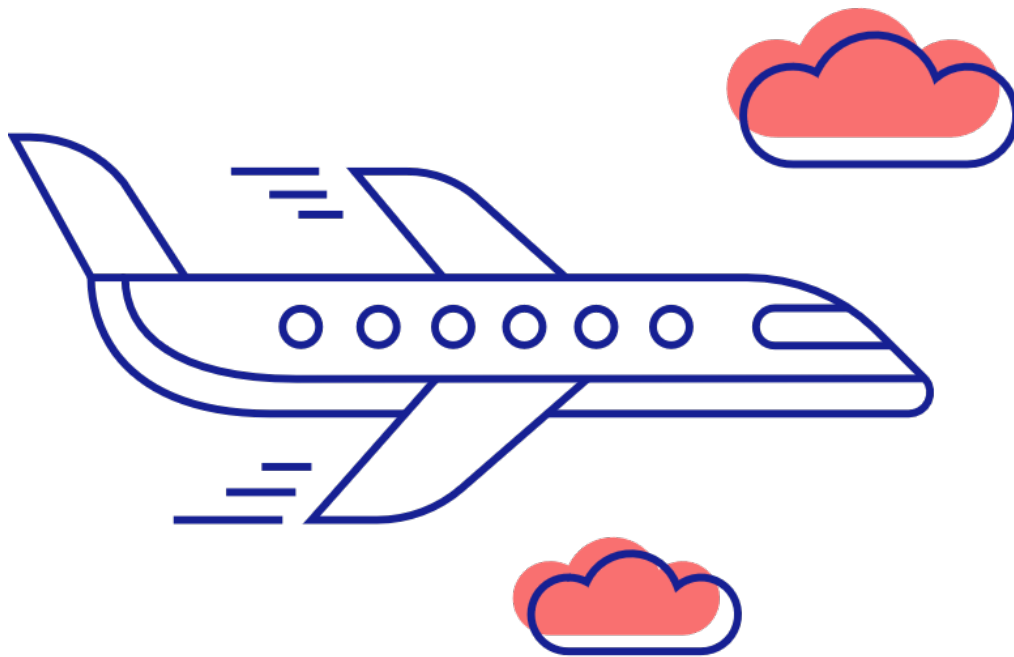


Planprogram för Skavsta utvecklingsområde





Upprättad av WSP på uppdrag av Nyköpings kommun, maj 2022

Planprogrammet består av följande delar:

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

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

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



Nyköping

Innehåll

I. Inledning	5
I.1 Bakgrund	6
I.2 Vad är ett planprogram?	7
I.3 Utvecklingsområdets läge och avgränsning	7
I.4 Riksintressen	8
I.5 Hållbarhetsaspekter	8
2. Planförslag	10
2.1 Principer för utvecklingsområdet	11
2.2 Trafik	12
2.3 Markanvändning	18
2.4 Dagvatten	28
2.5 Risker kopplade till transporter	32
2.6 Risker med markföroreningar	34
2.7 Teknisk infrastruktur	34
2.8 Genomförande	35
2.9 Utvecklingsområdets påverkan på riksintressen	35

I. Inledning

I. Inledning

I.1 Bakgrund

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

riktlinjer som berör utvecklingsområdet och som har tagits fram på nationell, regional och kommunal nivå.

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

Utvecklingen av området ska utgå från dessa värdeord:

- Närhet och småskalighet – vid Skavsta finns närhet till storstaden Stockholm, Stockholmsregionen



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

och Mälardalen samt internationella marknader och besökare, samtidigt som du är mitt i det sörmländska landskapet nära småstadskänslan i Nyköping.

- Innovation – området ska präglas av innovation, hållbarhet och miljöhänsyn.
- Förtätning och omvandling – genom att förtäta och omvandla befintliga verksamheter kan det byggas vidare på redan attraktiva miljöer. Visionen är ett område som är i konstant tillväxt där omvandling sker utan att området känns ofärdigt eller som en byggarbetsplats.
- Flexibilitet – drivkraften är att växa men eftersom behoven för framtidens resenärer inte går att förutsäga är det viktigt att tänka flexibelt och ta vara på framtida möjligheter.

1.2 Vad är ett planprogram?

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

möjlig framtida utveckling. Den är också menad som ett underlag för fortsatt dialog med andra parter.

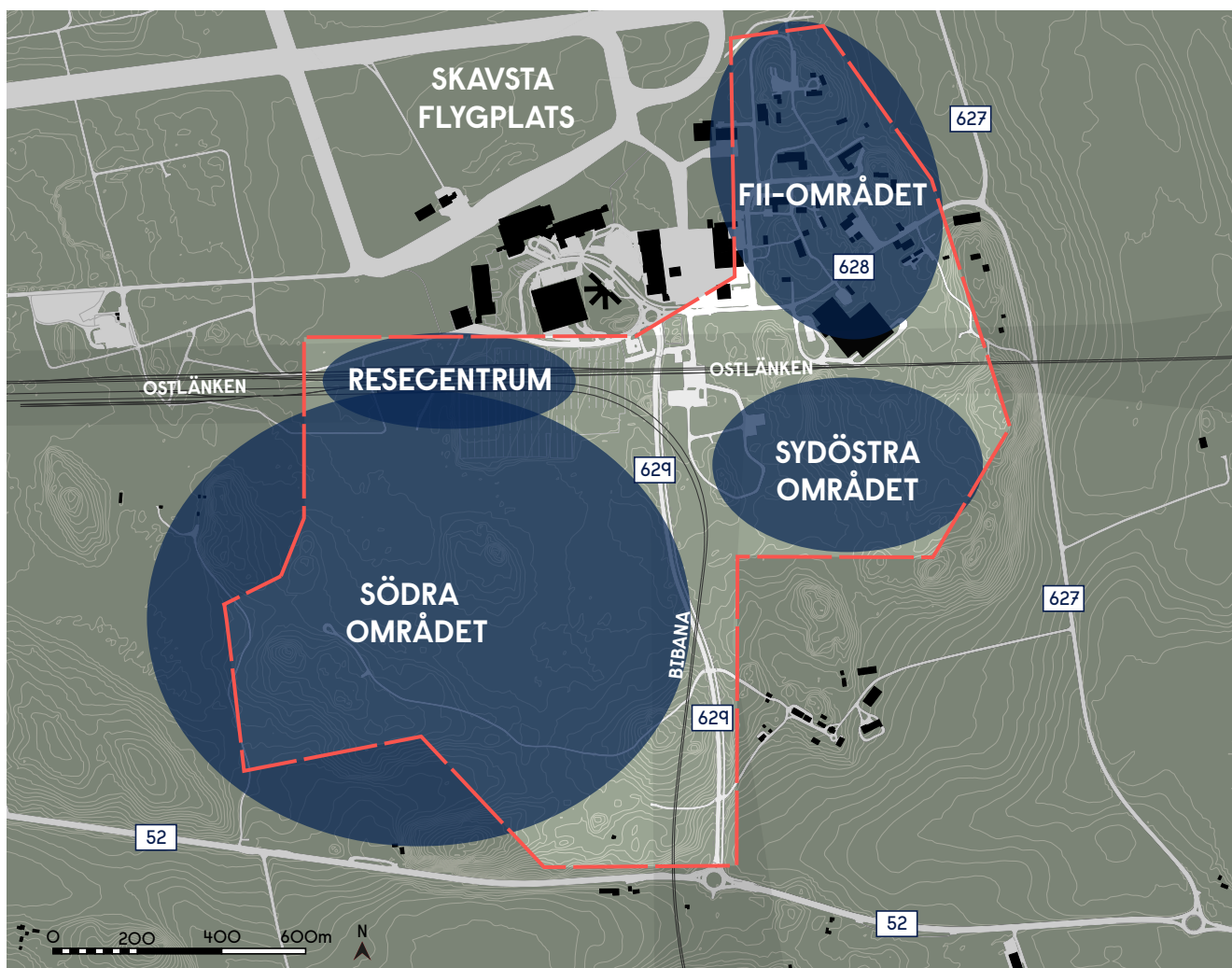
Planprogram Skavsta

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

1.3 Utvecklingsområdets läge och avgränsning

Utvecklingsområdet är beläget cirka sex kilometer nordväst om Nyköping. Områdets yta, där även framtida järnvägsområden inkluderas, uppgår till cirka 200 hektar. I norr avgränsas området av flygfälten tillhörande Stockholm Skavsta flygplats¹ samt av jordbruksmark. I väster avgränsas området av jordbruks- och

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



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

skogsmark. I söder avgränsas området av väg 52 och i öster av länsväg 627. Öster om planområdet sträcker sig Nyköpingsåns dalgång. Området ligger nära såväl skärgården som Oxelösunds hamn. I ett storregionalt perspektiv ligger Skavsta mellan Stockholm och Norrköping med drygt tio mil till Stockholm och sex mil till Norrköping. Utvecklingsområdet har ett strategiskt läge med närhet till flyg, tåg, E4 och Oxelösunds hamn. Med tåg kan städer som Linköping och Södertälje nås på 30 minuter, Norrköping på under 20 minuter och Stockholm på under timmen. Med kollektivtrafik kan även orter som Flemingsberg nås på under 45 minuter samt Oxelösunds hamn på under 30 minuter.

Utvecklingsområdet är indelat i fyra delområden: "Resecentrum", "Södra området", "Sydöstra området" samt "F11-området". De olika delområdenas geografiska gränser är inte skarpa och deras ungefärliga lägen redovisas på illustrationen nedan.

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

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

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

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

1.4 Riksintressen

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

på riksintresseområdena ska föras med Länsstyrelsen Sörmland och andra berörda myndigheter.

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

Planområdet ingår i eller påverkas av flera riksintressen:

- Hela utvecklingsområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret. Totalförsvarets intressen står över övriga riksintressen enligt miljöbalken.
- Det finns tre riksintressen som rör vägtrafiken: väg 629 går genom utvecklingsområdet och väg 52 strax söder om. Väg E4 går längre söder om utvecklingsområdet. Kommunen anser att riksintresset väg 52 i framtiden ska följa Kungsladugårdsleden, som planeras förbinda flygplatsen med trafikplats Kungsladugården, när denna är färdigställd. Nuvarande väg 52, från anslutning med väg 629 till trafikplats Hållet, föreslås därmed utgå som riksintresse för väg i framtiden.
- Det finns flera riksintressen för järnvägstrafik i, eller i anslutning till, utvecklingsområdet. Söder om utvecklingsområdet löper Södra stambanan och TGOJ-banan (godsstråk mellan Oxelösund och Sala) som båda är av riksintresse för järnvägen. Den planerade terminalen Skavsta central föreslås få riksintressestatus när den står klar. Ostlänken och bibanan är också av riksintresse. När anläggningarna är färdiga kommer området för riksintresse att vara tydligare definierat.
- Stockholm Skavsta flygplats är av riksintresse för flygtrafiken.
- Utvecklingsområdet ligger intill Nyköpingsåns dalgång vilken är av riksintresse för natur- och kulturmiljövård. Nyköpingsåns sträckning mellan Långhalsen och Stadsfjärden är också av riksintresse för friluftslivet. Ostlänkens huvudbana planeras korsa riksintresseområdet. Utvecklingsområdet sammanfaller delvis med riksintresse för kulturmiljövård. Potentiella konflikter mellan utvecklingsområdet och riksintressena för kulturmiljövård eller naturvård redovisas i kapitel 2.9 Utvecklingsområdets påverkan på riksintressen.
- Väster om flygplatsen finns Högåsens vattenskyddsområde som är av riksintresse.

1.5 Hållbarhetsaspekter

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

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

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

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

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

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

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

Ramverk: FN:s globala mål. Aktörerna som är involverade i utvecklingen har ibland olika fokus i mål och visioner, särskilt kopplat till hållbarhet. För att tackla hållbarhetsutmaningarna behövs helheten av det som prioriteras: lång sikt och här och nu, miljö, ekonomiskt och socialt. FN:s globala mål genomsyrar dock flera aktörers och processers hållbarhetsarbete, och kan användas för att skapa en gemensam helhetssyn. Det ska man ta fasta på i fortsatta samverkansprocesser för att styra hållbarhetsarbetet och använda Globala målen som ram för målarbetet.

