

NYKÖPINGS KOMMUN

# Detaljplan för fastigheterna Ribban 7 m.fl.

Spelhagen



Plan- och genomförandebeskrivning  
Granskningshandling

2024-12-20

## Innehåll

Planhandlingar .....	4
Planens syfte.....	4
Planens huvuddrag .....	4
Planförfarande .....	4
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB .....	4
Plandata .....	5
Läge, areal och omfattning.....	5
Markägoförhållanden.....	5
Tidigare ställningstaganden.....	6
Översiktliga planer och program.....	6
Befintliga detaljplaner.....	7
Områdesbestämmelser och förordnanden.....	8
Riksintressen.....	8
Riksintresse kulturmiljövård - 3 kap 6 § MB .....	10
Riksintresse Högexploaterad kust MB 4 kap §4 MB .....	11
Riksintresse kommunikationer - TGOJ-banan - 3 kap 8§ MB .....	11
Kommunala beslut.....	12
Undersökning av betydande miljöpåverkan av detaljplan .....	12
Förutsättningar och förändringar .....	13
Stadsbild och kulturmiljö .....	13
Bebyggelse.....	15
Offentliga rum och platser.....	18
Natur och grönstruktur.....	18
Miljökvalitetsnormer.....	22
Risker förknippat med farligt gods och verksamheter .....	22
Buller .....	25
Vibration .....	28
Markföroreningar och radon.....	29
Luftkvalitet .....	32
Sol och skugga.....	33
Sociala frågor .....	35
Barnperspektiv .....	35
Tillgänglighet, Trygghet och jämställdhet.....	37
Tekniska förutsättningar.....	38

Geotekniska förhållanden.....	38
Vatten och avlopp.....	39
Avfall.....	40
El och Fjärrvärme .....	40
Tele och bredband .....	41
Dagvatten .....	41
Översvämning .....	44
Kommunikationer .....	51
Gång- och cykeltrafik.....	52
Kollektivtrafik .....	53
Biltrafik.....	53
Planbestämmelser .....	60
Genomförande .....	66
Organisatoriska frågor .....	66
Tidplan .....	66
Genomförandetid .....	66
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning .....	66
Namnsättning .....	66
Avtal.....	66
Fastighetsrättsliga frågor .....	67
Ekonomiska frågor.....	68
Tekniska frågor.....	69
Utredningar .....	69
Konsekvenser av planens genomförande .....	70
Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare.....	70
Sociala konsekvenser .....	70
Konsekvenser för exploateringsavtal.....	70
Ekonomiska konsekvenser.....	70
Medverkande i planarbetet.....	71

## Planhandlingar

Detaljplanen består av plankarta med planbestämmelser, planbeskrivning, gestaltungsprogram, undersökning om betydande miljöpåverkan samt fastighetsförteckning.

## Planens syfte

Detaljplanen syftar till att utveckla bostäder med möjlighet till centrumlokaler i bottenvåningar i ett centralt och attraktivt läge. Förslaget syftar till att bidra till att binda samman Spelhagen med Nyköpings stadskärna både fysiskt och visuellt. Planförslaget syftar även till att säkerställa ett befintligt grönstråk längs med Hamnvägen och säkra hantering av skyfall.

## Planens huvuddrag

Planområdet är beläget inom ett område som i översiktsplanen är utpekad som lämpligt att utveckla till stadskarakter i kvartersstruktur med blandning av bostäder och verksamheter.

Planförslaget innebär en förtätning av varierad kvartersbebyggelse som utgörs av 4-5 våningar flerbostadshus med möjligheter till centrumlokaler i bottenvåning. Strukturen är anpassad för att få kvalitativa bostäder med gårdsmiljöer som genom sin kvartersstruktur skyddar mot buller från omgivande bullerkällor samtidigt som bostäderna får goda solljusförhållanden. Parkering föreslås lösas främst som överbyggda garage inom kvarteren vilket främjar och understödjer mer kvalitativa innergårdar som är fredade från trafikrörelser och parkerade bilar med möjlighet till grönska och ytor för samvaro. Bebyggelsens volym och gestaltning tar hänsyn och anpassas till den lokala stadsbilden Nyköpings stadskärna som också utgör riksintresse för kulturmiljövård.

Längs med Hamnvägen föreslås ett parkstråk för att säkra en befintlig grönyta och möjliggöra för ett framtida grönstråk längs hela Hamnvägen. Ytan avser även kunna hantera vatten vid skyfall.

## Planförfarande

Detaljplanen handläggs enligt PBL 2010:900 och med standardförfarande.

## Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

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

## Plandata

### Läge, areal och omfattning

Planområdet ligger i stadsdelen Spelhagen söder om Nyköpings stadskärna och nära hamnen. Planområdet omfattar cirka 2 hektar mark och omfattar den privatägda fastigheten Ribban 7, del av den privatägda fastigheten Ribban 5 samt del av den kommunala fastigheten Väster 1:1. Planområdet utgörs av obebyggd mark som främst består av öppna gräsytor, buskage och träd.



Figur 1. Planområdets lokalisering. Ribban 7 markerad (Urban Minds).

Planområdet avgränsas av Hamnvägen i norr, Arnöleden i öster, fastigheten Ribban 5 med olika verksamheter i söder och järnvägen samt Brukslagarvägen i väster. Närliggande bebyggelse utgörs av handel och industribebyggelse samt ett äldreboende och ett mindre antal flerbostadshus.

Planområdets centrala läge ger i sig goda kvaliteter. Närhet till stadens centrala delar med offentlig och kommersiell service samt utbyggd infrastruktur såsom vägnät och gång- och cykelbanor som kopplar området till resten av staden utgör kvaliteter för invånarna som underlättar vardagen och möjligheten att göra hållbara resval. Planområdet ingår i ett större framtida utvecklingsområde inom hamnen, Spelhagen och Kungshagen. I samband med omvandlingen kommer många nya kvaliteter skapas i planområdets direkta närområde.

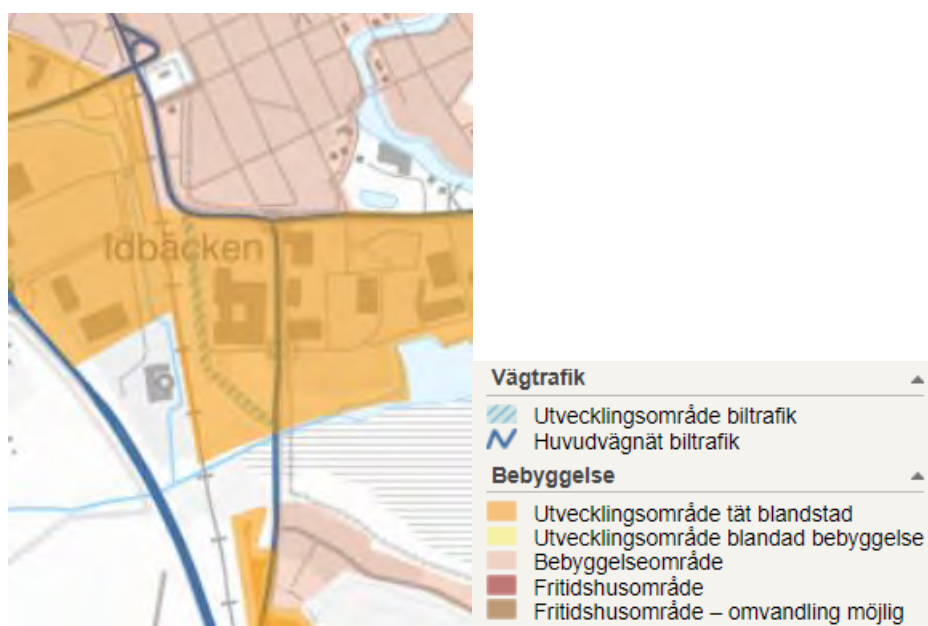
### Markägoförhållanden

Planområdet omfattar cirka 2 hektar mark och består av de privatägda fastigheterna Ribban 7 och del av Ribban 5 samt del av Väster 1:1 som ägs av Nyköpings kommun.

