



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

Nyköping

Nyköpings kommun

Plan- och genomförandebeskrivning

Antagandehandling

Upprättad 2021-10-26

 **Nyköping**
www.nykoping.se

Antagen i Kommunfullmäktige i Nyköpings kommun 2021-12-14 § 191

Laga kraft 2022-11-24

P22-25

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. I norr ingår del av fastigheten Anderslund 1:27 som ägs av Nyköpings kommun och del av Hållsta 10 som är privatägd fastighet och som utgör allmän platsmark.

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

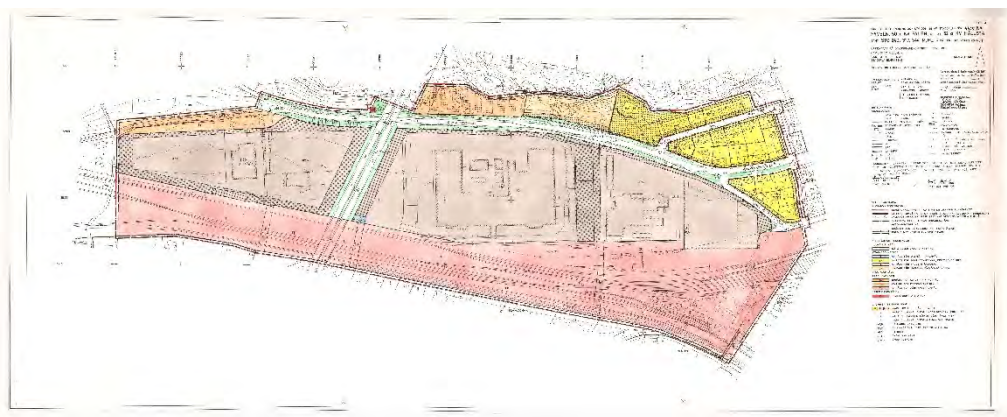
andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Planförslaget bedöms inte inverka menligt på trafiksäkerheten varför rekommendationen ej har beaktats.

Befintliga detaljplaner

För området gäller:

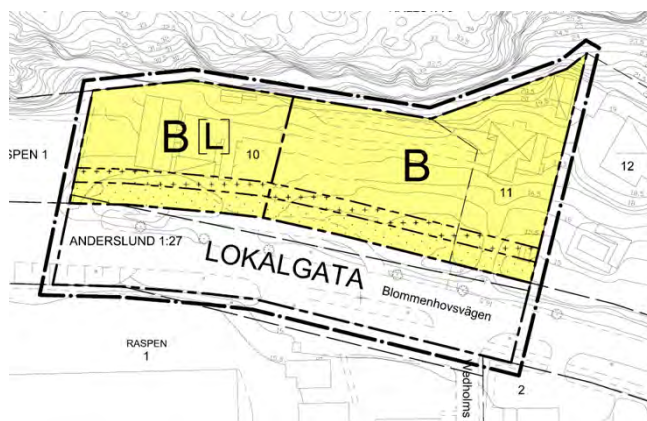
P74-10 "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för 44:E KV HYVELN, 50:E KV SYLEN, del av 52:A KV HÅLLSTA samt STG 240, 317, 344 m.fl., väster Nyköpings kommun". Fastställd av länsstyrelsen 17 maj 1974. Genomförandetiden har gått ut.

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



Gällande plan för området från 1974

Längs Blommenhovsvägen släcks del av gällande plan P08-18, 2008 ut.



Gällande plan P08-18 från 2008.

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 ruttmönster 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.

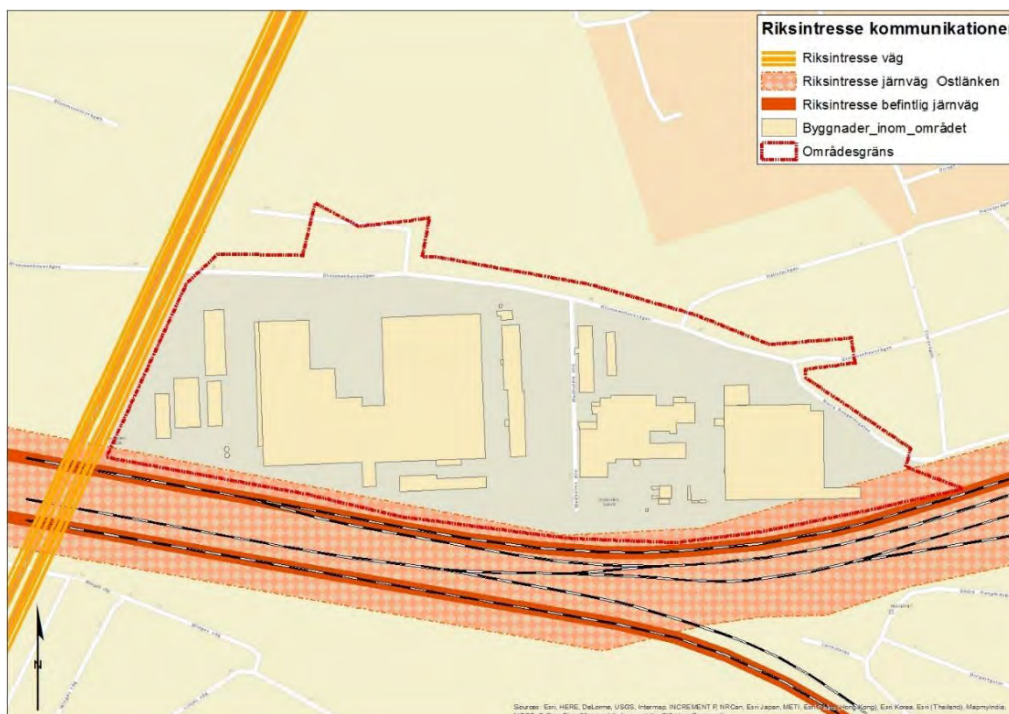
Väg E4

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 detaljplanearbetet bekostas av sökanden. Under planprocessen har planområdet utökats till att även omfatta fastigheten Raspen 1.

Bygg- och tekniknämnden beslutade 2018-08-28 § 101 att förslag till detaljplan får ställas ut för samråd.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2019-11-19 § 136 att förslag till detaljplan får ställas ut för granskning.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-08-25 § 91 att godkänna detaljplanen.

Beslutet att anta detaljplanen upphävdes av Mark- och miljödomstolen 2021-04-19 (dom meddelad).

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2021-09-07 § 64 att förslag till detaljplan får ställas ut för ny granskning.

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 knutpunkt 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 industrikeran 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 offentlig 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 byggt ut under 100 år. Innan industrierna etablerades inom området låg längs Blommenhovsvägen Vesterlunds krog (uppförd 1730) tillsammans med en äldre byggnad i trä. Järnvägen anlades 1913–15 och några år efter det har slakteriets äldsta delar uppförts.

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



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



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



Blommenhovsvägen 1930. Slakteriet i bakgrunden.

Stadsbild

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

Stadsbilden kommer påtagligt att förändras med föreslagna 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 kvaliteterna 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.

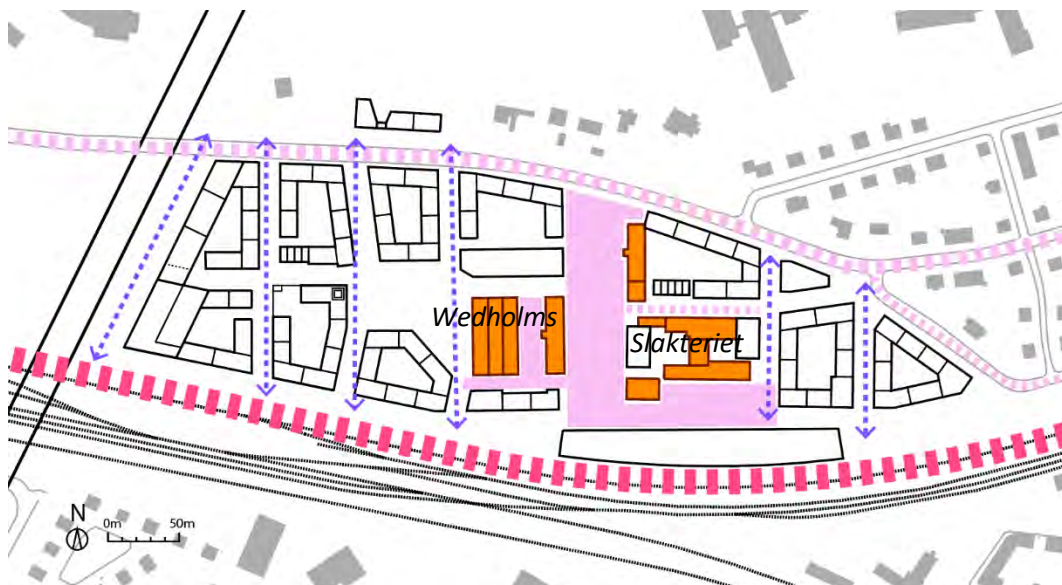
Raspen 2s äldsta delar bevaras och friställs från senare tillkomna påbyggnader. I planeringsunderlaget anges dess äldsta delar ha en hög känslighet medan senare tillkomna delar har markerats som tåliga, med vissa undantag. Planförslaget innebär att komplexets ursprungliga nationalromantiska arkitektur 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. Mjöltornet har fungerat som en visuell markör för området sett från staden i sydväst. Dess status bygger på att omgivande bebyggelse är betydligt lägre. Ett bevarande av mjöltornet har prövats under framtagande av förslaget. Själva tornet är en integrerad del av lagerbyggnaden och går inte att frikoppla utan stora åtgärder. Utan den större byggnadskroppen kommer tornet upplevas som en artefakt utan sammanhang. Sett till tillkommande föreslagna byggnaders placering och höjder hade även merparten av tornets fasader skylts. Även lagerbyggnadens norra fasad har bedömts som svår att integrera i strukturen på ett naturligt vis.

De byggnader som bevaras ges rivningsförbud (r) som innebär att byggnaden inte får 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 förtydligat befintligt järnvägsrum. Streckad lila pil förstärkt riktning.

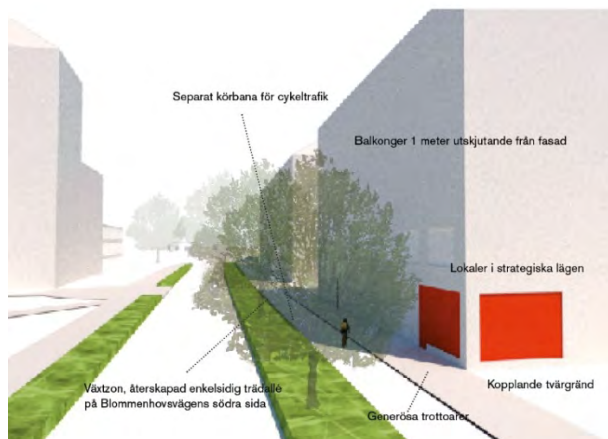
Ny bebyggelse samt förändring av befintlig bebyggelse

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 industribebyggelse 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 exploitören överenskomna viljan, visionen och idén med utbyggnaden, dess kvalitetsnivå och utförande. Programmet kommer att utgöra underlag för kommande bygglov och projekteringsinsatser. Huvudsyftet med programmet är att säkerställa att Nöthagens stadsbyggnadsmässiga och arkitektoniska kvaliteter tas tillvara vid planens genomförande. All bebyggelse inom Nöthagen ska placeras i gräns mot gata eller torg i syfte att skapa attraktiva och tydliga gaturum och gårdar. Bebyggelsens stadsmässiga placering bidrar tillsammans med entrélägen mot både gata och gård att skapa trygga stadsrum. Entréer kan med fördel ligga något indragna från gräns mot gata.