Prioriterade mål: Följande globala mål bör prioriteras i det fortsatta arbetet med utveckling av området (dock innebär prioriteringen inte att övriga aspekter inte är viktiga). Dessa prioriterades utifrån de utmaningar och behov som identifierats på platsen och i styrdokument samt utifrån de blinda fläckar som kartläggningen kunde identifiera:

- Mål 3: God hälsa och välmående
- Mål 5: Jämställdhet
- Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
- Mål 10: Minskad ojämlikhet
- Mål 11: Hållbara städer och samhällen
- Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna
- Mål 15: Ekosystemtjänster och biologisk mångfald.



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

2. Planförslag

Planförslag

2.1. Principer för utvecklingsområdet

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

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

Utgångspunkten i arbetet med den fysiska strukturen har varit värdeorden. Utöver dem ska hållbarhet genomsyra såväl utvecklingen som upplevelsen av utvecklingsområdet Skavsta. Utformningen av den fysiska strukturen ska i detta tidiga skede ses som ett

principiellt förslag baserat på givna förutsättningar, antaganden gjorda utifrån övergripande utredningar och tidigare arbeten samt önskemål från involverade intressenter. I det fortsatta arbetet med detaljplaner behöver mer detaljerade utredningar och studier utföras för att säkerställa den slutliga utformningen av den fysiska strukturen. Nyköpings kommun kommer även behöva säkerställa att efterfrågan på specifik mark kan tillgodoses inom utvecklingsområdet. Parallellt kommer kommunen arbeta med att attrahera nya etableringar inom utvecklingsområdet.

Den tänkta utvecklingen av området bygger på att flygplatsens roll stärks samt blir ett komplement och alternativ till Stockholm Arlanda och södra Mälardalsregionens flygplats för internationell tillgänglighet. Samtidigt som flygplatsen kommer att utgöra en viktig roll och möjliggöra nya arbetsplatser, kan själva utvecklingsområdet utvecklas oberoende av flygplatsens roll och funktion då utvecklingsområdet har ett bra kollektivtrafikläge.



Visualiseringen redovisar möjlig vy över Centrala delen i Södra området.

Givna förutsättningar

- Sträckning av Ostlänkens huvudbana och bibana ligger fast.
- Den tänkta utvecklingen av området bygger på att flygplatsens roll stärks samt blir ett komplement och alternativ till Stockholm Arlanda och södra Mälardalsregionens flygplats för internationell tillgänglighet. Samtidigt som flygplatsen kommer att utgöra en viktig roll och möjliggöra nya arbetsplatser, kan själva utvecklingsområdet utvecklas oberoende av flygplatsens roll och funktion då utvecklingsområdet har ett bra kollektivtrafikläge.
- Läget för resecentrum vid Skavsta och för plattformarna är fastställt.
- Läget för fyra nya passager vid järnvägen är fastställda.
- Kungsladugårdsleden¹ kopplas till riksväg 52.
- Väg 629 får i Planprogrammet ett nytt läge strax väster om det befintliga läget². I den parallellt pågående järnvägsplanen för Skavsta har Trafikverket antagit ett mer västligt läge för ny statlig väg 629. Till dess järnvägsplanen vunnit laga kraft och Kungsladugårdsleden fått sin slutliga lokalisering, utgår kommunen ifrån att det i planprogrammet presenterade alternativet för ny väg 629 diagonalt genom området bäst lämpar sig som huvudangöring till Skavsta.
- På grund av höjdrestraktioner får inga byggnader överstiga höjden +88 meter över nollplanet.

¹ Kungsladugårdsleden är ett namngivet objekt i Länstransportplanen för 2022-2033. Kungsladugårdsleden är inte lokaliserad. Planprogrammet visar ett möjligt alternativ där kommunen utgår från att Kungsladugårdsleden och väg 629 ansluter till riksväg 52 via en cirkulationsplats väster om Bibanan.

² Planprogrammets alternativ är grundligt utrett och håller även i det fall leden inte förverkligas. Om Trafikverket i framtiden väljer att bygga ny statlig väg 629 i ett annat läge än det i planprogrammet presenterade, får den diagonala vägen ges en annan beteckning.

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

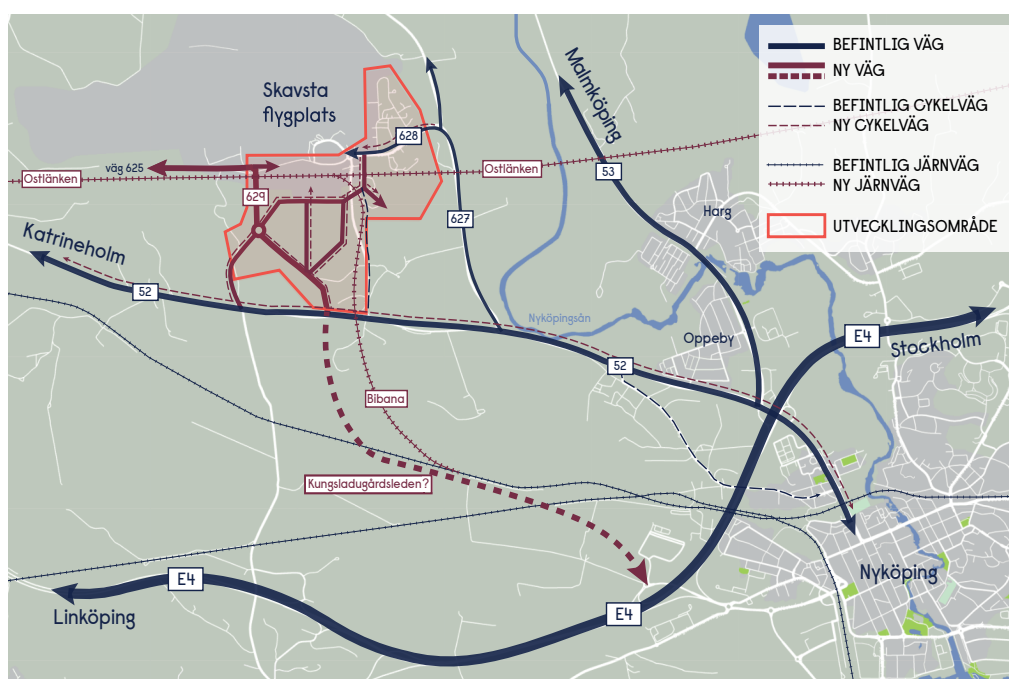
Övergripande principer för Utvecklingsområdet:

- Vi vill skapa en sammanbunden helhet som tar tillvara platsens styrkor med närhet till flyg, tåg och vägtransportinfrastruktur.
- Vi vill skapa goda förutsättningar för hållbara transporter och rörelser till-, från- och inom området.
- Vi vill skapa en flexibel struktur som kan förändras över tid.
- Vi vill att området förknippas med innovativa lösningar. För transporter, byggnadsteknologi, hantering av dagvatten etc.

2.2 Trafik

Planeringen av infrastrukturen i utvecklingsområdet utgår dels från framtaget "Utvecklingsprogram Skavsta", dels från trafikslagshierarkin i kommunens "Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta" samt från kommunens Översiktsplan 2040. Under framtagandet av planprogrammet fördes dialog mellan Nyköpings kommun, Trafikverket, Region Sörmland, Skavsta flygplats och fler andra parter.

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



Förslag till utvecklingsområdets vägnät i relation till kringliggande övergripande vägnät.

Gatustruktur

Övergripande vägnät

Tillgängligheten till utvecklingsområdet med cykel är idag bristfällig då det saknas länkar mellan området och Nyköpings tätort. Genom en utbyggnad av en separerad gång- och cykelväg utmed riksväg 52 kan en god tillgänglighet för cyklister till utvecklingsområdet säkerställas.

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

Väg 627 och 628 ingår i det lokala huvudvägnätet och prioriteras för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det finns en strävan att minska biltrafiken på dessa vägar. Kungsladugårdsleden får en regionalt viktig funktion som kopplar ihop europaväg E4 med riksväg 52, och kommer ingå i det regionala vägnätet med Trafikverket som väghållare. Riksväg 52 får därmed en förändrad funktion i och med anläggandet av Kungsladugårds-

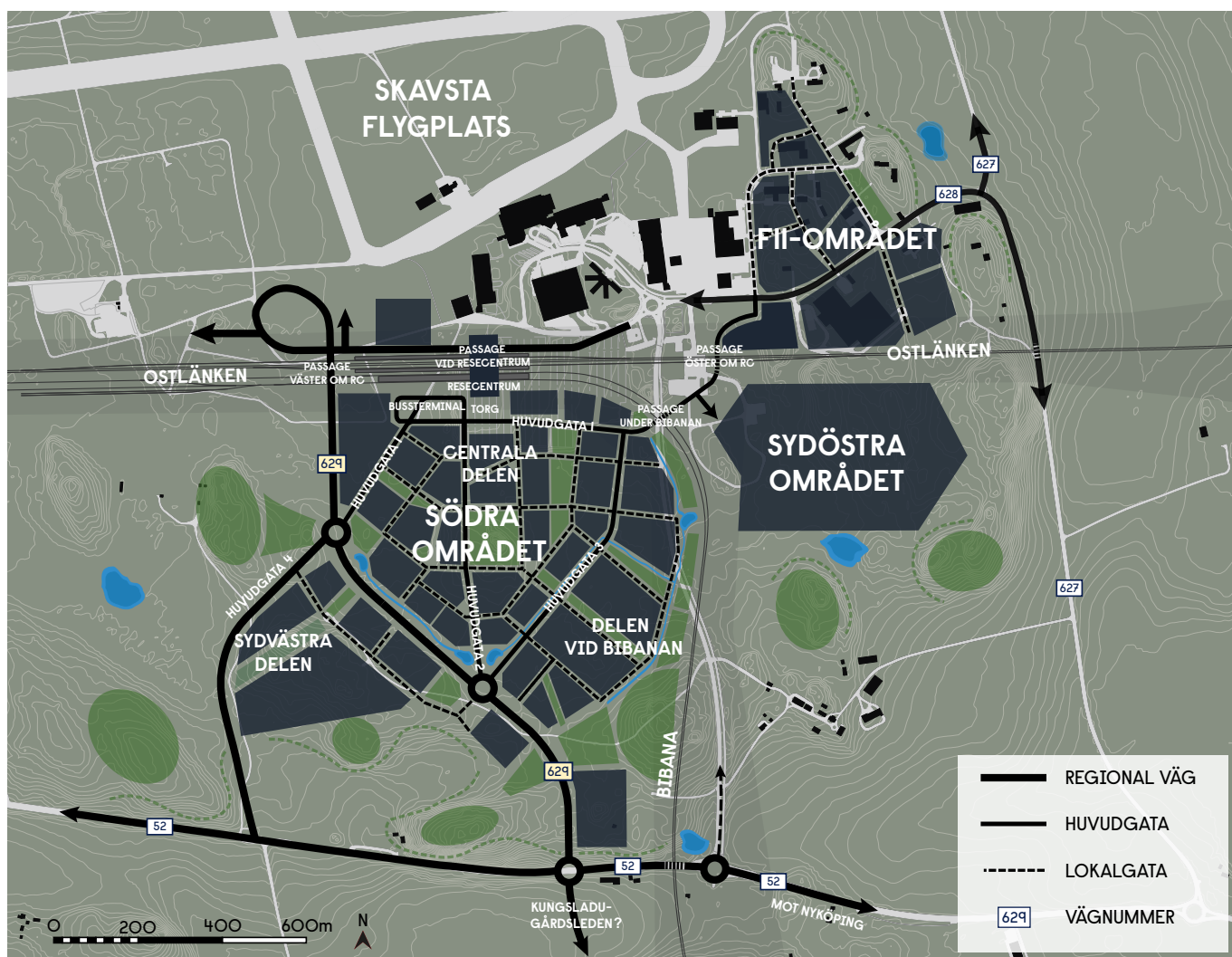
leden. Nyköpings kommun och Trafikverket diskuterar ändringar i riksintressen för kommunikationer. Riksintresse för kommunikation på riksväg 52 väster om Skavsta föreslås att utgå enligt Trafikverkets remiss från mars 2021. Fortsatta utredningar krävs för att fastställa vägens nya funktion, utformning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

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

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

Regional väg 629

Dagens dragning av regional väg 629 ändras och den nya dragningen placeras strax väster om bibanan. Ändringen är nödvändig för att göra plats för den pla-



Förslag till trafikstrukturer inom utvecklingsområdet och kopplingar med omgivningen.

nerade bibanan. Väg 629 ansluter till riksväg 52 i ett läge där nivåskillnaderna upp till utvecklingsområdet kan hanteras och där ianspråktagande av jordbruksmark undviks. Väg 629 binder ihop Skavsta flygplats med E4 via riksväg 52 och Kungsladugårdsleden. Vägen är regionalt viktig och prioriteras för kollektiv- och biltrafik till Skavsta flygplats. Vägen kännetecknas av sitt breda och gröna gaturum med separerade gång- och cykelvägar på båda sidor av vägen. Vägen dimensioneras för hastigheten 80 km/h, men rekommenderas få lägre hastighet, högst 60 km/h, vid korsningar.

