPPEBY GÅRD

Stationsmått:
2,88 m x 2,26 m

Centrumkoordinat (SWEREF 99 TM):
N: 6516329.6 E: 614716.7

Centrumkoordinat (SWEREF 99 16 30):
N: 6517339.1 E: 177990.1



MSN § Beslut om ny taxa för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens planverksamhet

Diarienummer: MSN21/43

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för den fysiska planeringen i staden i vilken detaljplaneverksamheten ingår. Samhällsbyggnad har under en längre tid sett behov av en taxeöversyn och har arbetat fram en ny taxa för planverksamheten med anledning av att den nu gällande taxan inte täcker kommunens kostnader. Syftet med den nya taxan är att få full kostnadstäckning för nämndens avgiftsfinansierade verksamhet.

Detta arbete har baserats på en modell utarbetad av Sveriges kommuner och regioner, SKR, som bygger på den så kallade självkostnadsprincipen (enligt Kommunallagen, KL 2017:725). Den innebär att en handläggningskostnad per timme räknas fram och den genomsnittliga kostnaden för varje typ av ärende uppskattas så att kostnaden för handläggningen ska motsvara kommunens kostnader för densamma.

Tidsuppskattningar ska ge möjlighet att ge kommunen ersättning för de timmar som läggs ned, och en framräknad handläggningskostnad per timme ska täcka lönekostnader och övriga kostnader som kan hänföras till ärendet. Det är den enskilda kommunens nedlagda tid och kostnader som ingår i beräkningarna av avgifterna vilket innebär att siffrorna skiljer sig åt mellan olika kommuner. I arbetet har underlag från andra kommuner som Botkyrka, Norrköping, Katrineholm och Eskilstuna använts som referens. Den nya taxan innebär höjningar av avgifter men blir med all sannolikhet mer rättvis då den motsvarar kostnaden för handläggningen av ärenden.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) att** fastställa förslaget till taxa för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens planverksamhet
- 2) att** taxan gäller från och med den 1 januari 2022
- 3) att** uppdra åt Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att årligen justera handläggningskostnaden per timme med det av SKR framtagna indexet Prisindex för kommunal verksamhet (PKV). PKV från oktober ska användas.

Beslutet skickas till:

Kommunfullmäktige

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om ny taxa för Miljö-och samhällsbyggnadsnämndens planverksamhet

Sammanfattning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för den fysiska planeringen i staden i vilken detaljplaneverksamheten ingår. Samhällsbyggnad har under en längre tid sett behov av en taxeöversyn och har arbetat fram en ny taxa för planverksamheten med anledning av att den nu gällande taxan inte täcker kommunens kostnader. Syftet med den nya taxan är att få full kostnadstäckning för nämnden avgiftsfinansierade verksamhet.

Detta arbete har baserats på en modell utarbetad av Sveriges kommuner och regioner, SKR, som bygger på den så kallade självkostnadsprincipen (enligt Kommunallagen, KL 2017:725). Den innebär att en handläggningskostnad per timme räknas fram och den genomsnittliga kostnaden för varje typ av ärende uppskattas så att kostnaden för handläggningen ska motsvara kommunens kostnader för densamma.

Tidsuppskattningar ska ge möjlighet att ge kommunen ersättning för de timmar som läggs ned, och en framräknad handläggningskostnad per timme ska täcka lönekostnader och övriga kostnader som kan hänföras till ärendet.

Det är den enskilda kommunens nedlagda tid och kostnader som ingår i beräkningarna av avgifterna vilket innebär att siffrorna skiljer sig åt mellan olika kommuner. I arbetet har underlag från andra kommuner som Botkyrka, Norrköping, Katrineholm. Eskilstuna använts som referens.

Den nya taxan innebär höjningar av avgifter men blir med all sannolikhet mer rättvis då den motsvarar kostnaden för handläggningen av ärenden.

Bakgrund

För att kommunen ska kunna ta ut avgifter i enlighet med Plan- och bygglagen, PBL 2010:900, måste Kommunfullmäktige ha beslutat om en taxa. Taxan har en viktig funktion för att kommunen ska kunna finansiera sin verksamhet inom området.

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, har tagit fram nya mallar för taxor enligt Plan- och bygglagen samt Miljöbalken som stöd för kommunernas taxearbete. Dessa baseras på en handläggningskostnad per timme och uppskattad tidsåtgång för olika ärenden i stället för, som tidigare, faktorer som var svåra att härleda och förklara.

Nyköpings kommun har tidigare haft fasta kostnader för upprättande och handläggning av detaljplaner. Dessa är väldigt svårt att uppskatta eftersom tidsåtgången kan variera mycket och så även kostnader relaterade till planarbetet. Detta har fått konsekvensen att intäkterna inte har motsvarat kostnaden som de ska göra i enlighet med den så kallade självkostnadsprincipen.

Därför har en ny taxa arbetats fram och som utgår från SKR:s mallar. För handläggning av planbesked uppskattas tiden för de olika kategorierna och en fast kostnad debiteras. Kostnaden för planarbete sker utifrån nedlagd tid i ärendet. En uppskattad budget tas fram i samband med plankostnadsavtalet.

Handläggningskostnad per timme

Beräkning av handläggningskostnad per timme är baserad på enheternas kostnader för 2021 med årlig prisuppräknings enligt index med start 2022. I handläggningskostnaden per timme ingår både lönekostnader, kostnader för lokaler, fordon, systemstöd, administrativ personal och andra s.k. overheadkostnader.

Handläggningskostnaden är framtagen genom genomsnittlig handläggningstid per handläggare och år. Handläggningskostnaden redovisas nedan och i jämförelse med nämndens övriga taxor.

Verksamhet	Timkostnad 2021
Geografisk information (samt kart- och mättjänster) 2021	1065 kr
Bygglov 2021	1065 kr
Plan 2021	1036 kr

Jämförelse av handläggningskostnad per timme för planverksamheten i några kommuner:

Botkyrka 2021	Norrköping 2021	Katrineholm 2018	Eskilstuna 2021	Södertälje 2021
1104 kr	1000kr	931 kr	1003 kr	1250

Med tanke på att skillnaden är liten och för att göra det enklare både internt och externt föreslås att timkostnaden för plan är densamma som för Bygglov och Geografisk information, dvs 1065 kr vilken uppräknas årligen med PKV från oktober* med start 2022 (*Prisindex för kommunal verksamhet, framtaget av SKR).

Kommunens planhandläggare kan åta sig att också upprätta planhandlingar till detaljplan. Taxa för upprättande utgår från taxa för handläggning. Vid upprättande tillkommer moms.

Planbesked

För handläggning av planbesked tas en fast kostnad ut idag med förslag att så görs även fortsättningsvis. Kostnaden baseras på en uppskattad kostnad för tidsåtgång för olika kategorier, 1 - 3. De olika kategorierna har tagits fram utifrån planärendens bedömda omfattning och komplexitet. Avgiften föreslås förändras något för att bättre motsvara faktiskt nedlagd tid.

Avgiftsförändringar för debitering av planbesked:

Ärendetyp	Ny taxa*	Befintlig taxa	Referenskommun Botkyrka	Referenskommun Eskilstuna* ²
Planbesked kategori 1	10 650	9 520	12 443	9520
Planbesked kategori 2	17 040	14 280	22 181	14 280
Planbesked kategori 3	23 430	19 040	38 411	19 040

*utgår från kostnad 2021. Räknas upp årligen med PKV från oktober med start 2022

*²utgår från SKR's tidigare taxekonstruktion

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att fastställa förslaget till taxa för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens planverksamhet

att taxan gäller från och med den 1 januari 2022

att uppdra åt Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden att årligen justera handläggningskostnaden per timme med det av SKR framtagna indexet Prisindex för kommunal verksamhet (PKV). PKV från oktober ska användas.

Maria Ljungblom

Samhällsbyggnadschef

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till: Kommunfullmäktige (inklusive samtliga underliggande handlingar)



Taxa för planverksamhet i Nyköpings kommun

Antagen av Kommunfullmäktige xxxx-xx-xx
Gäller från xxxx-xx-xx

Plantaxa

Bestämmelser om plantaxa

Denna taxa gäller för kommunens planverksamhet. Avgifterna tas ut med stöd av plan- och bygglagen (2010:900) eller kommunallagen (1991:900), om inget annat anges. Avgifterna är avsedda att täcka kommunens kostnad för den aktuella myndighetsutövningen eller tjänsten. Avgifterna är inte momsbelagda, om inget annat anges. Taxan består av dessa bestämmelser med tillhörande tabeller.

Plankostnadsavtal

Ett plankostnadsavtal ska träffas mellan planbeställaren och kommunen innan planarbetet påbörjas. I plankostnadsavtalet specificeras betalningsvillkor och parternas åtaganden i övrigt.

Planavgifter tas ut för att täcka kostnader som uppstått för att upprätta, ändra eller upphäva detaljplan eller områdesbestämmelser – separat eller i anslutning till handläggning av ett annat ärende. Nämndens kostnader för att ta fram detaljplaner och områdesbestämmelser ska ersättas av den som har nytta av åtgärden.

För på uppdraget nedlagd arbetstid debiteras tidsersättning enligt den vid varje tidpunkt gällande handläggningskostnad enligt denna taxa, tabell 1. Vid ändring av taxan eller indexuppräknings av timpris justeras beloppet för den del av arbetet som utförs efter ändringen.

Utöver nedlagd arbetstid reglerar plankostnadsavtalet planbeställarens betalningsansvar för övriga med planarbetet sammanhängande kostnader som till exempel grundkarta, fastighetsförteckning, annonskostnader och övrigt nödvändigt underlag som de utredningar som kan behövas vid myndigheters prövning av planen.

