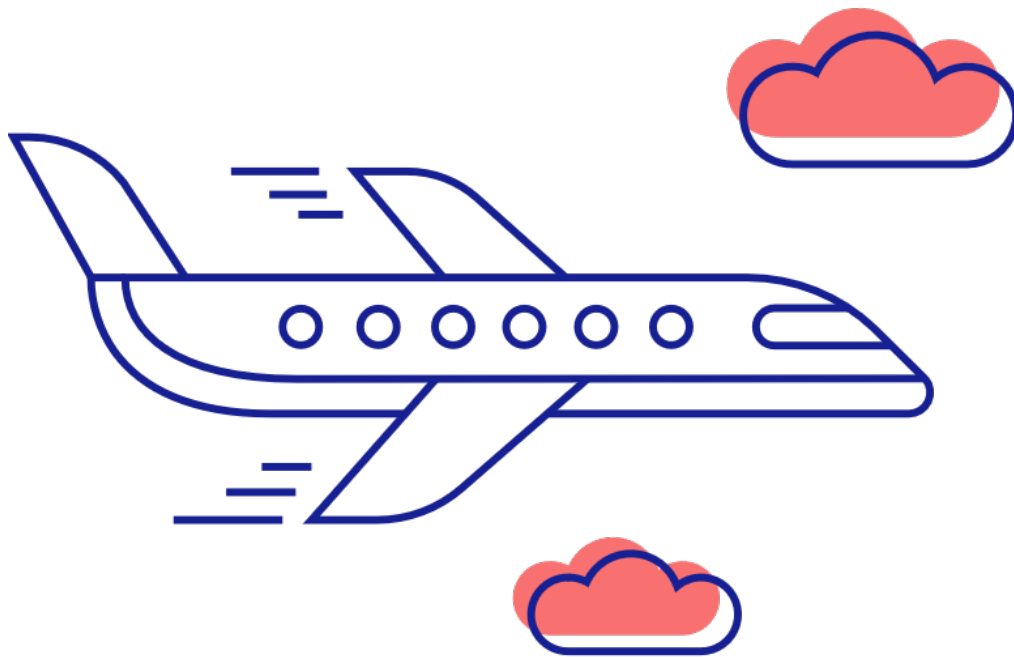


Planprogram för Skavsta utvecklingsområde

Bilaga I



Upprättad av WSP på uppdrag av Nyköpings kommun, maj 2022

Planprogrammet består av följande delar:

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

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

Planprogrammet finns att läsa på kommunens hemsida www.nykoping.se



Nyköping

Innehåll

I. Planeringsförutsättningar	5
I.1 Området idag	6
I.2 Fastigheter och markfrågor	8
I.3 Trafik	8
I.4 Näringsliv	12
I.5 Natur och åkermark	13
I.6 Fornlämningar och kulturmiljö	15
I.7 Vatten	16
I.8 Teknisk infrastruktur	20
I.9 Riksintressen	21
I.10 Risker	24

Bilaga I: Planeringsföret- sättningar

I. Planeringsförutsättningar

I.1 Området idag

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

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

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

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

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



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

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

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

I dagsläget finns inga järnvägar inom utvecklingsområdet men Trafikverket arbetar med planering av Ostlänken, som ska knyta ihop Järna och Linköping med en ny stambana. Ostlänken kommer att gå mellan norra och södra delarna av utvecklingsområdet så att flygplatsen och F11-området ligger norr om huvudbanan medan Södra och Sydöstra området ligger söder om banan. Det finns också planer på en bibana som är tänkt att gå mellan framtida resecentrum vid Skavsta och Nyköpings resecentrum. Bibanan kommer att skilja Södra och Sydöstra området, likt den befintliga infartsvägen 629 gör i dagsläget. Ostlänken och nya stambanor kommer att ge ökade möjligheter till hållbara resor och transporter för människor och gods. Transporter och resor med tåg är både energieffektiva och yteffektiva och är därför en central del i ett mer transporteffektivt samhälle. Nya stambanor inklusive Ostlänken beräknas ge en överflyttning av resor med personbil, lastbil och flyg till järnvägen. Både Ostlänken och bibanan ses som en given förutsättning vid framtagandet av planprogrammet och därför är de redovisade på kartor i del "3. Planeringsförutsättning-är" även om de inte är byggda än.



Flygplatsen

Stockholm Skavsta flygplats är den södra porten till Stockholmsregionen och en betydande tillväxtmotor för det regionala näringslivet. Flygplatsen är ett komplement till Arlanda och under 2019 var den tredje störst på internationell trafik med cirka 2,3 miljoner resenärer och direktflyg till 45 destinationer i Europa. Skavsta flygplats utgör cirka 16% av Stockholmsregionens utrikestrafik vilket är en betydande andel.

Under januari år 2020, det vill säga innan Coronapandemin, hade flygplatsen drygt 145 000 flygpassagerare, vilket var 12% fler än samma månad året innan. Under hela 2020 hade flygplatsen cirka 568 000 flygpassagerare vilket är cirka fjärdedel av passagerantalet året innan.³ Minskningen av flygpassagerare orsakades av pandemin.

Skavsta flygplats är Sveriges största privatägda flygplats och drivs på kommersiell basis. Majoritetsägare är sedan maj 2022 Arlandastad Group som är ett fastighetsbolag vars affärsidé är att identifiera strategiska markområden och utveckla fastigheter till dess fulla potential. Bolaget är svenskt och har 90,1% av aktierna medan Nyköpings kommun äger resterande 9,9%.

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

Stockholm Skavsta flygplats miljötilstånd ger flygplatsen tillstånd att hantera upp till 75 000 flygrörelser (en flygrörelse innebär en start eller landning) samt 6 miljoner passagerare per år. Till år 2040 är prognosen att flygplatsen kommer att ha 5,7 miljoner passagerare per år. Det nuvarande miljötilståndet utfärdades av Miljödomstolen år 2007, efter en flera år lång ansökan.



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

ningsprocess som bland annat innebar omfattande undersökningar och flera samråd med både myndigheter och allmänheten.

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

Utvecklingsområdet i regionen

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

vid Skavsta och Nyköping stärka sin roll ytterligare i ett storregionalt perspektiv.

I regionens Sörmlandsstrategi står det att utvecklingen av Stockholm Skavsta flygplats kommer att stärka de storregionala och internationella sambanden. Stockholm Skavsta flygplats beskrivs som en nationell flygplats och en naturlig del i det nationella flygplats-systemet, med internationell flygtrafik. Flygplatsen stärker och bidrar till redundans för de storregionala och de internationella sambanden. Tillsammans med nodstäderna Nyköping och Oxelösund är utvecklingsområdet Skavsta av regional betydelse för näringsliv med ökad betydelse efter Ostlänkens färdigställande. Utöver kopplingarna till Stockholmsregionen och västerut mot Norrköping finns även kopplingen till Oxelösund, omkring två mil söder om flygplatsen. Där finns stora arbetsgivare som Oxelösunds hamn samt attraktiv skärgård för turister.

1.2 Fastigheter och markfrågor

Marken inom utvecklingsområdet består till stor del av jord- och skogsbruksfastigheter som ägs och förvaltas av de kringliggande jordbruken samt av Nyköpings kommun. Den mark som utgör landningsbanor och



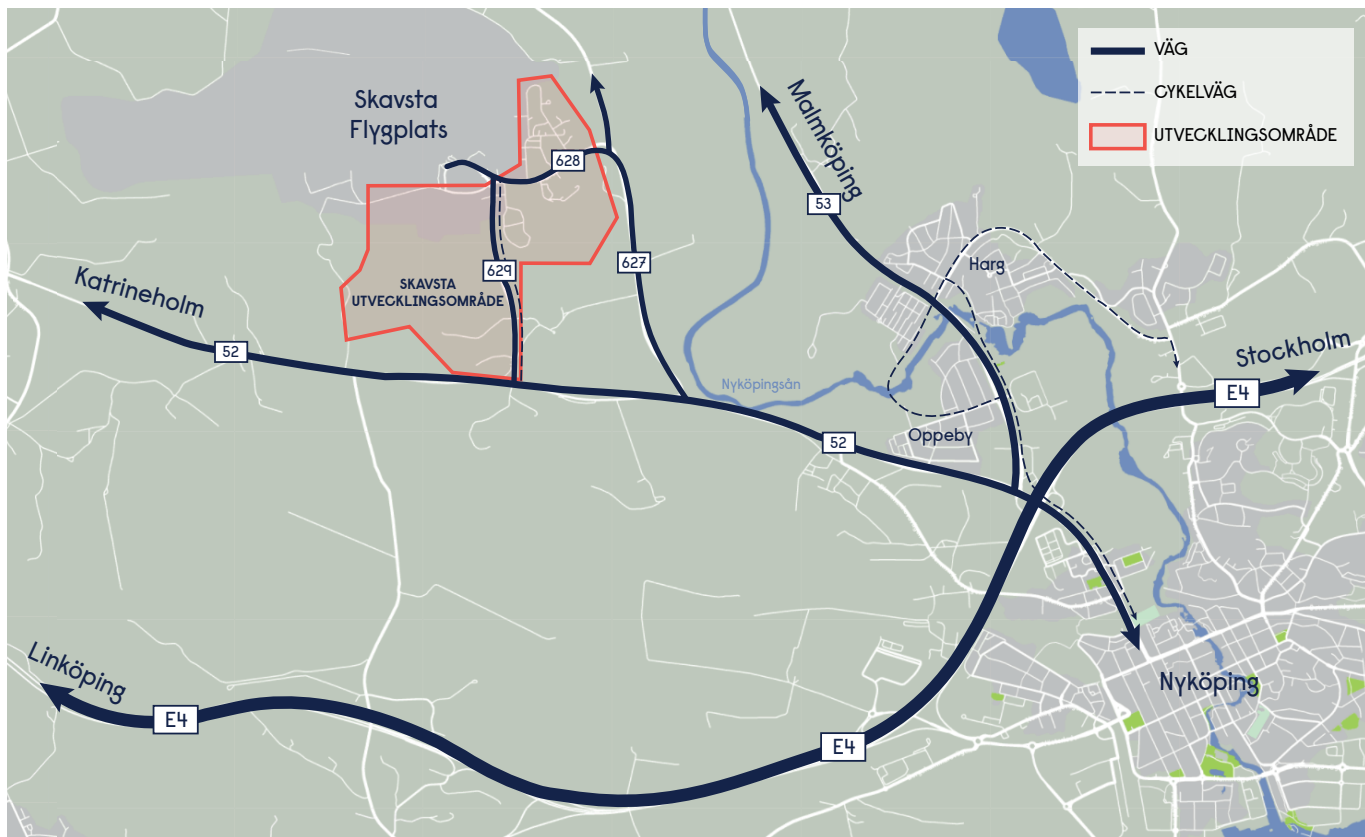
Strukturmodell över Sörmland. (källa: Region Sörmland)