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

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



Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid huvudgatorna

Verksamheter i bottenvåningar

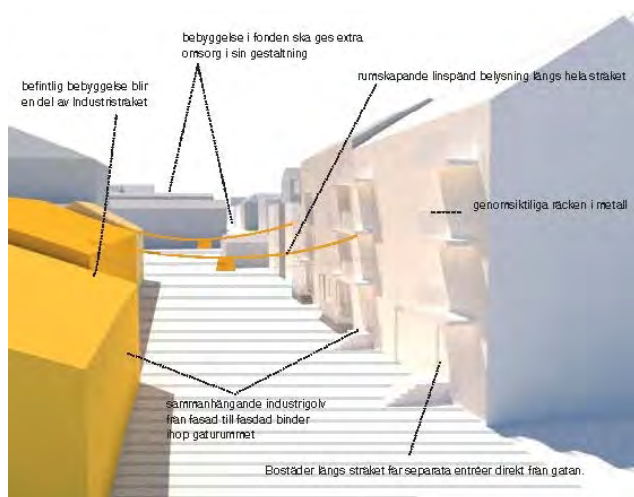
Mot *tvärgränderna* trappas byggnadsvolymer ner från 6 våningar vid huvudgatorna till 3 våningar mot stadsdelens inre delar. För att uppnå en mer intim karaktär på gränderna tillåts balkonger som får skjuta ut 1,2 m från fasad. För att förstärka gaturummets lummiga karaktär kan fasader med fördel uppföras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



Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid tvärgränderna

Lummiga miljöer

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



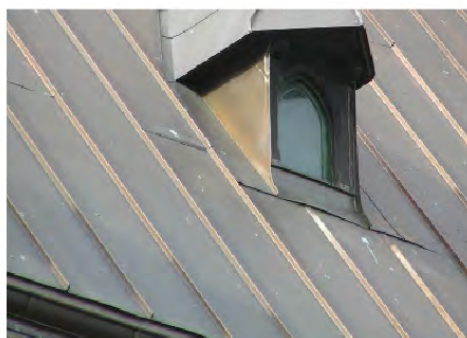
Gestaltungsprinciper för bebyggelse vid Industristråket

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 Gestaltningssprogram för Nöthagen. Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad.



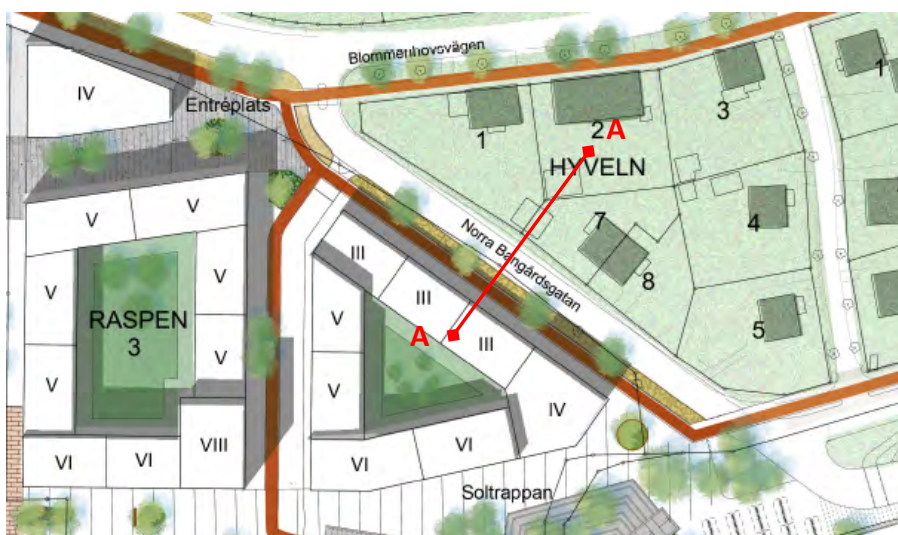
Elevation av Blommenhovsvägen från Gestaltningssprogram för Nöthagen. Varje byggnadsenhets fasad mot gata med eget trapphus ska uppföras i annan kulör och/eller material än angränsande byggnadsenhets fasad.



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



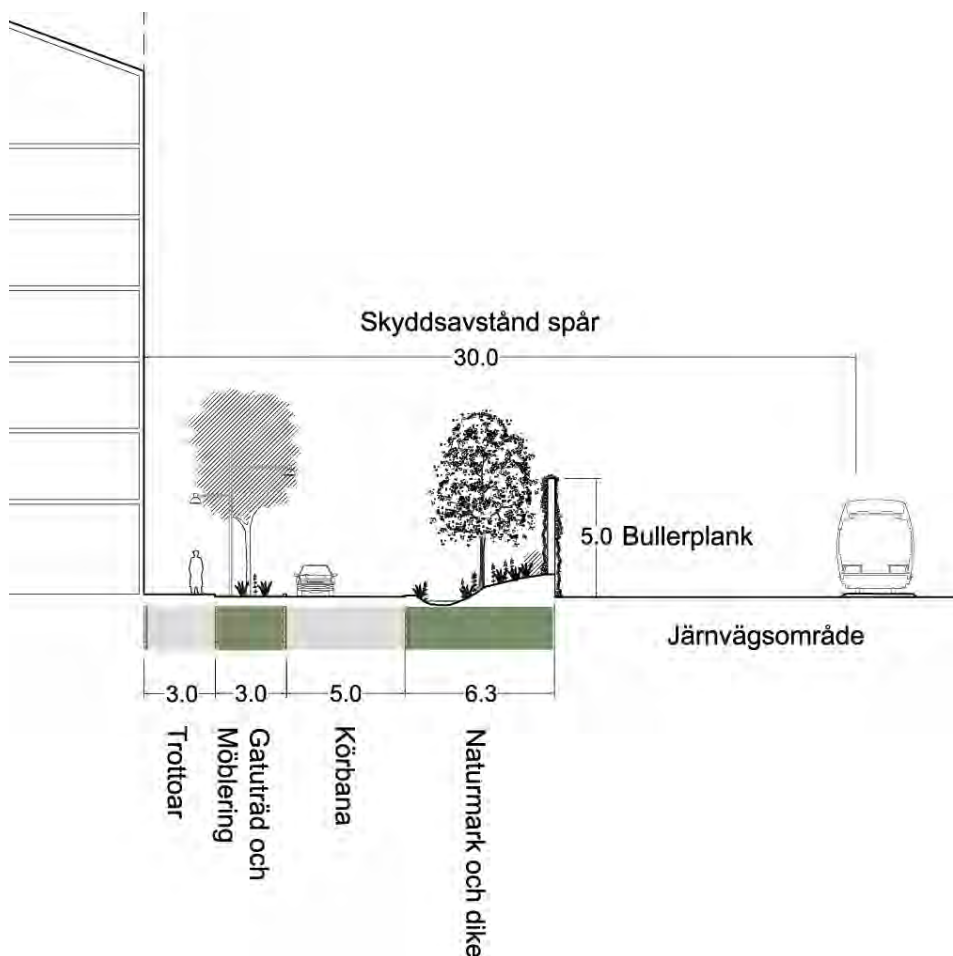
Sektion (AA, markerad ovan) över Norra Bangårdsgatans - Framtida situation där industriområdet har ersatts med ny stadsbebyggelse och gaturummet har kompletterats med bredare trottoarer, gatuträd och cykelbana. Föreslagen ny stadsbebyggelse illustrerad i gult.



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. Kommunen avser teckna ett avtalsservitut med markägaren gällande x-områdena där frågan om drift och underhåll regleras.

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 lektytor 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 Skolområde är ett sammanhängande område i Nöthagens inre för skolverksamhet. Genom den större skolgården ska en allmän passage för gång- och cykeltrafik finnas. Skolområdet 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

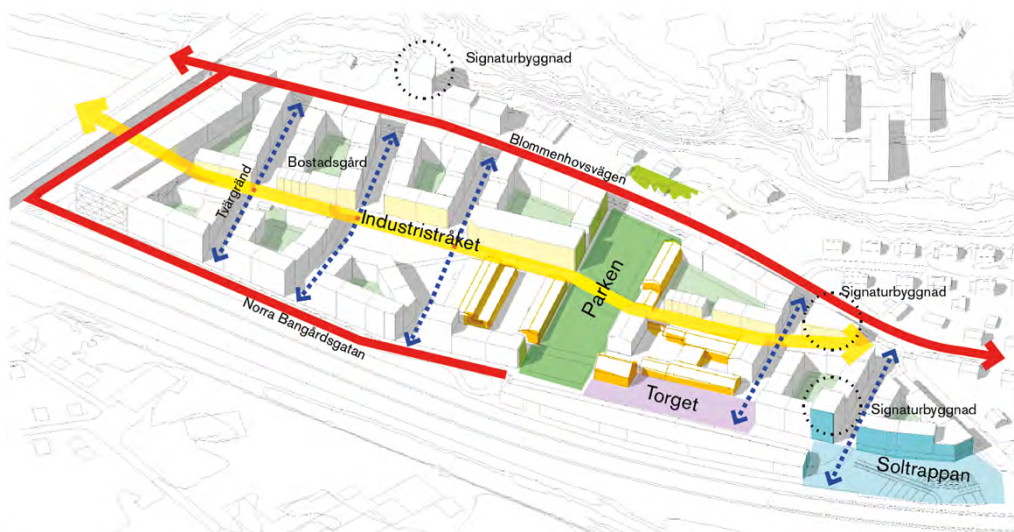
Blommenhovsvägen är en mycket gammal vägsträckning som tidigare haft en betydligt mer lantlig karaktär, kantad av alléer. I planförslaget föreslås den att återfå alléerna, vilket bedöms ha en stor positiv påverkan på dess kulturhistoriska kvalitéer.

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 påverkan på kulturmiljön vara begränsad. Att kulturmiljön aktiveras genom att området får en ökad befolkning bedöms som positivt.