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

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

Huvudgator

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

Genom utvecklingsområdet planeras fyra huvudgator. Huvudgata 2 och Huvudgata 3 går från regional väg 629 i söder till Huvudgata 1 som går från cirkulationsplatsen närmast passagen väster om resecentrum, vidare mot resecentrum och fortsätter mot det Sydöstra området. Där Huvudgata 1 passerar resecentrum, ändras sektionen och gatan får en karaktär där oskyddade trafikanter och buss får en tydlig prioritet i gaturummet. Från riksväg 52, cirka 1 kilometer från väg 629, går Huvudgata 4 upp genom det Sydvästra området och ansluter till väg 629 i samma läge som Huvudgata 1.

trum, ändras sektionen och gatan får en karaktär där oskyddade trafikanter och buss får en tydlig prioritet i gaturummet. Från riksväg 52, cirka 1 kilometer från väg 629, går Huvudgata 4 upp genom det Sydvästra området och ansluter till väg 629 i samma läge som Huvudgata 1.

Lokalgator

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

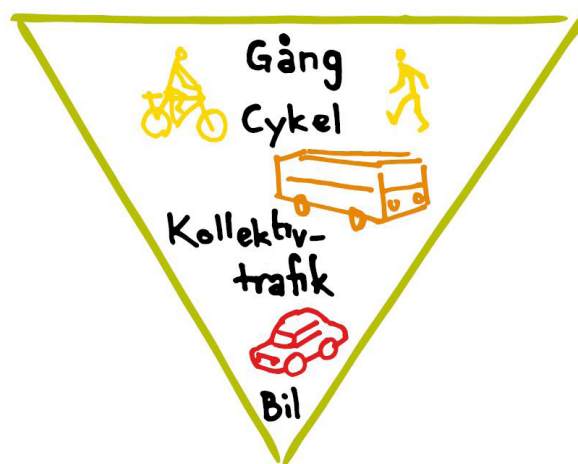
Passager

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

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

Gång- och cykeltrafik

Enligt Nyköpings kommuns transportstrategi ska trafikslagen prioriteras enligt följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik och bil. I den föreslagna strukturen



Prioriteringsmodell mellan trafikslagen enligt Nyköpings kommuns transportstrategi.

för utvecklingsområdet är utgångspunkten att området ska vara trivsamt och snabbt att röra sig genom till fots och med cykel. Gaturum med mycket grönska och breda gång- och cykelbanor bidrar till upplevelsen av att vistas i området.

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

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

Separata ytor för gående planeras på samtliga gator i utvecklingsområdet. Möjlighet till separata cykelbanor

finns på alla lokalgator i området men på de mindre lokalgatorna kan cykling som alternativ ske i blandtrafik.

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

Kollektivtrafik

Inom utvecklingsområdets norra del planeras en station för Ostlänkens bibana som möjliggör för resor norrut mot Stockholm och söderut mot Linköping. Stationsläget har en central roll för områdets utveckling. Hela utvecklingsområdets struktur och exploateringsgrad är planerad utifrån stationens läge och bussarnas linjeföring, med gena stråk genom området. För att kollektivtrafiken ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen i området bör inte personalintensiva verksamheter lokaliseras mer än 500 meter från stationen. Sta-



Förslag till gång- och cykelnät samt till kollektivtrafiklinjer.

tionsläget behöver understödjas med kollektivtrafik, vilken föreslås koncentreras till få stråk med hög framkomlighet. Stråken har tagits fram utifrån principen att de ska säkras för framtida kollektivtrafik, ge underlag för tät kollektivtrafik och god framkomlighet. I dessa stråk prioriteras kollektivtrafiken framför biltrafiken. Genom att lokalisera personalintensiva verksamheter inom 400-500 meter från en busshållplats i vägnätet för kollektivtrafik skapas förutsättningar för en mer turtät kollektivtrafik. Inom utvecklingsområdet föreslås fem busshållplatser och en bussterminal som är en del av resecentrumet vid Skavsta. Utanför området föreslås en busshållplats på riksväg 52 i höjd med Tå. Bussterminalen får ett centralt läge och integreras med resecentrum.

Utvecklingsområdet planeras att trafikeras av Sörmlandstrafikens region- och stadsbussar. Linjenät och turtätheten behöver utredas närmare i det fortsatta arbetet tillsammans med regionen. Viktiga sträckor som behöver fortsätta trafikeras, alternativt utvecklas, är Nyköping-Katrineholm och Flen samt Nyköping-Eskilstuna. Utvecklingsområdets gatustruktur och bussterminal har tagits fram utifrån att vara robust men samtidigt flexibel. Exempelvis kan huvudgator i området omdanas för att inrymma busskörfält och bussterminalen kan på ett effektivt sätt hantera såväl genomgående som vändande busslinjer.

Bussterminal

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



Principskiss över bussterminalens utformning och placering av hållplatslägen.

svängradier och svepytor, vändmöjlighet, hållplatslägen med uppställningsplatser, rast- eller pauslokal, ersättningstrafik, kommersiell trafik med mera.

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

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

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

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

Bussterminalen är delvis integrerad i gatunätet där hållplatslägen för kommersiell kollektivtrafik, ersättningstrafik och flextrafik ligger utmed huvudvägnätet i



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

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

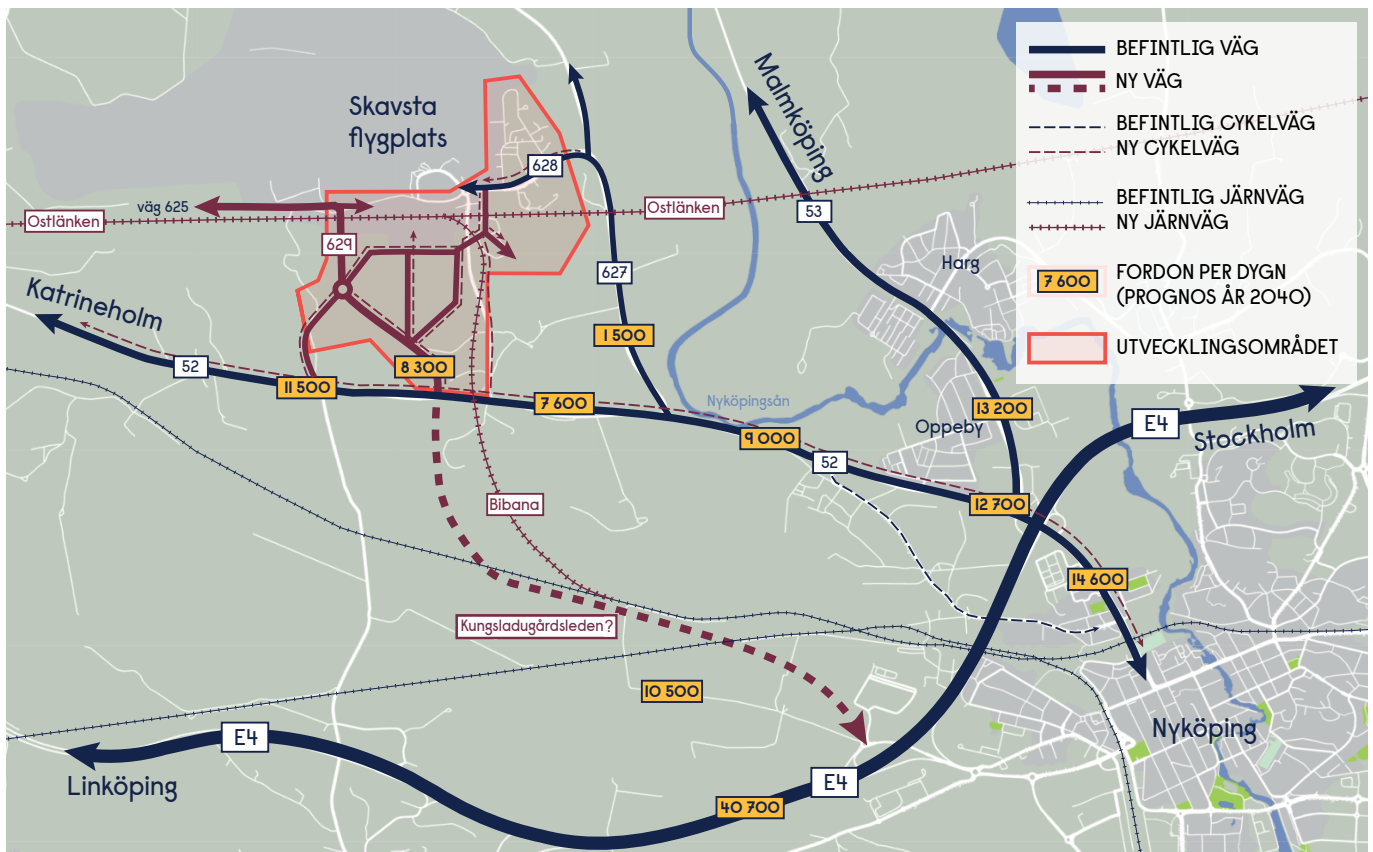
i sidokörvägen. Huvudgata 2 kan med fördel utformas med fickhållplatser för att inte förhindra annan trafik (inklusive kollektivtrafik) då ersättningstrafik förekommer mer sällan än vanlig linjetrafik.

Övriga funktioner

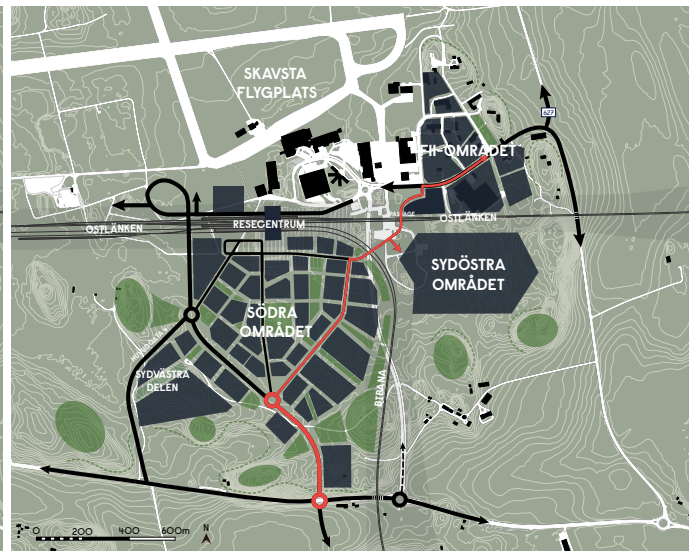
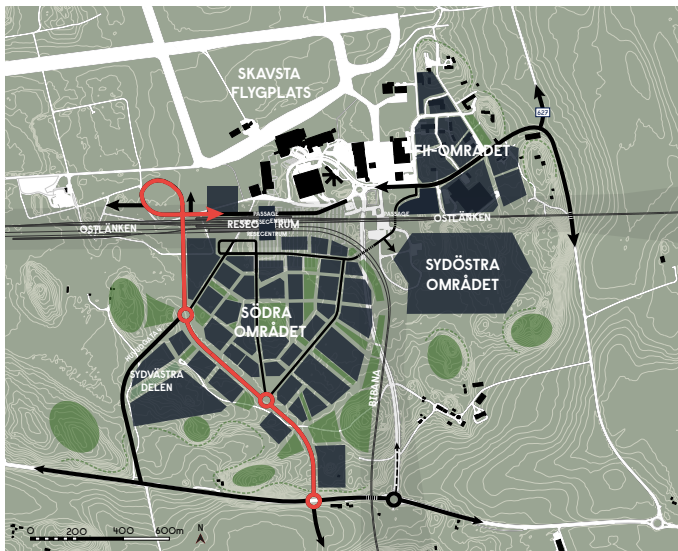
För att undvika obehörig trafik i bussterminalen, som riskerar försämra framkomligheten för kollektivtrafik, behöver anordnade ytor för parkering och angöring skapas. För att undvika konflikter mellan bussresenärer och cyklister föreslås cykelparkeringar placeras utanför bussterminalen i nära anslutning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

Biltrafik

Norr om utvecklingsområdet ligger Skavsta flygplats. Tillgängligheten med bil till flygplatsen behöver, i takt med utvecklingsområdets framväxt, fortsatt upprätthållas. Regional väg 629 utgör primär in- och utfart till flygplatsen samt till utvecklingsområdet, och är den väg som förväntas få mest trafik i området, cirka 8300 fordon/dygn år 2040. Vägens anslutning till riksväg 52 bör samordnas med Kungsladugårdsledens anslutning som erbjuder en genkoppling till väg E4. År 2040 antas Kungsladugårdsleden få cirka 10 500 fordon/dygn. Ledens anslutning till riksväg 52 är ännu inte fastställt. I och med anläggandet av Kungsladugårdsleden, antas trafiken på riksväg 52, öster om Kungsladugårdsledens anslutning, minska med cirka 7100 fordon/dygn.