tillhörande omkringliggande mark samt flygplatsrelaterade byggnader ägs till stor del av flygplatsen (Stockholm Skavsta flygplats AB) men också av andra markägare. Utöver jord- och skogsbruksmark, och den mark som är direkt kopplad till flygplatsen, finns det flera markägare vars fastigheter i området utgör planlagd industrimark. Inom F11-området finns ett antal mindre fastigheter med småskalig bebyggelse. Vägnätet inom F11-området ägs av Nyköpings kommun. Inom det Södra området samt i det Sydöstra

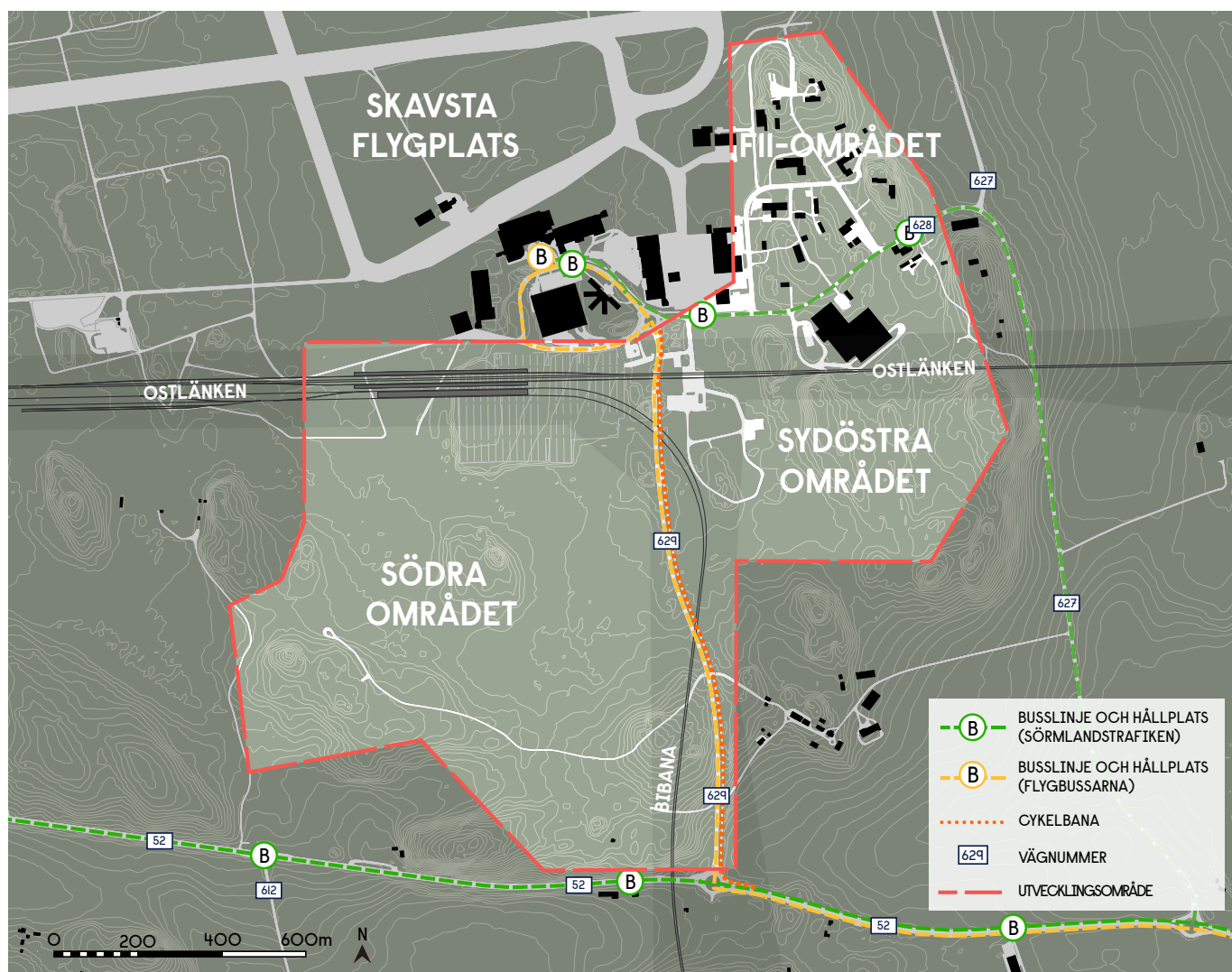
området finns ingen bebyggelse. Sydöstra området är till stor del oexploaterat och består främst av kuperad naturmark med barrskog. Inom Sydöstra området finns parkering/uppställningsplatser för flygbussar samt långtidsparkeringshus.

1.3 Trafik

I det här kapitlet beskrivs de olika trafikslag som finns inom utvecklingsområdet idag. Inom området rör det sig i dagsläget om väg- och fordonstrafik samt gång-



Trafikinфраstruktur inom områden mellan utvecklingsområdet och Nyköpings tätort.



Trafikinфраstruktur inom utvecklingsområdet.

och cykeltrafik. Här beskrivs även planering av Ostlänken vilket ses som planprogrammets förutsättning.

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

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

År 2040, när Ostlänken och ett resecentrum finns på plats, väntas trafiken till och från flygplatsen ha ökat markant. Drygt 21 000 in- och utresor per medeldygn

beräknas och en dryg tredjedel av resenärerna väntas åka egen bil som parkeras på plats. Mer än 20% av resenärerna väntas åka med tåg år 2040. Även 20% av resenärerna väntas åka flygbuss. En tiondel av resenärerna väntas åka region- eller stadsbuss vilket också är en stor ökning i antalet resenärer jämfört med idag.

Väg och fordonstrafik

Trafiken till och från flygplatsen är relativt jämnt fördelad över dygnet. Antalet flygresenärer är dock betydligt fler under sommaren än under vintern vilket också påverkar antalet bilar till och från utvecklingsområdet. Huvudvägnätet består av riksväg 52, söder om flygplatsen. Väster om flygplatsen går länsväg 624 och öster om flygplatsen går länsväg 627. Sedan år 2011 finns väg 629 som utgör en ny huvudinfart från väg 52 till flygplatsen. En majoritet av resenärerna, främst från Stockholmshället, kommer till flygplatsen via väg 52 från E4.

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



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

⁴ Ett genomsnitt för trafik på både vardagar och helg

från 2018 konstateras att det är en angelägen åtgärd, inte minst med tanke på kommande utveckling med Ostlänken.

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

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

Utvecklingsområdet trafikeras av kollektivtrafik med relativt hög turtäthet. Länstrafikens buslinje 515 mellan flygplatsen och Nyköpings centralstation och bussterminal har cirka 20-25 turer i vardera riktningen på vardagar. Det tar cirka 15 minuter att ta sig med buss 515 från flygplatsen och F11-området till centrala Nyköping. Flygplatsen trafikeras av flygbussar till och från Stockholm och Norrköping/Linköping. Det tar cirka 80 minuter att åka med buss mellan flygplatsen och Stockholms cityterminal. Flygbussen till Norrköping tar cirka 50 minuter och bussen till Linköping cirka 90 minuter.