Har planbeställaren fullföljt sitt betalningsansvar enligt plankostnadsavtalet ska planavgift för detaljplan inte debiteras i samband med bygglovsgivning. Kan plankostnadsavtal av olika skäl inte upprättas debiteras planavgift vid bygglovsgivning.

Tidsersättning

Kategori	Handläggningskostnad 2021
Handläggare	1065 kr/h*

Tabell 1: Handläggningskostnad

**timkostnad för 2021. Uppräknas årligen med start 2022 med PKV från oktober*

Handläggningskostnaden baseras på lönekostnader samt OH-kostnader och räknas om årligen med prisindex för kommunal verksamhet (PKV).

Vid timdebitering kan också ersättning för resa utgå om så erfordras för ärendets handläggning, tex platsbesök.

Nyköpings plantaxa baseras på en handläggningskostnad och en uppskattad tidsåtgång för olika åtgärder.

Kostnad för grundkarta

En kvalitetssäkrad grundkarta ska alltid ligga som grund för detaljplanen. Kostnaden regleras i taxan för geografisk information och baseras på en hektarkostnad för baskarta samt tidsersättning för kvalitetssäkring och kartproduktion.

Planbesked

I varje detaljplanearbete förbereds ett politiskt beslut om planarbete får inledas eller inte. Samhällsbyggnad bereder ansökan och samråder med övriga kommunala verksamheter. Avgift för planbesked tas ut oavsett politiskt beslut om planarbetet får inledas eller inte. Sökande bekostar arbetet.

Om arbetet uppskattas överstiga 30 timmar kommer avgiften för planbesked att utgå i enlighet med av kommunfullmäktige fastslagen tidsersättning i överenskommelse med sökanden. Vid återtagande av ansökan om planbesked utgår avgift för nedlagd tid.

Kostnad för planbesked

Kategori planbesked	Uppskattad kostnad 2022*
1: Ny eller tillbyggnad av upp till 9 bostäder Byggrätt för verksamhet på upp till 1000 m ² Planområde på högst 10 000 m ² . Ärenden som inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Planen hanteras med förenklat eller standardförfarande.	10 650 kr
2: Mellan 10 till 199 bostäder Byggrätt för verksamhet på 1000 – 10 000 m ² Planområdet på 10 000–50 000 m ² Ärenden som kan antas innebära betydande miljöpåverkan och/eller strategiska ställningstaganden. Planen hanteras som standard eller utökat förfarande.	17 040 kr
3: Över 200 bostäder Byggrätt för verksamhet från 10 000 m ² Planområdet överstiger 50 000 m ² Ärenden som kan antas innebära betydande miljöpåverkan och/eller strategiska ställningstaganden. Planen hanteras som utökat förfarande.	23 430 kr

Tabell 2: Avgifter för planbesked.

*Avgifterna baseras på timkostnad 1065 kr för 2021 och ska uppräknas med PKV från oktober för aktuell timkostnad för 2022.

Kostnad för detaljplanearbete

Kostnad för detaljplanearbete baseras på nedlagd arbetstid i uppdraget, enligt den vid varje tidpunkt gällande handläggningskostnaden i tabell 1. Kostnaderna regleras i plankostnadsavtal.

Kostnader för utredningar, grundkarta, fastighetsförteckning, annonskostnader och ev. förprojekteringar tillkommer samt kostnad för eventuella konsulter.

Om kommunen saknar egna resurser för planarbetet kan konsulter anlitas för framtagande av detaljplanekarta och planbeskrivning. Samhällsbyggnad ansvarar alltid för kvalitetsgranskning, föredragning i nämnd samt samråd med sakägare, myndigheter och andra berörda. Samhällsbyggnad ansvarar även för intern förankring i kommunen samt annonsering i lokalpress. Om kommunen upprättar planhandlingar tillkommer moms. I övrigt utgår taxan för upprättande från taxan för handläggning.

Planprogram

Om kommunen bedömer att det behövs en strukturplan eller ett program för att underlätta planarbetet, ska nämndens självkostnad för detta ingå i planavgiften. Om ett sådant program har upprättats i förväg ska kostnaden ingå i planavgiften endast om programmet fortfarande är aktuellt och innebär att planarbetet underlättas. För planprogram gäller samma taxa som för detaljplaner.

MSN § Revidering av taxa för markupplåtelse

Diarienummer: MSN19/128

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har gett Tekniska divisionen, Gata/Park/hamn i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun.

För att få använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för måste polismyndighetens tillstånd inhämtas. Om tillstånd enligt 3 kap 1 § Ordninglagen (1993:1617) har lämnats ifråga om sådan offentlig plats som står under kommunal förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen. Detta med stöd av lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, mm (1957:259). Kommunen prövar ärendet med hänsyn till bland annat skötsel, markanvändning, stadsbild, miljö, trafik och tillgänglighet.

Den nu gällande taxan antogs av kommunfullmäktige 2015 och har sedan dess varit oförändrad. Detta innebär att det finns ett behov att anpassa taxan till dagens kostnadsläge. Det har också funnits ett behov av att tydliggöra taxan och på ett lättöverskådligt sätt informera om vad som gäller vid ianspråktagande av offentlig platsmark och de skyldigheter som medföljer. I förarbetet har en omvärldsanalys gjorts där priser har jämförts med andra kommuner som visar att taxans priser ligger väl i nivå med de kommuner vi jämfört. Justeringar som gjorts är bland annat att minimiavgiften har höjts från 400 kronor till 700 kronor för att täcka de initiala kostnaderna i ärendehantering och möjlighet att ta ut en avgift vid avvikelser mot taxan.

I taxeförslaget finns även tillgodosedda förändringar som önskats av verksamhetsutövare och enskilda medborgare. Bland annat en utökad säsong för uteserveringar, möjlighet till gatupratare, möjlighet till dekoration utanför butik utan avgift och en differentierad taxa beroende på serveringsutbud.

Taxeförslaget reglerar inte upplåtelse i samband med torghandel på ordinarie torgdagar. Torghandeln regleras i särskilt styrdokument.

Ett beredande beslut till markupplåtelsestaxa togs av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2021-05-04, MSN § 33. Då behov av ytterligare revideringar av taxan har uppstått efter detta behöver ett nytt beslut fattas av nämnden.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

- 1) att** anta "Taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun", bilaga till tjänsteskrivelsen daterad 2021-08-23
- 2) att** den nya taxan börjar gälla från och med 2021-11-01

Beslut till:

Kommunfullmäktige
Ekonomiavdelningen
Tekniska divisionen

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

Reviderad taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har gett Tekniska divisionen, Gata/Park/hamn i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun.

För att få använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för måste polismyndighetens tillstånd inhämtas. Om tillstånd enligt 3 kap 1 § Ordninglagen (1993:1617) har lämnats ifråga om sådan offentlig plats som står under kommunal förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen. Detta med stöd av lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, mm (1957:259). Kommunen prövar ärendet med hänsyn till bland annat skötsel, markanvändning, stadsbild, miljö, trafik och tillgänglighet.

Den nu gällande taxan antogs av kommunfullmäktige 2015 och har sedan dess varit oförändrad. Detta innebär att det finns ett behov att anpassa taxan till dagens kostnadsläge. Det har också funnits ett behov av att tydliggöra taxan och på ett lättöverskådligt sätt informera om vad som gäller vid ianspråktagande av offentlig platsmark och de skyldigheter som medföljer. I förarbetet har en omvärldsanalys gjorts där priser har jämförts med andra kommuner som visar att taxans priser ligger väl i nivå med de kommuner vi jämfört. Justeringar som gjorts är bland annat att minimiavgiften har höjts från 400 kronor till 700 kronor för att täcka de initiala kostnaderna i ärendehantering och möjlighet att ta ut en avgift vid avvikelser mot taxan.

I taxeförslaget finns även tillgodosedda förändringar som önskats av verksamhetsutövare och enskilda medborgare. Bland annat en utökad säsong för uteserveringar, möjlighet till gatupratare, möjlighet till dekoration utanför butik utan avgift och en differentierad taxa beroende på serveringsutbud.

Taxeförslaget reglerar inte upplåtelse i samband med torghandel på ordinarie torgdagar. Torghandeln regleras i särskilt styrdokument.

Ett beredande beslut till markupplåtelseavgift togs av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2021-05-04, MSN § 33. Då behov av ytterligare revideringar av taxan har uppstått efter detta behöver ett nytt beslut fattas av nämnden.

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

Jonas Andersson

Sakkunnig Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes
2021-08-27

Bilagor

Taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun

Jämförelse med tidigare taxa och andra kommuner

Beräkning av avgift vid avvikelser

Karta över Stora torget

Beslut till:

Ekonomiavdelningen

Kommunstyrelsen

Tekniska divisionen



Taxa för markupplåtelser i Nyköpings kommun

Antagen av Kommunfullmäktige 20XX-XX-XX

Innehållsförteckning

Inledning	3
1 Syfte	3
2 Avgiftsreglering	3
3 Olovlig markanvändning	3
4 Avvikelser	3
5 Taxa	4
5.1 Tillfällig reklam och försäljning	4
5.1.1.....	4
5.1.2.....	4
5.1.3.....	4
5.1.4.....	4
5.1.5.....	4
5.2 Evenemang.....	5
5.2.1.....	5
5.2.2.....	5
5.2.3.....	5
5.2.4.....	5
5.2.5.....	5
5.2.6.....	5
5.3 Serveringar.....	6
5.3.1.....	6
5.3.2.....	6
5.3.3.....	6
5.3.4.....	6
5.4 Byggetablering	7
5.4.1.....	7
5.4.2.....	7
5.4.3.....	7
5.4.4.....	7
5.4.5.....	7
5.5 Utanför butik.....	8
5.5.1.....	8
5.5.2.....	8
6 Allmänna avgiftsbestämmelser vid markupplåtelse	9

Inledning

För att få använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för måste polismyndighetens tillstånd inhämtas. Ansökningsblankett kan hämtas på polismyndighetens hemsida www.polisen.se. Om tillstånd enligt 3 kap 1 § Ordningsslagen (1993:1617) har lämnats ifråga om sådan offentlig plats som står under kommunal förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen. Detta med stöd av lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, mm (1957:259). Om kommunen säger nej till upplåtelse kan inte polisen utfärda tillstånd. Kommunen prövar ärendet med hänsyn till bland annat skötsel, markanvändning, stadsbild, miljö, trafik och tillgänglighet.