Dygnsfloden år 2040 i det övergripande vägnätet.



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

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

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

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

Parkering och angöring

Cykelparkering

Cykelparkeringar behöver anordnas vid större målpunkter och placeras så att de är närmare entréerna än bilparkeringar, med undantag för parkeringsplatser för personer med funktionsvariation. Parkering till större verksamheter med stort behov av cykelparkering ska ske inom kvartersmark. Arbetsgivare bör anordna cykelparkeringar till de anställda för att uppmuntra resor med cykel. Det är även viktigt att en viss andel av cykelparkeringsplatserna anpassas till lådcyklar. Vid resecentrum behöver ytor reserveras för cykelparkeringar vid samtliga entréer så att tillgängligheten blir god. Om detta inte görs finns en risk för spontana och oordnade parkeringar. Samtliga cykelplatser i området ska utformas med god kvalitet och hög standard. Det innebär bland annat att de ska vara väder-

skyddade, erbjuda ramlåsning och vara väl belysta. Vid resecentrumet ska cykelparkeringarna upplevas tillräckligt säkra för att de som pendlar ska kunna lämna sina cyklar under nätter eller helger.

Bilparkering och angöring

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

2.3 Markanvändning

Utvecklingsområdet Skavsta består av fyra huvudområden: Södra området, Sydöstra området, resecentrum och F11-området. Södra området är störst av alla fyra huvudområden. Hjärtat i utvecklingsområdet är resecentrum. Utvecklingsområdet planeras för enbart verksamheter, utan några bostadshus, men tanken är att de centrala delarna kring resecentrum i det Södra området ska upplevas som stad. Utåt från resecentrum avtar bebyggelsetätheten och exploateringsgraden. Personalintensiva verksamheter och

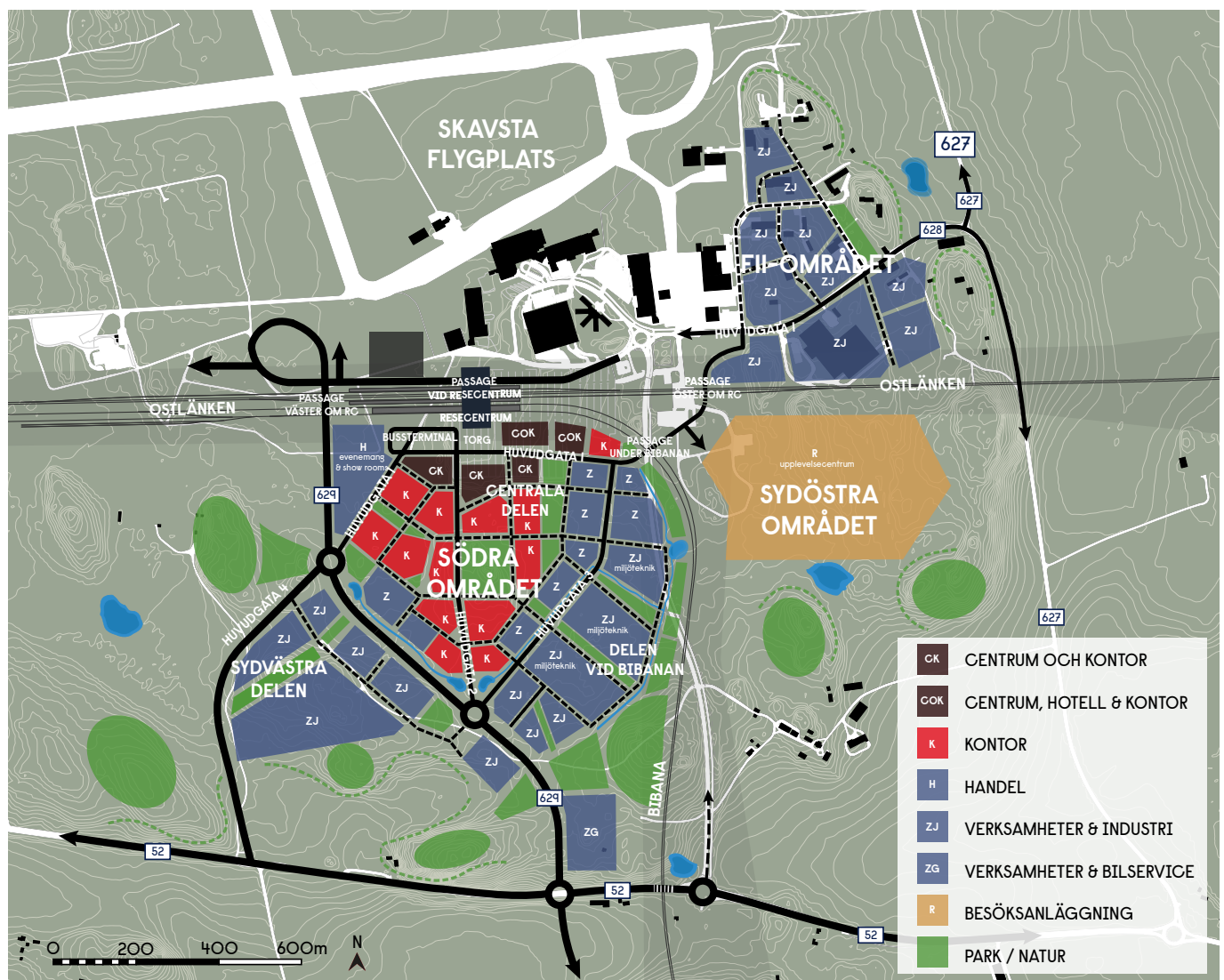
servicefunktioner lokaliseras inom kortare promenadavstånd från resecentrumet och bussterminalen, enligt stationsnärhetsprincipen. Denna princip är en samhällsplaneringsteori som går ut på att personalintensiva arbetsplatser med regionalt och storregionalt upptagningsområde lokaliseras inom gångavstånd (maximalt cirka 600 meter) från stationen. Det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel. Det kan vara upp till dubbelt så många som nyttjar kollektiva transportmedel om arbetsplatsen ligger inom 500-600 meter från slutstationen. Service, såväl kommersiell som offentlig, bör lokaliseras i direkt anslutning till resecentrumet. Detta förstärker knutpunktens roll och gör att personer kan utnyttja denna service på väg till och från resecentrumet. I området mellan bibanan och Ostlänken, vidare kallat Sydöstra området, föreslås ett upplevelsecentrum med god nationell och regional tillgänglighet. Ett upplevelsecentrum med besökare kan bidra till att levandegöra utvecklingsområdet och stärka besöksnäringen i Nyköping. F11-området utvecklas till och kännetecknas som ett mindre, lugnare och mindre tätt område jämfört med det Södra området. Befintlig vägstruktur inom F11-området behålls och kompletteras med ny småskalig bebyggelse.

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

Resecentrum

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

Torget synliggör resecentrumbyggnaden och underlättar orienterbarheten samt ökar trafiksäkerheten i området då det bildas ett bilfritt område närmast resecentrumet. Torget ska utformas så att det tydligt



Utvecklingsområdets markanvändning.



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

markeras att besökare befinner sig inom områdets hjärta. Detta kan göras med hjälp av annorlunda materialval, konstverk, landskapselement eller andra unika objekt. (2)

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

För att få en bra inramning av torget kan bussterminalen, väster om torget, förses med ett större skulpturalt tak som bidrar till att minska upplevelsen av stora öppna asfaltsytor. För att tydliggöra avgränsningen mellan torg och bussterminal kan exempelvis träd placeras i en eller flera rader. Från bussterminalen kan resenären

väderyddad ta sig vidare till tågstationen eller flygplatsterminalen på mindre än tre minuter. (4)

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

Principer för resecentrum

- Korta avstånd för resenärer premieras.
- Hög exploateringsgrad runt torget.
- Byggnader placeras så att torget får en tydlig och attraktiv inramning med levande bottenvåningar.

Att beakta i det fortsatta arbetet

- Resecentrumbyggnad inklusive passage över spårområdet kommer att bli utvecklingsområdets signum och landmärke. Utformning och gestaltning av dessa bör hanteras med stor omsorg. Förslagsvis genom en arkitektävling.
- Möjligheten att kunna röra sig mellan bussterminal och flygplatsterminal under tak eftersträvas för att underlätta för resenärer som väljer att ta sig till eller från platsen med hållbara färdmedel.
- Bussterminalens placering och storlek innebär utmaningar med att skapa ett intimt torg. En tydlig avgränsning mellan torg och bussterminal är viktig att åstadkomma.
- En mindre park i direkt eller nära anslutning till resecentrum höjer attraktiviteten i området. Mark för detta ändamål bör reserveras och förankras



Visualisering av möjlig vy över torget och kvarteren intill resecentrumet.

tidigt i planprocessen för att inte riskera att bebyggs i takt med att markvärdet ökar.

- Den möjliga utvecklingen i programområdet och dess miljökonsekvenser bör även bedömas i ett alternativ där Kungsladugårdsleden söder om väg 52 inte byggs eller byggs i avlägsen framtid.

Södra området

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

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

Områdena intill Ostlänken, Bibanan och väg 629 är utvecklingsområdets skyltfönster och "ansikte" utåt. Placering och gestaltning av byggnader samt utformning av mark och landskap ägnas stor omtanke för att skapa en positiv upplevelse för resenärer.

Centrala delen

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

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

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



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

Besökare till Sydöstra området, som anländer med tåg eller buss, behöver gå en sträcka om cirka 500 meter längs Huvudgata 1. Här utformas gaturummet med fokus på gångtrafikanter. Det görs exempelvis genom variation av byggnader, levande bottenvåningar, gatuträd, sittmöjligheter, små platsbildningar med mera, som bidrar till att minska det mentala avståndet och uppleva sträckan som promenadvänlig. (8)

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

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

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

Principer för Centrala delen

- Mindre kvartersstorlekar och en variation i gatumiljö som tillsammans kan bryta ner skalan och minska de mentala avstånden.
- Hög exploatering och personalintensiva verksamheter.
- Platsbildningar och torg i strategiska lägen med levande bottenvåningar i anslutning till dessa.
- Mycket grönska i form av parker och gatuträd.

Att beakta i det fortsatta arbetet

- För att åstadkomma levande stadsdelar behövs flera komponenter. I utvecklingsområdet saknas

en av den viktigaste markanvändningen gällande stadslivet, det vill säga bostäder. Avsaknaden av bostäder innebär att förutsättningarna för en levande stadsdel under helger och kvällstid är kraftigt begränsade. Det är därför viktigt att det planeras blandning av olika markanvändningar runt resecentrum och i den Centrala delen. Flera av principerna syftar till att få folk att besöka och uppehålla sig i området. Uppnås det ökar möjligheterna att området upplevs levande vilket ökar attraktionskraften och i sin tur skapar goda möjligheter att fler vill besöka, vistas och etablera sig i området.

- Balansgången mellan önskemål om levande bottenvåningar och tillräckligt med kundunderlag är svår. Ekonomiska incitament kan behövas för att initialt locka serviceinriktade verksamheter att etablera sig i området när kundunderlaget är mindre.
- Ett sätt att möjliggöra för mindre kvarter med hög exploatering är att tillåta parkeringsköp i ett gemensamt parkeringsgarage. I parkeringsgaraget kan även infartsparkering och besöksparkering tillåtas; exempelvis för besökande till mässa/idrottsanläggning. Parkeringsgaraget placeras lämpligtvis nära resecentrum i närheten av infart från väg 629 och mässa/idrottsanläggning.
- För att göra den Centrala delen mer levande bör man skapa förutsättningar för att ha ytor och lokaler för evenemang, konserter eller idrottsaktiviteter. Placering och gestaltning av byggnader utmed väg 629 ägnas stor omsorg. Angöring sker från lokalgator men byggnaderna ska inte upplevas som "baksidor" av väg 629.