Gång- och cykel

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

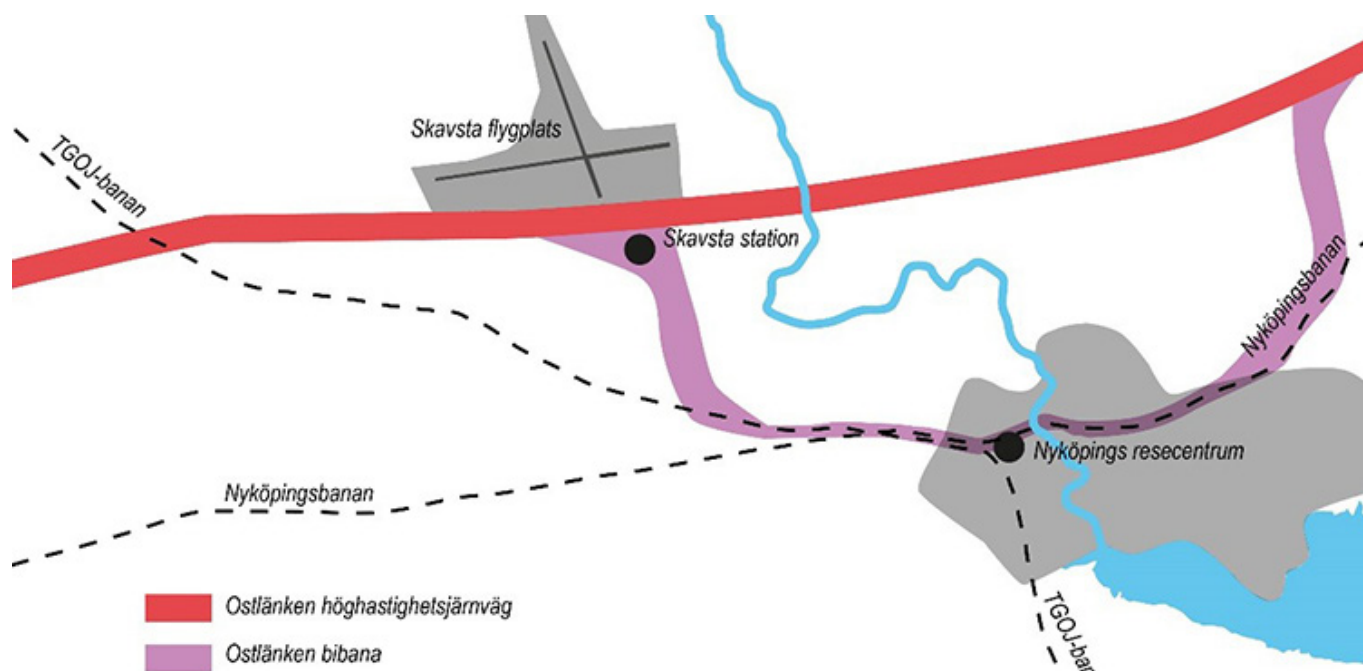


Gång- och cykelväg vid väg 629.

Järnväg

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

Ostlänkens huvudbana kommer, till att börja med, inte ha någon järnvägsstation vid Skavsta men möjlighet ska finnas att i framtiden bygga en station. Stationen kommer i första hand att finnas vid Nyköpings centralstation och kopplingen till utvecklingsområdet blir via en bibana med två spår som är tänkta att gå mellan Södra området och Sydöstra området. Stationen vid



Planerade Ostlänkens huvudbana och bibanan.

Skavsta kommer då först finnas på bibanan. När stationen på Ostlänken byggs i senare skede, kommer den finnas precis intill plattformarna på bibanan.

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

Bibanans spårutformning (det vill säga spårens geometri) är anpassad så att det i framtiden ska vara möjligt att kunna förlänga mittplattformen till 355 meter. Nya stambanans spårutformning är anpassad så att det i framtiden ska vara möjligt att anlägga en station med sidospår och sidoplattformar utmed stambanan. Enligt Trafikverket beräknas Ostlänken kunna tas i drift någon gång mellan år 2033 och 2035. Maxhastigheten är planerad till 250 kilometer i timmen på huvudbanan, samt 90 kilometer i timmen på bibanan.

I.4 Näringsliv

Utvecklingsområde Skavstas dominerande verksamhet är i dagsläget flygplatsen och till den verksamheter. På området runt flygplatsen finns ett 40-tal företag och cirka 1400 personer arbetar här. Exempel



Kustbevakningens flygplan har sin bas på Skavsta flygplats.

på verksamheter utöver flygplatsen är flygplatshandel, restaurang samt flygbussverksamhet men även partihandel och åkeriverksamhet. På flygplatsen finns även Kustbevakningens nationella flygbas och vissa verksamheter till privatflyg. I områdets östra del ligger Sverige flygspaningsmuseum, F11-museet. Området söder om flygplatsen består huvudsakligen av skogsmark och är idag delvis utarrenderat till exempelvis parkering samt jaktarrende.

Målbild för verksamhetsetableringar

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

Utifrån områdets varierade lägesegenskaper och attraktionskraft bedöms verksamheterna delvis segmenteras till olika geografiska områden. Resecentrum samt dess närområde bedöms attrahera hotell, detaljhandel (centrumverksamhet), kontor, mötesplatser och resenärsservice. Sydvästra området samt delar av



Bilderna ovan. Bebyggelse inom FII-området.

delen vid bibanan passar bättre för etablering av gods och logistik, mindre tillverkande industri samt filialer och showroom för mer avlägsen nationell tillverkningsindustri. Området kring F11-området bedöms framförallt lämpligt för besöksnäring, småskaliga kontor, verksamheter inom kultur och konst (exempelvis flygmuseum) samt utbildningslokaler för vuxna eller gymnasieutbildning med anknytning till flygplatsverksamheter.

Övergripande marknadstrender

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

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

Andra centrala byggstenar för det framväxande utvecklingsområdet är etablering av kontorsverksamheter. Hur kontorsmarknaden kommer att utvecklas, givet den ökade andel hemarbete som troligen kommer att bestå även efter pandemin, är också i dagsläget

svårbedömt. Sannolikt kommer företagen att anpassa sina kontor till färre kontorsplatser då närvaron på kontor kommer att minska till följd av ökat hemarbete. Samtidigt kommer behovet av mötesplatser och gemensamma innovativa arbetsmiljöer sannolikt att öka då kontorens funktion kommer att fokusera på det. Sammantaget är dock det mest sannolikt att behovet av kontorsytor kommer att minska på sikt (sett till area per anställd) och att etablering av nya kontor i ännu större utsträckning än idag kommer att styras till platser med hög tillgänglighet.

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

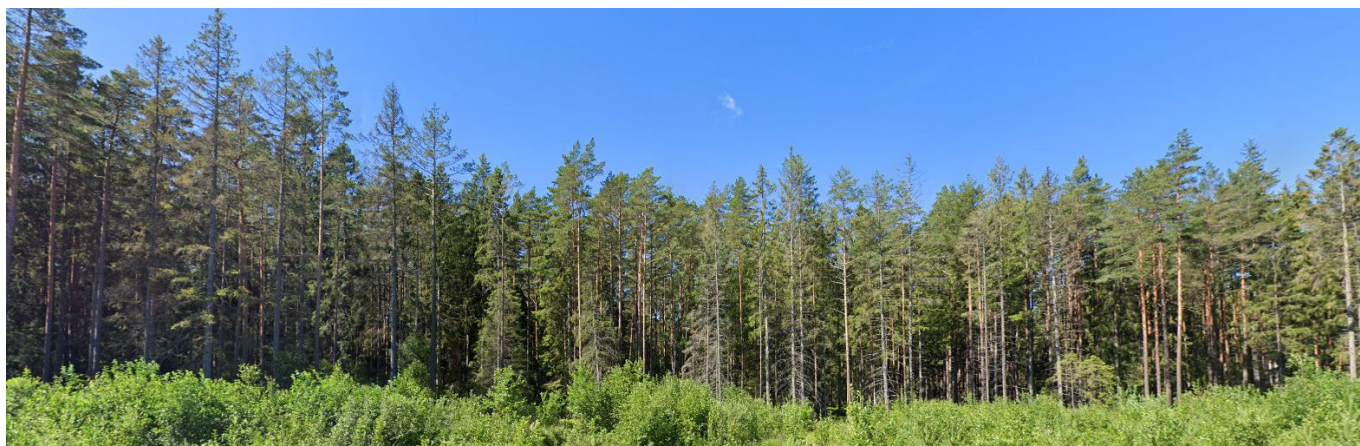
Avslutningsvis kan konstateras att strukturomvandlingen inom handeln har forcerats under pandemin och att den digitala handeln fortsätter att ta marknadsandelar från den fysiska handeln. Till följd av detta kommer centrala logistiknoder med god lagerkapacitet i befolkningstäta regioner att vara ett framtida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

1.5 Natur och åkermark

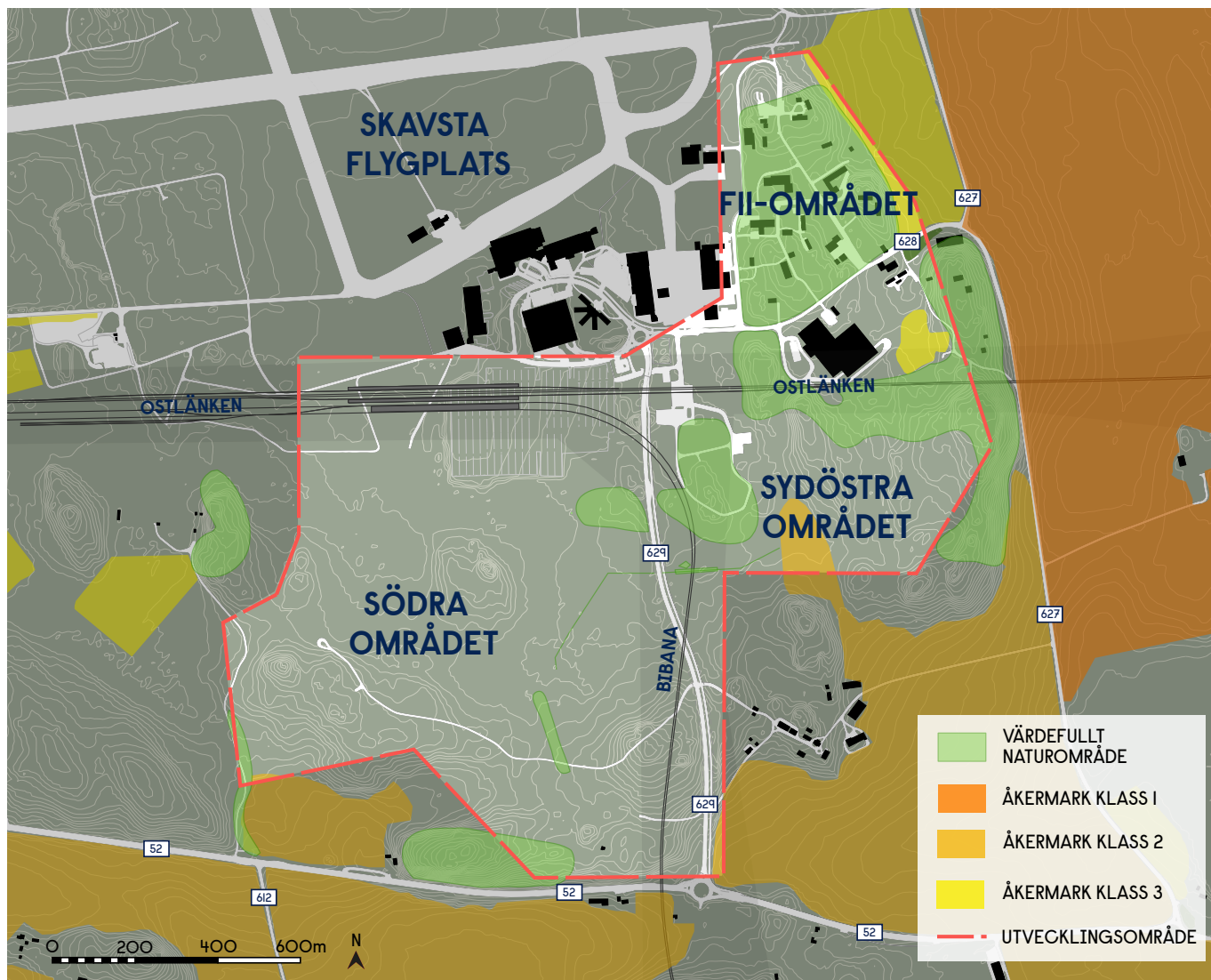
Stora delar av utvecklingsområdet som inte är hårdgjorda utgörs främst av skog. Mindre delar av området utgörs även av åkermark. Det Södra och Sydöstra området består till stor del av rationellt brukad barrskog med sparsam markväxtlighet.