1 Syfte

Taxan gällande markupplåtelse har för avsikt att på ett så tydligt och lättöverskådligt sätt informera om gällande taxor vid i anspråkstagande av offentlig platsmark samt de kostnader och skyldigheter som medföljer vid nyttjande av offentlig plats.

2 Avgiftsreglering

Taxan för markupplåtelse gäller från och med 20XX-XX-XX

3 Olovlig markanvändning

Om du utan tillstånd använder dig av allmän plats rapporteras du enligt ordningsslagen 3 kap. av polisen. Om du har ett tillstånd men inte följer det som står i ditt tillstånd, rapporteras du enligt ordningsslagen 3 kap av polisen. Tillståndet kan även återkallas. Bryter du mot ordningsslagen kan du få betala böter.

4 Avvikelse

Kommunen förbehåller sig rätten att efter ha underrättat den sökande skriftligen via mail ta ut avgifter eller avbryta arbetet om den medför att trafikanter och/eller tredje parts säkerhet äventyras samt om trafikantordningsplan, säkerhetsföreskrifter eller gällande villkor inte följs. Avgifterna är baserade på genomsnittlig handläggningstid.

Efter påtalande kan avgiften tas enligt följande:

1. Använda allmänplatsmark utan polistillstånd – 5500 kr
2. Villkoren i polistillstånd följs inte - 5500 kr

5 Taxa

5.1 Tillfällig reklam och försäljning

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.1.1	Tillfällig affischering	Affischering inför lokalt evenemang	Under max 14 dagar innan datumet för aktuell aktivitet. Endast på av kommunen förutbestämda platser Affisch yta max 1 kvm	700 kr
5.1.2	Banderoll	Endast godkänd banderoll på bestämda platser Bygglov krävs för upplåtelse längre en 4 veckor	Pris per år Pris per månad	6000 kr 500 kr
5.1.3	Fast installerade reklam-skyltar	Bygglov krävs	Reklamyta Per år/kvm	1200 kr
5.1.4	Flaggstång	Ej reklam på flaggor Reklam på flaggor	Pris per år Pris per månad	700 kr/flagga 700 kr/flagga
5.1.5	Julgranar – försäljning		Tillåts under perioden 25 november till 24 december Per 20 kvm Hänvisas i första hand till något av torgen	1500 kr

5.2 Evenemang

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.2.1	Evenemang		Pris per påbörjat dygn (gäller även på och av etablerings dagar)	
		Stort evenemang i centrum (Stora torget och V. Storgatan ej tvärgator)		3000 kr
		Hela Stora torget		2000 kr
		Del av Stora torget (karta bifogas)		1000 kr
		Gripsholmsparken		2000 kr
		Hamntorget		1500 kr
5.2.2	Övriga evenemang	Nyårsvandring, studentkortege, flottrace dansbana, beachvolleybollplan filminspelning, valborgsfirande, friluftstävlingar, demonstrationer / manifestationer och liknande	Per gång	700 kr
5.2.3	Valbodrar / valtält	Valperiod = 5 veckor innan valet	Pris per valperiod och plats, max 3x3m	1000 kr
5.2.4	Val-information	Hänvisas i första hand till något av torgen	Pris per gång	700 kr
5.2.5	Cirkus och tivoli		Pris per påbörjat dygn (gäller även på och av etablerings dagar)	1000 kr
5.2.6	Motionslopp, idrottstävlingar – gäller tävlingsbana	Vid löpartävlingar och liknande får sponsring och reklam endast finnas under tävlingsdagen vid start- och målplats samt längs tävlingsbanan vid officiella vätskekontroller. För andra tävlingar får sponsring och reklam ske under tävlingsdagen/tävlingsdagarna inom det tillståndsgivna området.	Per lopp/tävling	1000 kr

5.3 Serveringar

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.3.1	Uteservering - Sommarsäsong	1 april – 1 november	Per kvadratmeter och säsong. En skalenlig och måttsatt ritning ska bifogas i ansökan	Upp till 10 kvm 150: - /kvm och säsong Därutöver 290: -/kvm och säsong min. avgift 700: -
5.3.2	Uteservering - Månadskostnad	1 april – 1 november	Per kvadratmeter och påbörjad månad. En skalenlig och måttsatt ritning ska bifogas i ansökan	Upp till 10 kvm 30: - /kvm och månad Därutöver 60: -/kvm och månad min. avgift 200: -
5.3.3	Uteservering – Vintersäsong	2 november – 31 mars Vid utbyggnad – krävs Bygglov	Per kvadratmeter och säsong. En skalenlig och måttsatt ritning ska bifogas i ansökan	Upp till 10 kvm 150: - /kvm och säsong Därutöver 290: -/kvm och säsong min. avgift 700: -
5.3.4	Uteservering – Vintersäsong Månadskostnad	2 november – 31 mars	Per kvadratmeter och påbörjad månad. En skalenlig och måttsatt ritning ska bifogas i ansökan	Upp till 10 kvm 30: - /kvm och månad Därutöver 60: -/kvm och månad min. avgift 200: -

5.4 Byggetablering

5.4.1	Byggetablering	Bodar, upplag, byggställningar	Månadsperiod	40 kr/kvm/månad
			Veckoperiod	12 kr/kvm/vecka
		Vepor med företagsnamn som deltar i bygget Bygglov kan krävas TA – plan (trafiksamordningsplan) krävs	Per 20 kvm/månad	500 kr/månad min avgift 700 kr
5.4.2	Luftledning över väg	Minst 4,5 m över vägbanan inkl. fundament	Pris per 14 dagarsperiod	700 kr
5.4.3	Container, skylift mm	Mobilkran, skylift, container (bygglov kan krävas), rullställning TA – plan (trafiksamordningsplan) krävs	Pris per dag	700 kr/dag
5.4.4	lanspråktagande av avgiftsbelagd p-plats	Tilläggsavgift utöver markhyran Zonindelning röd zon grön zon	Pris per påbörjat dygn Gäller även helger och helgdagar	Röd zon 120: -/dag Grön zon 70: -/dag
5.4.5	Avstängning av gata	Avgift för administrativt arbete i samband med avstängning av gata utöver avgift för markhyran, avgift för eventuell hjälp med den fysiska avstängningen tillkommer TA – plan (trafiksamordningsplan) krävs	Pris per avstängning, lokatrafikföreskrift	700 kr avgift för markhyran tillkommer

5.5 Utanför butik

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.5.1	Skyltvaror utanför butik	Uppställning av varor som marknadsför varorna som sälj i butiken	Per kvadrat och påbörjad månad (per 30 dagars period)	50: -/kvm och månad min. avgift 700: -
5.5.2	Gatupratare - handikappvänlig City Sign modell	Placeras vid ingång intill fasad och får inte inkräkta på tydliga gångtor, enbart under affärens öppettider	Årshyra Kalenderår	1500 kr

6 Allmänna avgiftsbestämmelser vid markupplåtelse

- Priserna avser den avgiften som Nyköpings kommun tar ut för markhyra och administration. Utöver det tillkommer Polismyndighetens avgift för ansökan samt eventuella extra avgifter för hjälp vid avstängning, skyltning, hyra av sopkärl, extra städning, el etc.
- Bygglovstaxa är separat taxa.
- Minimiavgiften för alla typer av markupplåtelser är 700 kr.
- Skolklasser och Ideella föreningar så som tillexempel idrottsföreningar etc. debiteras 50 % av fastställd taxa, dock lägst minimiavgiften på 700 kr. Halveringen görs under förutsättning att evenemanget är utan entréavgift och att arrangören inte tar ut en avgift ifrån deltagarna i evenemanget.
- Kommunal verksamhet skall vid nyttjande av allmän platsmark ansöka om tillstånd hos polisen. 50 % av fastställd taxa debiteras verksamheten, dock lägst minimiavgiften på 700 kr. Detta under förutsättning att det endast är kommunen som nyttjar upplåtelsen. Sker upplåtelsen i samverkan med annan person, organisation, företag eller förening debiteras full avgift.
- Avgiftsbefrielse kan ges vid ett evenemang om det är öppet för allmänheten och att det är kostnadsfritt att delta. Gäller för ideella organisationer som utför icke-kommersiell informationsspridning.
- Dekoration utanför butik i form av tex. en blomma, lykta (elektriskt ljus/elektriska marschaller) eller dylikt på en yta upp till 0,5 kvm utan polistillstånd är tillåtet och är avgiftsfri. Dekorationen ska vara försedd med sarg nertill som går att känna av med känselkäpp för synskadade. Dekorationen får inte vara reklam för varor som säljs i butiken och ska vara intill fasad vid entrén under affärens öppettider. Matta utanför butik är ej tillåtet.
- Vid eventuell förändring i ansökan så som förändring av storleken på ytan, uteblivet evenemang etc. ansvarar den sökande för att senast 14 dagar innan datumet för markupplåtelsen kontakta gatuavdelningen på Nyköpings kommun samt polismyndigheten. I annat fall är den sökande skyldig att betala avgiften enligt remissvaret. Minimiavgiften samt eventuell avgift för administration för avstängning av gata kvarstår dock trots uteblivet evenemang.