Delen vid bibanan

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

För att öka attraktionen kan de större kvarteren samt områden mellan dessa utformas med stor andel grönytor. I motsats till den Centrala delen, där närhet till service och kollektivtrafik attraherar, kan den gröna och lummiga miljön vara attraktionen i denna del av utvecklingsområdet. Grönytor behövs även för att hantera dagvatten och skyfallsvatten som leds hit från den Centrala delen för vidare transport till lågpunkten öster om bibanan. (13)

Ett område med värdefulla tallar bevaras. Området kan även ingå i ett större kvarter och planläggas som



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

kvartersmark med restriktioner om att träden ska bevaras. (14)

Norr om Huvudgata 3 är kvarteren mindre och anpassade till den Centrala delens gatustruktur. Beroende på efterfrågan kan dessa kvarter innehålla mer personalintensiva verksamheter, likt Centrala delen. (15)

De två höjderna och marken mellan dessa bevaras till stora delar. Att anlägga verksamhetsytor här innebär stora ingrepp med höga bergsskärningar som följd. (16)

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

Principer för Delen vid bibanan

- Ej extensiva eller transportintensiva verksamheter.
- Byggnader placeras och utformas för att skapa ett attraktivt gaturum utmed Huvudgata 3.
- Natur och grönska tillåts ta plats såväl inom som utanför kvarteren för att skapa grön karaktär.

Att beakta i det fortsatta arbetet

- Vissa kvarter norr om Huvudgata 3 kan slås ihop utan att det påverkar gatustrukturen negativt.
- Vid en låg efterfrågan på verksamhetsytor, är det kvarter norr om Huvudgata 3 som lämpar sig bäst för parkmark/naturmark i väntan på ökad efterfrågan.
- Kvarteren närmast bibanan kan delas upp i mindre kvarter eller utformas till fyra eller fem stora kvarter beroende på efterfrågan. Det är dock viktigt att hålla fast vid principen om att extensiva och transportintensiva verksamheter inte lokaliseras i området för att på sikt lyckas med att locka företag med bättre anpassad verksamhet till området.

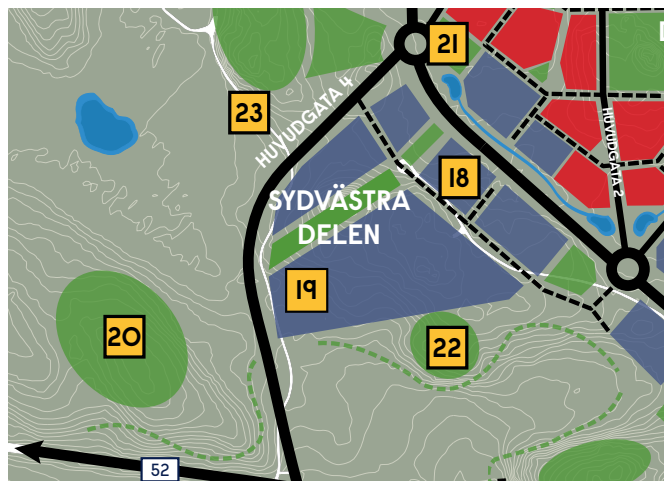
- Området ligger längre bort från resecentrum och busshållplatser, varför det kan behövas förstärkning av stadsbuss eller att mobilitetsåtgärder planeras in, till exempel låncyklar som skulle kunna hämtas och lämnas nära resecentrum.
- Området närmast Huvudgata 1 och passagen under bibanan kräver noggranna studier. Här behöver området utformas så att passagen känns trygg och attraktiv för gång- och cykeltrafikanter. En byggnad som tar upp nivåskillnaden kan, ur trygghetssynpunkt, rätt utformad påverka den upplevda tryggheten positivt. En byggnad måste ta hänsyn till lågstråket för skyfallsvatten intill naturmarken närmast bibanan.

Utformningen av området närmast riksväg 52 och gestaltningen av byggnader, skyltar med mera är särskilt viktig då det är utvecklingsområdets entré från de större vägarna.

Sydvästra delen

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

Området intill väg 629 utgör en buffertzon till de stora kvarteren väster därom som kan erbjudas till ytkrä-



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

vande och transportintensiva verksamheter. Det är verksamheter som har en viss områdespåverkan och av det skälet inte lämpar sig i de mer centrala delarna av utvecklingsområdet. (19) Höjdpunkt i områdets västra del utgör en naturlig avslutning på utvecklingsområdet. (20)

Den Sydvästra delen kan angöras från den södra och norra cirkulationsplatsen på väg 629. Huvudinfart till de mer transportintensiva verksamheterna föreslås ske från den norra cirkulationsplatsen och vidare på Huvudgata 4 för att minska konflikten med eventuellt besöksintensiva verksamheter närmast väg 629, som



Visualisering av möjlig vy över kvarteren i Centrala delen i Södra området.

kan använda den södra cirkulationsplatsen. (21) Ett skyddsavstånd i form av bevarad skogsridå skiljer och döljer verksamhetsområdet från kulturlandskapet i söder. (22) Marken norr om Huvudgata 4 reserveras för framtida utbyggnader av utvecklingsområdet. (23)

Principer för Sydvästra delen

- Utmed väg 629 ska byggnader placeras och gestaltas och marken utformas så att de bidrar till en positiv upplevelse för resande utmed väg 629.
- Skogsbryn bevaras längs jordbruksmark för att minska eventuell påverkan från storskalig verksamhet.

Att beakta i det fortsatta arbetet

- Bevarandevärdet av naturmark centralt i den storskaliga kvartersstrukturen bör utredas så att "rätt" naturmark bevaras och att kvarteren kan få en rationell utformning.
- Kvarter kan med fördel brytas ned i mindre delar beroende på efterfrågan.

F11-området

F11-området ligger norr om den planerade Ostlänken och öster om flygplatsområdet. Väg 628 korsar F11-området och utgör dess viktigaste väg. Till skillnad från övriga delar av utvecklingsområdet, finns befintlig vägstruktur och bebyggelsestruktur bestående av ett antal mindre hus. Av flygflottiljens ursprungliga bebyggelse som byggdes här från början av 1940-talet finns idag bara delar kvar. Flera av dessa byggnader används inte idag. Utifrån ett socialhis-

toriskt perspektiv bör bebyggelsen inte rivas, utan istället anpassas efter nya användningar. Bebyggelsen tål generellt ombyggnader och tillbyggnader. Bebyggelsemönstret tål komplettering av ny bebyggelse så länge karaktären och skalan av bruksmiljö bibehålls. En närmare inventering och kulturmiljöanalys kan fastställa om någon enskild byggnad har hög känslighet för förändring.

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

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

Det är väldigt viktigt att dessa två passager utformas så att de upplevs trygga och att barriärkänsla som skapas av järnvägen på bästa möjliga sätt byggs bort. Passagera är även viktiga för bra kollektivtrafikför-

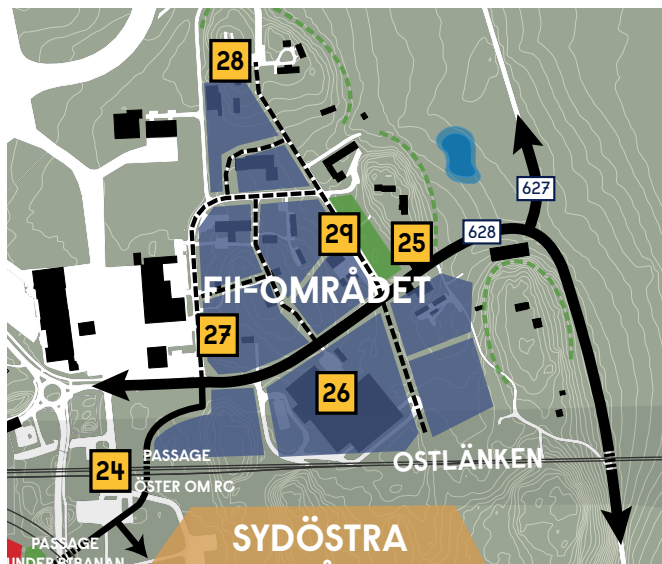


Visualisering av möjlig vy över kvarteren med verksamheter i Sydvästra delen i Södra området.

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

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

Trots att F11-området ligger inom zon med höga bullernivåer ska man eftersträva att omvandla området till en grön och lugn oas med blandning av olika markanvändningar och intressanta målpunkter som lockar både den lokala befolkningen och besökare. Exempelvis kan det inom området planeras för utbildningslokaler för vuxna eller gymnasieutbildning med anknötning till flygplatsverksamheter, konferensanläggningar eller kunskapsintensiva verksamheter som till exempel innovationspark. Med avseenden på områdets karaktär bör studentbostäder och tillfälligt boeden prövas i området. Den omedelbara närheten till flygplatsområdet skapar förutsättningar för utveckling av verksamheter till flygplatsfunktionen, speciellt



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

delen närmast flygplatsen och vid väg 628 lämpar sig för verksamheter med tydlig flygplatsanknytning. (27) Nyköpings kommun och Skavsta flygplats bör samarbeta gällande denna inriktning då flygplatsen är stor markägare inom F11-området medan kommunen äger stora delar av vägnätet.

Sörmlandsleden, etapp 46:1 som har sin ena ände inom F11-området, bör fungera som en stor tillgång. Under utvecklingen av området kan man bygga vidare på natur- och rekreationsvärden inom omgivningen för att generellt höja attraktiviteten av regionen som turistdestination.



Visualisering av möjlig vy över kvarteren i F11-området.

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

Principer för F11-området

- Lägre exploateringsgrad och relativt små kvarter. Högre exploateringsgrad och större kvarter tillåts mellan Ostlänken och väg 628.
- Grön karaktär, stora träd och mycket naturmark mellan bebyggelsen.
- Blandning av olika fasadmateriell och arkitektoniska uttryck inom hela området.
- Kulturhistorisk inventering för hela området bör tas fram i en av de första utbyggnadsetapperna.

Att beakta i det fortsatta arbetet

- God och tyst inomhusmiljö skapas i ny bebyggelse för att kompensera för läget inom mycket bullrig miljö som orsakas av flygtrafiken.
- Lokala kulturmiljövärden ska beaktas. Särskilt ska exponering mot riksintresseområdet kulturmiljövård Nyköpings dalgång österut undvikas.
- Vid eventuella förslag till rivning av bebyggelse, bör kulturhistoriskt värde konstateras för bebyggelsen.

Sydöstra området

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

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

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

Upplevelsecentrumet bör ha huvudentréer i närheten till passagen under bibanan och i och med det, relativt nära till resecentrum. På så sätt kommer entrén vara placerad inom gångavstånd för de som väljer att komma med tåg eller flyg. Hur parkering och angöring ska lösas för cykel, bil och buss behöver utredas och lösas i det fortsatta arbetet. Oavsett lösning är det av stor vikt att parkeringen inte förläggs i områdets norra del intill passagerna så att anställda och besökare



Visualisering av möjlig vy över upplevelsecentrumet i Sydöstra området.

som kommer från resecentrum/busshållplats måste gå genom parkeringen. Leveranser till mindre butiker och verksamheter angörs på utpekade lastzoner utmed gata. Transporter till större verksamheter behöver lösas på kvartersmark.

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

Lågpunkten för hantering av skyfallsvatten finns intill Huvudgata 1 mellan passagen under bibanan och passagen under Ostlänkens huvudbana. För att planerad bebyggelse eller planerade vägar och cykelbanor inte ska riskera att skadas vid extrema skyfall, behöver befintliga marknivåer anpassas så att en ytlig avrinningsväg skapas bort från lågpunkten.

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

Principer för området:

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

Att beakta i det fortsatta arbetet:

- Till lågpunkten på nivå +36 meter över nollplanet, invid Huvudgata 1 mellan de bägge passagerna, transporteras ytvatten från stora delar av utvecklingsområdet. För att planerad bebyggelse inte ska riskera att skadas vid extrema skyfall behöver befintliga marknivåer anpassas så att en ytlig avrinningsväg skapas bort från lågpunkten.