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

De största naturvärdena kan observeras inom fastigheten Skavsta 8:7 strax vid gränsen i söder mot fastigheten Nicolai-Berga 1:2. Dessa områden befinner sig i



Skogsområde vid väg 629.



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



Åkermark inom Södra området strax norr om riksväg 52.

både det Södra området och i det Sydöstra området. Inom dessa områden finns ett stort antal gamla tallar bevarade. Skogen har en speciell karaktär och har bevarandevärden. Strax söder om de stora grusade parkeringsytorna i Södra området finns skittad skog med en del grövre gran. Även inom fastigheten Skavsta 8:9 som finns i det Södra området finns en skittad skog med en del grövre gran.

F11-området karaktäriseras av en äldre parkmiljö där det finns en bevarad allé vid infarten till Skavsta via General Schybergs väg i öster. Där finns även en större, särskilt skyddsvärd ek. Här ansluter Sörmlandsleden och öster om planområdet finns Nyköpingsåns dalgång (riksintresse kultur, friluftsliv och naturmiljö). Väster om F11-området finns Högåsens vattenskyddsområde (riksintresse).

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

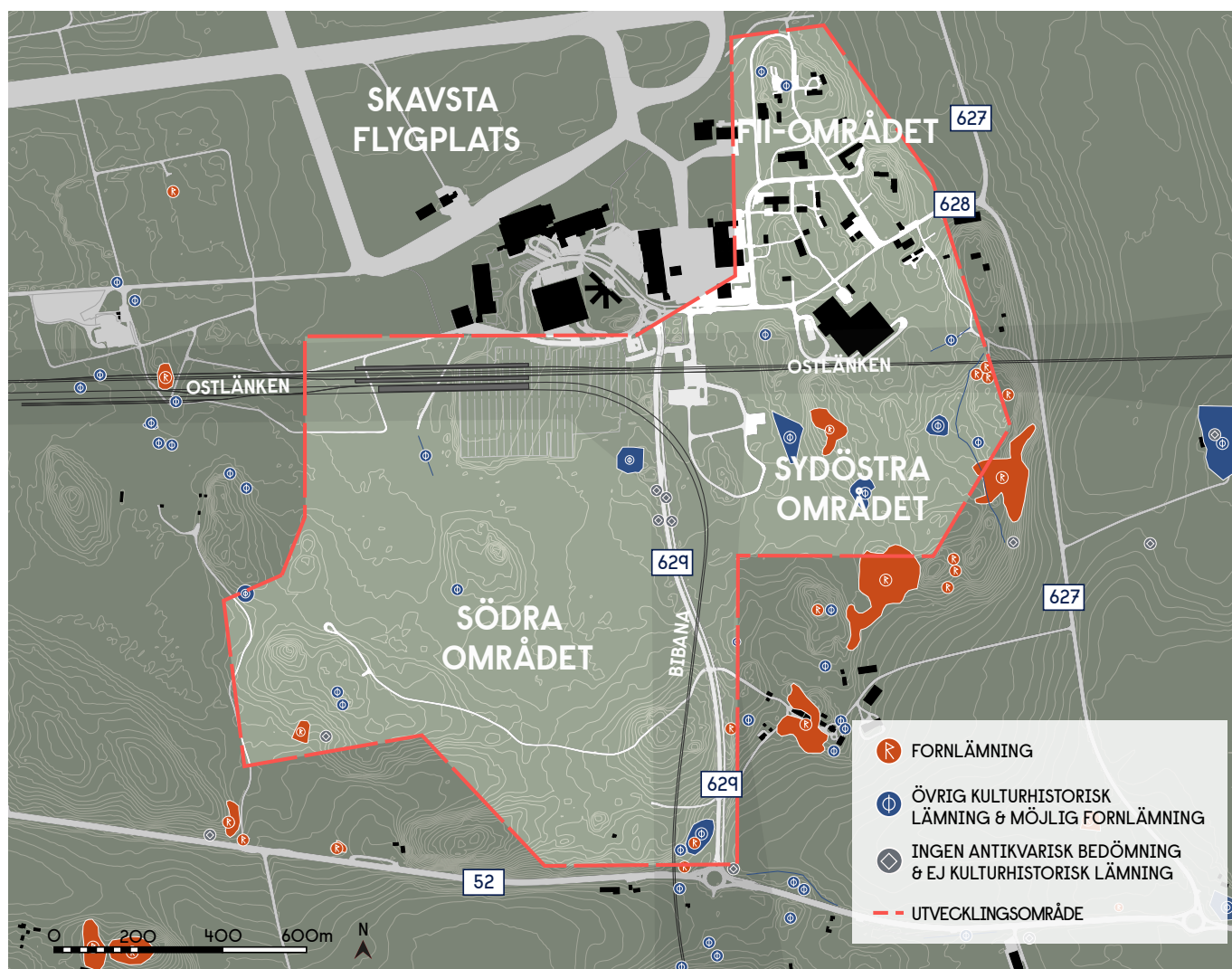
1.6 Fornlämningar och kulturmiljö

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

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar är spridda i olika delar av utvecklingsområdet. De flesta av dessa finns i det Sydöstra området som även täcks av riksintresset kulturmiljövård "Nyköpingsåns dalgång". Fornlämningarna i det sydöstra området utgörs av gravfält och boplatserområden. Inom detta område finns även några lämningar i form av militära anläggningar och stridsvärn.

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

Fasta fornlämningar har ett generellt lagskydd enligt kulturmiljölagen. Detta omfattar även ännu ej registre-



Fornlämningar inom utvecklingsområdet och i nära omgivningen.

rade fornlämningar, exempelvis sådana som upptäcks i samband med byggnadsarbeten. Skyddet omfattar även ett område runt varje fornlämning. Inför alla markingrepp inom fornlämningar och fornlämningsområden krävs tillstånd från Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (1988:950). I de fall fornlämningar jämte tillräckligt stora skyddsområden inte kan bevaras inom nybyggnadsområdet, och tillstånd till borttagande medges, genomförs en arkeologisk för- och slutundersökning. I detaljplaneprocessen är alltid kravet att göra en arkeologisk undersökning innan detaljplan vinner laga kraft.

Av flygflottiljens ursprungliga bebyggelse finns endast delar kvar inom F11-området. Den kvarvarande bebyggelsen följer i stort den ursprungliga bebyggelsestrukturen och dess vägnät. I varierande grad har byggnader anpassats efter nya verksamheter. På hela taget utgör området en typisk bruksmiljö. Enligt riksintressets värdebeskrivning ska ny bebyggelse inte exponeras mot de öppna fälten ner mot Nyköpingsån.