- Inom upplåtet område ansvarar den sökande för gatuhållning, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning under den period som tillståndet avser.
- Då markupplåtelsen upphör ansvarar den sökande för att område är återställt i det skick som rådde före upplåtelsen. Den sökande svarar för återställandet i det fall annat inte föreskrivs i kommunens remissvar. Markupplåtelseavgift tas ut till dess återställningen skett. I det fall återställningen ej sker har kommunen rätt att utföra återställandet på den sökandes bekostnad.
- Överlåtelse av tillstånd till annan part accepteras inte.
- Om en upplåtelse måste avbrytas på grund av akuta arbeten som till exempel ledningsarbeten eller dylikt, svarar tillståndsinnehavaren för borttagandet och återställning av eventuellt material som denne har på ytan samt de kostnader borttagandet och återställningen medför. Eventuella inkomstbortfall på grund av akuta arbeten ersätt inte av kommunen.

Avgift vid avvikelser

Använda allmän platsmark utan polistillstånd

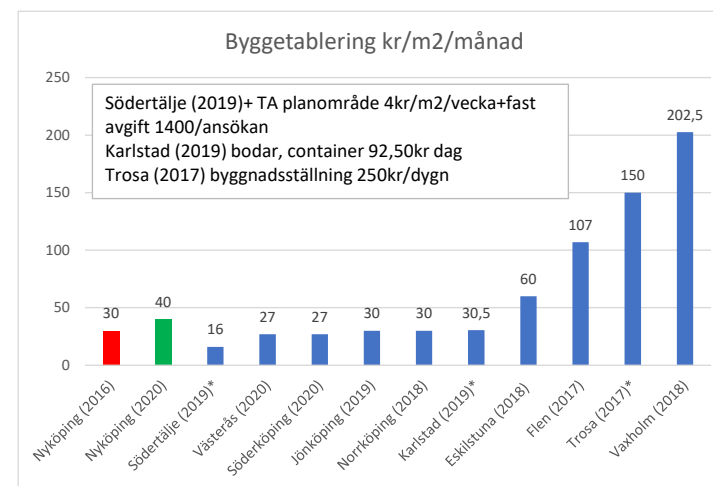
	Antal	Enhet	Kr/enhet	Summa	Taxa
Från samtal till fysiskt på plats		1 h	700	700	
Tillsyn på plats		0,5 h	700	350	
Från platsen tillbaka till kontoret		0,5 h	700	350	
Driftpersonal utställning skyltar t.ex.		2 h	1000	2000	
Efterforskning(vem har tagit mark i anspråk?)		1 h	700	700	
Samtal till/med ansvarig		1 h	700	700	
Handläggning av ärendet		1 h	700	700	
				5500	5 500 kr /tillfälle

Villkor i polistillstånd följs inte

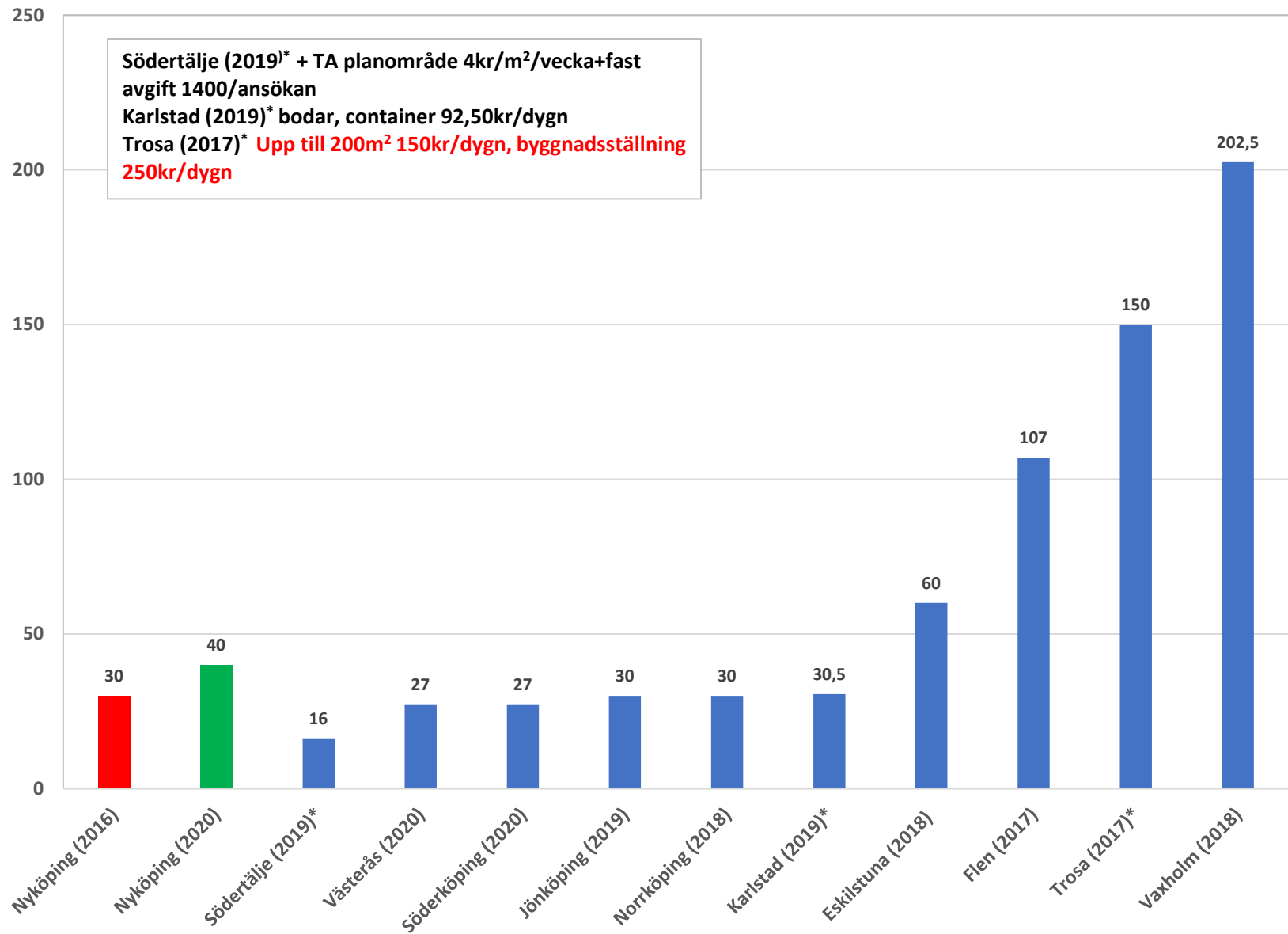
	Antal	Enhet	Kr/enhet	Summa	Taxa
Från samtal till fysiskt på plats		1 h	700	700	
Tillsyn på plats		0,5 h	700	350	
Från platsen tillbaka till kontoret		0,5 h	700	350	
Driftpersonal utställning skyltar t.ex.		2 h	1000	2000	
Efterforskning(vem har tagit mark i anspråk?)		1 h	700	700	
Samtal till/med ansvarig		1 h	700	700	
Handläggning av ärendet		1 h	700	700	
				5500	5 500 kr /tillfälle

Byggetablering	kr/m2/månad
Kommun (reviderad år)	
Nyköping (2016)	30
Nyköping (2020)	40
Södertälje (2019)*	16
Västerås (2020)	27
Söderköping (2020)	27
Jönköping (2019)	30
Norrköping (2018)	30
Karlstad (2019)*	30,5
Eskilstuna (2018)	60
Flen (2017)	107
Trosa (2017)*	150
Vaxholm (2018)	202,5

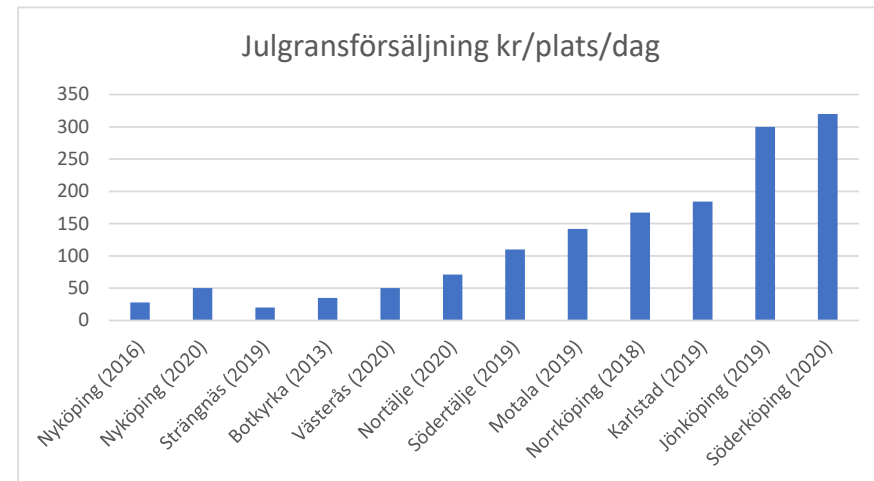
Södertälje (2019)+ TA planområde 4kr/m2/vecka+fast avgift 1400/ansökan
 Karlstad (2019) bodar, container 92,50kr dygn
 Trosa (2017) byggnadsställning 250kr/dygn