Grönstruktur

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

Grönstrukturen redovisas schematiskt och är tänkt att symbolisera vikten av ett flertal gröna parker och stråk i den relativt täta bebyggelsestrukturen snarare än exakt placering av dessa. Centralt i utvecklingsområdet

finns den Centrala parken som är ett naturmarksområde med parkkaraktär kring en bevarad höjd. Andra höjdparter i anslutning till utvecklingsområdet bildar naturliga avgränsningar för bebyggelsen. Höjdparterna kopplas samman av gröna stråk som kan bestå av naturmark, anlagda parker och gröna gator med gatuplanteringar. Längs väg 629 och längs bibanan föreslås öppna system för hantering av dagvatten, exempelvis i diken och mindre dagvattendammar. Utvecklingsområdets gröna lunga utgörs av F11-området. Här finns uppväxta träd i en parkliknande miljö som är en stor tillgång för utvecklingsområdet. Till F11-området söker man sig för rogivande lunchpromenader eller aktiviteter utanför arbetstid.



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

Principer för grönstrukturen:

- Central park är hjärtat i grönstrukturen.
- Sammanhängande grönstruktur skapas och stråk leder ut till närliggande naturmark eller in till anlagda parker eller bevarade naturområden.
- Bevara naturliga höjder i anslutning till området samt dess närliggande mark i syfte att undvika stora bergsskärningar.

Att beakta i det fortsatta arbetet:

- Naturvärdesinventering krävs för att lokalisera stora värdefulla träd och/eller samlingar av värdefulla träd. Dessa utgör värdefulla karaktärsbildande element som bör överordnas placering av gator och byggnader. En stor ek eller några ståtliga tallar kan fungera som utgångspunkt för en platsbildning eller fondmotiv. Beakta värdefulla träd eller naturpartier vid placering av gator och byggnader. Bevarande av träden kan skapa ökad attraktionskraft vilket innebär att ett bevarande kan försvaras utifrån ett ekonomiskt perspektiv.
- Ta stöd av naturområden, nya parker och gatuträd för att bryta ner skalan i området.
- Planera byggnader och ledningsstråk så att gatuträden får växtmöjligheter såväl över som under markytan. Det är viktigt att överväga vilken sorts träd som lämpar sig på vilken plats/gata med avseende på utrymme, sol/skugga skötsel etcetera.
- Grönytefaktor bör appliceras för att säkerställa biologisk mångfald och upplevd grönska även inom kvartersmarken. Om grönytefaktor appli-

ceras bör den utgå från ett helhetsperspektiv för att säkerställa variation i grönska inom ett större område.

- Vid barriärer är den visuella kopplingen viktig för att skapa en upplevelse av sammanhängande grönstruktur.

Förutsättningar för planering av bostäder

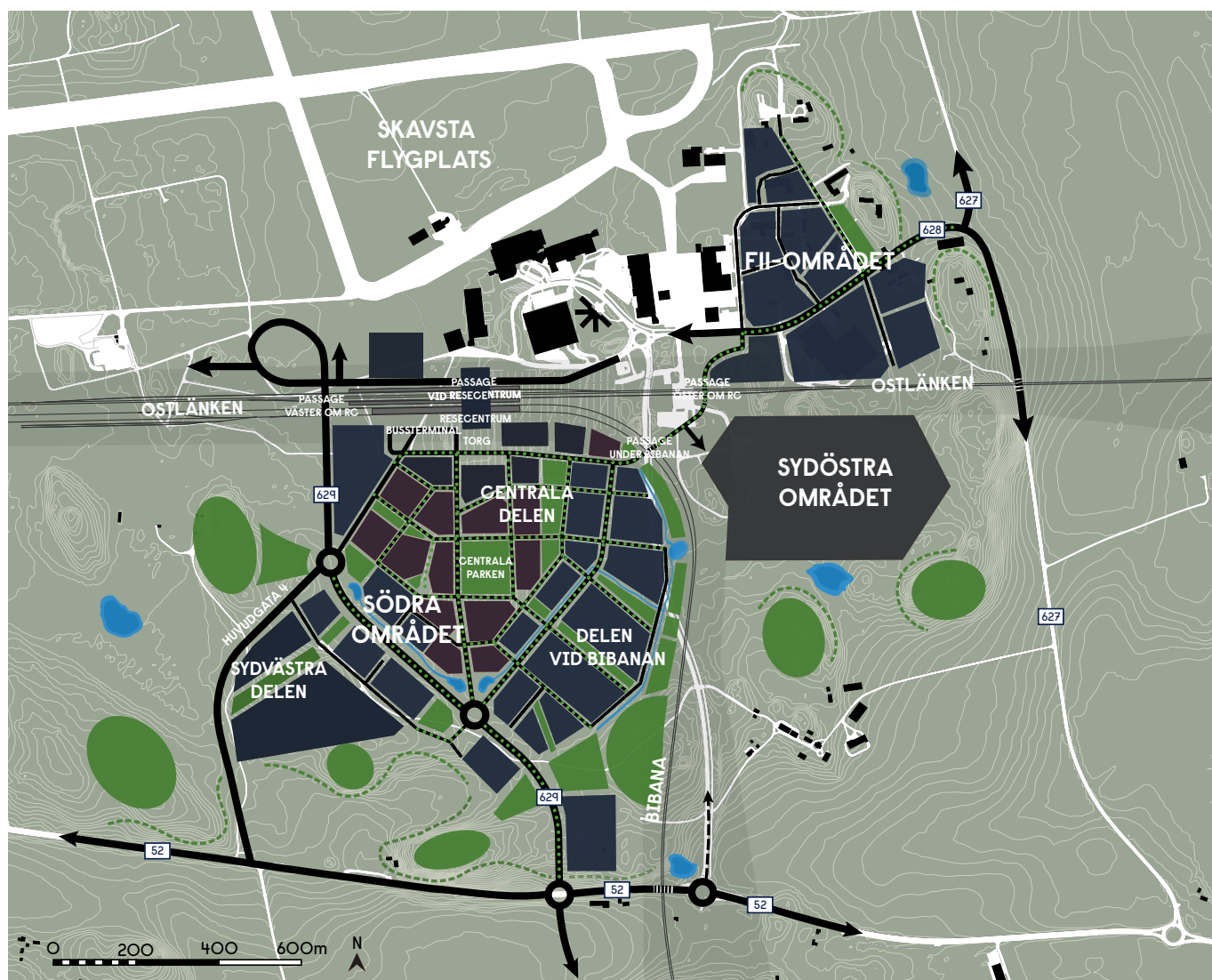
För närvarande planerar inte Nyköpings kommun några bostäder inom utvecklingsområdet och därför innehåller inte planprogrammet något område eller delområde där bostäder föreslås. Kommunen vill dock inte utesluta att planering av tillfälliga bostäder och studentbostäder skulle vara möjlig inom utvecklingsområdet.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

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

I detaljplanearbete kommer det utredas om det är möjligt att planera bostäder i någon del av utvecklingsområdet och då kommer gällande bullerlagstiftningar följas.

2.4. Dagvatten Höjdsättning och dagvattenavledning Avrinning österut

Väg 629, Ostlänken och Bibanan bildar vattendelare i området. Ostlänken säkerställer att flygplatsens dagvattensystem kan hållas separerat från utvecklingsområdet. Omfattande markuppfyllnad genomförs för att ta upp skillnaderna mot dagens marknivåer. Detta gör att en ännu större del av avrinningen från området sker i riktning österut mot Nyköpingsån. Bibanan skapar dock en barriär som skär av dessa avrinningsvägar och den enda återstående flödesvägen förbi bibanan är via vägpassage under järnvägen. För att undvika



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

risk för översvämning behöver området höjdsättas så att instängda områden undviks och ytliga avrinningsvägar kan säkerställas.

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

För att befintlig och planerad bebyggelse och infrastruktur inte ska riskera att skadas vid extrema skyfall, behöver befintliga marknivåer anpassas så en ytlig avrinningsväg skapas bort från lågpunkten. Detta kan ordnas norrut via F11-området.

Avrinning västerut

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

Avrinning söderut

Dagvatten från en mindre del av planområdet avleds söderut, längs väg 629, och kan fördröjas i dagvattendam innan passage under Rv 52 och vidare söderut.

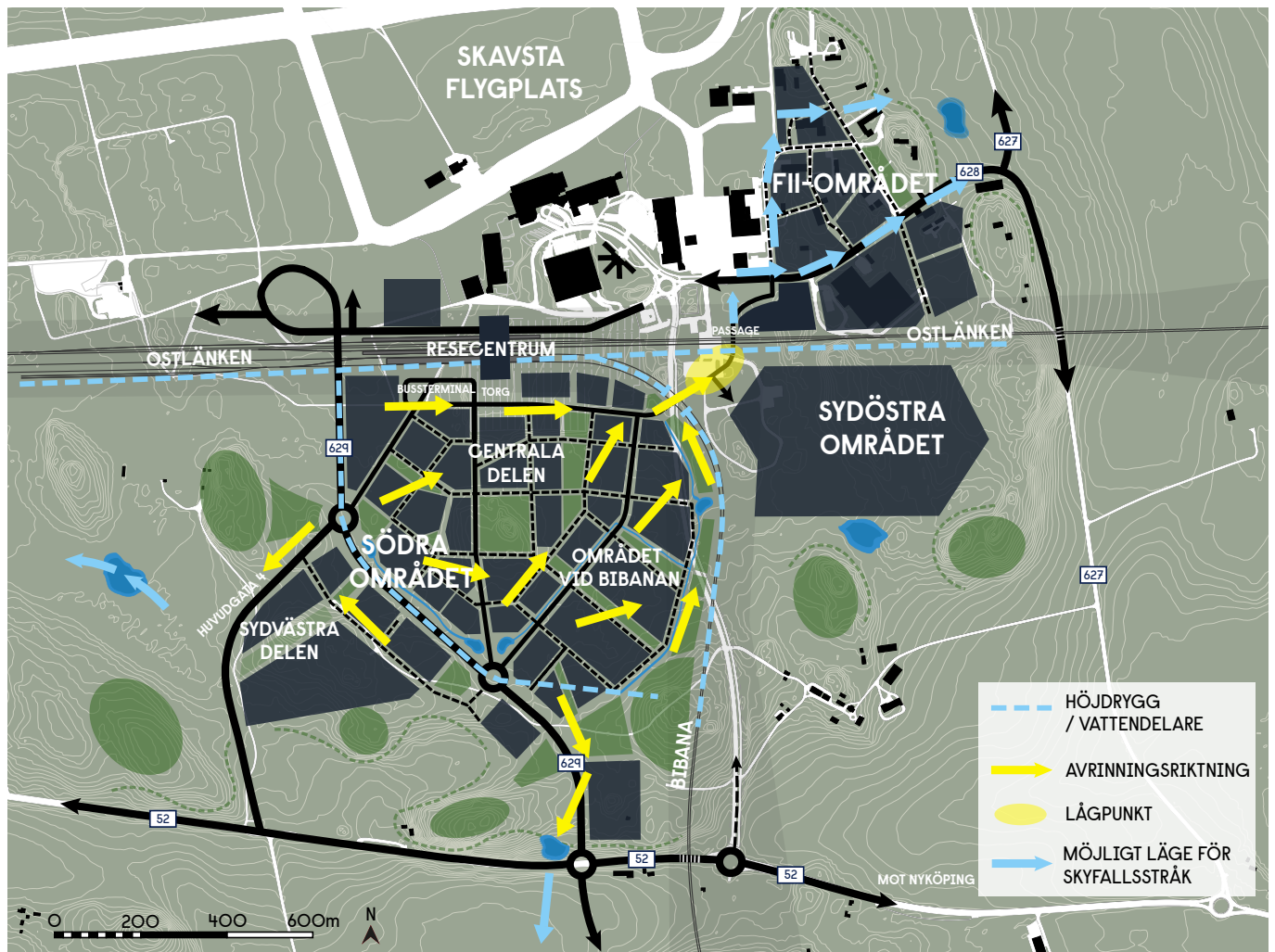
Dagvattenhantering

Infiltration

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

Inom järnvägskorridoren och kring terminalområdet förekommer friktionsjord på berg, samt i varierande grad ovanliggande fyllnadsmassor. I de södra och västra delarna är det mer finkorniga jordar (lera, silt) i de ytliga marklagren, med underliggande friktionsjord eller morän som går i dagen i randzonerna mot berg- och hållmarker.

Lokal infiltration av dagvatten bedöms vara möjlig i områden med friktionsjord, särskilt där denna utgörs av isälvsmaterial. I områden med lera är infiltrationsmöjligheterna begränsade, men då markuppfyllnad kommer att ske inom stora delar, kan infiltration i massor också bidra till en god rening och fördröjning. I områden med höga grundvattennivåer i förhållande till framtida marknivåer är infiltration inte möjlig, detta gäller i första hand i området kring passagerna under järnvägarna, samt låglänt mark väster om väg 629. Inom utredningsområdet förekommer markföroreningar, som kan begränsa möjligheterna för infiltra-



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

tion. Till detta kommer den PFOS-problematik som kan kopplas till äldre brandsläckningsövningar. I samband med planering för Ostkustbanan har detta undersökts närmare. Höga halter PFOS/PFAS har observerats både i jord och grundvatten. Dessa risker behöver utredas närmare i det fortsatta arbetet och behovet av saneringsinsatser klarläggas.