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktliga planer och program

Nyköpings kommun antog gällande översiktsplan Nyköping 2040 den 14 december 2021. Aktuellt område anges i översiktsplanen som ett utvecklingsområde för tät blandstad. I översiktsplanen är även delar av ytan i direkt anslutning till planområdet utpekade som ett utvecklingsområde för biltrafik med syfte att utgöra en ny del i huvudvägnätet och sammanbindande länk mot Arnö. Målet är att skapa en balans mellan biltrafikens behov och andra trafikslag, såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik, med hänsyn till både kapacitet och markanvändning inom Spelhagen.



Figur 2. Utsnitt från översiktsplan Nyköping 2040

Av översiktsplanens ställningstaganden framgår att läget nära centrum och vatten ska utnyttjas som en tillgång vilket motiverar en hög befolkningstäthet. Följande går att läsa om utvecklingsambitionerna avseende Spelhagen: *Ny bebyggelse föreslås med en generell byggnadshöjd om 4 - 5 våningar, enstaka högre byggnader kan prövas under förutsättning att siktlinjer mot värdefulla kultur- och bebyggelsemiljöer upprätthålls och att den nya bebyggelsen underordnar sig stadens siluett och landmärken. Högre byggnadshöjder kan prövas om den lokalt sett bidrar positivt till stads- och landskapsbild, exempelvis mot omgivande breda gaturum, större park- och vattenrum, betoning av huvudstråk respektive offentliga funktioner, eller annan väsentlig lokal förutsättning. Andra funktioner än för bostadsändamål bör säkerställas längs identifierade huvudstråk eller vid platsbildningar. Vid fortsatt utveckling behövs nya lokaler eller områden för kommunal samhällsservice vilket ska prioriteras i lägen med god kollektivtrafik.*

Detaljplanen bedöms bidra till att översiktsplanens ställningstaganden uppfylls genom möjliggörande av bostäder med möjlighet till verksamheter inom planområdet.

Detaljplanen tar vidare hänsyn till och omöjliggör inte en utveckling av den föreslagna vägen som pekas ut i översiktsplanen. I planen har buller, vibrationer och påverkan på luftkvalitet studerats för att bedöma påverkan på planförslaget med ett scenario där planområdet gränsar till ny väg med trafikmängder motsvarande en större lokalgata. Utredningarna visar på att ett genomförande av planen inte omöjliggör för att vägen som pekas ut i översiktsplanen anläggs efter det att bebyggelse är på plats och vidare inte föranleder mycket anpassning såsom bullerreducerande åtgärder på bebyggelsen.

## Befintliga detaljplaner

Fastigheten Ribban 7 omfattas av stadsplan för Spelhagsområdet (P76-3) från 1975 och tillåter industriändamål. Stadsplanen omfattar även delar av ytan för järnvägen och Kilaån. Genomförandetiden för planen har gått ut.

Fastigheten Ribban 5 omfattas av detaljplan för Ribban 5 (P15-9) från 2015 och tillåter Handel, Småindustri, Kontor, Verkstadsutbildning samt Kultur och fritid. Utöver detta finns en bestämmelse om gemensamhetsanläggning inom berörd del av planområdet. Planen har pågående genomförandetid till 2025-09-19.

Den norra delen av planområdet som omfattar grönstråket längs Hamnvägen berörs av detaljplan P10-10 och möjliggör för Hamnvägen som huvudgata. Genomförandetiden för planen har gått ut.



Figur 3. Gällande detaljplaner med planområdesgränser i vitt. Planområdets gräns i rött.

Planområdets avgränsning syftar delvis till att inkludera de områden som ska möjliggöra för ny bebyggelse samt möjliggöra för en elnätsstation inom Ribban 5. Planområdets avgränsning mot Hamnvägen förhåller sig i stort till gällande plangräns men tar delvis i anspråk delar av vad som i gällande detaljplan är planlagt som GATA. Syftet med detta är att planlägga PARK mot Hamnvägen för att säkerställa ett sammanhängande grönstråk med gång- och cykelmöjligheter längs Hamnvägen.

## Områdesbestämmelser och förordnanden

### Generella biotopskydd

Inom planområdet finns två alléer som är relativt nyplanterade, dessa alléer bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet då träden är unga och inte tillräckligt grova. I naturvärdesinventeringen (Sweco, 2024) redovisas naturvärdena inom och i anslutning till planområdet mer ingående. Utanför planområdet ut mot Hamnvägen finns en biotopskyddad allé. För åtgärder som riskerar att skada eller påverka naturvärden krävs ansökan om dispens från det generella biotopskyddet. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka naturvärden med generella biotopskydd då planen möjliggör för PARK i det område alléerna är placerade i. I samband med genomförandet kommer även nya träd att planteras i området.



Figur 4. Områden med generellt biotopskydd. Röd linje utgör planområdets gräns.

## Riksintressen

### Natura-2000

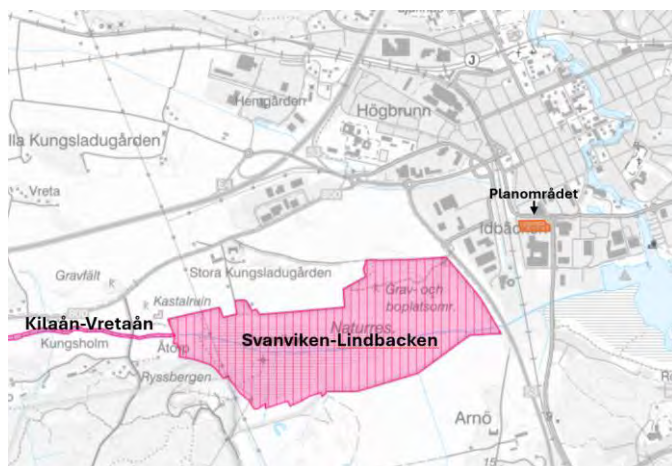
Natura 2000-områden ingår i ett nätverk av områden skyddade inom EU och är av riksintresse enligt kap 8§ miljöbalken. Det är områden som innehåller arter och naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Inga åtgärder ska tillåtas som på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000-områden. Detta gäller även åtgärder som utförs utanför Natura 2000-områden som på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000-området.

Svanviken-Lindbacken är ett utpekad Natura 2000 område som ligger ca 600 meter väster om planområdet. Svanviken Natura 2000-område är den största våtmarksslätterängen i Södermanland. Slätterängen har stor betydelse som rast- och häckningslokal för många fågelgrupper, vadare, andfåglar och gäss.



Hävden på Lindbacke har lång kontinuitet och de arter som gynnas av bete är många. Lindbacke är en av få platser i Sörmland där man hittar den sällsynta ljungögontrösten.