Nya offentliga rum och platser

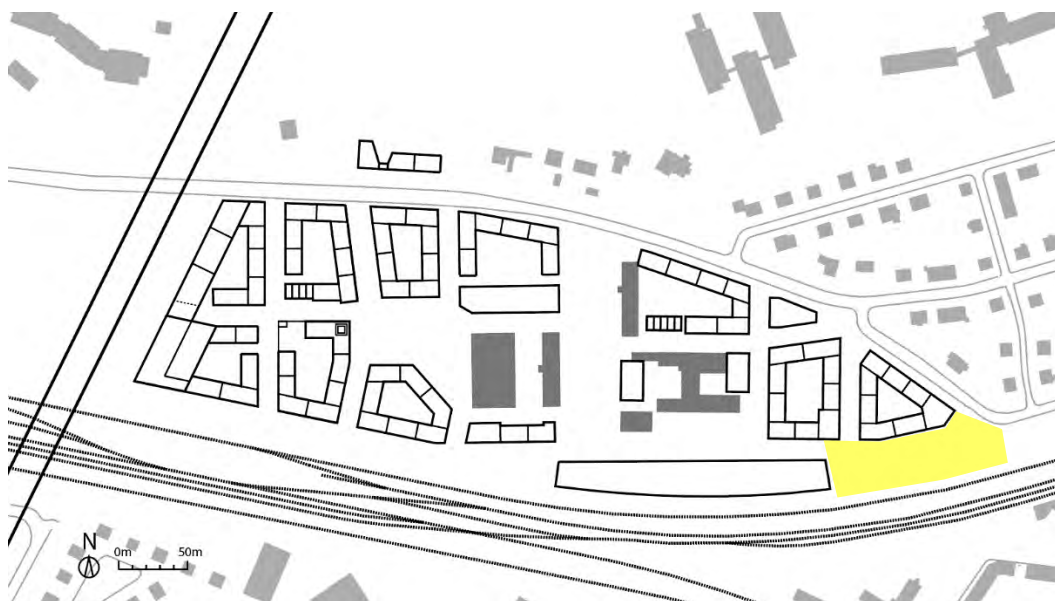
I den nya stadelen planeras för flera offentliga rum, såväl parker som torgmiljöer. Den centrala parken samt torget ramas in av bevarad äldre bebyggelse. Torgytan i områdets sydöstra del (*Soltrappan*) utgör entrétorg och koppling mellan Nöthagen och Nyköpings resecentrum.



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.



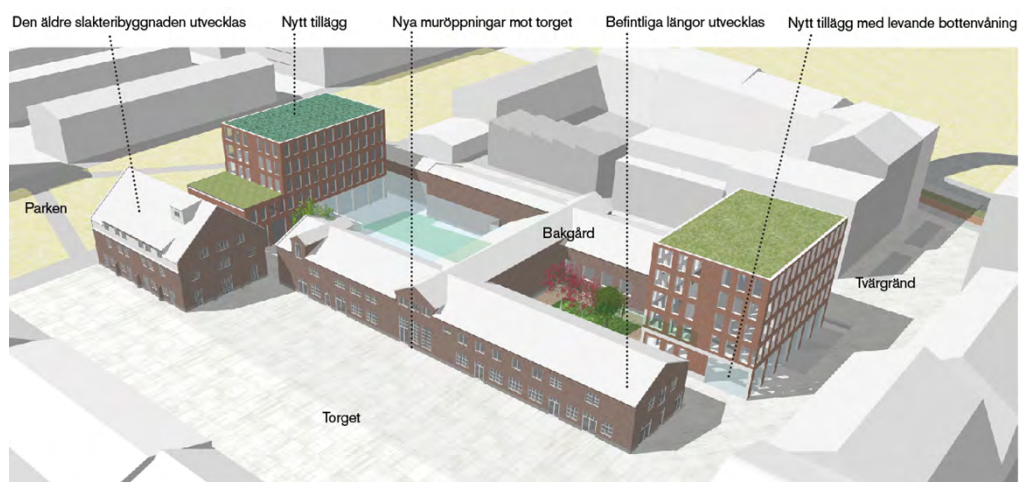
Torgets placering i området illustrerat i rosa



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 rekreativområde 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 slyppslag, träd och buskar samt rikligt med gräs och örter. Här finns även ädellövträd såsom ek och lönn. Vegetationen längs järnvägsspåren är inte skyddad i detaljplanen och ersätts vid ett plangenomförande av nya torg, gator och bebyggelse. Förutsättning för nya ekosystemtjänster tillskapas genom planläggning av naturmark längs med spåren väster om Nyköpings resecentrum.

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

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

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

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

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

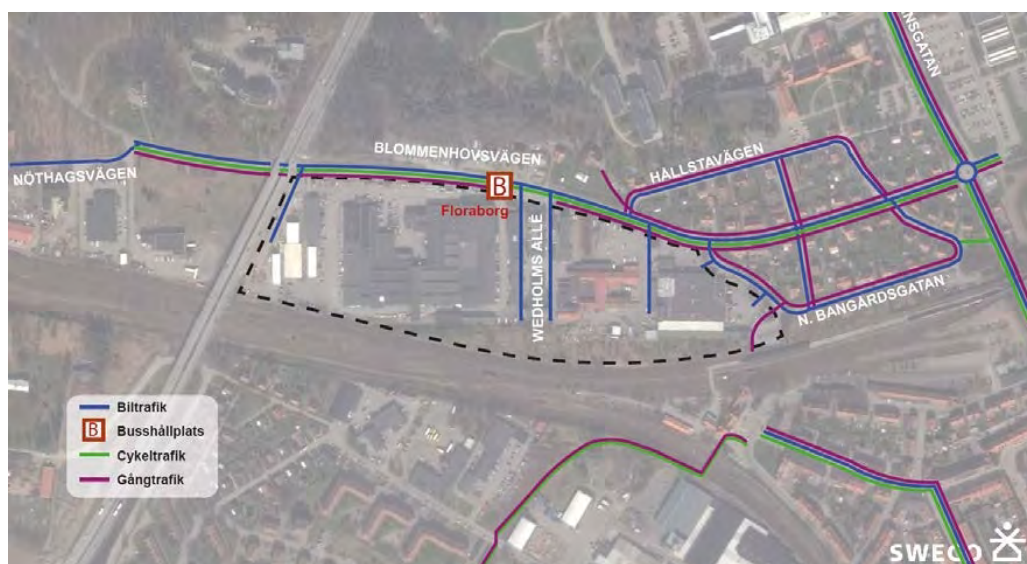
Övrig kollektivtrafik

När befolkningsunderlaget i området ökar genom planerade nya bostäder kan turtätheten komma att ökas. På sikt kan nya buskopplingar 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):

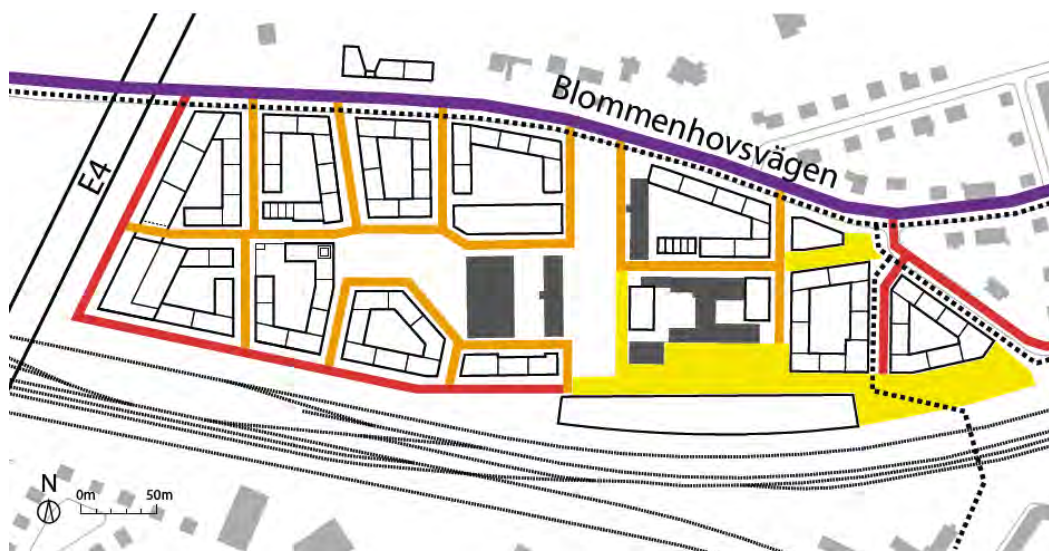
- Blommenhovsvägen intill väg 52 - 6%
- Nöthagen mellan Nöthagsvägen och Wedholms allé - 9%.
- Nöthagen mellan Wedholms allé och Hållstavägen- 1%.
- Norra Bangårdsgatan - 0%
- Blommenhovsvägen vid cirkulationen med Brunnsgratan - 1%
- Brunnsgratan – 2%



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.



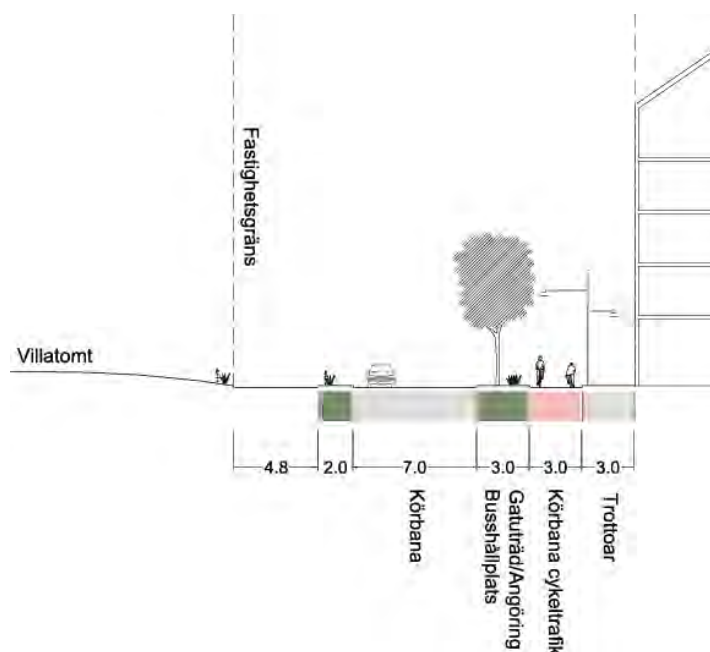
Trafikstruktur. Nöthagen omgärdas av traditionella uppsamlade stadsgator (lila och röd markering ovan) där bilarnas rörelse separeras från gångtrafik. I områdets inre begränsas biltrafiken till förmån för en lugn gatumiljö och social samvaro (orange markering ovan). Här sker biltrafik endast på oskyddade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

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

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.

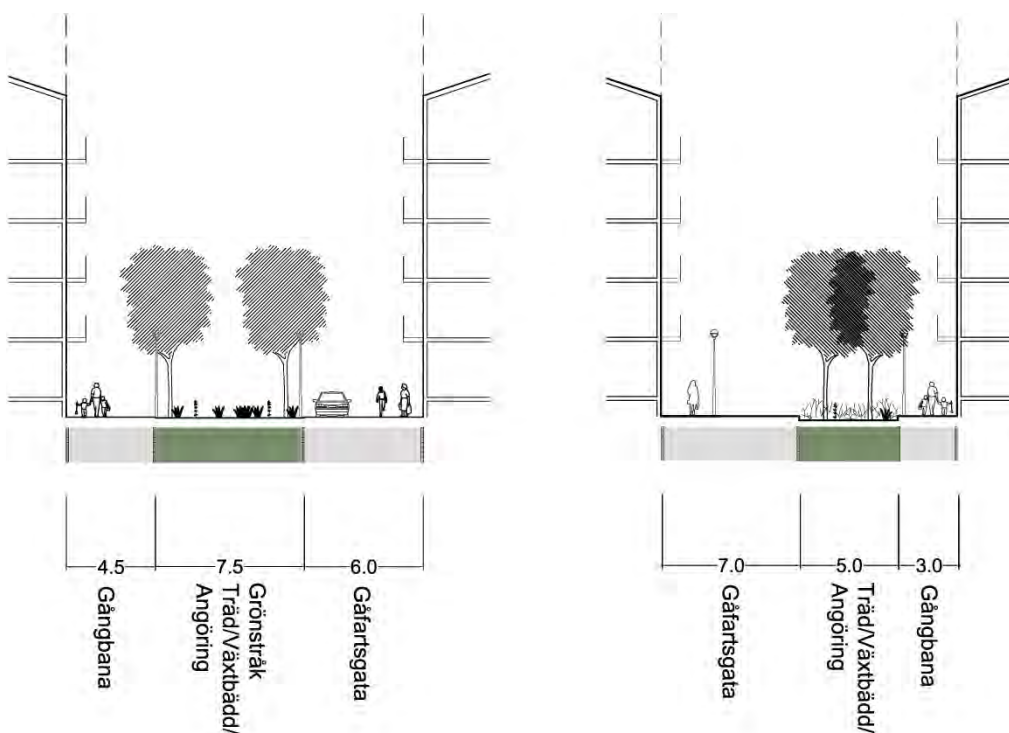


Allé återskapas längs Blommenhovsvägens södra sida. Generösa trottoarer och cykelbana.