Principer

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

Figuren nedan illustrerar schematiskt dagvattenhanteringsens olika delar.

För cirka 90 av 120 hektar planerad nybebyggelse ger detta en dagvattenlösning med rening och fördröjning i två steg. Cirka 10 hektar av Centrala delen, samt merparten av bebyggelsen inom F11-området (cirka 20 hektar) kan inte ledas till något parkstråk. För övriga delar av Centrala delen liksom Sydvästra delen och Delen vid bibanan, bedöms samtliga ytor kunna hanteras på detta sätt.

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

Eventuellt kan det krävas kompletterande reningsåtgärder där de samlade flödena leds bort från området. Möjligheten till detta bör inkluderas i planeringen.

Principer för kvartersmark

Översvämning

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

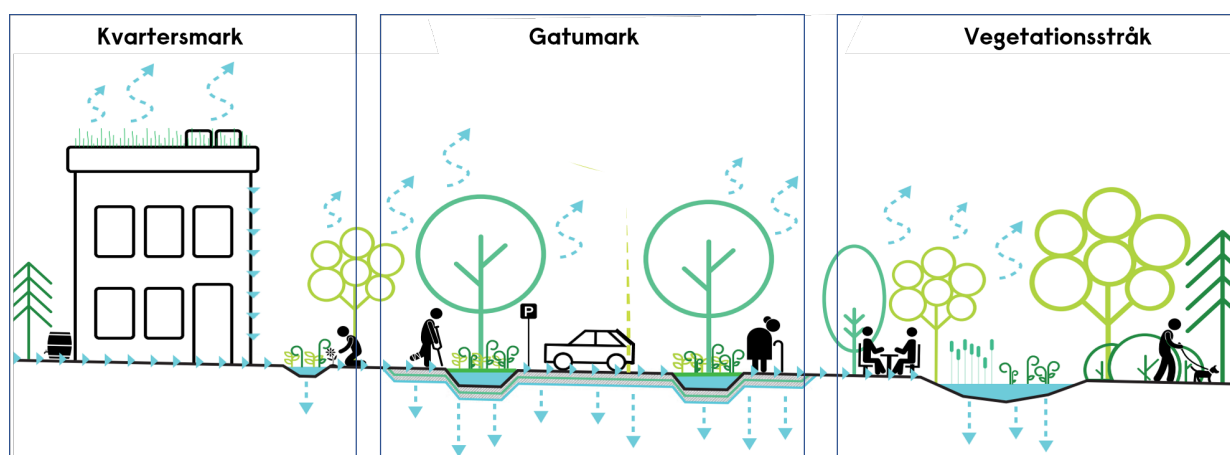
Dagvatten

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

Principer för allmän platsmark

Översvämning

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



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

Dagvatten

- I gatumark utnyttjas planteringszoner för regnbäddar, svackdiken, skelettjordar och översvämningssytor. Planteringszonernas överyta sänks i förhållande till kringliggande gatumark så att ytlig avrinning är möjlig, och även viss dämning ovanpå planteringsytan. Bräddbrunnar leder vatten till växtbädden vid större nederbörd. Dränering ansluts till dagvattenledning.



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

- Vid torgytor skapas planteringsytor med liknande funktion som för gatumarken.
- Dagvatten från allmänna ytor i direkt anslutning till de föreslagna vegetationsstråken kan avledas direkt till dessa dagvattenåtgärder.
- Ytbehovet för växtbäddar/vegetationslösningar är 5-10% av den reducerade arean ("hårdgjord yta") som belastar anläggningen. Utrymme för gestaltningsmässig anpassning tillkommer.
- Där markförutsättningarna är gynnsamma för infiltration utformas anläggningar så att detta underlättas.

Konsekvenser

Föroreningar

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

Översvämningssrisker

Föreslagen lösning med stora vegetationsytor där översvämningssytor skapas, bidrar till att minska de flöden och vattenvolymer som kan ge upphov till översvämning. Det har tagits fram ett förslag på höjdsättning som skapar förutsättningar att samla upp dagvatten och leda det vidare med självfall. Instängda områden kan undvikas, och därmed reduceras risken för översvämning vid skyfall, under förutsättning att ytliga avrinningstråk från områdets centrala lågpunkt

kan säkerställas. Ytan där lågpunkten är belägen är riskutsatt redan i nuläget. Denna risk elimineras när en fungerande avrinningsväg skapas från lågpunkten. Inom flygplatsområdet nordväst om F11-området finns redan i dagsläget översvämningssrisk. Troligen skapas förutsättningar att förbättra situationen genom de åtgärder som utförs i samband med förverkligande av förslaget för utvecklingsområdet.

Genomförandefrågor och fortsatt utredning

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

Nivåsättning av områdets lågpunkt

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

Övriga höjdsättningsfrågor

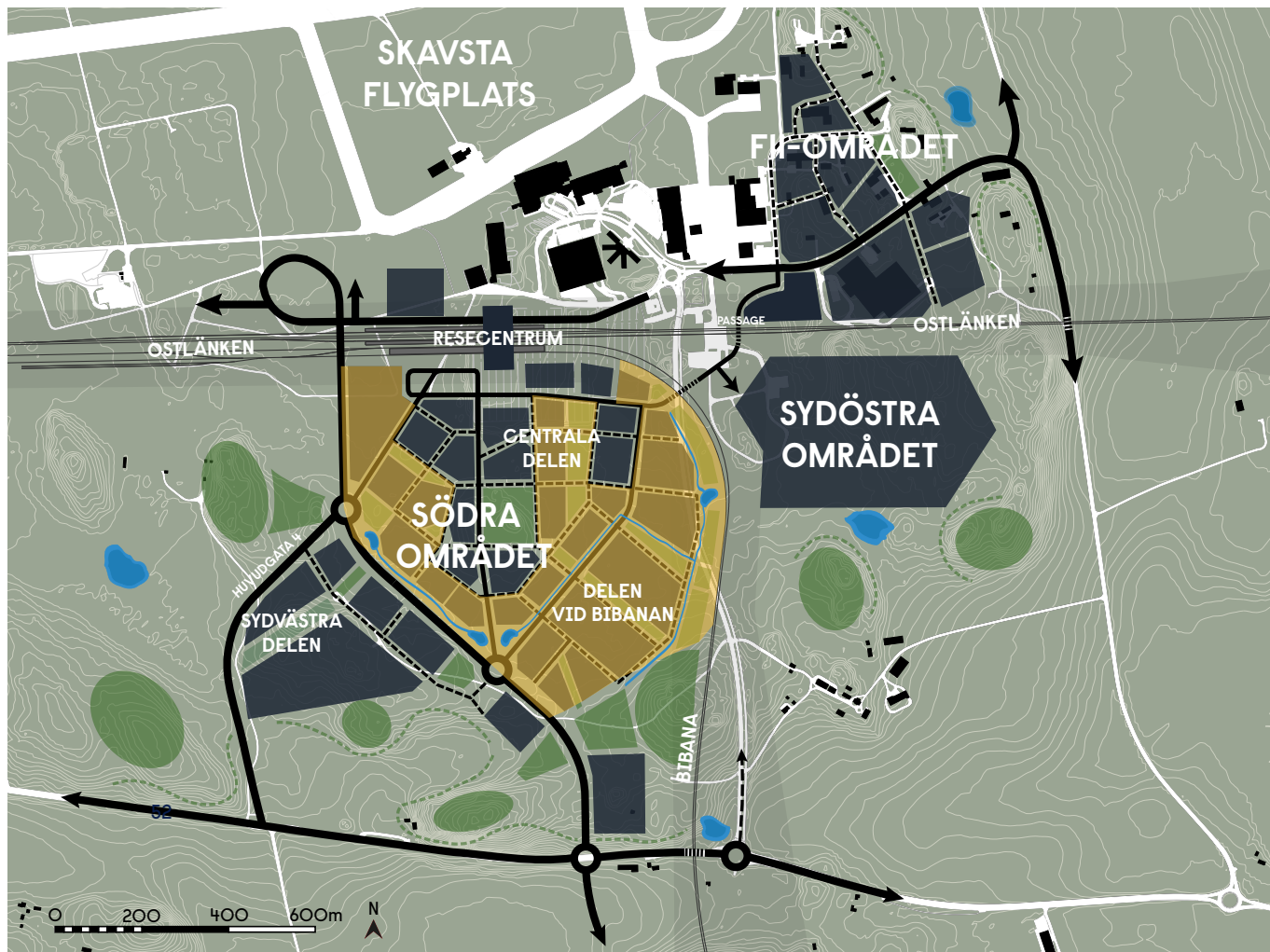
I kommande skede behöver höjdsättningen av marken inom området studeras mer noggrant för att bland annat säkerställa önskad dagvattenavrinning och välfungerande skyfallsvägar.

Hydrogeologiska frågeställningar

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

Dagvattentekniska förhållanden

- Klarläggande om avvattningsssystemet för start- och



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

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

Föroreningsbelastning

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

Vattenjuridiska frågeställningar

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

- Klarläggande av behovet av gemensamma tillståndsprocesser med flygplats- och järnvägsprojekt

2.5 Risker kopplade till transporter

Järnväg

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

Eftersom endast persontåg kommer att trafikera både Ostlänken och bibanan utgörs risken för skada på omgivningen av mekanisk skada vid eventuell urspårning. Denna risk hanteras genom ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 30 meter från mitten av närmaste spår för både Ostlänken och bibanan till planerad bebyggelse inom utvecklingsområdet. Planeringen av bebyggelse inom detta skyddsavstånd kräver åtgärder till riskreduktion som till exempel kan handla om någon typ av barriär (i form av vall eller mur) som skyddar mot urspårning, alternativt skyddsräls som håller kvar tåget på spåret.