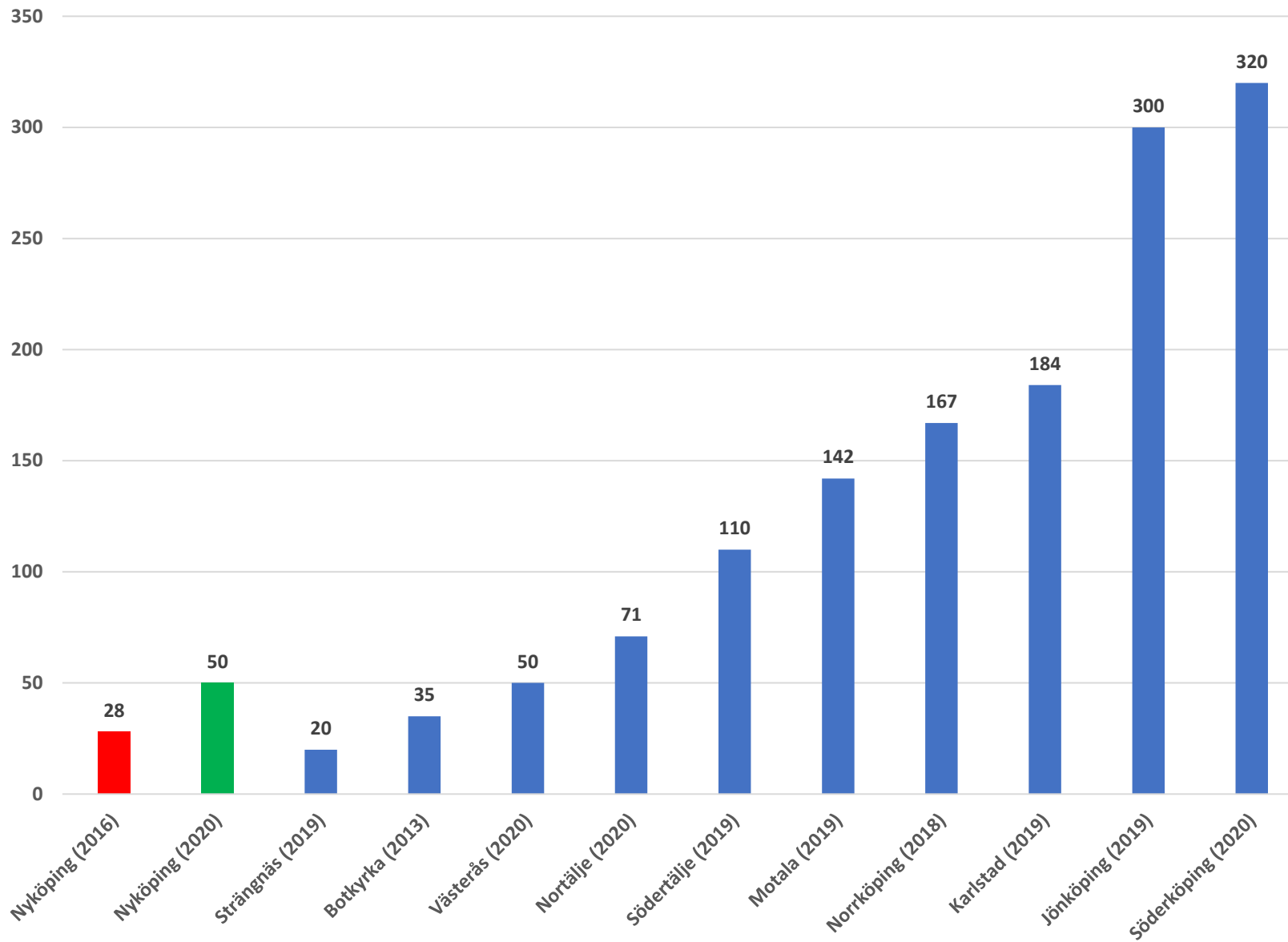
Byggetablering kr/m²/månad



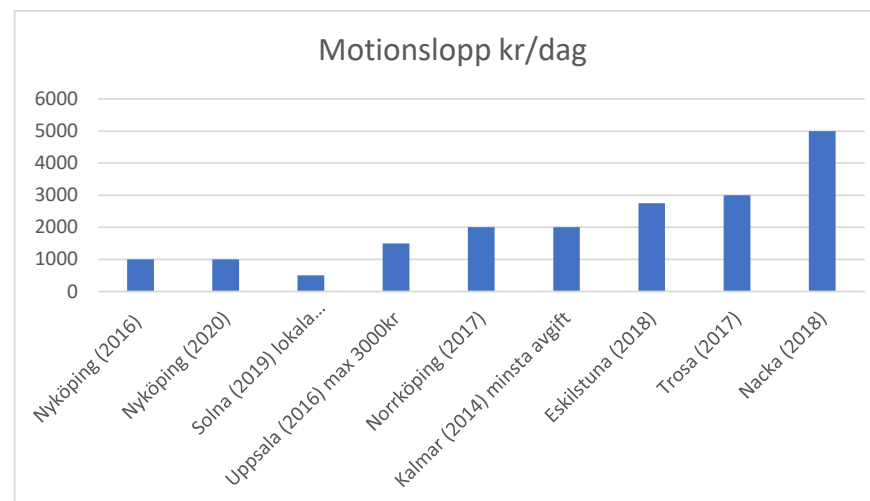
Julgransförsäljning	
Kommun (reviderad år)	kr/plats/dag
Nyköping (2016)	28
Nyköping (2020)	50
Strängnäs (2019)	20
Botkyrka (2013)	35
Västerås (2020)	50
Nortälje (2020)	71
Södertälje (2019)	110
Motala (2019)	142
Norrköping (2018)	167
Karlstad (2019)	184
Jönköping (2019)	300
Söderköping (2020)	320



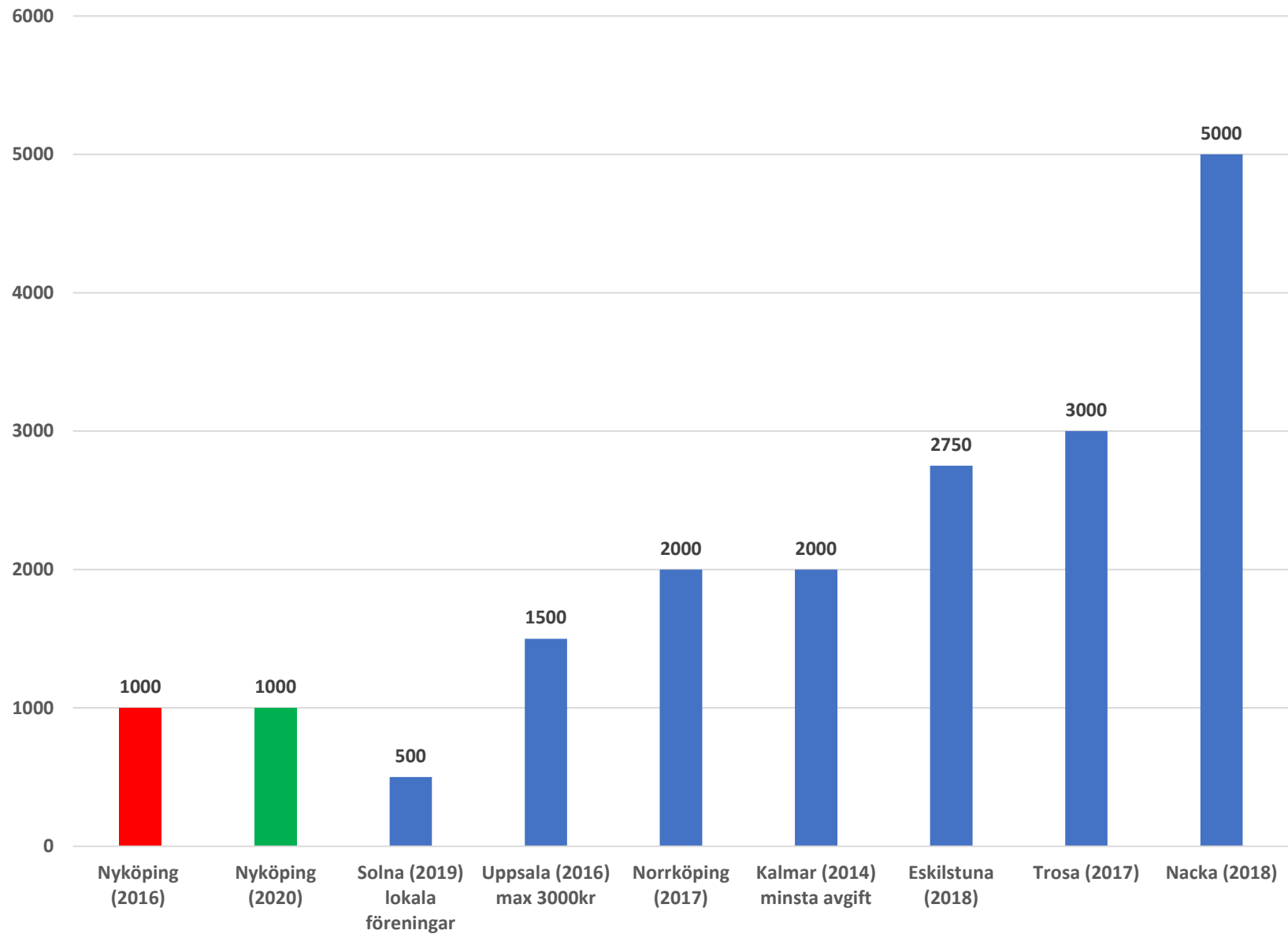
Julgransförsäljning kr/plats (ca 20m²) /dag