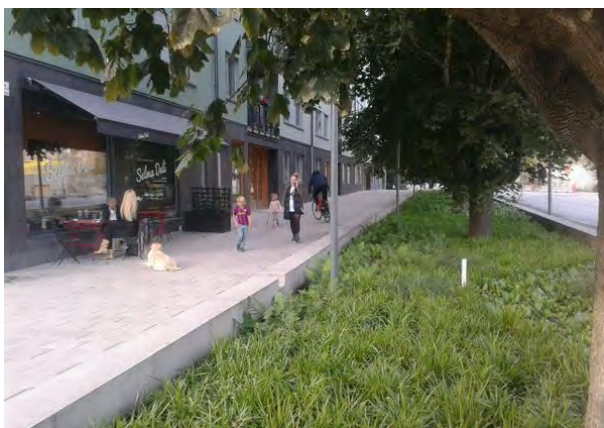


Typsektion för Blommenhovsvägen i höjd med Slakteriet. På den södra sidan föreslås generösa trottoarer och körbana för cykel innanför en zon av angöring, gatuträd och plats för busshållplats. På gatans norra sida gränsar villatomter, här varierar sektionen med trottoar i Blommenhovsvägens östra delar 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.

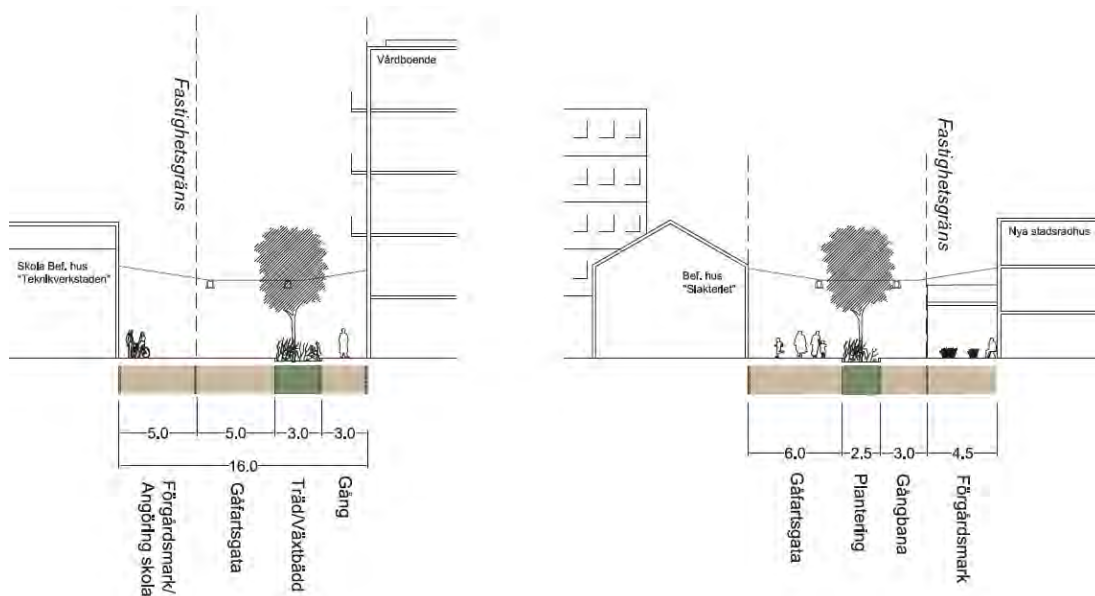


Lummiga gaturum



Gångfartsgator

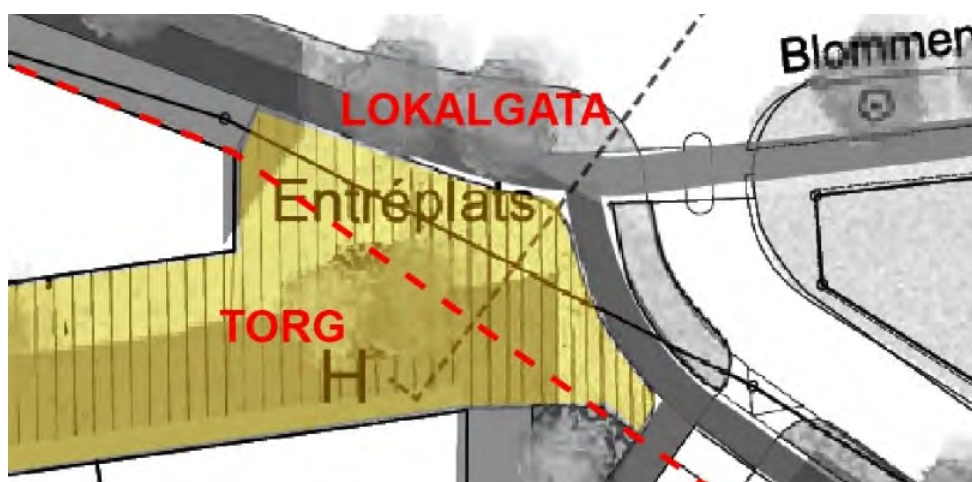
Industristråket är Nöthagens kärna och löper genom hela stadsdelen. Stråket utformas som en gångfartsgata där trafikslag blandas i låg hastighet. I förlängningen väster om planområdet kan stråket kopplas till framtida utvecklingsområde väster om E4. I industristråkets östliga ände vid korsning med Blommenhovsvägen 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.

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

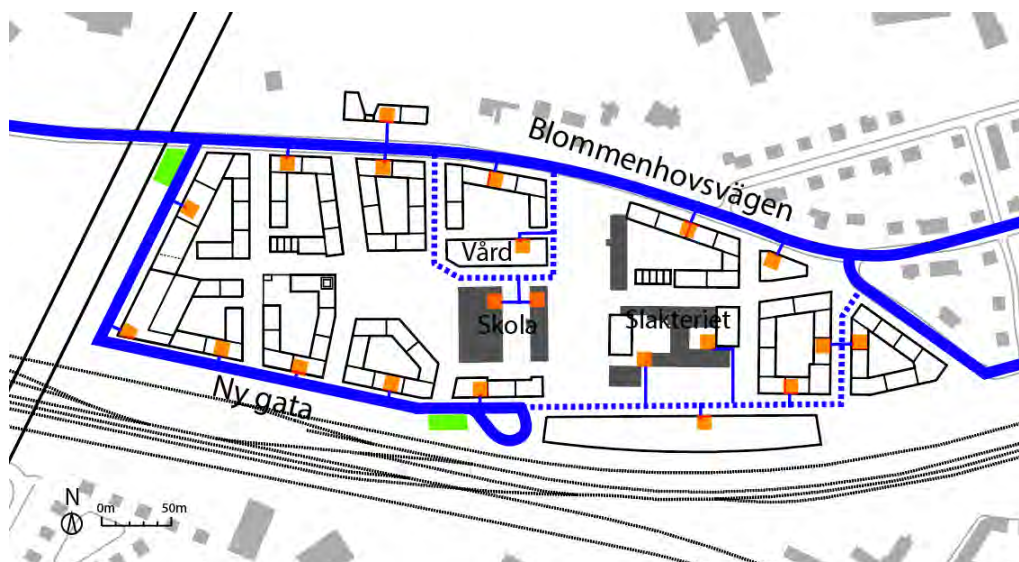
Angöring biltrafik

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. Varustransporter 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 varustransporter 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 sugas genom ett underjordiskt rörsystem.



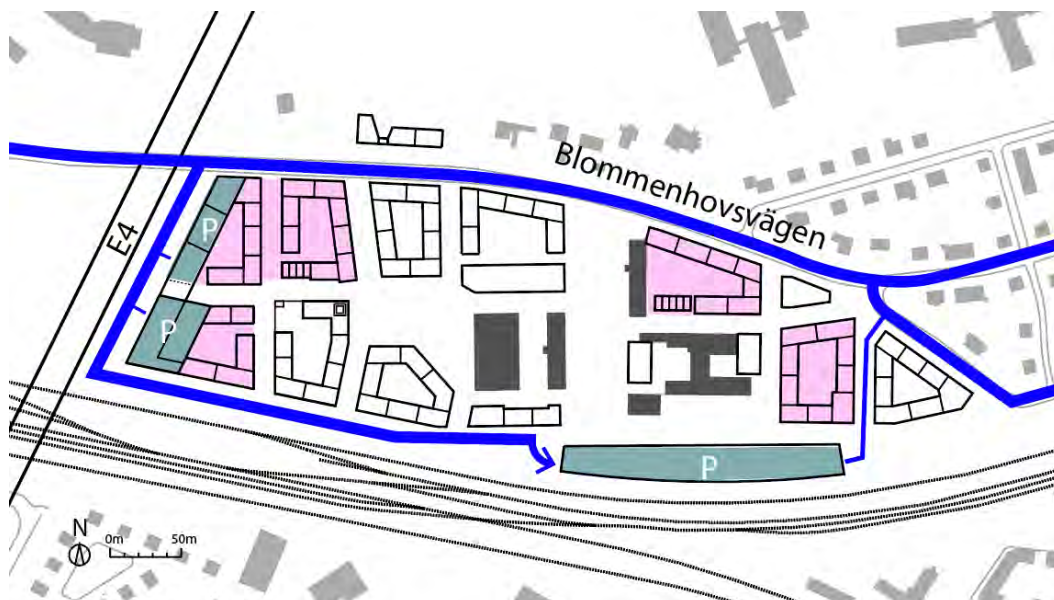
Soppantering och varutransporter. Samtliga kvarter görs tillgänglig med körväg för sopbil, illustrerad i blå heldragen linje ovan. Föreslagen uppsamlingsplats för restavfall illustrerad i orange, placerade som längst ca 50 meter från samtliga entréer. För utökad tillgänglighet till Slakteriet samt skol- 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