Kilaån-Vretaån är ett utpekade Natura 2000 område som ligger ca 2,5 km väster om planområdet. Kilaån-Vretaån utgörs av ett åsystem som sträcker sig från Stavsjö i väster och rinner österut mot utloppet i Östersjön. Natura 2000-området är i dagsläget (2021) påverkat av vattenkraft, något som påverkar områdets flöden och naturliga vattenståndsfluktuationer. Kilaån har under de senaste hundra åren varit föremål för omfattande utdikningar och andra åtgärder för att effektivisera jordbruket. Trots stor fysisk och hydrologisk påverkan hyser Kilaåns avrinningsområde stora naturvärden, ur både regionalt och nationellt perspektiv. Natura 2000-området har mycket höga naturvärden med stor variation i både flora och fauna. Den långa sträckningen skapar en stor variation av livsmiljöer, vilket i sin tur skapar goda förutsättningar att bevara en artrik och värdefull natur av både växter och djur.



Figur 5. Natura-2000 områden

Planen bedöms inte påverka Natura 2000-områdena. Ingen negativ påverkan bedöms finnas på utpekade arter och naturtyper i bevarandeplanerna. Dessa är tydligt avgränsade till själva ån och dess strukturer längre upp i Kilaån. För Svanviken-Lindbacke är det naturbetesmarkerna samt slätterängarna som utgör det stora värdet.



Figur 6. Riksintresseområden (Nyköping Webbkartan, 2024).

## Riksintresse kulturmiljövård - 3 kap 6 § MB

### Arnö - Stora Kungsladugården (D56)

Arnö - stora Kungsladugården är av riksintresse för kulturmiljövård 3 kap 6 § miljöbalken och utgör ett större område beläget både söder och väster om planområdet. I Länsstyrelsens kunskapsunderlag framgår att riksintresset avser en fornlämningsmiljö i form av ett odlingslandskap präglat av Kungsladugården, som sedan medeltiden har tillhört Nyköpingshus, och som har kvar sin ursprungliga avgränsning mot staden.

I Länsstyrelsens tolkning är stadens avgränsning mot jordbruksmarken och dess siluett av betydelse för upplevelsen av och förståelsen för riksintresset. Att beakta i planarbetet är därför främst områdets landskapsbild och den västra stadssiluetten mot riksintresseområdets kulturlandskap som ska vara stadsmässig med noggrant studerade byggnadshöjder. Ny tät bebyggelse avses kunna uppföras i staden utan att riksintresset skadas förutsatt att den underordnas befintlig bebyggelses placering, struktur och skala samt anpassas till dess utformning i övrigt.

Detaljplanens påverkan på riksintresset har analyserats i antikvarisk konsekvensbedömning (Hille Hus och Historia, 2024). Den samlade bedömningen av planförslagets konsekvenser för riksintresset D56 Arnö-Stora Kungsladugården är att områdets kulturhistoriska värden förblir oförändrade.

Arnö-Stora Kungsladugården kommer vid ett genomförande av planen fortsättningsvis att karaktäriseras av och återspegla det riksintressanta kulturhistoriska sammanhang som legat till grund för utpekandet.

### Nyköping (D57)

Nyköping (D 57) är av riksintresse för kulturmiljövård. Riksintesseområdet omfattar de centrala delarna av Nyköping, väster om Folkungavägen och norr om Tingsrätten/polishuset. Riksintresset avser Nyköping som sent medeltida rutnät- och residensstad med stadsmiljö präglad av konsekvent reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrialanläggningar från skilda tider. I Länsstyrelsens kunskapsunderlag för riksintresset betonas värdet av att stadens

successiva framväxt kan utläsas genom olika epokers tidstypiska arkitektur- och stadsbyggnadsideal - att tidigare epoker förblir tydliga och att tillägg inte döljer eller förtar de äldre delarna samt att stadens karaktär inte går förlorad.

Planområdet ligger utanför men i anslutning till riksintresseområdet. I kommunens stadssiluettnanalys (2019-02-27) görs bedömningen att Spelhamnen ligger inom ett direkt påverkansområde till riksintresset. Högre bebyggelse bedöms påverka angöringen till staden via Arnöleden negativt genom att ge staden en ny siluett i vyer från omlandet söder om Stadsfjärden och från Stadsfjärden. Tillkommande bebyggelse högre än 4 våningar riskerar även att påverka vyer och siluetten av Nyköpingshus sett från årummet i stadskärnan.

I likhet med Arnö-Stora Kungsladugården är den samlade bedömningen utifrån den antikvariska konsekvensbedömningen av planförslagets konsekvenser för riksintresset D57 Nyköping att områdets kulturhistoriska värden förblir oförändrade vilket leder till en neutral påverkan. Planområdets placering i staden innebär ingen risk att nytillskotten som planen innebär i stadsbilden dominerar över eller släcker ut de karaktärsdrag och samband som är avgörande för riksintresset. Den föreslagna bebyggelsen kommer att uppföras i en sent tillkommen del av staden som karaktäriseras av stora volymer och öppna strukturer utan koppling till stadskärnans traditionella småskaliga bebyggelse och rutnätsstruktur. De kontraster som redan finns idag kommer att råda även efter ett genomförande av planförslaget. Således påverkas inte riksintressets läsbarhet i detta avseende.

#### Riksintresse Högexploaterad kust MB 4 kap §4 MB

Riksintresset för högexploaterad kust omfattar kommunens kustområde i sträckan Arkösund till Forsmark. Längs angivens sträcka får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Riksintresset syftar till att skydda områden som i sin helhet är av riksintresse med hänsyn till höga natur- och kulturvärden. Hela planområdet omfattas av riksintresset.

#### Riksintresse kommunikationer - TGOJ-banan - 3 kap 8§ MB

Järnvägssträckningen tangerar planområdet i väster och är ett godsstråk mellan Oxelösund och Sala. TGOJ-banan är av nationell betydelse och ska vid planering säkras i funktion. Inom järnvägens influensområde ska åtgärder som kan innebära begränsningar för järnvägens funktion på grund av till exempel buller, vibrationer, barriäreffekter, trafiksäkerhet, elsäkerhet, transport av farligt gods och elektromagnetiska fält inte medges. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset TGOJ-banan negativt. Detaljplanen visar på detta genom att underliggande utredningar för trafikbuller och risker med farligt gods analyserat konsekvenserna vid en framtida ökning av transporter på järnvägen bortom liggande prognoser.

## Kommunala beslut

Castellum (tidigare Kungsleden) och ABB har ansökt om planbesked 2020-09-29 för att upprätta detaljplan för fastigheterna Ribban 5 och 7 med syfte att pröva möjligheten för skol- och verksamhetsändamål i befintlig byggnad samt pröva möjligheten att tillskapa nya byggrätter för bostäder och kommersiella verksamheter.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har 2020-10-27 § 127 i ett planbesked beslutat att detaljplanearbete får inledas och att detaljplanearbetet bekostas av sökanden.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2022-12-06 §145 att planförslaget får ställas ut för samråd. Efter att detaljplanen var utställd på samråd mellan 2022-12-12 till och med 2023-01-20 har planområdet minskat och omfattar nu enbart Ribban 7 samt grönområdet längs med Hamnvägen.