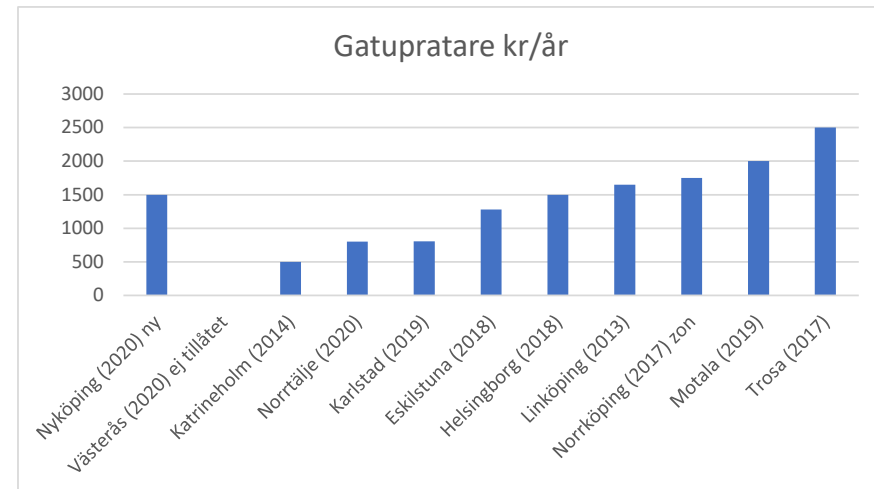
Motionslopp	kr/dag
Kommun (reviderad år)	
Nyköping (2016)	1000
Nyköping (2020)	1000
Solna (2019) lokala föreningar	500
Uppsala (2016) max 3000kr	1500
Norrköping (2017)	2000
Kalmar (2014) minsta avgift	2000
Eskilstuna (2018)	2750
Trosa (2017)	3000
Nacka (2018)	5000



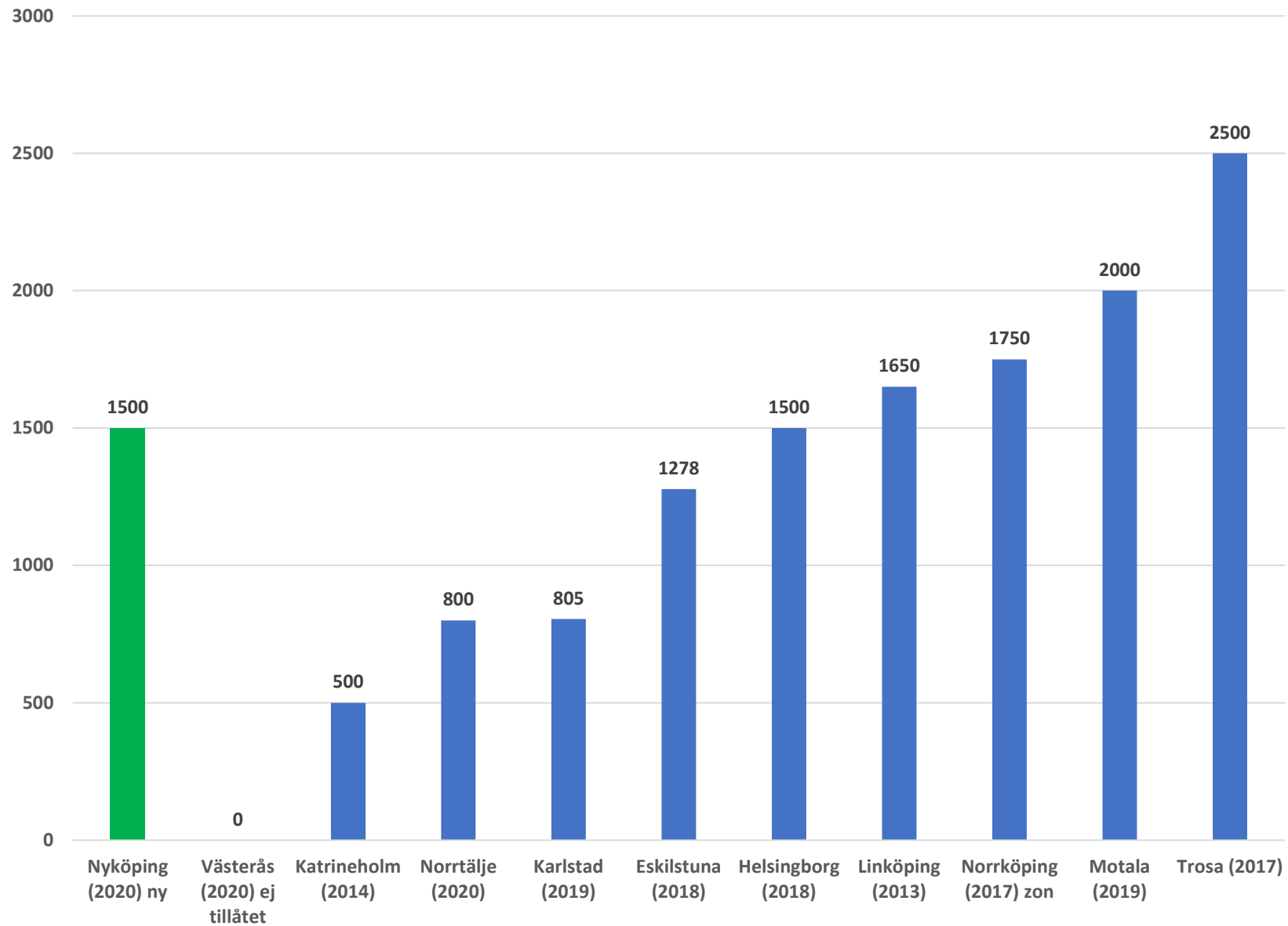
Motionslopp kr/dag



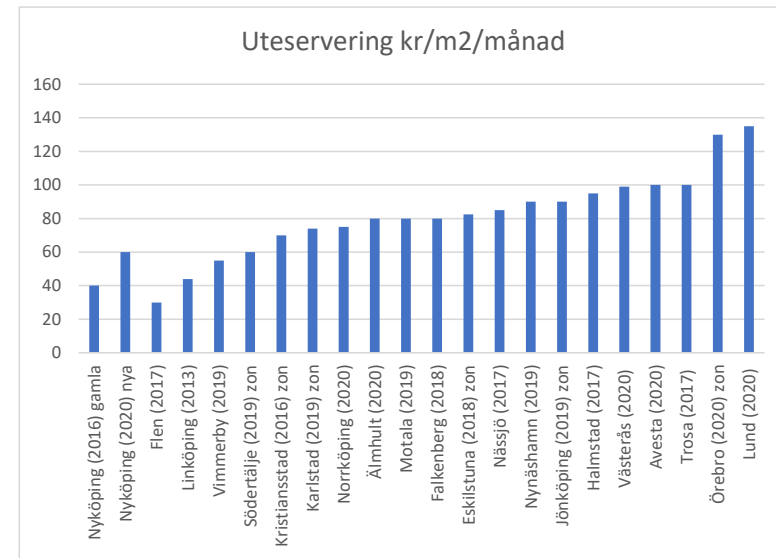
Gatupratare	kr/år
Kommun (reviderad år)	
Nyköping (2020) ny	1500
Västerås (2020) ej tillåtet	0
Katrineholm (2014)	500
Norrtälje (2020)	800
Karlstad (2019)	805
Eskilstuna (2018)	1278
Helsingborg (2018)	1500
Linköping (2013)	1650
Norrköping (2017) zon	1750
Motala (2019)	2000
Trosa (2017)	2500