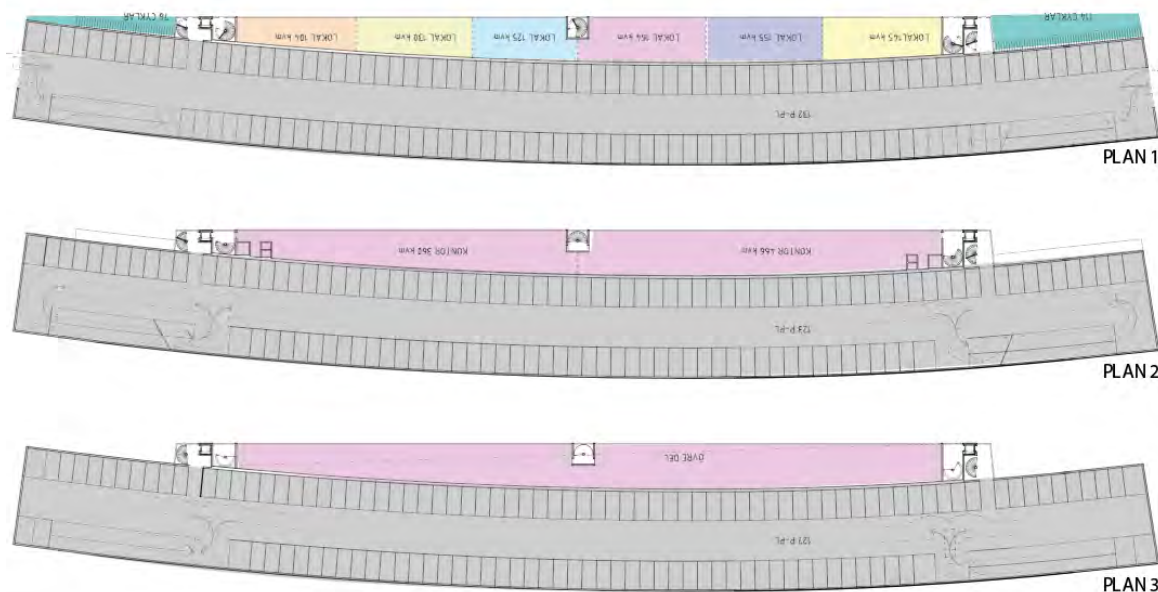
tre kvarter. En planbestämmelse P möjliggör parkeringshus ovan jord och bestämmelsen (P) möjliggör 3D-fastighetsbildning av underjordiska parkeringsgarage. Utöver de större underjordiska parkeringsgaragen säkerställer detaljplanen att bilparkering för boende inte anläggs som underjordiska parkeringsgarage 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 lånecykelsystem.

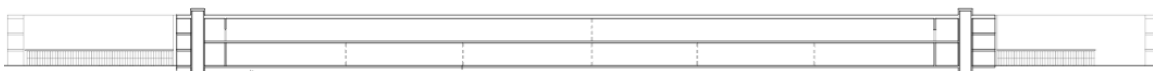
Inom hela planområdet skapas plats för angöring och allmänna parkeringsplatser för bil inom gatumark. Utrymme inom finns att vid behov inom allmän platsmark anordna p-platser för personer med nedsatt rörelseförmåga på ett avstånd av som mest 25 meter till samtliga entréer. Gestaltning, placering och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



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



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



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



Norrfasad mot torg med uppglasade verksamhetslokaler

Cykelparkering

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

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 bytestpunkter 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 yligt 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

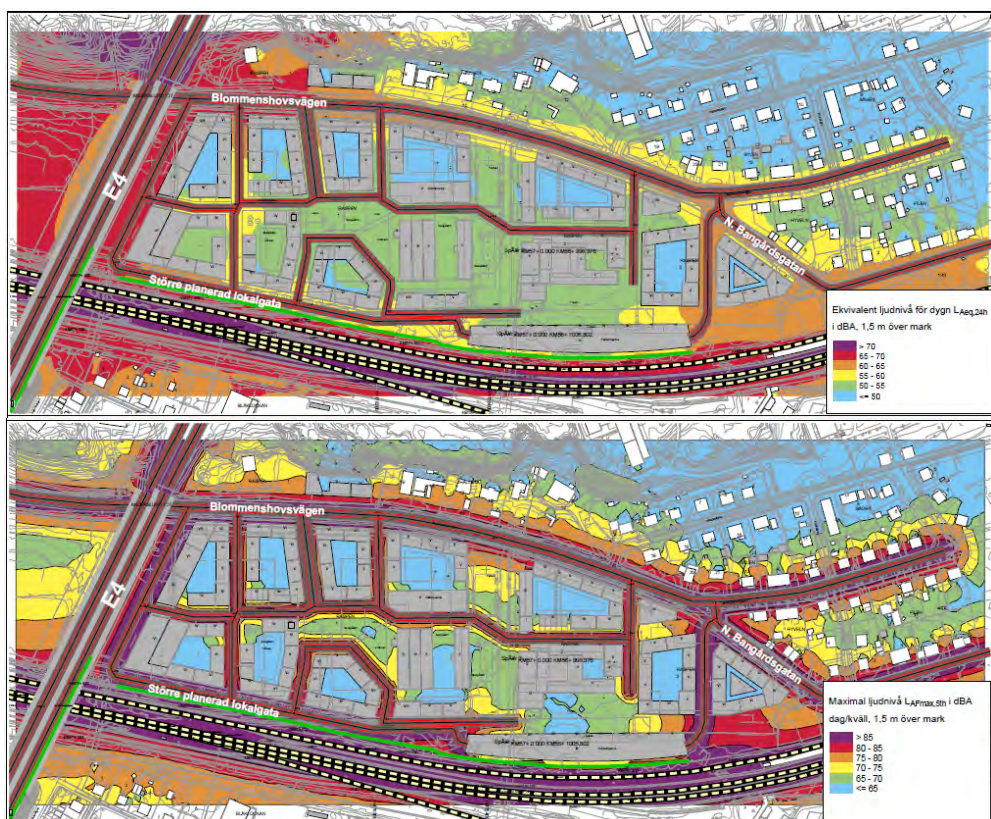
Marken inom planområdet utgör potentiellt högriskområde för radon. Det innebär att byggnader ska förutsättas utföras med radonsäker grund. En planbestämmelse som reglerar att ny byggelse och ombyggnad av befintlig bebyggelse avsedd för stadigvarande vistelse ska utföras radonsäkert finns med på plankartan.

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 spår område 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.



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



Dygnekvivalent 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

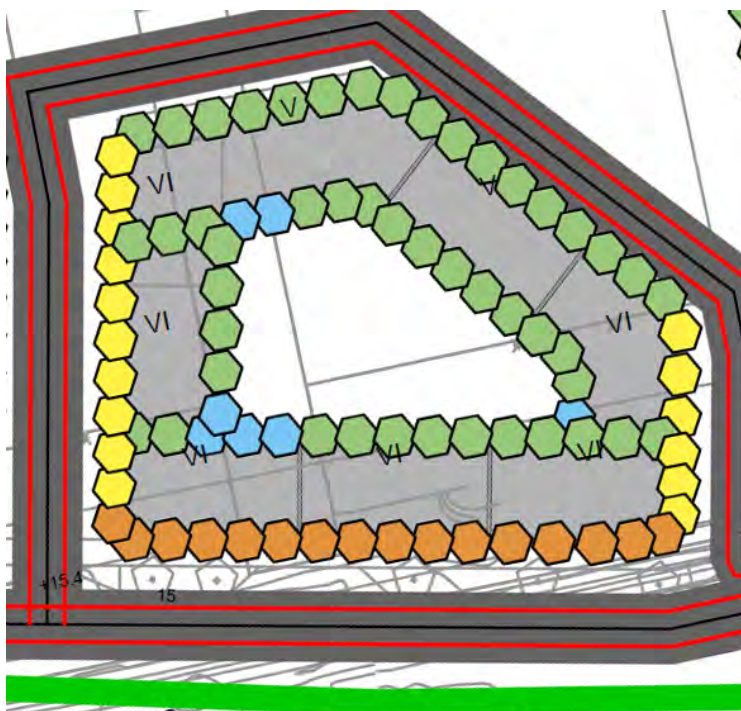
En administrativ planbestämmelse på plankartan reglerar att startbesked för bygglov inte får ges förrän det kan uppvisas att skyddsbestämmelsen ovan uppfylls. Med denna bestämmelse öppnar detaljplanen upp för flera möjliga kombinationer av åtgärder för att begränsa bullret under förutsättning att åtgärderna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

Bullerskärm mot spår område

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).

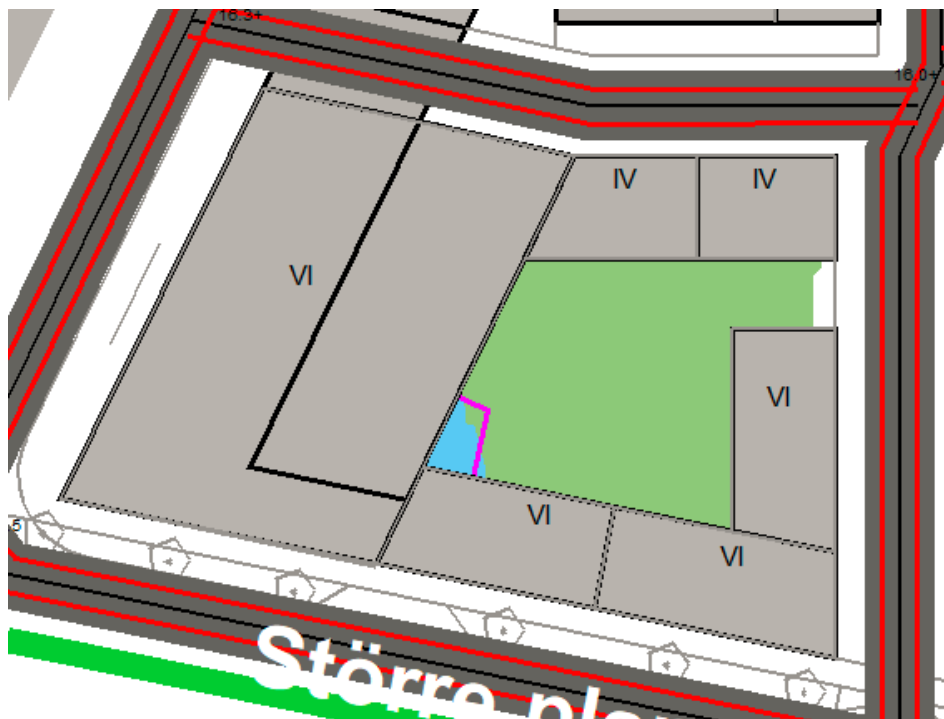


Exempel på lägenhetsfördelning för kringbyggt bostadskvarter (Kvarter 3) där skyddsbestämmelsen mot buller uppfylls. Lägenheter större än 35 kvm ges en planlösning där hälften av boningsrummen har tillgång till ljuddämpad fasad där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids. Lägenheter mindre än 35kvm 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.