1.7 Vatten

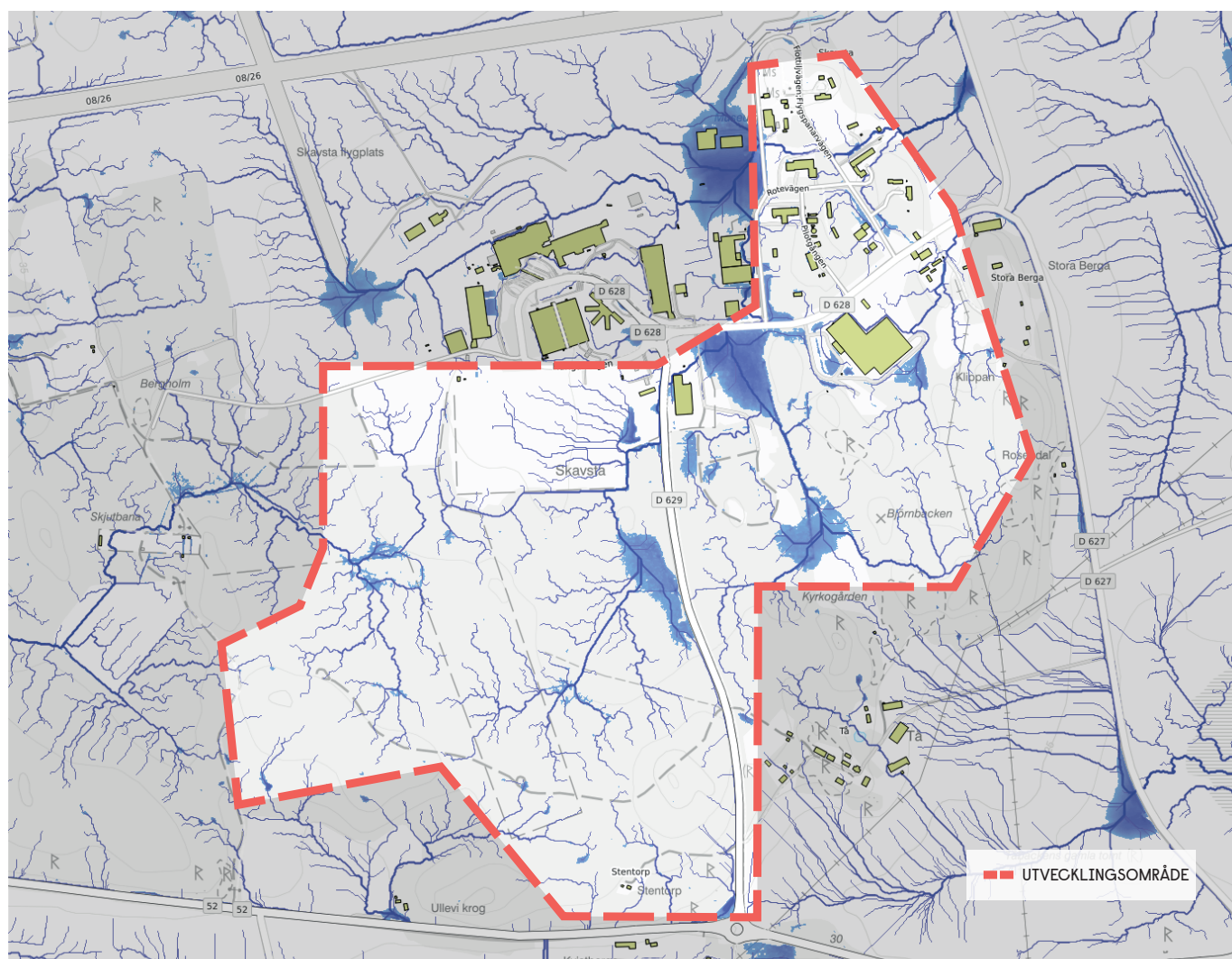
Topografi och avrinningsförhållanden

Utvecklingsområdet ligger på en relativt flack platta. Norr om utvecklingsområdet, på samma platta, ligger

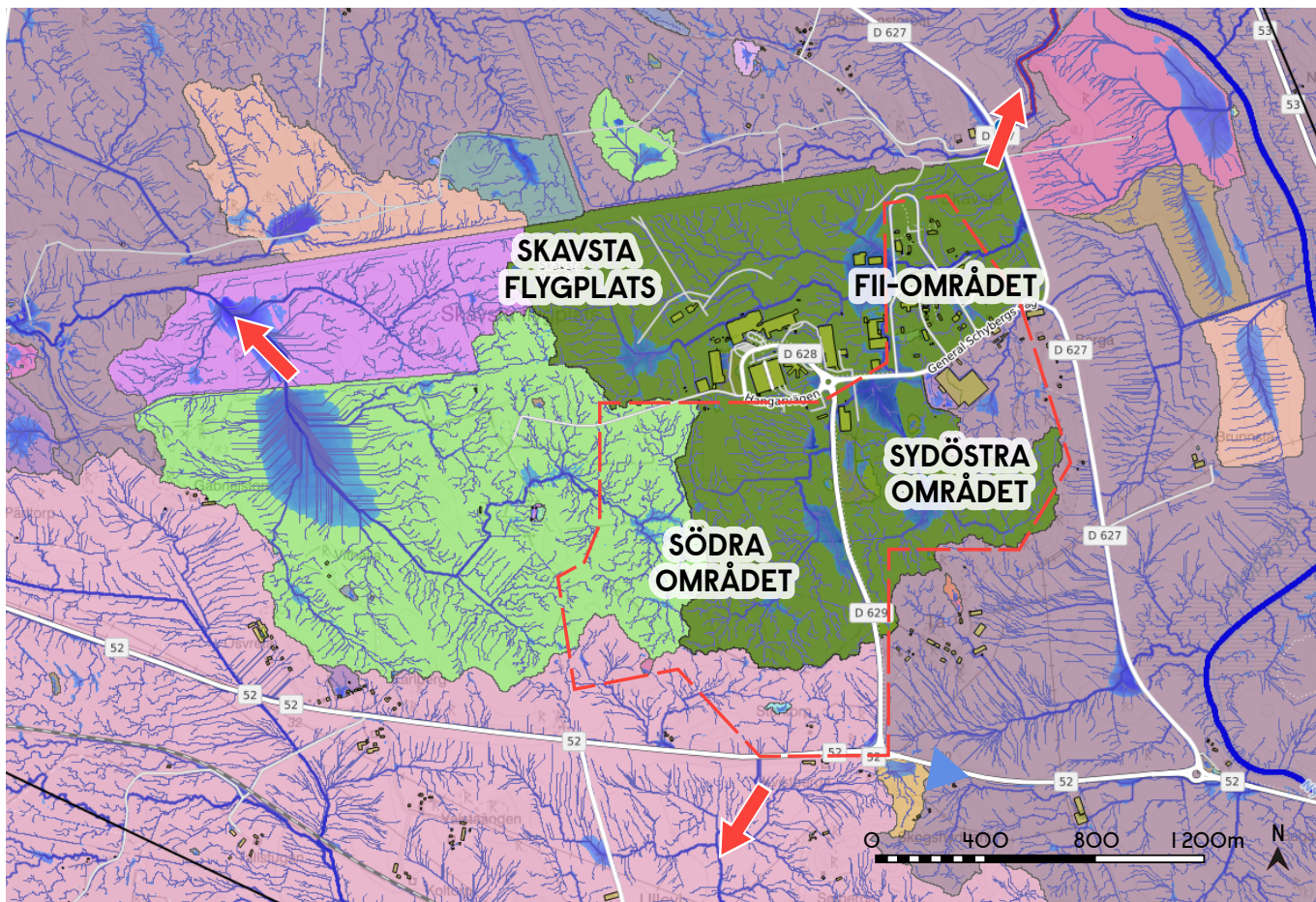
flygfältet. Marknivåerna varierar mellan cirka +38 och +40 meter, med inslag av höjdparter med nivåer upp till över +45 till +50 meter. Nivåerna öster, söder och väster om utvecklingsområdet är betydligt lägre. Den naturliga avrinningen från området sker i två olika huvudriktningar; dels västerut via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

Hydrogeologi

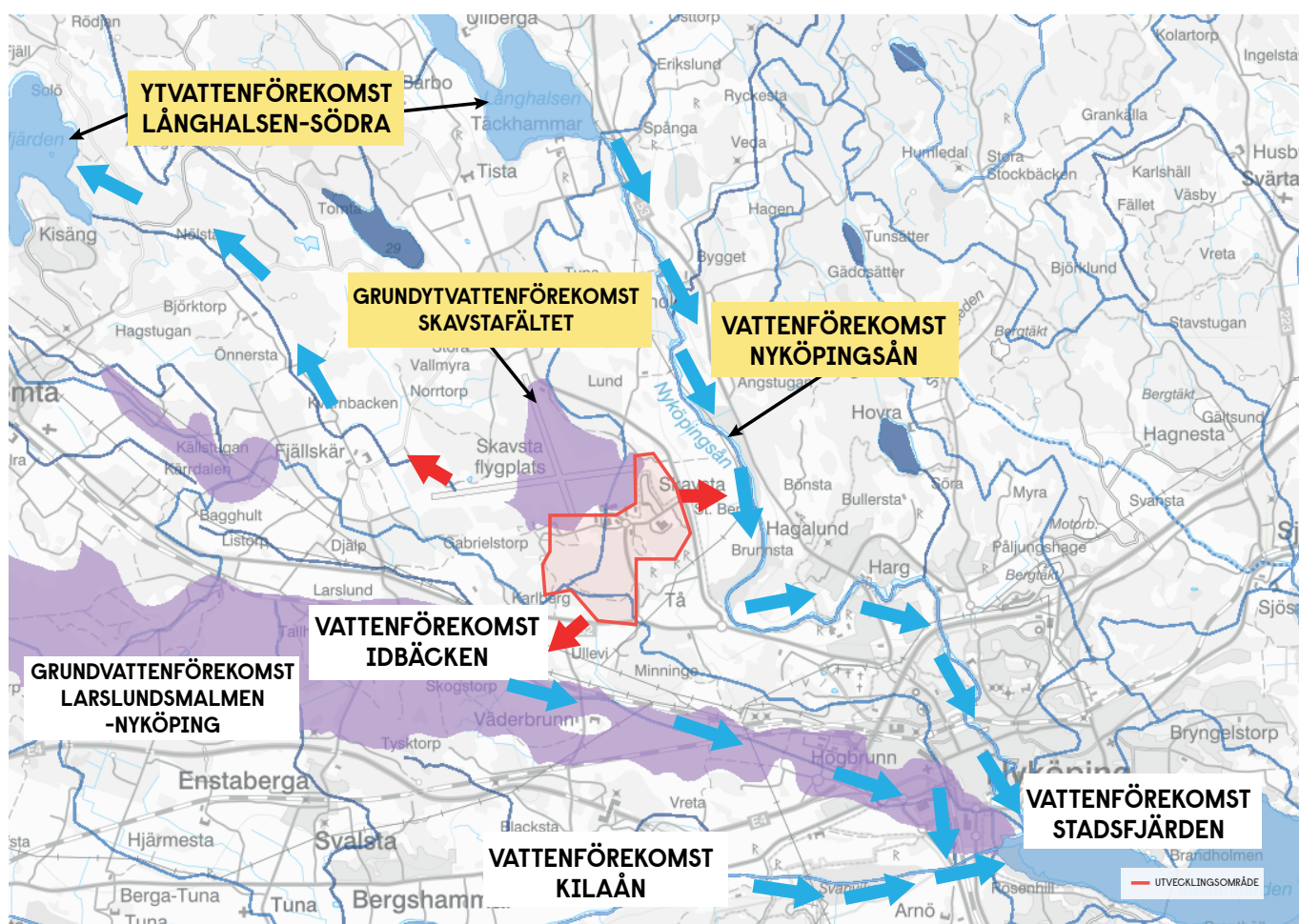
Hydrogeologin i utvecklingsområdet är komplex. Norr om området finns en isälvsavlagring (Skavstamalm) som är en utpekad grundvattenförekomst (Pormagasin Skavstafältet). Grundvattennivåerna styrs sannolikt av bergtrösklar och en grundvattendelare bedöms löpa i sydvästlig riktning genom flygplatsens terminalområde, huvudsakligen norr om utvecklingsområdet. Söder om flygplatsen vid långtidsparkeringen finns en mäktig moränavlagring som bedöms stå i kontakt med Skavstamalm. Väster om långtidsparkeringen är grundvattennivåerna mellan cirka +37 och +39 meter, gånger nära markytan, och grundvattenströmningen är västlig. Öster och söder om långtidsparkeringen är nivåerna mellan cirka +36,4 och +37,8 meter, med en östlig grundvattenströmning mot Nyköpingsån. De