## Undersökning av betydande miljöpåverkan av detaljplan

En undersökning om betydande miljöpåverkan har upprättats och samråd har skett med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen yttrade sig kring undersökningen 2020-11-13. Bedömningen gjordes att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att planen skulle miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning, MKB tas fram. Tidigare miljökonsekvensbeskrivning inför samråd belyste följande aspekter:

- Föroreningar: Markföroreningar, deponigas och föroreningar från tidigare verksamheter i befintlig bebyggelse.
- Hälsa och säkerhet: Buller, vibrationer, farligt gods (järnväg och väg), trafiksäkerhet (säkra skolvägar), störande verksamheter, luftkvalité och säkerhetsavstånd.
- Naturmiljö: Skyddsvärda träd, påverkan på lövskogen, biotopskydd.
- Vattenmiljö: Översvämning, grundvatten, dagvatten och strandskydd.
- Kulturmiljö och stadsbild: Gestaltning, riksintressen för kulturmiljö, stadsbild.
- Störningar i byggskedet: Buller, vibrationer, trafikpåverkan, ev. etappindelning.
- Sociala konsekvenser: trygghet, tillgänglighet, vardagsliv och mötesplatser.

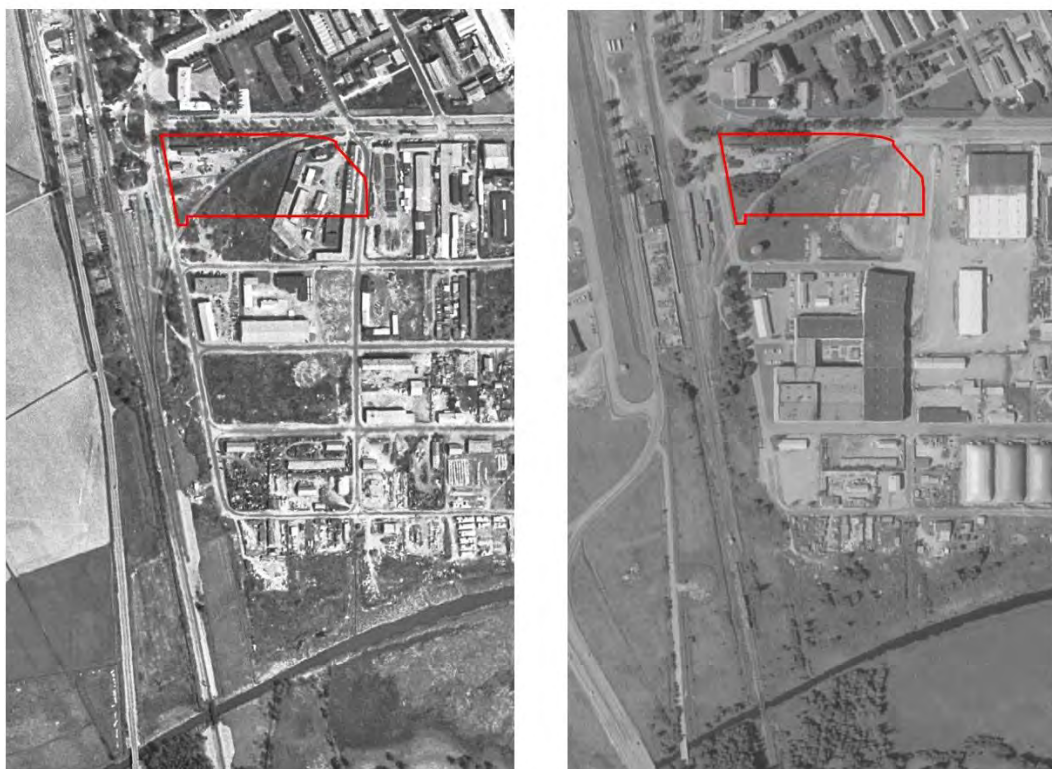
Undersökningen om betydande miljöpåverkan reviderades efter samrådet av detaljplanen då större delen av området som till samrådet ingick i planområdet har utgått. Den nya bedömningen är att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan och att miljökonsekvenser hanteras och beskrivs i planbeskrivningen. I samband med revidering av planhandlingarna inför granskning har samtliga av ovan punkter arbetats vidare inom processen för detaljplanen i förhållande till det nya planförslaget.

## Förutsättningar och förändringar

### Stadsbild och kulturmiljö

#### *Nuläge och förutsättningar*

Nyköping karaktäriseras av en jämn och låg siluett och den gamla staden är starkt präglad både av rutnätsstadens struktur och en småskalig bebyggelse. Spelhagen avviker inte från stadens siluett men i stadsbilden blir kontrasterna tydligare. Industriområdets struktur, gatornas utformning, kvarterens och tomternas form och storlek, byggnadernas volymer och höjder, byggnadsmaterialen och gestaltningen skiljer sig från rutnätsstadens. Järnvägen utgör gränsen för det äldsta industriområdet (Spelhagen) både mot väster och norr där ett stickspår löpte från TGOJ-banan till hamnen. Hamnvägen utgör fortfarande gränsen mellan de två karaktärsområdena *staden* och *industrin*.



*Figur 7. Ortofoto över området. Till vänster taget omkring 1960-talet, till höger från omkring 1970-talet*

Spelhagen och Idbäcken bildar en åtskiljande zon i det annars täta och i grunden sammanhängande kulturlandskapet kring Nyköping.

Planområdet upptar en yta i Spelhagens nordvästliga del, väl avgränsat från resten av stadsdelen genom Arnöleden i öster.

Bortsett från värmeverket som ligger väster om järnvägen är byggnaderna i närheten av området förhållandevis låga även om de på andra sätt är storskaliga. De stora avstånden byggnaderna emellan vittnar om områdets historiska funktioner. De stora öppna ytorna förstärker också upplevelsen av ett industriområde.

Kulturmiljöns läsbarhet i området har minskat till följd av nya funktioner, butiker, mindre förändringar och tillägg, den parkliknande karaktären i norr och skogspartiet mot Kilaån. Det viktigaste bevarandetrycket för platsens historia och de kulturhistoriska sammanhangen i anslutning till planområdet är den stora fabriksbyggnaden. Grönytan på Ribban 7 i norr har fått en betydande roll i stadsbilden. Den bidrar inte bara med grönska i gaturummet kring Hamnvägen, den förstärker också upplevelsen av fabriksbyggnaden på Ribban 5 som en solitär och har också en historisk roll som gräns mellan staden och industri. Därav är de kulturhistoriska värdena huvudsakligen knutna till byggnaden och dess historia.

#### *Förändringar enligt planförslag*

En antikvarisk konsekvensbedömningen (Hille Hus och historia, 2024) har tagits fram i syfte att redovisa platsens övergripande karaktär och viktiga stadsbyggnadskvaliteter i den befintliga miljön. Vidare har utredningen analyserat vilka konsekvenser planförslaget får för kulturmiljön.

Genom planförslaget flyttas tätortens gräns något söderut och ett genomförande av planförslaget leder till att bostadsbebyggelse förflyttas söder om Hamnvägen.

Ny bebyggelse utgörs av främst bostäder i fyra till fem våningar med inslag av centrumlokaler i bottenvåning. Bebyggelsen möjliggör ett gestaltningsmotiv i samspel med den låga industribyggnaden söder om planområdet.

Det föreslagna våningsantalet för planens nya byggrätter följer Nyköpings kommuns ställningstaganden i översiktsplanen samtidigt som det förhåller sig till de befintliga våningsantalen norr om Hamnvägen och i kvarteret Myntan. Det närliggande värmeverket kommer fortsatt att dominera siluetten på håll. I den antikvariska konsekvensbeskrivningen har ett antal fotomontage tagits fram för att visualisera byggnadernas påverkan på stadsbild och siluetter utifrån ett antal vyer.