Gatupratare kr/år

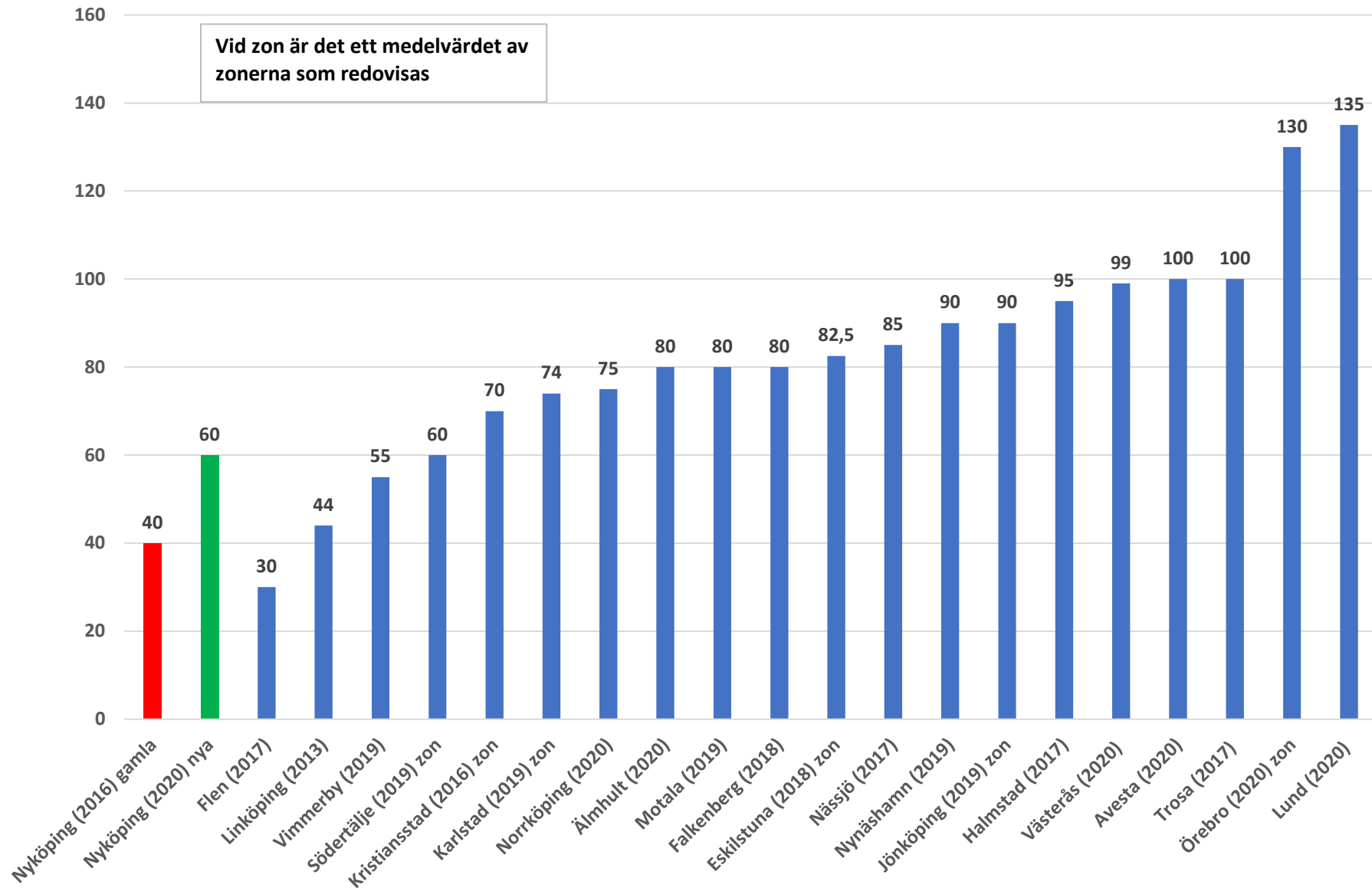


Kommun (reviderad år)	kr/m ² /månad
Nyköping (2016) gamla	40
Nyköping (2020) nya	60
Flen (2017)	30
Linköping (2013)	44
Vimmerby (2019)	55
Södertälje (2019) zon	60
Kristiansstad (2016) zon	70
Karlstad (2019) zon	74
Norrköping (2020)	75
Älmhult (2020)	80
Motala (2019)	80
Falkenberg (2018)	80
Eskilstuna (2018) zon	82,5
Nässjö (2017)	85
Nynäshamn (2019)	90
Jönköping (2019) zon	90
Halmstad (2017)	95
Västerås (2020)	99
Avesta (2020)	100
Trosa (2017)	100
Örebro (2020) zon	130
Lund (2020)	135



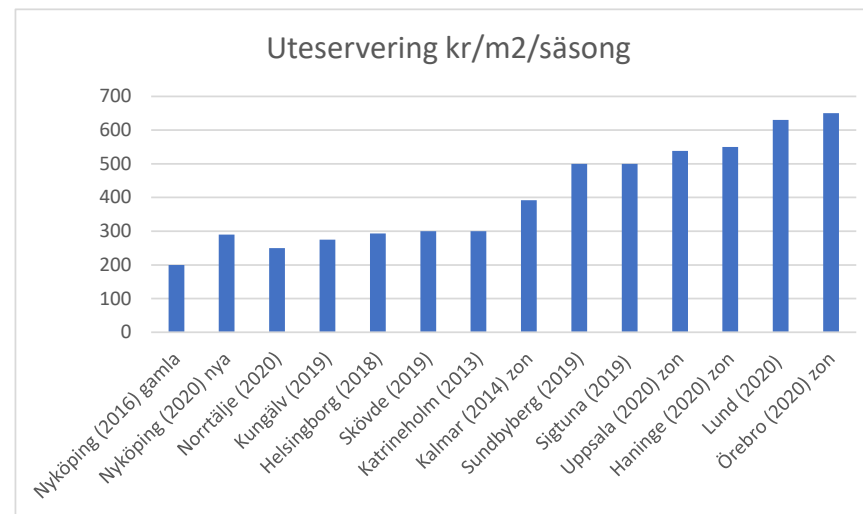
Uteservering kr/m²/månad

Vid zon är det ett medelvärde av zonerna som redovisas



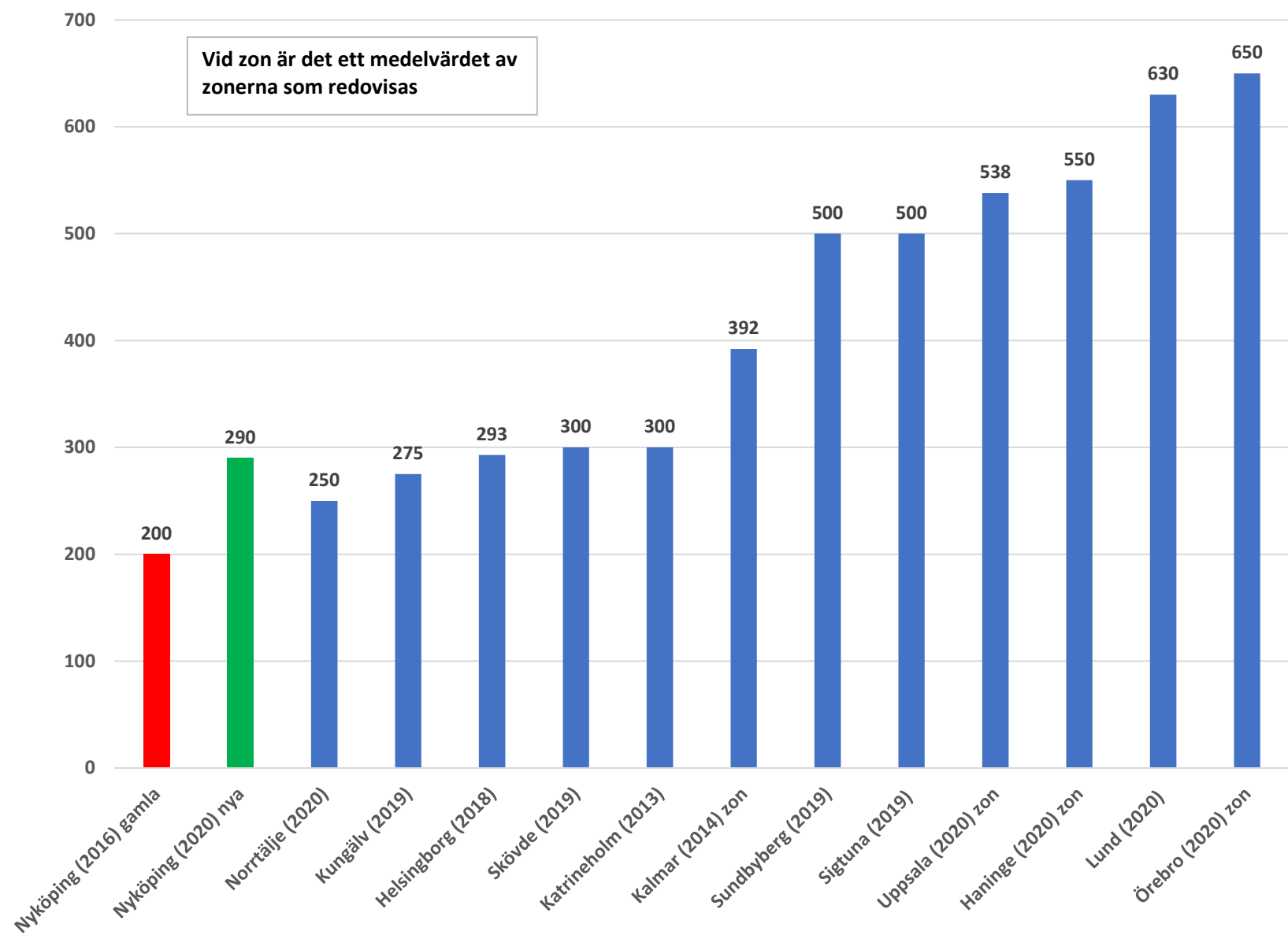
Uteservering

Kommun (reviderad år)	kr/m ² /säsong
Nyköping (2016) gamla	200
Nyköping (2020) nya	290
Norrtälje (2020)	250
Kungälv (2019)	275
Helsingborg (2018)	293
Skövde (2019)	300
Katrineholm (2013)	300
Kalmar (2014) zon	392
Sundbyberg (2019)	500
Sigtuna (2019)	500
Uppsala (2020) zon	538
Haninge (2020) zon	550
Lund (2020)	630
Örebro (2020) zon	650
Karlstad (2019) zon	
Norrköping (2020)	
Motala (2019)	
Nynäshamn (2019)	
Jönköping (2019) zon	
Halmstad (2017)	
Västerås (2020)	
Avesta (2020)	
Trosa (2017)	



Uteservering kr/m2/säsong

Vid zon är det ett medelvärde av zonerna som redovisas





MSN § Yttrande över medborgarförslag att iordningställa en våtmark för rening av avloppsvatten

Diarienummer: MSN20/57

Förslagsställaren föreslår att Nyköpings kommun iordningsställer en våtmark för rening av avloppsvatten likt Brannäs våtmark i Oxelösunds kommun. Detta i syfte att minska övergödning i Mellanfjärden/Stadsfjärden och Östersjön och en bättre levnadsmiljö för fåglar, fiskar och andra djur. Vattnet i Mellanfjärden och Stadsfjärden förbättras och kan kanske uppnå badkvalitet.

Nämnden ser positivt på förslaget och att medborgarförslaget ligger i linje med den politiska viljeriktningen. Nämnden ser som väg framåt att nämnden ger Tekniska divisionen uppdrag att genomföra förutsättningar för en förstudie för en våtmark som efterpolering vid Brandholmens avloppsreningsverk.

Nämnden föreslår att medborgarförslaget beviljas och att nämnden får i uppdrag att genomföra förutsättningar för en förstudie för en våtmark.

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 tjänsteskrivelsen daterad 2021-06-28 som nämndens yttrande på medborgarförslaget

Beslut till:

Kommunstyrelsen

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande över medborgarförslag att iordningsställa en våtmark för rening av avloppsvatten likt Brannäs våtmark i Oxelösunds kommun

Bakgrund

Förslagsställaren föreslår att Nyköpings kommun iordningsställer en våtmark för rening av avloppsvatten likt Brannäs våtmark i Oxelösunds kommun. Detta i syfte att minska övergödning i Mellanfjärden/Stadsfjärden och Östersjön och en bättre levnadsmiljö för fåglar, fiskar och andra djur. Vattnet i Mellanfjärden och Stadsfjärden förbättras och kan kanske uppnå badkvalitet.