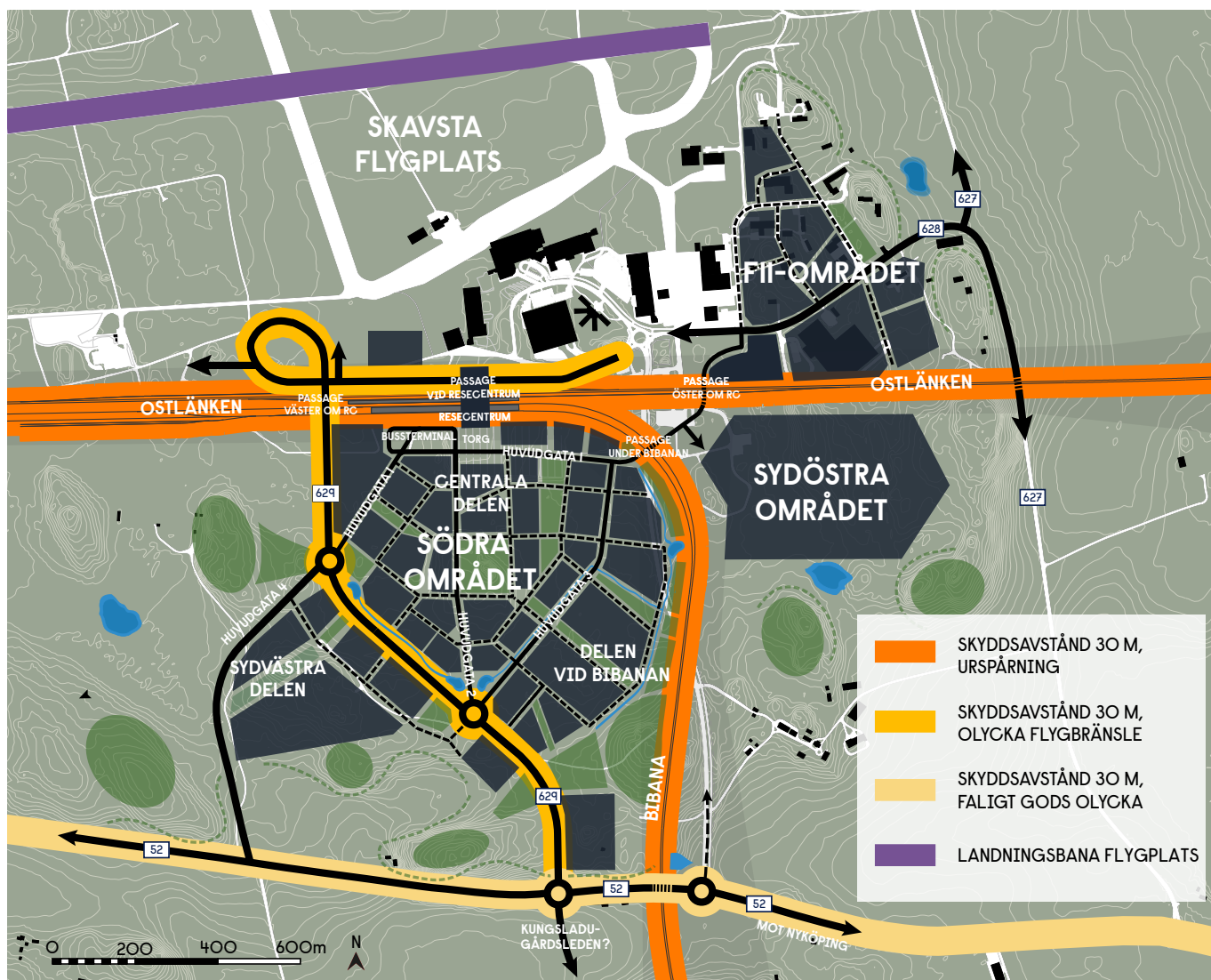
Väg- och fordonstrafik

Riskerna på vägar handlar om riskerna med transporter av farligt gods. Flygplatsen kommer att behöva få flygbränslet transporterat till flygplatsområdet. Flygbränsletransporterna kommer att bestå av flygfotogen, vilket är en brandfarlig vätska (ADR-S-klass 3) som vid en olycka kan ge upphov till pölbrand om ett utsläpp av vätskan antänds. Om en pölbrand skulle uppstå kan det ge skador på människor och byggnader i omgivningen till följd av värmestrålning och giftiga brandgaser. Denna risk hanteras genom ett bebyggelsefritt avstånd på minst 30 meter från vägkant för närmaste körfält till planerad bebyggelse, om inte andra åtgärder vidtas. Sådana åtgärder kan vara byggnadstekniska, som exempelvis brandskyddad fasad, skyddad placering av friskluftsintag samt utrymningsmöjlighet bort från vägen.

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

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

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



Risker till vägar, järnvägar och flygtrafiken.

Flygtrafik

Ytterligare en kartlagd risk i området är den från Skavsta flygplats och mekanisk skada på omgivningen som kan uppstå vid en flygkrasch. Riskerna är störst vid in- och utflygningszoner kring landningsbanan. För att minimera denna risk ska det finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 1000 meter från närmaste kant av landningsbana till planerad bebyggelse. Syftet med skyddsavståndet är att skydda omgivningen från mekanisk skada vid flygplanskrasch.

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

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

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

Sammanfattning

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

2.6 Risker med markföroreningar

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

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

före byggnation för att förhindra att förorening i jord byggs in.

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

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

2.7 Teknisk infrastruktur

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

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

Det befintliga elnätet kommer behöva planeras och projekteras om när Ostlänken med ett resecentrum, nya kvarter och ny väginfrastruktur byggs. Det innebär att flera ledningssträckor och nätstationer då kommer att behöva flyttas med hänsyn till stambanans och bibanans sträckning. Utvecklingsområdet kommer troligen behöva en ny anslutning till regionnätet, antingen väster- eller österifrån från ett område med luftledning. Lämplig utbyggnad av lokalnätet och nya nätstationer inom utvecklingsområdet måste utredas vidare.

Storleken på nätstationerna kommer att variera beroende på vilket energibehov de nya verksamheterna kommer att ha. Energibehovet påverkas till stor del av vald uppvärmningsteknik samt typ av verksamhet.

Verksamheter med högre energibehov kommer att placeras i den Sydvästra delen av utvecklingsområdet och följaktligen kommer effektbehovet att vara störst i den delen av området. Vid planeringen av den elektriska infrastrukturen ska också beaktas den ökade användningen av elfordon. Inför detaljplanläggningen av området kommer därför en strategi för placering av laddplatser att tas fram.

På grund av närheten till Skavsta flygplats kan inga vindkraftverk uppföras i närheten av området. Däremot kan solceller bli en del av områdets energiförsörjning. Skavsta flygplats planerar att bygga en egen solenergianläggning inom egen fastighet utanför utvecklingsområdet. Det kommer att bli den första större solenergianläggningen på en svensk flygplats. Under planering av solenergianläggningen kommer flygplatsen se till att anläggningen inte orsakar störningar på närliggande områden och kommunikationsanläggningar.

2.8 Genomförande

Planprogrammets genomförande är beroende av Trafikverkets pågående planering och framtida genomförande av Ostlänken som även omfattar att väg 629 får en ny sträckning genom utvecklingsområdet till flygplatsen. Den tidiga planeringen av Ostlänken har visat att flygplatsens befintliga landningsbana i nord-sydlig riktning, belägen närmast järnvägens sträckning, kommer att behöva flyttas norrut. Samordningen av dessa förutsättningar kommer att hanteras inom kommande detaljplanläggning. Inriktningen är att den övergripande gatustrukturen med väg 629 och huvudgatorna planläggs först för att samordna passagerarna över och under spåren med Trafikverkets planering av Ostlänken och bibanan. Kvartersmark och allmän platsmark i anslutning till resecentrum planläggs också tidigt för att kunna stå färdigbyggda när Ostlänken och bibanan kommit på plats. Delen vid bibanan ska också planläggas i ett tidigt skede, dels för att få intäkter till de framtunga investeringar som krävs, dels för att erbjuda en god och flexibel planberedskap för verksamheter som visar intresse för området. Området i den sydvästra delen bör också planläggas tidigt för att fånga upp efterfrågan på mark för ytkrävande och transportintensiva verksamheter. I den kommande etappindelningen av området ska även hänsyn tas till möjlig utbyggnad av dricks- och spillvatten, dagvattenhantering samt möjligheter för näringslivet att utvecklas i takt med att området byggs ut.

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

Fastighetsrättslig utredning

Med föreslagen struktur och framtida utbyggnad av allmän platsmark, såsom gator och torg, kommer befintliga rättighetsförhållanden att påverkas genom att fastigheterna förändras och får nya användningar. Vilka rättigheter som kan upphävas, förändras eller

kvarstå utreds i det fortsatta arbetet. Vid förändring av fastigheterna behöver gällande rättigheter bevakas och förändring av dessa planeras i tid. Arbetet med de fastighetsrättsliga frågorna kan med fördel inledas innan en detaljplaneprocess då det ger bra förutsättningar för den kommande detaljplanläggningen.

2.9 Utvecklingsområdets påverkan på riksintressen

Inom eller i anslutning till utvecklingsområdet finns flera riksintressen. Ett riksintresse ska skyddas från påtaglig skada och riksintressen har företräde framför andra allmänna intressen. Hela utvecklingsområdet ligger inom område som är av riksintresse för totalförsvaret. Nedan följer en sammanfattning av vilka riksintressen som berör respektive delområde:

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

Resecentrumet med tågstationen är också planerat inom riksintresset för Skavsta flygplats. Det betyder att bebyggelse inom influensområdet inte får innebära att möjligheten att driva flygplatsen och utveckla flygplatsen försvåras. Trafikverket arbetar sedan år 2018 med en riksintresseprecisering utav Stockholm Skavsta flygplats. En riksintresseprecisering pekar bland annat ut det markanspråk och flyghindersytor som behövs för en flygplatsverksamhet. Vid tidpunkten för planprogrammets framtagande var riksintresset ej ännu beslutat. Förslag finns kring att riksintresset även ska omfatta tvärbanan i nord-sydlig riktning. 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 Ostlänkens 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 ske i samråd med flygplatsen i syfte att inte inskränka flygplatsens verksamhet.

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

Södra området berörs precis som det nya resecentrumet av riksintresset för Ostlänken. I samband med framtagandet av planprogrammet för området

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

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

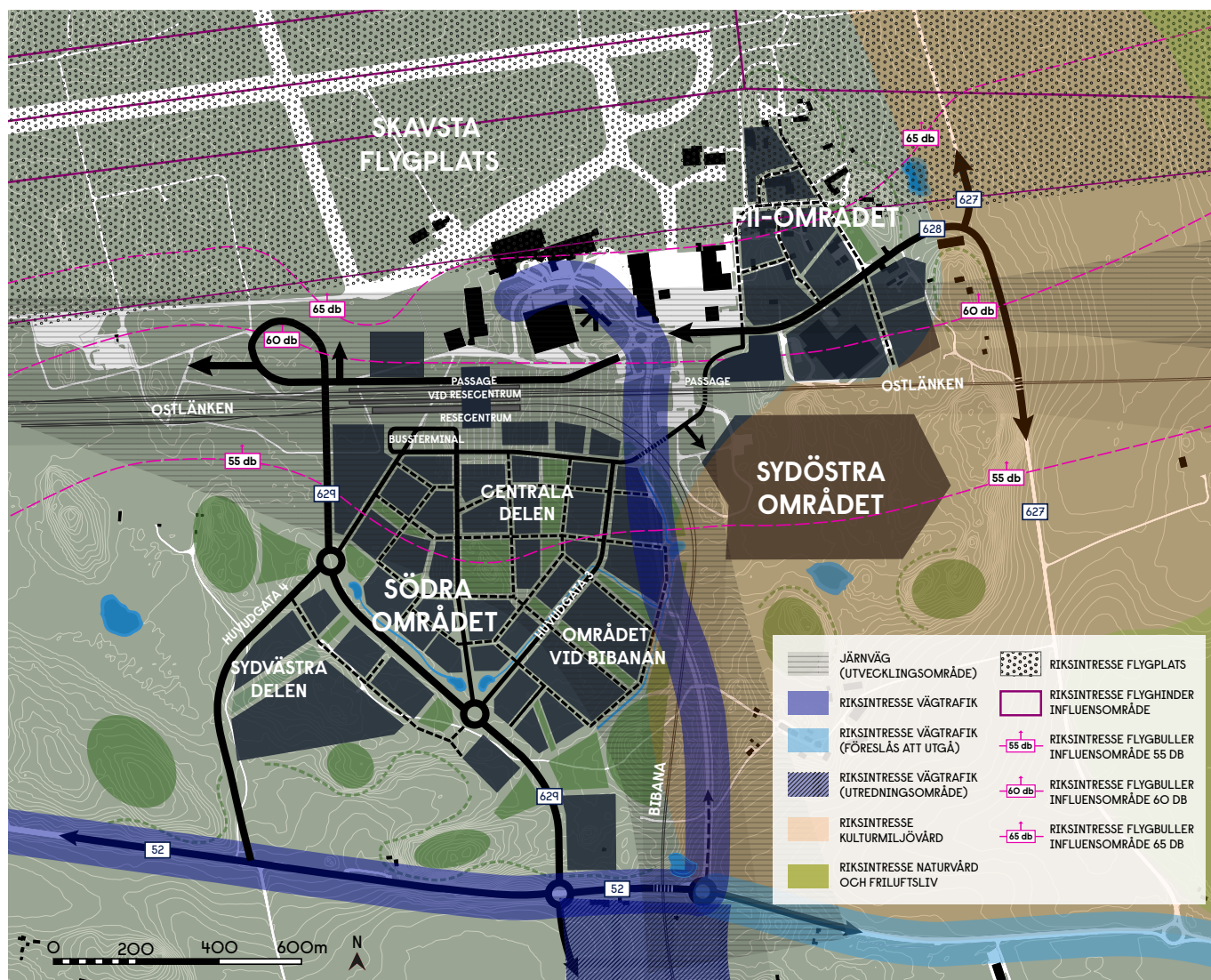
Utvecklingsområdets Sydöstra del berörs i en begränsad del av riksintresset för Ostlänken samt riksintresset för Skavsta flygplats. Planeringen av området kommer därför på samma sätt som det Södra området att

behöva ske med hänsyn till dessa intressen, framförallt gällande buller från både flyg- och tågtrafik samt urspårningsrisk. En flyghinderanalys måste också tas fram.

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

F11-området berörs, precis som övriga området, av både riksintresse för Ostlänken och Skavsta flygplats och anpassning måste därför ske på samma sätt som ovan.

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



Planförslaget redovisat tillsammans med riksintressen inom, och i nära anslutning till, utvecklingsområdet.

Planprogram för Skavsta utvecklingsområde