*Figur 8. Vy från Hamnvägen i öster mot Ribban 7. Bilden visar en sammanslagning av befintlig och föreslagen för att ge en uppfattning om de planerade bostadshusens volym och höjd i relation till befintlig bebyggelse och stadsbilden, Kulturmiljöutredning*

Ett gestaltningsprogram har tagits fram till detaljplanen. Gestaltningsprogrammet betonar att ett av förslagets stadsbyggnadsprinciper är småstadsmässighet samtidigt som bostadskvarteren fungerar som en länk mellan den historiska stadskärnan och 1900-talets storskaliga industribebyggelse. Intentionen är att förslaget ska förhålla sig till både industriområdet Spelhagen och till stadskärnan avseende struktur, skala och gestaltning. Bostadskvarteren kommer att ta obebyggd mark i anspråk och placerar industribyggnaden på Ribban 5 i ett delvis nytt sammanhang. Det bevarade grönstråket längs Hamnvägen bidrar till en viss kontinuitet men framförallt till att skapa en annan karaktär kring bostadskvarteren än den som finns i den gamla stadskärnan.

Föreslagna byggnadshöjder följer den skala som finns i närliggande område idag och bedöms inte konkurrera med den omgivande bebyggelsen. Reglerade byggnadshöjder och utformningsbestämmelser har diskuterats med antikvarisk kompetens. Den samlade bedömningen är att planförslaget med tillhörande gestaltningsprogram är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan enligt PBL 2 kap. 6§ och 8 kap. 9§.

## **Bebyggelse**

### *Nuläge och förutsättningar*

Inom planområdet finns ingen befintlig bebyggelse.

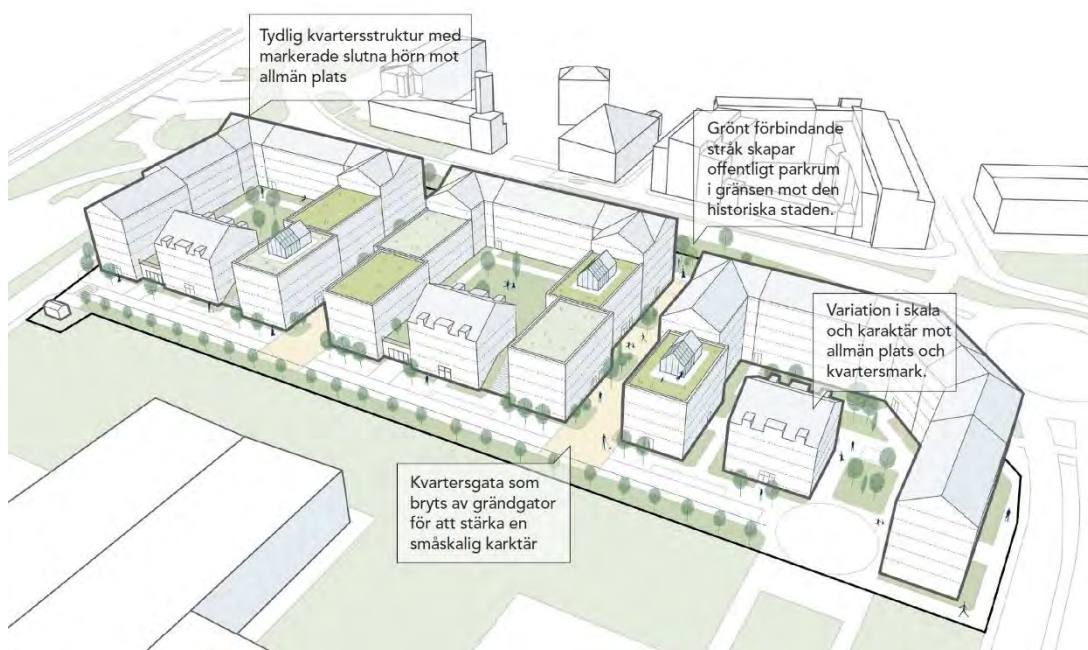
Den befintliga verksamhetsbyggnaden på Ribban 5 i söder tillkom år 1948 då Industriföretaget Cewe köpte fastigheten i syfte att uppföra en ny fabrik och ett fristående gjuteri. Därefter har ytterligare delar tillkommit succesivt fram till år 1975. Trots flertalet utbyggnader upplevs byggnaden idag som en helhet.

### *Förändringar enligt planförslag*

Inom ramen för planarbetet har ett gestaltningsprogram (Urban Minds, 2024) tagits fram och utgör en gemensam ambitionsnivå för utformning av kvarteren, bebyggelsen och utemiljön. I arbetet med denna har övergripande stadsbyggnadsprinciper tagits fram vilka presenteras i programmet:

- Stadskärnan möter industribältet
- (Små) stadsmässighet
- En plats för möten
- Ett grönt Ribban

Principerna syftar till att öka förståelsen för platsen och avser utgöra grunden för hur området ska gestaltas vid områdets utveckling. Principerna berör hur projektet bidrar och förhåller sig till kulturmiljön och stadsbild, trygghet och grön-blå värden. Samtliga faktorer styr upplevelsen av den framtida stadsmiljön och dessa principer har använts både vid framtagande av strukturen och gestaltning.



Figur 9. Volymillustration, Gestaltningsprogram

Detaljplanen möjliggör för nybyggnation av ungefär 300 bostäder om cirka 100 BTA per lägenhet.

I detaljplanen möjliggörs för byggrätter för bostäder samt centrumändamål i bottenvåning (BC). I centrumändamål ingår exempelvis funktioner som butiker, service, gym, bio, bibliotek, teater, bank, samlingslokaler, restaurang med mera.

Bebyggelsen kan uppföras i 4-5 våningar och regleras i detaljplanen med maximalt angiven nockhöjd i kombination med högsta byggnadshöjd. Motivet till detta är för att skapa incitament till ett mer varierat taklandskap, exempelvis sadeltak samt platta tak i kombination med takterrasser. Det bedöms inte motiverat sett till stadsbilden att reglera en mer precis utformning av takutförande, såsom exempelvis krav på sadeltak, i området. Över angiven nockhöjd får trapphus och tekniskutrymmen tillåtas, om dessa är indragna minst 1,5 meter från fasad. Indraget regleras för att säkerställa att utrymmena inte ska påverka bebyggelseskalan sett från gatan och inte heller störa gestaltningen av fasader.

Gestaltningen föreslås variera inom området för att möta de skiftande karaktärerna i omgivningen. I gestaltningsprogrammet (Urban Minds, 2024) presenteras exempel på material och färgskalor som syftar till att samspela och ha släktskap med den befintliga verksamhetsbyggnaden söder om planområdet. Föreslagna material är även utvalda med hänsyn till dess robusthet, långsiktiga hållbarhet och materialäkt utseende. Särskilt viktigt är att bearbeta materialen i bottenvåningen där framför allt bostadsentréer markeras tydligt i fasad och ges ett välkomnande och gediget uttryck.

Byggnader som vetter mot allmän plats ska *utformas med en bottenvåning om minst 3,5 meter*. Syftet med bestämmelsen är att markera bottenvåningen,



säkerhetsställa möjlighet att etablera verksamhetslokaler i bottenvåning samt skapa variation och ökad trygghet vid gatunivå. Om byggrätten istället nyttjas för bostäder finns möjlighet att bygga ett mellanbjälklag för att skapa en upphöjd våning. Denna kan tas bort i det fallet bostäderna görs om till verksamhetslokaler i framtiden. Förhöjda bottenvåningar möjliggör en variation och flexibilitet i exempelvis funktion, utformning och uttryck.