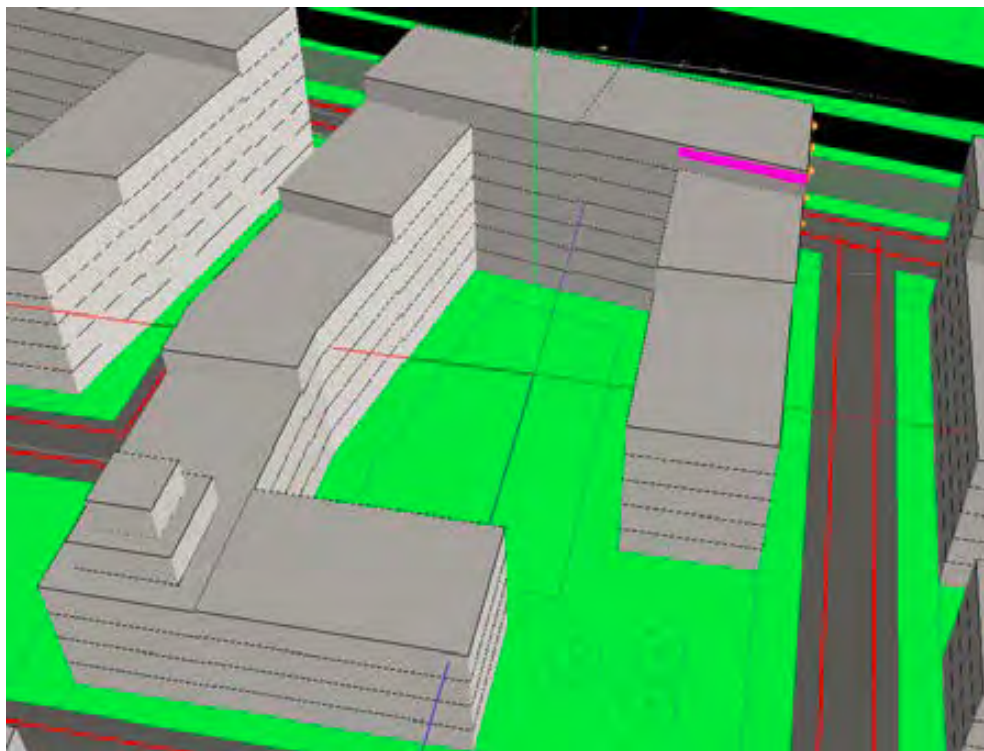
Exempel på lokala åtgärder

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

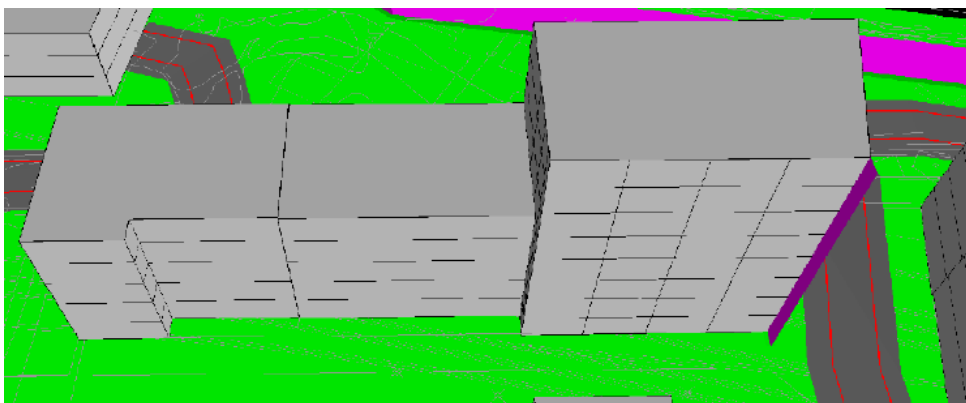
(ljusblå markering på bullerkartan ovan). Nedan redovisas exempel på möjliga lokala åtgärder som bullerutredningen tar upp. Vilka åtgärder som slutligen blir aktuella inom respektive kvarter bedöms vid bygglov.



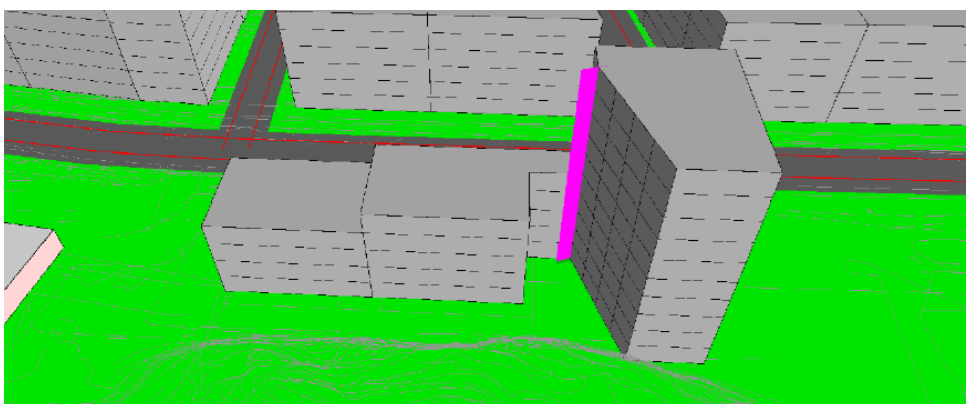
Kvarter 1. För att klara riktvärdet inom kvarter 1 föreslås ett skärmtak för att uppfylla riktvärden för gemensam uteplats. Blå markering på gård ovan illustrerar läge för uteplats. Beroende på skärmens storlek och dämpning kan uteplatsen bli olika stor.



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 ljuddämpad 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 planområdets mitt överskrids dock riktvärdet för ytor "avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet" närmast de nya planerade lokalgatorna. Detta kan åtgärdas med hjälp av lokala skärmar eller genom att skolgården håller ett minsta avstånd till trafiken.

Befintlig bebyggelse

Planförslaget beräknas medföra en ökning av trafiken på kommunala gator, med ökade bullernivåer som följd. Samtidigt skärmar också de nya, högre byggnaderna inom Nöthagen övrig bebyggelse från det buller som alstras av järnvägen och väg E4. Förslaget medför 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 gråzonen 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

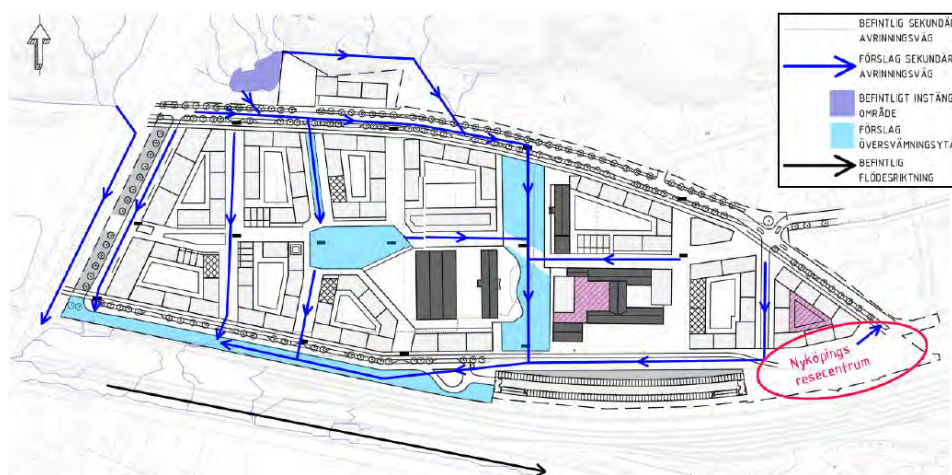
I samband med planarbetet har en dagvattenutredning tagits fram av Structor, 2017-06-28 rev 2019-09-09 och 2015-05-14. I dagsläget avvattnas planområdet med självfall ytledes via dagvattenbrunnar till befintligt ledningssystem som ansluts till kommunalt dagvattennät och vidare till recipient Nyköpingsån 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 ytvatten 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 sugs 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

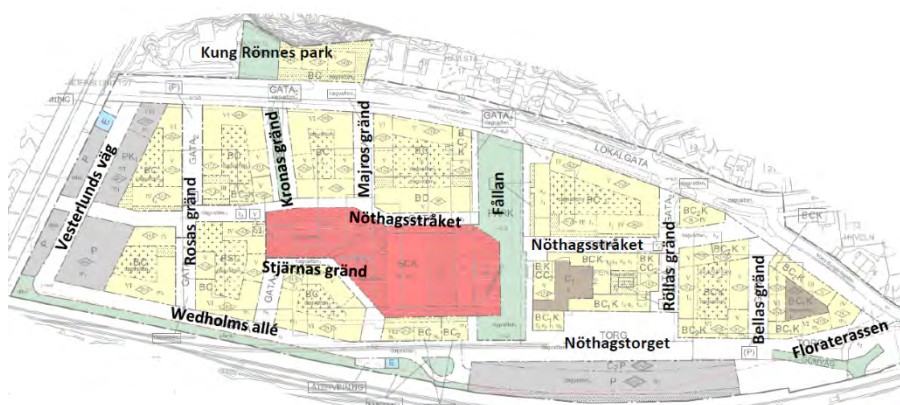
Genomförandetiden är 15 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft. För del av kvarter i planområdets östra del börjar genomförandetiden 6 år efter lagakraft, med anledning av tillfällig gatukoppling under järnväg. Den fördröjda genomförandetiden är reglerad med en administrativ planbestämmelse på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

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

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

Namsättning

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



Som kvartersnamn föreslås: Fjällkon, Rödkullan, Vänekon, Ringamålakon, Bohuskullan, Korhorn, Simmertal, Dexter, Jersey, Hereford, Charolais, Brangus, Beefmaster, Red Poll, Bradford och Galloway. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-08-25 § 91 att godkänna framtagna gatu- och kvartersnamn.

Avtal

Planavtal

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

Exploateringsavtal

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

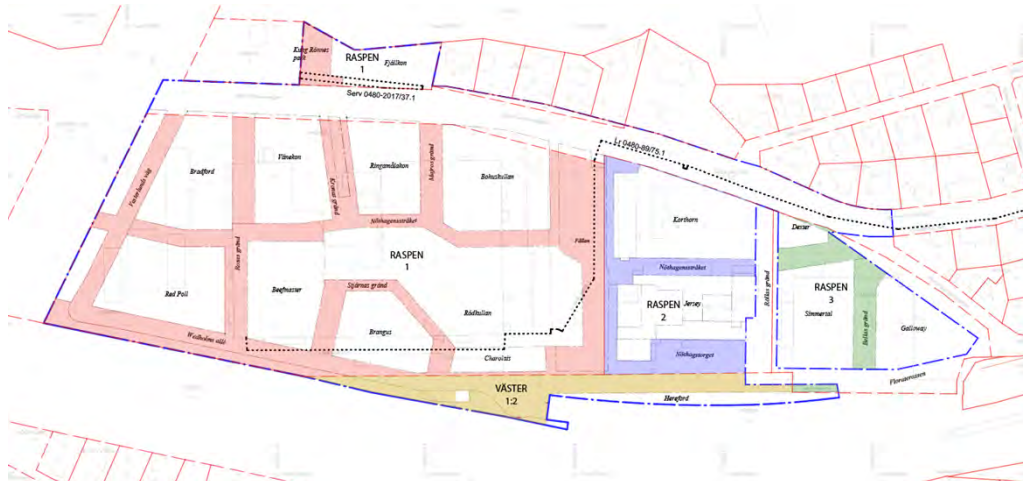
Huvudpunkter som regleras i avtalet är:

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

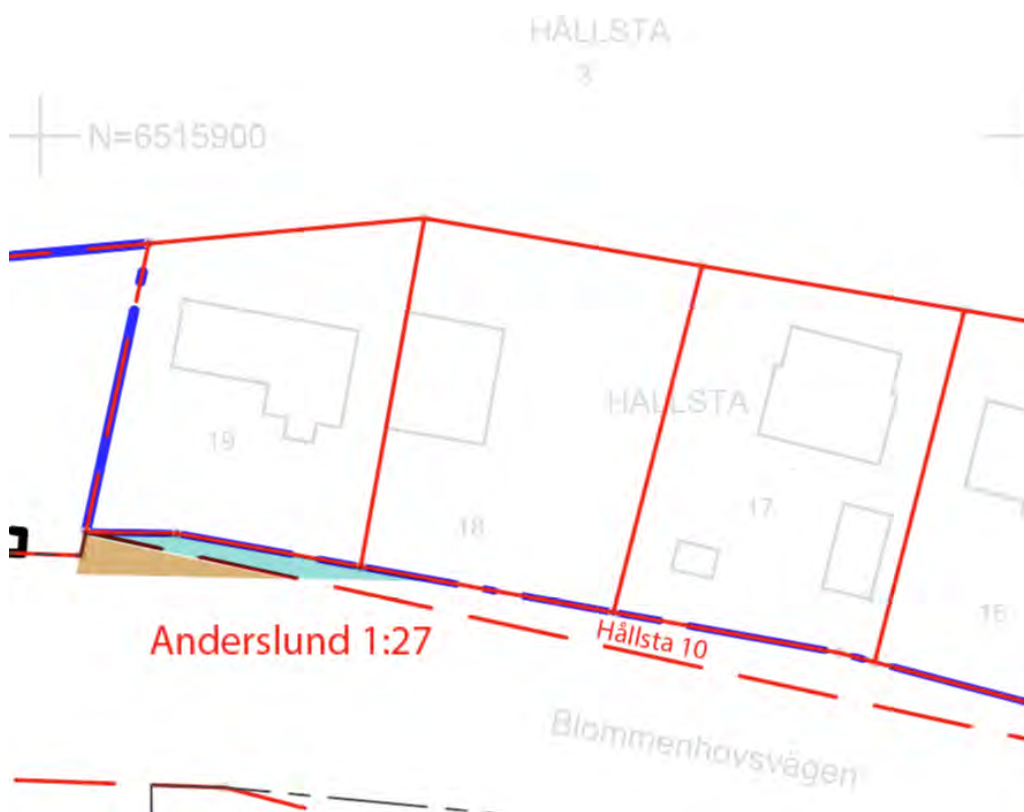
Fastighetsrättsliga frågor

Delar av fastigheterna Raspen 1, 2 och 3 som utgör kvartersmark 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 exploatörens respektive kommunens 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 övergår från kvartersmark för trafikområde till allmän platsmark. Norr om Blommenhovsvägen över går del av Hållsta 10 och del av Anderslöv 1:27 från kvartersmark bostadsändamål (prick mark) till allmän platsmark (GATA).

- Mark som övergår från RASPEN 1 till allmän platsmark
ca 19 400 kvm
- Mark som övergår från RASPEN 2 till allmän platsmark
ca 4 000 kvm
- Mark som övergår från RASPEN 3 till allmän platsmark
ca 2 000 kvm
- Mark som övergår från VÄSTER 1:2 till allmän platsmark
ca 4 600 kvm
- Befintligt servitut/ledningsrätt
- Befintlig fastighetsgräns
- Planområdesgräns



Karta som visar mark som övergår till allmän platsmark vid ett genomförande. Exakt area och utbredning utreds vid förrättning.



Inzoomning norr om Blommenhovsvägen där del av Hållsta 10 (turkos markering) och del av Anderslöv 1:27 (brun markering) övergår från bostadsändamål (prick mark) till allmän platsmark (GATA).

Fastighet	Konsekvens
Raspen 1	Ca 19 400 kvm övergår till allmän platsmark
Raspen 2	Ca 4 000 kvm övergår till allmän platsmark
Raspen 3	Ca 2 000 kvm övergår till allmän platsmark
Väster 1:2	Ca 4 600 kvm övergår till allmän platsmark
Anderslöv 1:27	Utmed Blommenhovsvägen övergår ca 500 kvm från allmän platsmark (GATA) till ny kvartersmark för bostadsändamål
Hållsta 10	Ca 50 kvm övergår till allmän platsmark
Anderslund 1:27	Ca 25 kvm övergår till allmän platsmark

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

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

Majoriteten av befintliga servitut som påverkas av planförslaget skapades för att säkra underjordiska ledningar. Dessa servitut kan upphävas och berörda ledningar kommer vid ett plangenomförande istället att kunna dras inom ny allmän platsmark. Servitut om utfart på Raspen 1 för Raspen 4 kommer inte att behövas då utfart istället kan ske via parken.

Kommunen avser teckna ett avtalsservitut med markägaren gällande x-områdena där frågan om drift och underhåll regleras.

Mark som ska överföras till allmän platsmark kommer att göra så med stöd av överenskommelse i exploateringsavtalet (utan ersättning). Kommunen kommer att ansöka om nödvändig fastighetsreglering inklusive hantering av rättigheter och exploatören bekostar kostnaden för dessa nödvändiga förrättningar vilket är reglerat i exploateringsavtal.

Ekonomiska frågor

Kostnaderna för utbyggnaden av allmän platsmark är reglerade 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 slitaget på park bli högt och driftskostnaden förhållande till yta därmed bli högre än för andra parker.

Ersättning vid skydd av kulturvärden

Skadan som rivningsförbudet (bestämmelse r_1) innebär bedöms inte vara betydande i förhållande till värdet av de berörda delarna av fastigheten. Skadan bedöms således inte heller vara så stor att användningen synnerligen försvåras varför kommunen inte heller avser lösa in fastigheterna som berörs (Raspen 1 och 2). Skadan som bestämmelserna q och r_1 medför bedöms inte avsevärt försvåra pågående markanvändning. Kommunen har inte genom något särskilt föreläggande förelagt aktuella fastighetsägare att anmäla anspråk på ersättning. Fastighetsägaren, tillika exploatör, avser inte inkomma med ersättningsanspråk enligt överenskommelse.

Inlösen av enskild och allmän kvartersmark

Inom planområdet planeras för så kallad allmän kvartersmark vilket har som syfte att möjliggöra skoländamål inom området, kombinerat med andra användningar. Kopplat till allmän kvartersmark finns inlösenregler som ger kommunen rätt att lösa in mark tillika rätt till markägaren att begära att kommunen löser in mark (6 kap 13 § PBL samt 14 kap 14§ PBL). Då även andra användningar möjliggörs inom samma användningsområde är bedömningen att det inte föreligger någon risk för begäran om inlösen. Kommunen har vidare inte för avsikt att lösa in mark som inom planområdet innehåller möjlighet till skola (S). I exploateringsavtal anges vidare att exploatören ansvarar för att uppföra förskola och skola inom planområdet.

Inlösen av allmän platsmark

Mark som genom fastighetsreglering kommer att överföras till allmän platsmark kommer att göra så med stöd av överenskommelse i exploateringsavtalet.

Tekniska frågor

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

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

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 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.

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 beskrivits vid anläggandet av E4an och parkeringen, men kring byggnaden har miljön fortfarande en viss integritet bevarad. Då det föreslagna punkthuset håller ett visst avstånd genom den nyanlagda parken samt att det uppförs på en i nuläget hårdgjord yta bedöms påverkan på kulturmiljön vara begränsad. Att kulturmiljön aktiveras genom att området får en ökad befolkning bedöms som positivt.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget innebära en förhållandevis omfattande rivning av befintlig bebyggelse. Sett till representation bedöms planförslaget ha en relativt väl avvägd variation av befintliga byggnader som sparas; Slakteriets ursprungliga bebyggelse samt en byggnad från dess expansionsfas i slutet av 1940-talet, en industrihall och ett kontor från Wedholms etableringsfas samt en

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

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.

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.



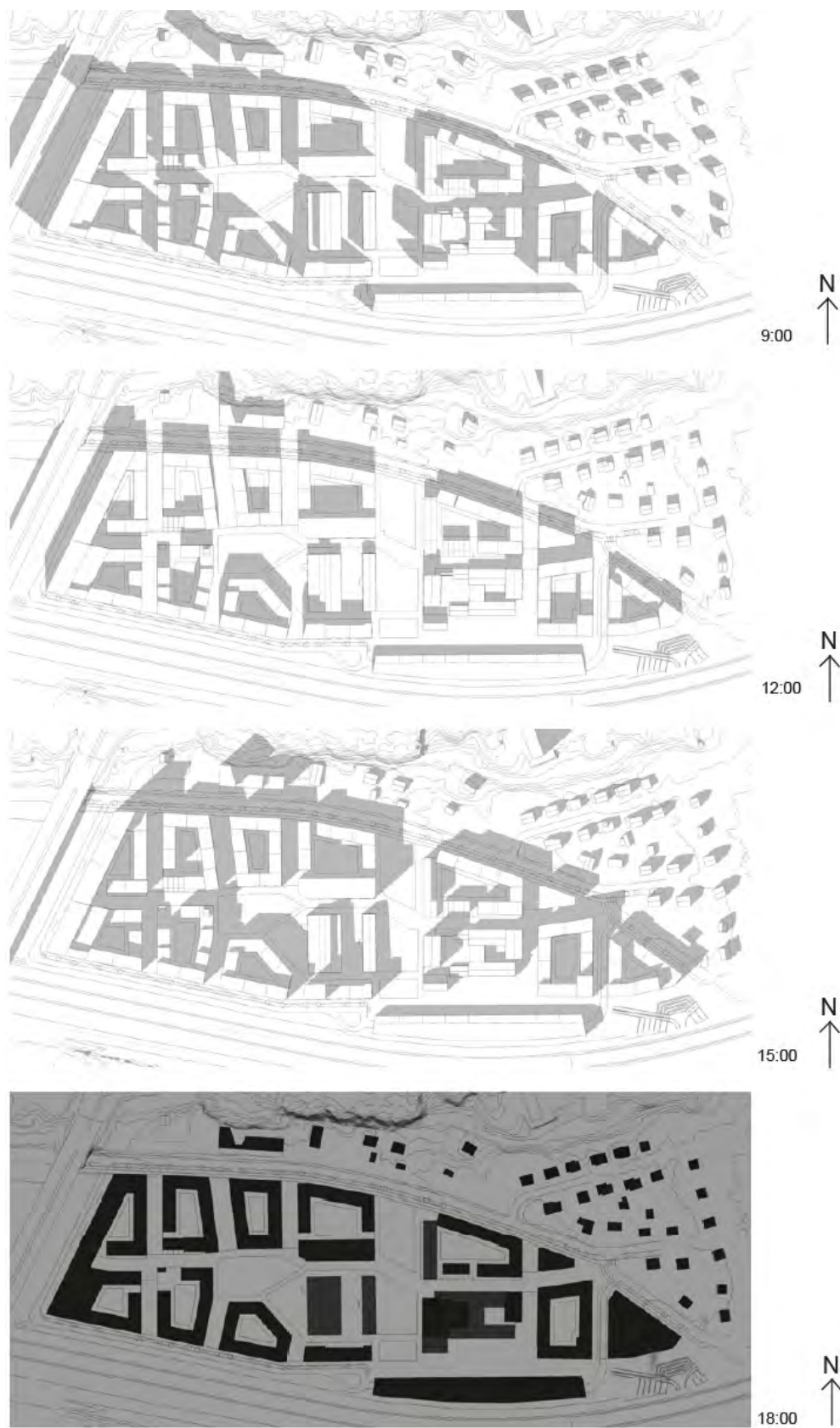
Utsnitt från Konsekvensanalys kulturmiljö (Nyréns 2020-05-11) som visar bullerskärmen och bebyggelseförslaget från gångbron närmast planområdet i söder.