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



Huvuddiken från utvecklingsområdet.



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

grundvattenförande jordlagren har god infiltrationskapacitet. De ytligaste jordlagren i området utgörs däremot i varierande utsträckning av tätare jordar med sämre genomsläpplighet.

Befintlig dagvattenhantering

Inom F11-området finns en större allmän dagvattenledning med dimension 500 millimeter till vilken gator och byggnader inom flygplatsens terminalområde är anslutna via utbyggda ledningar. Ledningen mynnar i dikessystem nordost om området. Varken kapacitets-

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

Nyköpingsån, ytvattenförekomst SE651705-I56635

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

Långhalsen-Södra, ytvattenförekomst SE652364-I56455

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

Pormagasin Skavstafältet, grundvattenförekomst SE651923-I56431

förhållanden eller nivå-sättning på befintlig dagvattenledning är känd. Enligt uppgift utnyttjas en äldre vattentäkt inom flygplatsområdet för att leda bort grundvatten från delar av området.

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

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

Översvämningsrisk

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

Recipienter och vattenstatus

Vattenförekomster enligt vattenförvaltningsförordningen

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

och Nyköpingsån även av vandringshinder i form av flera kraftverksdammar.

Dikesföretag, markavvattningsföretag

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

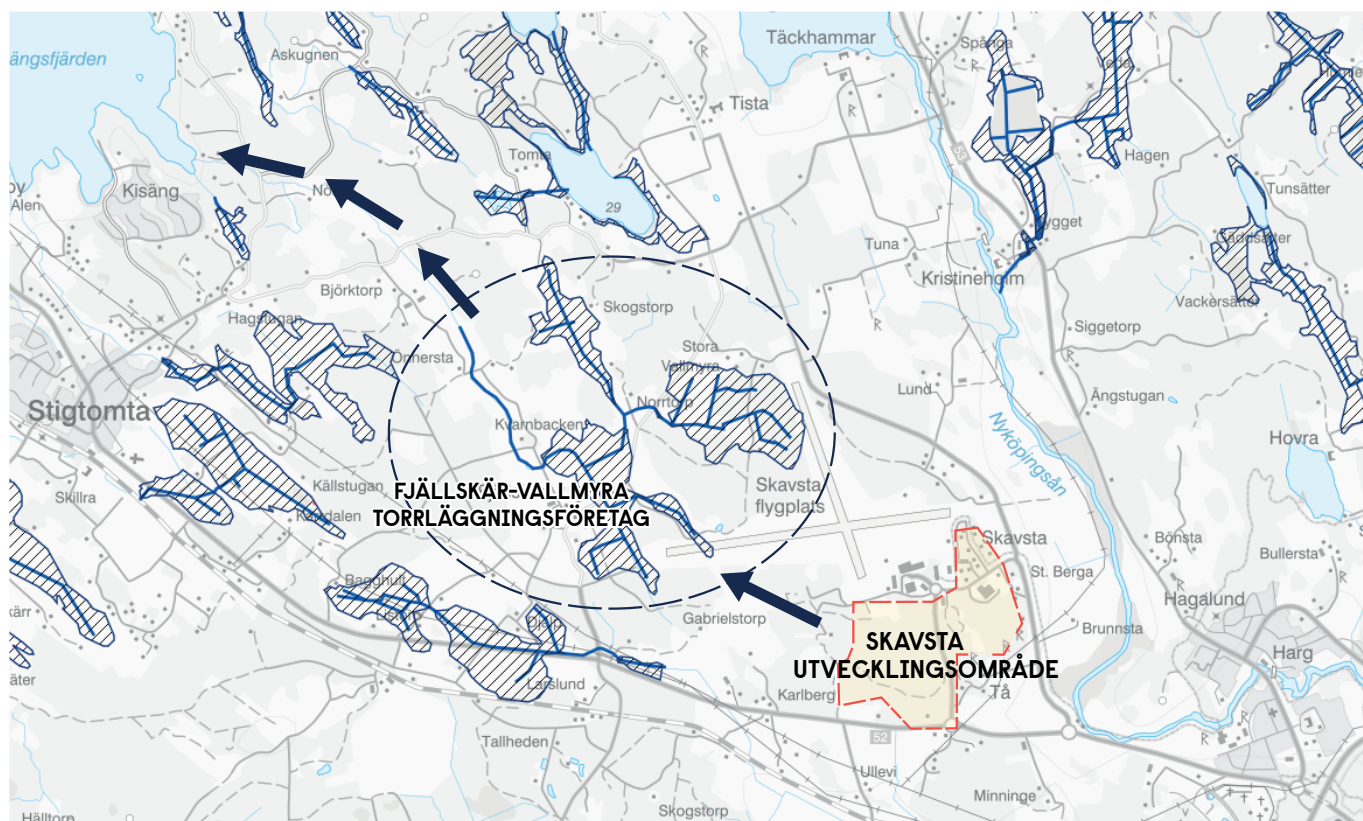
Krav på dagvattenhanteringen

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

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

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

I översiktsplanen Nyköping 2040 redovisas, i temakapitel "Teknisk försörjning", att planeringen av



Fjällskär-Vallmyra torrlägningsföretag.

de tekniska systemen görs tidigt i planprocessen och samordnas med den övriga bebyggelseplaneringen. Dagvatten och avloppsvatten är separerade. Dagvattnets rening sker framför allt genom fördröjning och infiltration. Vattnets kretslopp och naturens ekosystemtjänster utgör utgångspunkt för dagvattenhantering.

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

- Förutsättningar för hantering av dagvatten ska belysas i ett tidigt skede i samband med planering av ny bebyggelse och ny infrastruktur.
- I första hand ska dagvatten behandla och omhändertas lokalt, genom rening, fördröjning och infiltration. I andra hand avleds vattnet till annan plats för eventuell rening och flödesutjämning. I sista hand avleds återstående vatten kontrollerat till ett vattendrag.
- Planeringen ska medverka till att mängden näringsämnen och miljögifter som tillförs sjöar och vattendrag minskar. Föroreningar och flöden ska inte öka från ett område efter exploatering.
- Föroreningar ska så långt som möjligt begränsas vid källan. Reningskraven för dagvattnet ska utgå från recipientens (vattenområdets) känslighet och

dess miljö kvalitetsnorm.

- Bebyggelse bör inte ske på låglänta och avrinningsmässigt instängda områden.
- Översvämningssytor för omhändertagande av extremregn ska avsättas inom planeringen.