Lokaler, bostadskomplement och entréer som vetter mot allmän plats ska vidare vara uppglasade då det bidrar till upplevelsen av ökad trygghet och en mer levande gata. Med uppglasad menas att glaspartier ska vara tydligt större jämfört med fönster på ovanliggande bostadsvåningar.

Mot allmänna platser, ut mot Hamnvägen och Arnöleden, ska balkonger inte utgöra övertydliga bostadsmarkörer. För fasader som vetter mot allmän plats regleras därför att *balkonger får kraga ut som max 0,8 meter. Balkongerna får vidare placeras på en lägsta höjd om 2,7 meter* för att underlätta driftarbete av gator under balkongerna samt undvika övertydliga bostadsmarkörer med balkonger som riskerar att dominera fasaduttrycket mot allmän plats. Balkonger får vidare glasas in men enbart om det utförs utan vertikala profiler. Restriktionen kring balkongers djup utanför fasad syftar till att möjliggöra en variation inom ramen för traditionella proportioner för gatufasader, där burspråk eller spanska balkonger utgör ett mått för utskjutande fasadelement. Möblerbara balkonger kan åstadkommas genom en kombination av balkong och indrag av fasadliv. Detaljplanen tillåter en friare utformning av balkonger mot gårdssidan medan balkonger mot kvartersgränderna enbart får kraga ut 1,5 meter med en minsta frihöjd om 2,7 meter. Detta för att gatan inte ska upplevas trång samt för att möjliggöra för ljusinsläpp. Uteplatser, även upphöjda, på prickmark och gårdar är tillåtet. Trappor och uteplatser får dock inte inkräkta på ledningsrätter eller områden för allmänna ledningar (u).

Detaljplanen säkerställer att i det fall bebyggelse uppförs med prefabricerade byggnadselement ska de bearbetas med en genomarbetad relief eller mönster. Elementskarvar ska hanteras på ett medvetet sätt för att bidra till en god helhetsverkan i gestaltning av byggnaden. Bestämmelsen syftar till att skapa arkitektur med hög kvalitet som berikar gaturummet och att skarvarna då inte ska synas i fasaden i enlighet med vad som beskrivs i gestaltungsprogrammet. Med inte synliga avses att elementskarvar ska underordnas den övergripande fasadgestaltningen, hanteras medvetet och tydligt ingå som en gestaltningsidé. Modulbyggande är en viktig och ökande del i modernt byggande. Behovet av gestaltningsmässigt integrerade elementskarvar finns för att undvika intrycket av staplade lådor eller baracker.

För att möjliggöra för gavelmotiv regleras att en gavelspets får uppföras vid varje byggnadsytterhörn, även om byggnadshöjden överskrids.

Marginaler för bebyggelsen fotavtryck och höjd har givits med syfte att byggnaderna t.ex. ska kunna utföras med trästomme.

## Offentliga rum och platser

### *Nuläge och förutsättningar*

Två lekplatser finns i stadsdelen Kungshagen ca 1 kilometer väster om Spelhagen. Inom 300 meter ligger Nyköpings hus med stora öppna gräsytor för rekreation, lek och picknick. Det bedöms finnas brist på ytor att vara på samt leka inom planområdet.

Inom cirka 1 km ligger strandpromenaden längs Stadsfjärden vilken leder fram till östra och västra hamnsidan som utgör stråk med restauranger. Inom 1 km ligger Stora torget och som utgör navet i centrala Nyköping från vilken Storgatan utgår där det mesta av stadens kommersiella service finns.

Planområdet består av en öppen grönyta med inslag av träd och buskage. Det gröna sambandet längs med Hamnvägen fortsätter utanför planområdet vidare österut. Till följd av framför allt den omgivande trafiken och bullersituationen har platsen idag begränsande rekreativa värden.

### *Förändringar enligt planförslaget*

Mot Hamnvägen säkerställs del av dagens gröna yta ut mot vägen genom en reglering som PARK i planen. Det gröna stråket fortsätter sedan längs Hamnvägen på östra sidan om Arnöleden. Inom detta område finns naturvärden identifierade.

Det gröna stråket mellan Hamnvägen och de planerade bostäderna följer Hamnvägens struktur och utgör en avläsbar gräns mellan den historiska staden och industrilandskapet. Stråket föreslås förstärkas som ett rekreativt rum genom ny gång- och cykelväg och belysning som ansluter till den planerade strukturen och avgränsas rumsligt av de föreslagna bostäderna i söder och befintliga uppvuxna träd och kompletterande trädplanteringar mot Hamnvägen i norr. På gårdarna skapas möjligheter för lek och umgänge.

Då området ligger inom 30 meter från väg där farligt gods transporteras får inte platsen uppmuntra till stadigvarande vistelse. Lek eller dylikt får inte uppmuntras på platsen och hänsyn behöver tas till detta vid utformning och innehåll i parkstråket. Se vidare beskrivning om stadigvarande vistelse under avsnittet *Risker förknippat med farligt gods och verksamheter*. Ytan har även en funktion vid större regn vilket beskrivs vidare i avsnitt om *Översvämning*.

## Natur och grönstruktur

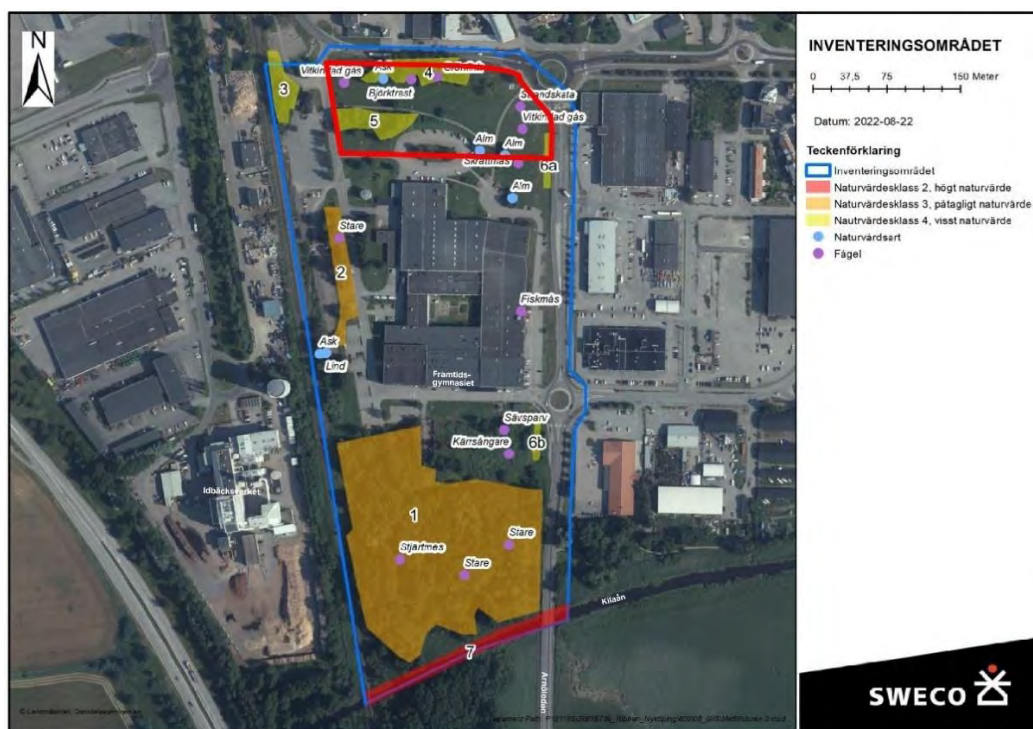
### *Nuläge och förutsättningar*

För att kartlägga naturmiljön inom och i anslutning till planområdet har Sweco (2024) utfört en naturvärdesinventering enligt svensk standard samt fördjupade artinventeringar gällande fågel- och fladdermus. En artskyddsutredning har tagits fram. Syftet med artskyddsutredningen är att bedöma hur planförslaget påverkar de förekommande arternas möjligheter att fortleva i området samt om genomförandet av planen skulle kunna utlösa förbud enligt artskyddsförordningen.