Skuggning

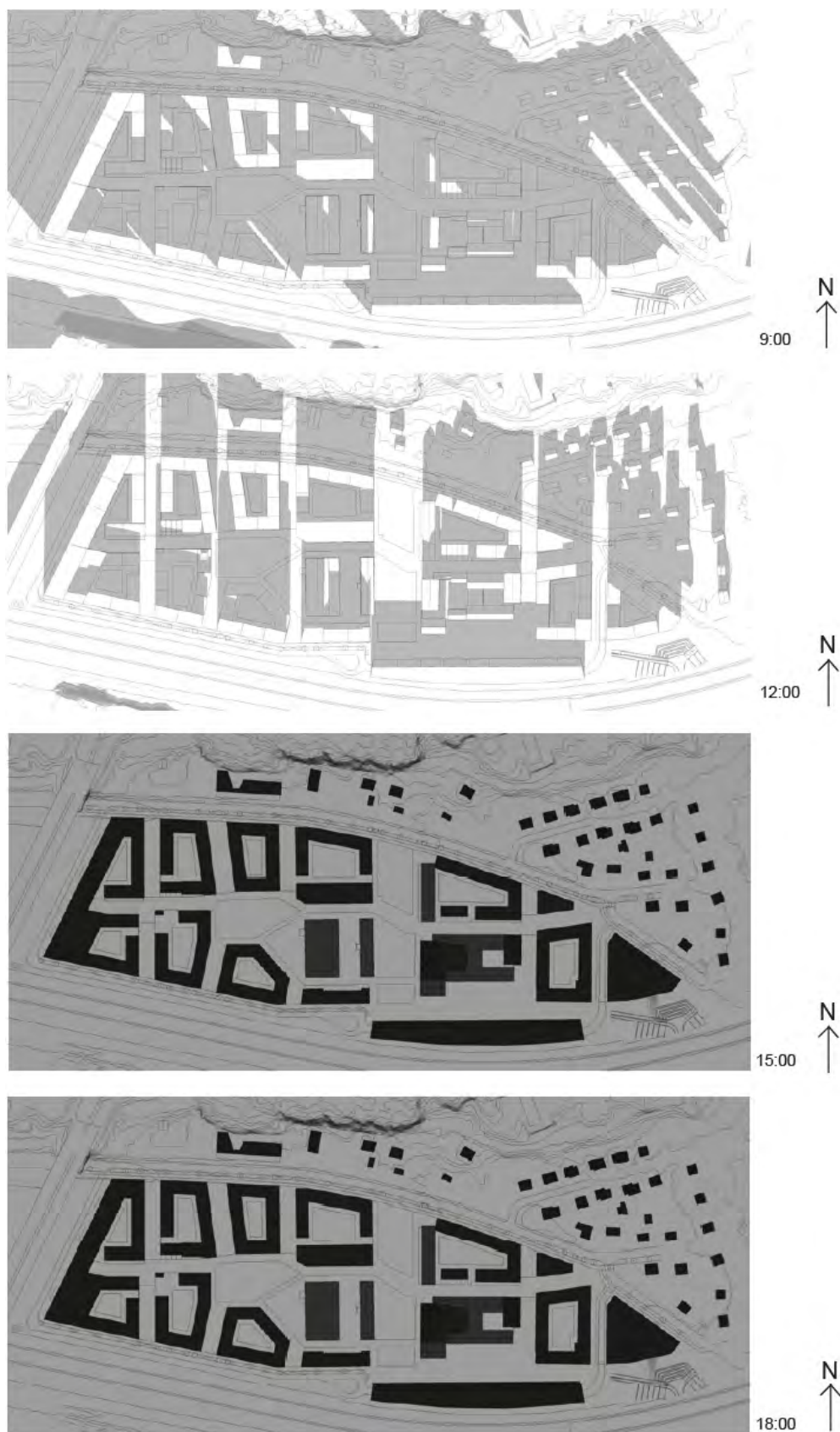
Ett genomfört planförslag innebär en ökad skuggeffekt på närliggande bostadsområde som ett resultat av att Blommenhovsvägen omvandlas från en infartsväg till en stadsgata då ny bebyggelse placeras som en del av det nya gaturummet. Skuggstudier visar dock på en liten påverkan på kringliggande bebyggelse.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

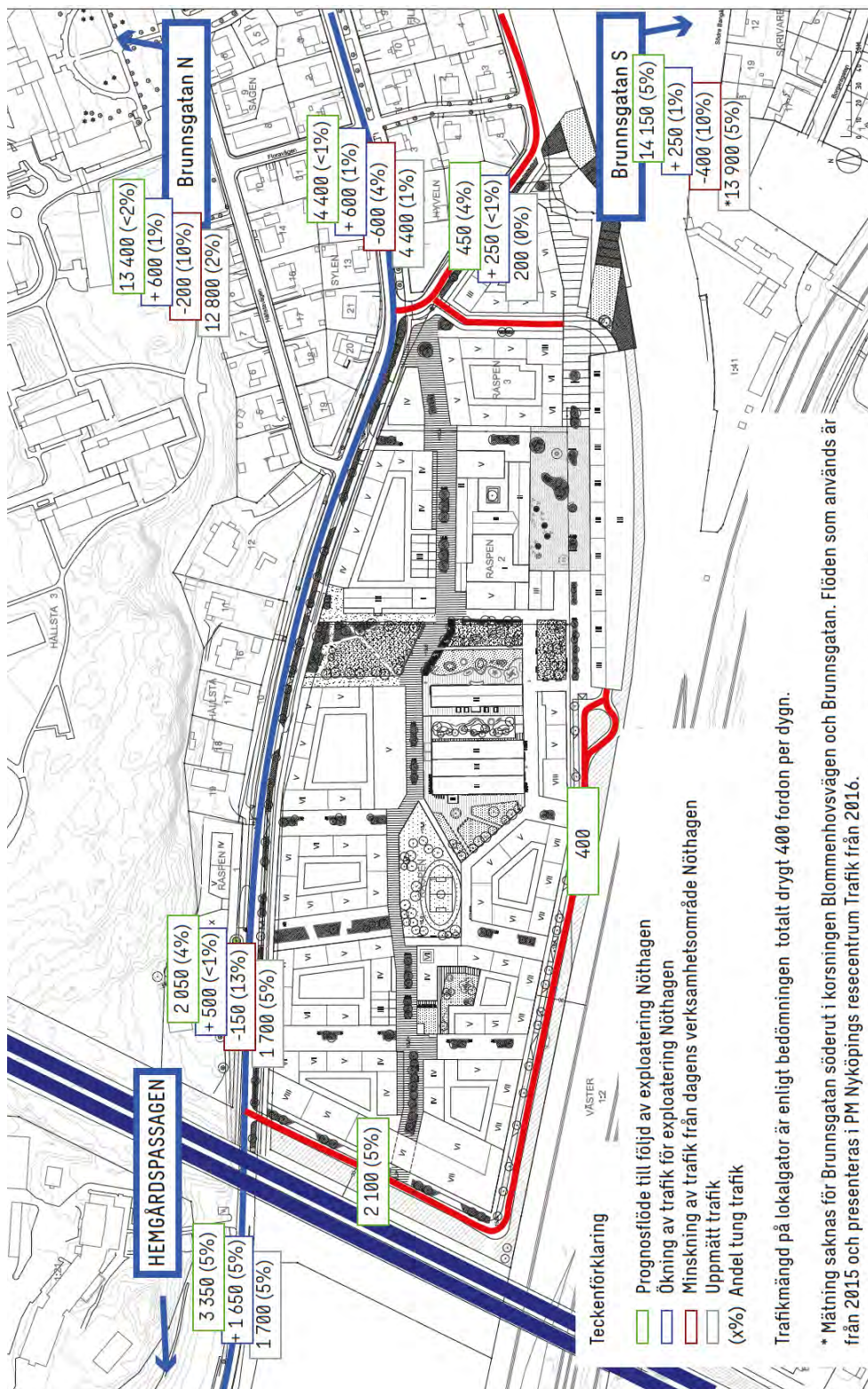


Skuggstudie – Vårdagjämning 20 mars



Skuggstudie – Midvinter 22 dec

Trafikalstring och trafikmiljö



Prognos över trafikflöde. Strukturutredning Sweco oktober 2019

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

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

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

Inom Nöthagen-området är det i huvudsak låg trafikintensitet. Det är främst lokalgatan som löper parallellt med E4 och sedan längs 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 principlösningar som föreslås för fördröjning och rening av dagvatten i området är trädplanteringar med skelettjordsmagasin, planteringsytor som kan användas till att fördröja och rena dagvatten (växtbädd) samt multifunktionella ytor/översvämningssytor – som kan ha flera användningsområden, t.ex. park, lekplats eller dylikt vid torrväder och samtidigt kan användas till flödesutjämning i samband med nederbörd. Dessa lösningar på dagvattenhantering används tillsammans i en systemlösning, där de olika typerna av dagvattenhantering samverkar med varandra i ett öppet dagvattensystem.

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

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

Riksintressen

Planförslaget bedöms inte medföra skada på något riksintresse.

MKN - luft

Planområdet ligger i direkt anslutning till vältrafikerad väg, E4. Det innebär risk för spridning av luftföroreningar till området, men det avtar snabbt med avståndet från E4. Enligt en översiktlig kartering av luftföroreningar i Södermanland som är framtagen av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund framgår att beräknade nivåer av partiklar (PM10) samt kvävedioxid (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] 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 vattenkvaliteten förbättras då industrimark omvandlas till stadsbebyggelse med bostadsgårdar, park och renande anläggningar i gatumark.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-08-25 § 91 att godkänna framtagen MKB.

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. Se avsnittet *Fastighetsrättsliga frågor* i genomförandebeskrivningen ovan.

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 spontanplatser för lek behövs för barns hälsa, välmående och utveckling. Kulturhistoriskt intressanta miljöer i området lyfts fram och får nytt innehåll och kan bidra till att ge området sin särskilda identitet. Områdets blandade funktioner och levande bottenvåningar ger förutsättningar för stadsliv större delar av dygnet vilket kan bidra till ökad trygghet och ett socialt blandat område som är öppet för både boende och besökare.

Medverkande i planarbetet

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Nyköpings kommun.

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

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

Gustav Karlsson
Nyréns Arkitektkontor

Sara Rangensjö
Stadsbyggnadsenheten
Samhällsbyggnad
Nyköpings kommun

Sofia Buhrgard
Stadsbyggnadsenheten
Samhällsbyggnad
Nyköpings kommun