I.8 Teknisk infrastruktur

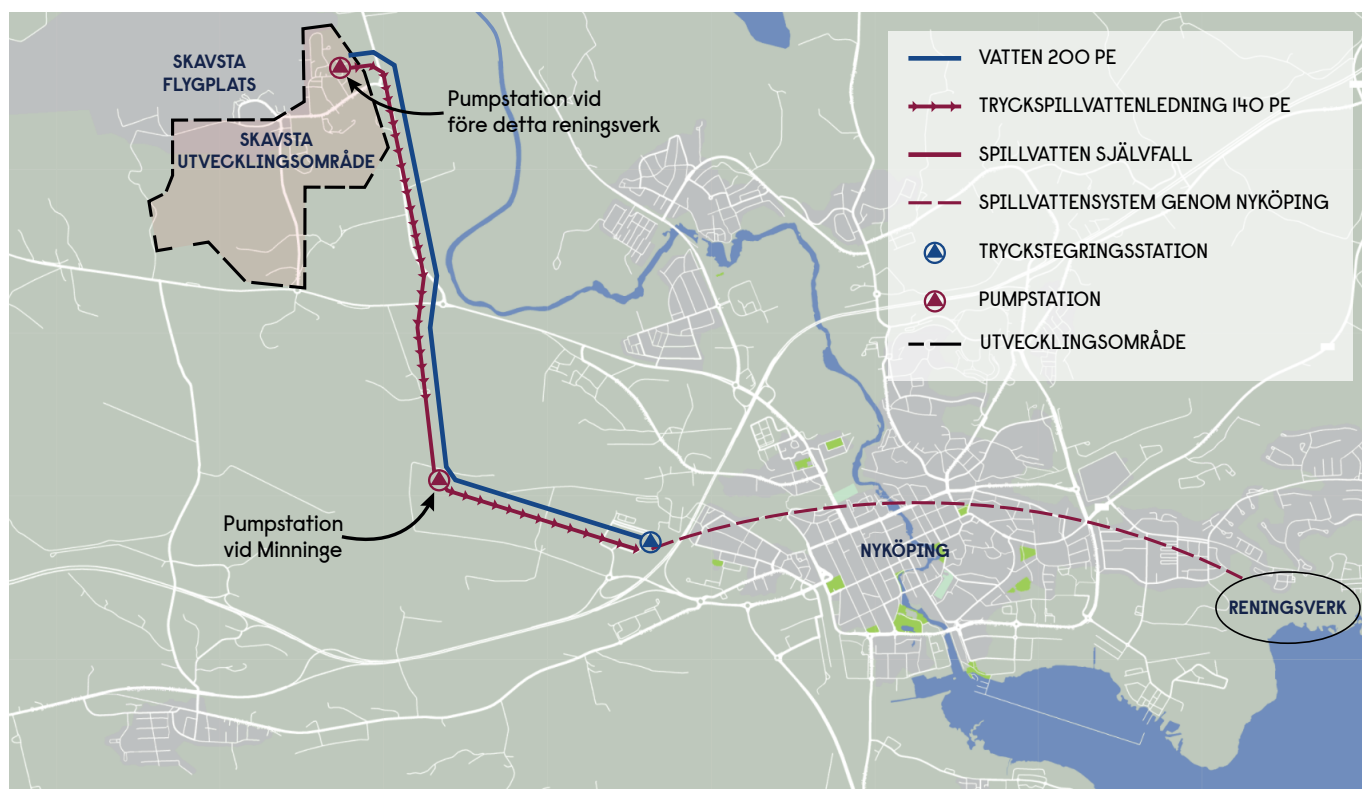
Vatten och avlopp

Nuvarande VA-försörjning

Flygplatsen och F11-området försörjs idag med vatten från Högåsens vattenverk som ligger drygt 3 kilometer sydväst om utvecklingsområdet. Spillvatten leds till Brandholmens reningsverk som ligger i östra delen av Nyköpings tätort. Reningsverket bedöms ha teknisk och tillståndsmässig kapacitet för att klara av utbyggnaden i planprogrammet. Även vattenverket bedöms ha tillräcklig kapacitet, men detta bör stämmas av, i senare planskede, med Nyköping-Oxelösunds Vattenverksförbund (NOVF) som äger vattenverket. Den distributionsledning som matar vatten till området respektive den ledning som avleder spillvatten från Skavsta har samma sträckning hela vägen från området ner till E4 (se kartan nedan).

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

Spillvattnet från flygplatsen samlas i en pumpstation vid F11-området. Pumpstationen är byggd i ett före



Befintlig VA-försörjning för Skavsta flygplats.

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

Elförsörjning

Nuvarande elkraftsförsörjning

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

Elnätet är uppbyggt som luftlinje samt kabelnät med en spänningsnivå på 12 kV, detta nät matar ett flertal nätstationer som transformerar ned 12 kV till 0,4 kV i anslutning till befintliga verksamheter vid flygplat-

sen. Från nätstationerna fördelas lågspänning 0,4 kV i ett kabelnät till samtliga kundanslutningar. Inom det aktuella området finns bland annat två 12kV markkablar som korsar kommande område i nord-sydlig riktning öster om väg 629.

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

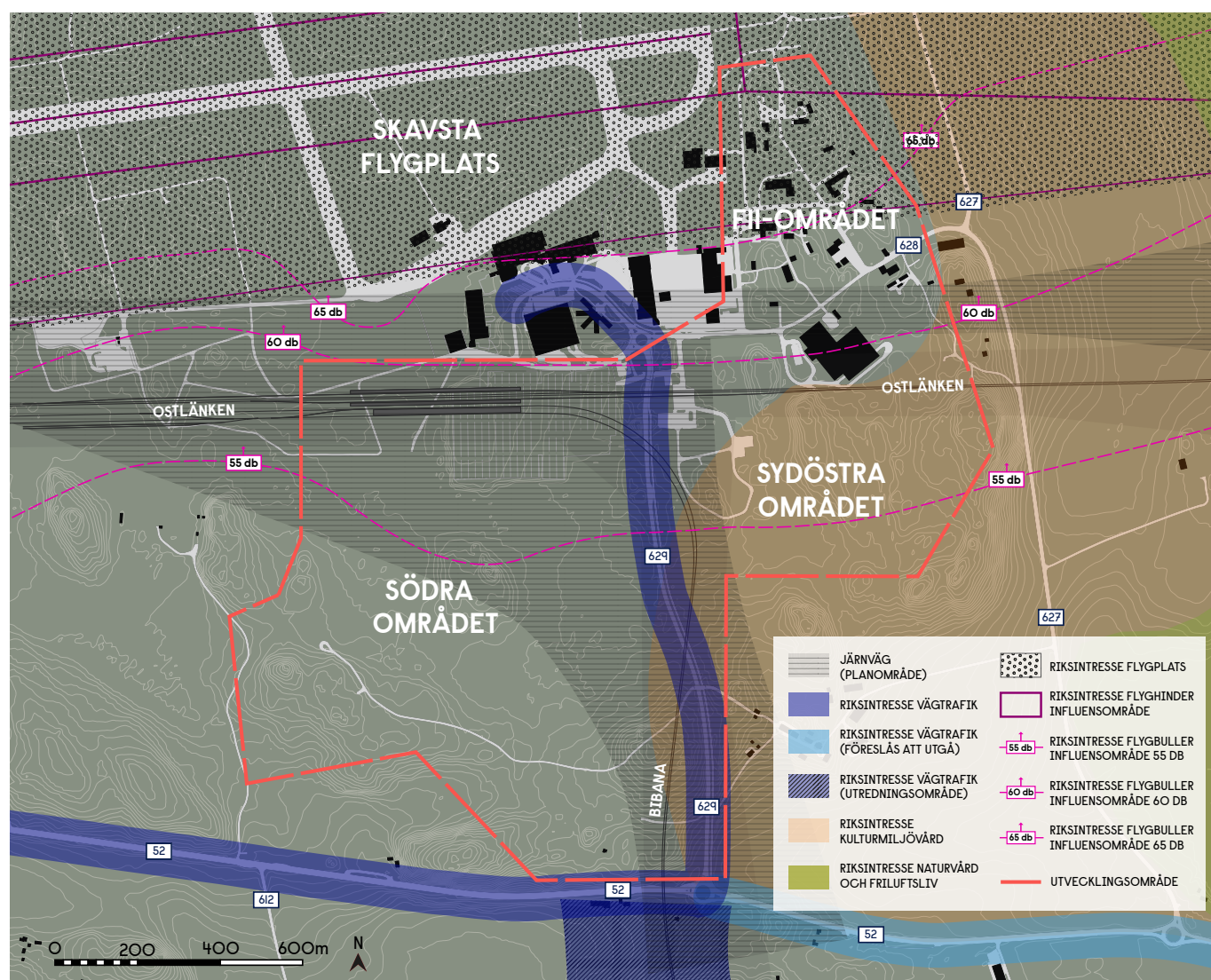
Utgångspunkter

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

1.9 Riksintressen

Riksintressen i översiktsplanen är mark- eller vattenområden som har nationellt viktiga värden. Riksintressena ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden.

Det finns två typer av riksintressen; de som riksdagen har avgränsat enligt fjärde kapitlet i miljöbalken och



Riksintressen inom och i den nära omgivning av Skavsta utvecklingsområde.

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

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

Riksintresse vägtrafik

Väg 629

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

Väg 52

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

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

E4

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

Kungsladugårdsleden (förslag till nytt riksintresse)

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

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

Riksintresse järnväg

Södra stambanan

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

TGOJ-banan (Godsstråk Oxelösund-Sala)

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

Stockholm Skavsta C (tillägg till riksintresse)