Planområdet kantas av relativt stora ytor med grönstrukturer som står i förbindelse med grönstrukturer inom och utanför staden vilket är av värde för att upprätthålla ekologiska spridningssamband. De gröna ytorna fyller viktiga funktioner för bevarande av biologisk mångfald, ekologiska spridningssamband och ekosystemtjänster för människor.

I planområdet finns öppna gräsytor med inslag av trädklungor och buskage. Enstaka äldre solitära träd förekommer i norra delen, här finns även nyplanteringar av alléträd. Träden bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet på grund av trädens storlek och ålder. Se vidare under avsnitt *Områdesbestämmelser och förordnanden*. Väster och norr om planområdet, längs Brukslagarvägen och Hamnvägen finns värdefulla trädstrukturer med alléträd och ädellövträd varav ett flertal klassas som särskilt skyddsvärda träd.

Totalt har tre (naturvärdesobjekt identifierats 4, 5 och 6a) inom planområdet varav samtliga med naturvärdesklassning 4, *visst naturvärde*. Dessa tre områden utgörs av naturtyperna Park, skog och träd samt gräsmark med örtrikt inslag. För vidare beskrivning se Naturvärdesinventering, (Sweco 2024).



Figur 10. Utpekade naturvärden samt planförslag (NVI, 2024).

### Fladdermöss

I samband med planarbetet har även en fladdermusinventering utförts då det i tidigt skede bedömdes att de hålträd som finns inom inventeringsområdet, utanför planområdet, kunde utgöra boplats för fladdermöss. Inga kolonier har identifierats.

Vid fladdermusinventeringen påträffades dvärgpipistrell (LC-livskraftig) samt nordfladdermus (NT- Nära hotad) och eller större brunfladdermus (LC). Alla de noterade arterna är relativt vanliga i Sverige med stor utbredning i landet.

Även nordfladdermus som är klassad som NT (nära hotad) enligt Rödlistan är relativt vanlig vilket beror på att den har minskat från en stor population men har kvar en relativt stor utbredning i landet.

Inga fladdermuskolonier kunde identifieras under inventeringen. Det påträffades inga fladdermusindivider som tydligt flög fram och tillbaka in och ut i trädens trädkronor eller deras håligheter vilket då hade indikerat att det fanns en koloni inne i något av träden. Däremot sågs ett antal fladdermöss födosöka och röra sig i ett antal delområden vid de två besöksstillfällena. Planområdet bedöms inte enskilt kunna försörja en koloni med fladdermöss. Samtidigt finns det i söder förbindelse med andra grönområden mot Arnö vilket gör att området går att betrakta som en del i en större enhet.

Området är påverkat av belysning från vägar, gångvägar och bebyggelse vilket inte är optimalt men som födosöksplats kan skogen i söder och andra trädklädda områden fungera väl. Sannolikt kan också flera arter röra sig hit från angränsande grönområden.

#### Fåglar

Sammantaget noterades åtta fågelarter inom planområdet som bedöms vara skyddsvärda arter, eftersom de antingen är upptagna i rödlistan, eller med minskande populationstrend. Av dessa bedöms två arter hävda revir genom trolig/möjlig häckning (Sweco. 2024).

Varken vid inventeringen eller via artportalen påträffades inga riktigt sällsynta arter. Samtidigt utgör planområdet en del i ett sammanhängande grönt stråk som binder ihop Nyköpings tätort med omgivande kulturlandskap. De öppna gräsmattorna nyttjas som födosökningsplatser för arter som föredrar denna miljö, exempelvis strandskata, vitkindad gås, skrattmå, stare med flera. Här finns varierande grönytor, buskar, skogsdungar, parkmiljöer. De är relativt stor variation av biotoper på liten yta vilket är gynnsamt för den biologiska mångfalden och därmed även för fågellivet. Träd och buskmiljöerna inom planområdet är till viss del mindre intensivt skötta vilket leder till att de är mer varierade med flera skikt av träd och buskar vilket ger flera olika livsmiljöer för olika artgrupper.



Figur 11. Artfynd, fåglar (Artskyddsutredning, 2024).

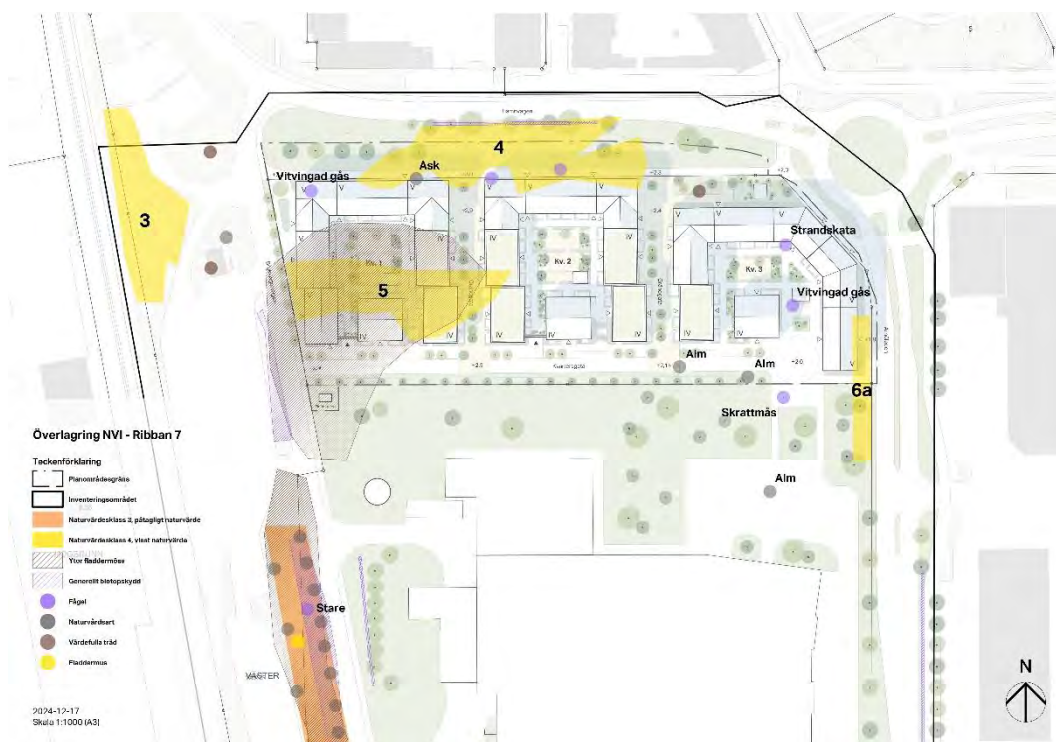
#### Förändringar enligt planförslaget

Genomförande av planförslaget medför att intrång görs i ett antal av de identifierade naturvärdesobjekten. Två av områdena med visst naturvärde tas delvis i anspråk.