Nämnden ser positivt på förslaget och att medborgarförslaget ligger i linje med den politiska viljeriktningen. Nämnden ser som väg framåt att nämnden ger Tekniska divisionen uppdrag att genomföra förutsättningar för en förstudie för en våtmark som efterpolering vid Brandholmens avloppsreningsverk.

Nämnden föreslår att medborgarförslaget beviljas och att nämnden får i uppdrag att genomföra förutsättningar för en förstudie för en våtmark.

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 tjänsteskrivelsen daterad 2021-06-28 som nämndens yttrande på medborgarförslaget

Jonas Andersson

Sakkunnig Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Kommunstyrelsen

MSN § Val av ny ledamot till Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budgetgrupp

Diarienummer: MSN19/42

En budgetgrupp för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är utsedd för mandatperioden 2019-2022. Styrgruppen arbetar med budgeten för nämnden. Budgetgruppen består av åtta ledamöter, en representant från varje parti.

Första augusti 2021 slutade Carl-Åke Andersson (S) sitt uppdrag som ordförande i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och därför behöver platsen ersättas.

Till ny ledamot i budgetgruppen föreslås Björn Fredlund (S).

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** utse Björn Fredlund (S) som ny ledamot i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budgetgrupp

Beslut till:

Systemadministratör Beställarkontoret
Löneenheten

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

Val av ny ledamot till Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budgetgrupp

Bakgrund

En budgetgrupp för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är utsedd för mandatperioden 2019-2022. Styrgruppen arbetar med budgeten för nämnden. Budgetgruppen består av åtta ledamöter, en representant från varje parti.

Första augusti slutade Carl-Åke Andersson (S) sitt uppdrag som ordförande i miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och därför behöver platsen ersättas. Till ny ledamot i budgetgruppen föreslås Björn Fredlund (S).

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** utse Björn Fredlund (S) som ny ledamot i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budgetgrupp

Jonas Andersson
Sakkunnig miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Beslut till:

Systemadministratör Beställarkontoret

Löneenheten

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 2021-03-09 - 2021-07-31

Innefattande DA 2021-268, 330, 389, 404, 483, 506, 515, 522, 529, 530, 535-949 ej nr 736, 741, 766, 780, 790, 798, 841, 843, 846, 888, 895, 906, 908, 927, 945

Miljö

Beslut fattade på delegation under tiden 2021-05-01 - 2021-07-31

Innefattande DA 2021-362-793, ej nr 381, 409, 453, 461, 585, 703 och 744

Kommunledningskansliet

Beslut som avgjorts på delegation av Kommunjurist,
Kommunledningskansliet:

2021-06-08 Begäran om utlämnande av allmänna handlingar, beslut om avslag

2021-06-17 Begäran om utlämnande av allmänna handlingar, beslut om avslag

Adressättning/Namnsättning

Beslut som avgjorts på delegation av GIS-ingenjör och Mätningssingenjör,
Samhällsbyggnad, under tiden 2021-05-01 - 2021-07-30

Ordförandebeslut

Beslut som fattats på delegation av ordförande om:

2021-05-28 Yttrande till Mark- och miljödomstolen avseende överklagat ärende gällande detaljplan för Ingevallshytta 1:31

Teknik

Beslut som avgjorts på delegation av verksamhetschef Gata, Tekniska divisionen, Gatuenheten under tiden 2021-04-28 till 2021-07-31

Beslut som avgjorts på delegation av Divisionschef, Tekniska divisionen, under tiden 2021-04-29 till 2021-06-30

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) att** lägga förtecknade delegationsärenden till handlingarna.

Bilagor MSN § *Delegationslistor (och ev delegationsbeslut) finns tillgängliga på Samhällsbyggnad och på nämndsammanträdet.*

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.

Nr	Från	Innehåll	Dnr
1	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Dom i ärende gällande överklagande av nämndens beslut om tillstånd för miljöfarlig verksamhet samt bygglov för upplag på fastigheten Högvalla 1:1. Mark- och miljööverdomstolen beslutar att inte tillåta den anmälda verksamheten samt avslå ansökan om bygglov.	2016-2744
2	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Protokoll gällande överklagande av nämndens beslut om bygglov. Mark- och miljööverdomstolen ger inte prövningstillstånd.	2020-582
3	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Protokoll gällande överklagande av Kommunfullmäktiges beslut om antagande av detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Mark- och miljööverdomstolen ger inte prövningstillstånd.	BTN13/68
4	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom gällande överklagande av nämndens beslut om antagande av detaljplan för Ingevallshytta 1:3. Mark- och miljödomstolen upphäver antagandet av detaljplan.	BTN16/13
5	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom gällande överklagande av nämndens beslut om rättelseföreläggande. Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.	2019-1001

6	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom gällande utdömande av vite. Mark- och miljödomstolen förpliktar XX och XX att till staten betala vite om 50 000 kr vardera.	2016-591
7	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom gällande utdömande av vite. Mark- och miljödomstolen förpliktar XX att till staten betala vite om 10 000 kr.	2020-1503
8	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom gällande överklagande av nämndens beslut om tillsynsavgift. Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.	2017-2637
9	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom gällande utdömande av vite. Mark- och miljödomstolen förpliktar XX att till staten betala vite om 50 000 kr.	2017-500
10	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Underrättelse om inkommet överklagande, gällande ärende där Länsstyrelsen har fattat beslut om ändring av nämndens beslut i tillsynsärende gällande strandskydd.	2017-835
11	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Föreläggande till nämnden att komplettera information i ärende gällande ansökan om utdömande av vite	2016-591
12	Förvaltningsrätten i Linköping	Dom i ärende där nämnden har ansökt om utdömande av vite på fastigheten Stenbocken 1. Förvaltningsrätten bifaller ansökan och beslutar att Max Burgers Ab ska betala vite om 50 000 kr till staten.	2020-1990
13	Länsstyrelsen	Beslut gällande överklagande av nämndens beslut om att avskriva tillsynsärende PBL. Länsstyrelsen avslår överklagandet.	B 2020-673
14	Länsstyrelsen	Beslut om att bevilja bidrag om högst 250 000 kr till Tekniska divisionen för	TE21/265

		projektet Råvattenbrunn Edstorps vattenverk.	
15	Länsstyrelsen	Beslut om att bevilja bidrag om högst 250 000 kr till Tekniska divisionen för projektet Råvattenbrunn Runtuna vattenverk.	TE21/266
16	Länsstyrelsen	Beslut om överlämnande av överklagat ärende till Mark- och miljödomstolen rörande nämndens beslut om bygglov	B 2020-1132
17	Länsstyrelsen	Beslut gällande överklagande av nämndens beslut om tillstånd för enskild avloppsanläggning. Länsstyrelsen avslår överklagandet.	2020-1163
18	Medborgare	Överklagande av nämndens beslut om bygglov på fastigheten Bönsta 6:3.	2021-114
19	Medborgare	Överklagande av nämndens beslut om nekat startbesked på fastigheten Brandholmen 1:26	2020-1050
20	Riksbyggen	Överklagande av nämndens beslut om avslag för bygglov på fastigheten Löjan 1.	2020-748
21	Medborgare	Överklagande av nämndens beslut om tillstånd för djurhållning på fastigheten Bergshammar 14:47.	2021-30
22	Taxi Nyköping-Oxelösund	Överklagande av nämndens beslut om sanktionsavgift	2021-57
23	Fastighetsägare	Överklagande av nämndens beslut avseende utsläpp av avloppsvatten	2019-460
24	Medborgare	Överklagande av nämndens beslut om antagande av detaljplan för fastigheterna Stockrosen 7 och 11.	SHB19/91
25	Fastighetsägare	Överklagande av nämndens beslut om bygglovsavgift	2021-325

26	Fastighetsägare	Överklagande av nämndens beslut om tomtplatsavgränsning på fastigheten Sjöbo 3:12	2021-76
27	Bygglovenheten	Yttrande i fastighetsbildningsärende gällande Bergshammars-Ekeby 6:66-6:68, Bergshammars-Udden 1:1 samt Tallåsen 2:3, 2:5-2:8	2021-712
28	Lantmäteriet	Protokoll, avstyckning från Lappetorp 1:1	B 2021-544
29	Lantmäteriet	Protokoll, fastighetsreglering berörande Prästtorp 1:2 och 1:3	(D20818)
30	Lantmäteriet	Protokoll, avstyckning från Gälltorp 1:1, fastighetsreglering berörande Gälltorp 2:1 och blivande Gälltorp 1:8	B 2021-579
31	Lantmäteriet	Protokoll, fastighetsreglering berörande Anderbäck 3:1 och Enstaberga 1:65	B 2021-397
32	Lantmäteriet	Protokoll, fastighetsreglering berörande Vattenmärket 2 m.fl.	(D21105)
33	Lantmäteriet	Protokoll, fastighetsbestämning berörande Svärdbro 1:5, Sättersta-Berga 1:7, fastighetsreglering Svärdbro 1:5 och 2:8	B 2021-606
34	Lantmäteriet	Protokoll, fastighetsreglering Bogsta-Hässelby 1:8 och Ekla 7:7	B 2021-706
35	Lantmäteriet	Underrättelse om beslut i avslutad förrättning, Nikolai-Solö 2:2	(D21314)
36	Lantmäteriet	Underrättelse om beslut i avslutad förrättning, Virby 1:4 m.fl.	(D19476)
37	Samhällsbyggnad, Stadsbyggnadsenheten	Lagakraftbevis, detaljplan för Väster 1:42 m.fl.	BTN13/68
38	Namnberedningen	Minnesanteckningar från Namnberedningens möte 2021-06-09	

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- 1) att** lägga förtecknade anmälningsärenden till handlingarna.