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

Riksintresse flygplats

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

Riksintresse naturvård

Nyköpingsån

Öster om utvecklingsområdet finns riksintresseområ-

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

Riksintresse friluftsliv

Nyköpingsån

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

Riksintresse kulturmiljövård

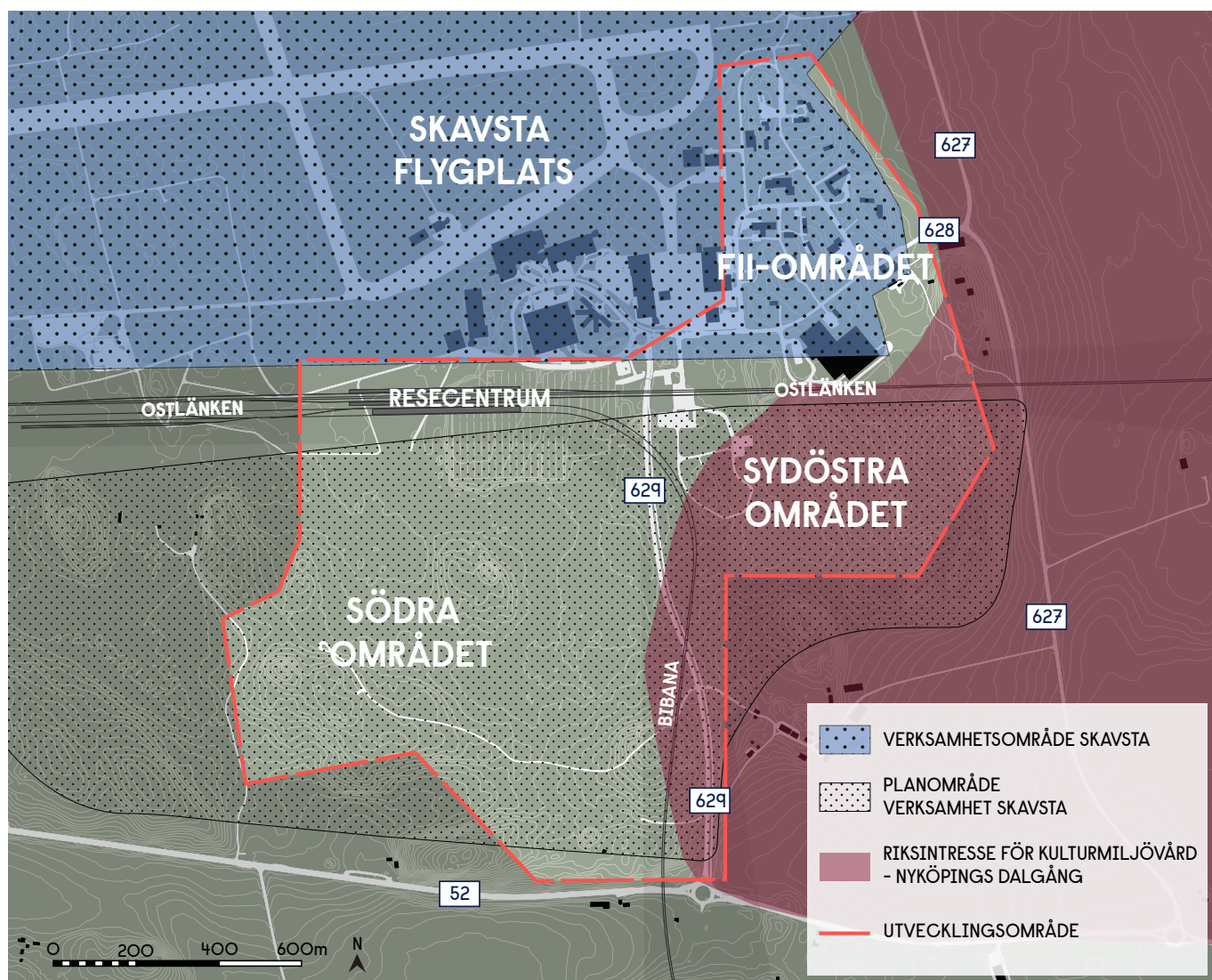
Nyköpingsåns dalgång

I Sydöstra området och i en dal av Södra området finns riksintresseområdet "Nyköpingsåns dalgång". I

dalgången rinner Nyköpingsån som binder samman det inre sjölandskapet med Östersjön. Den tidigare flygflottiljen vid Skavsta, numera flygplats, har påverkat landskapsbilden under de senaste decennierna, med flera tillhörande anläggningar. Stora delar av riksintresseområdet används idag för jordbruk men innehåller även herrgårdslandskap i norr och storbondebygd i söder.

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

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



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

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

I översiktsplanen Nyköping 2040 beskriver kommunen att verksamhetsområdet vid flygplatsen ska utökas så att det överlappar riksintresseområden för kulturmiljö (se karta på S.21).

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

Riksintresse totalförsvar

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

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

I.O Risker

Farligt gods och riskavstånd

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

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

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

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

Buller

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

De högsta flygbullernivåerna (FBN), på över 65 dBA, finns inom norra delen av F11-området. Inom södra delen av F11-området, vid delar där huvudbanan planeras, överskrider FBN-nivån 60 dBA. Nivåerna över 55 dBA uppmäts i norra delarna av Södra och Sydöstra området.

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

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

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

och gränser för zoner med olika bullernivåer ska fastställas.

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

En skjutbana som finns väster om Södra området är också en bullerkälla.

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

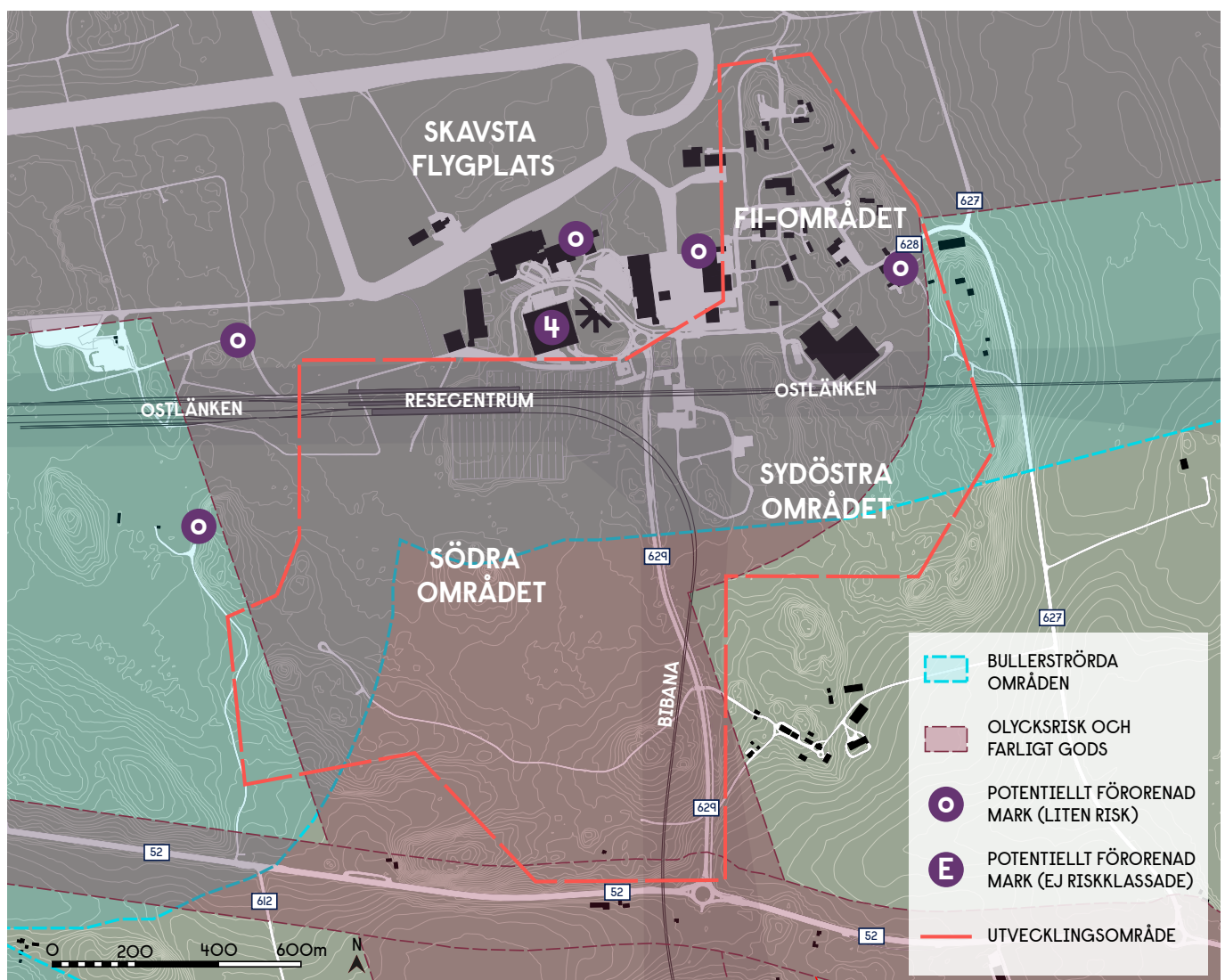
Markföroreningar

Inom utredningsområdet identifierades endast två ej klassade förorenade områden. Dessa två befinner sig i närheten av väg 628 inom F11-området. Föroreningarna bedömdes tillhöra branschen "bilvårdsanläggning,

bilverkstad samt åkerier". Inför fortsatt planläggning intill dessa förorenade områden ska markföroreningarna utredas närmare. Enligt Länsstyrelsens EBH-karta finns inte några misstänkta eller konstaterade föroreningar inom Södra eller inom Sydöstra området.

Förorenad mark har konstaterats längs planerade Ostlänken i samband med miljöteknisk inventering och provtagning. Markundersökningar utförda av Trafikverket har visat halter av PFAS-föroreningar i jord och grundvattnet. Förekomst av PFAS-föroreningar i ytvatten kan inte uteslutas. Inom ramen för framtagande av järnvägsplan och systemhandling för Ostlänken, delprojekt Nyköping, har Trafikverket genomfört en åtgärdsutredning. Detta mot bakgrund av den PFAS-förorening som föreligger inom de södra delarna av flygplatsen och därmed inom aktuell järnvägskorridor och utredningsområde för projekt Ostlänken. PFAS är ett samlingsnamn för cirka 5000 industriellt framställda kemikalier. De används i ett stort antal produkter som till exempel i brandskum och impregneringsmedel. PFAS-föroreningar är vitt spridda i miljön, extremt långlivade och vissa är giftiga.

Sträckan för den planerade anläggningen (järnväg och tillhörande statliga vägar) korsar en gammal



Risker inom utvecklingsområdet och i den nära omgivningen.

brandövningsplats, men även andra källor till PFAS kan finnas i området. Anläggandet av järnvägen får ej väsentligen försvåra för framtida sanering varför åtgärder krävs före byggnation för att förhindra att förorening i jord byggs in.

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

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

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



För att kunna uppskatta kostnader för olika åtgärdsalternativ för sanering av massor har översiktliga beräkningar utförts av de ytor och volymer av jord som kan bli aktuella för efterbehandling. Dessa

efterbehandlingsmetoder och metoder för att begränsa spridning beskrevs i Trafikverkets "PM Åtgärdsutredning PFAS".

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

Planprogram för Skavsta utvecklingsområde

Bilaga I