Planen möjliggör för att den befintliga unga allén ska kunna vara kvar i och med att planen anger Park i denna del. Planen bedöms inte heller påverka biotopskyddade alléer norr och väster om planområdet.

Avseende fåglar bedöms det kvarstående lövskogsområdet söder om planområdet inom Ribban 6 vara det mest värdefulla för häckande och födosökande fåglar. Övriga grönområden inom planen med trädgrupper, buskskikt och träd med håligheter som är värdefulla för häckning och födosök påverkas vid ett genomförande av planen. Avverkning av träd och buskar under häckningstid kan riskera att fåglar dödas och blir störda under häckning. Avverkning inom planområdet ska därför begränsas till utanför häcknings- och koloniperiod (1 maj tom 30 juli) vilket även uppmärksammas i genomförandebeskrivningen.

Ett genomförande av planen bedöms enligt Artskyddsutredningen vara förenligt med artskyddsförordningen gällande såväl fåglar som fladdermöss och ett genomförande av detaljplanen kräver ingen artskyddsdispens.



Figur 12. Utpekade naturvärden från NVI samt planförslaget, objektens exakta placering kan skilja sig något i verkligheten (Urban Minds, 2024).

## Miljökvalitetsnormer

**Luft** – Miljökvalitetsmålet "Frisk Luft" årsmedelvärde för partiklar, PM10 (15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) klaras i nuläget, och för 2040 scenariot, Miljökvalitetsmålet för dygnmedelvärde, som ligger på 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  klaras inom hela planområdet i nuläges-scenariot och för 2040 år scenariot.

**Vatten** – Samtliga recipienter omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) där beslutade miljökvalitetsmål innebär att recipienternas olika status generellt behöver förbättras. För båda ytvattenrecipienter råder undantag från beslutade MKN för PBDE och kvicksilver. Gränsvärdena för PBDE och kvicksilver överskrids i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster, sjöar, vattendrag och kustvatten och anses bero på utsläpp under lång tid. Det framgår av dagvattenutredningen (Sweco 2024) att samtliga årliga mängder genom rening av föreslagen hantering kan minskas till mängder motsvarande samma eller mindre än dagens värden.

**Buller** – Detaljplanen är utsatt från buller från järnväg, Hamnvägen och Arnöleden men förhåller sig till gällande riktvärden.

## Risker förknippat med farligt gods och verksamheter

Planområdet ligger i anslutning till ett antal riskkällor och en riskutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen (Brandskyddslaget, 2024). Då planområdet ligger inom närmare avstånd till järnvägen än de rekommenderade avstånden utifrån *Länsstyrelsens vägledning med rekommenderade skyddsavstånd från primära leder av farligt gods* (Länsstyrelsen i Södermanland, 2015) har en särskild riskutredning tagits fram

med syfte att utreda om acceptabla risknivåer innehålls och behovet av riskreducerande åtgärder. Följande riskkällor finns inom och i anslutning till området som planförslaget har att beakta.

- Hamnvägen och Arnöleden (transporter av brandfarliga vätskor och gaser)
- TGOJ-järnvägen (godstransporter, inklusive farligt gods)
- Verksamheter
  - Idbäcksverket (Värmekraftverk)
  - Stena Recycling (återvinning/skrotning)
  - Woody Bygghandel (hantering brandfarliga varor)
  - OKQ8 Teatergatan (hantering brandfarliga varor)

Utredningen visar på att de riskkällor som bedöms innebära påverkan på områdets risknivå utgörs av transporter med farligt gods på TGOJ-järnvägen och Hamnvägen. Arnöleden har också ingått i utredningen pga målpunkter längs vägen som hanterar farligt gods men detta påverkar risknivån i mycket liten utsträckning.

Analyser har genomförts inom utredningen med beräkning av samhällsrisk och individrisk och omfattar följande olycksscenarier: tågurspårning, tågbrand, olycka vid transport av LNG (flytande naturgas) på järnväg samt olycka vid transport av gasol och drivmedel på Hamnvägen och Arnöleden. En känslighetsanalys har även tagits fram med avseende på påverkan på samhällsrisk.

Resultatet av analysen visar att med avseende på individrisken föreligger inget krav på åtgärder eller anpassning av bebyggelsen för att hantera identifierade risker med planerad utformning av området. På ett avstånd av 0-20 meter från TGOJ-banan ligger risken inom ALARP (As Low As Reasonably Possible), och på längre avstånd än 20 meter understiger risken den accepterade risknivån. För Arnöleden och Hamnvägen understiger individrisken den accepterade risknivån utmed hela sträckan.

Samhällsrisken bedöms däremot enligt riskanalysen hamna på nivå (ALARP-området) där man ska sträva efter att sänka risknivån i den mån det är rimligt ur ett kostnads- och nyttoperspektiv.

Detaljplanen ger inte upphov till risknivåer som är oacceptabel i någon del. För att reducera riskkällornas påverkan på områdets risknivå rekommenderas i riskutredningen att följande åtgärder vidtas för det aktuella planområdet:

#### **TGOJ-järnvägen**

- Ytor utomhus som på ett avstånd av 30 meter från TGOJ-järnvägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Ingen ny bebyggelse ska upprättas inom 30 meter till TGOJ-järnvägen.
- Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse inom 150 meter från TGOJ-järnvägen, och som vetter mot järnvägen, ska det finnas

åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från TGOJ-järnvägen. Denna åtgärd ska tillämpas för kvarter närmast järnväg (Kv 1).

- I ny bostadsbebyggelse inom 150 meter från TGOJ-järnvägen, och som vetter mot järnvägen, ska friskluftsintag placeras mot en trygg sida, d.v.s. bort från TGOJ-järnvägen alternativt på byggnadernas tak. Denna åtgärd ska tillämpas för kvarter närmast järnväg (Kv 1).

#### **Rekommenderad väg för farligt gods - Hamnvägen**

- Ytor inom 30 meter från Hamnvägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Parkområdet mellan bebyggelse och Hamnvägen får inte utformas för att uppmuntra stadigvarande vistelse men kan förses med parkbänkar.
- Ingen ny bebyggelse placeras inom 20 meter från Hamnvägen.
- Från byggnader inom 30 meter från Hamnvägen ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från vägen.
- Ny bebyggelse inom 30 meter från Hamnvägen ska utföras med friskluftsintag placerat mot en trygg sida, d.v.s. bort från vägarna alternativt på byggnadernas tak.

#### **Vägar som inte är rekommenderade för farligt gods – Arnöleden**

- Från samtliga byggnader inom 30 meter från Arnöleden ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från vägen.
- Ny bebyggelse inom 30 meter från vägarna ska utföras med friskluftsintag placerat mot en trygg sida, d.v.s. bort från vägarna alternativt på byggnadernas tak.

Den föreslagna strukturen i detaljplanen är anpassad efter rekommendationerna från riskutredningen vad gäller avstånd till riskkällor som anges för TGJO-banan, Hamnvägen och Arnöleden. Detaljplanen säkerställer även, genom planbestämmelser, att ovanstående beskrivna rekommendationer säkerställs så som ytor som inte är lämpliga för stadigvarande vistelse, krav på friskluftsintag och utrymningsväg. Genom säkerställande av dessa åtgärder bedöms konsekvenserna av planförslaget vara obetydliga med avseende på risker gällande farligt gods och verksamheter.

Riskanalysen har tagit höjd för en framtida utökning av transporter längs järnvägen genom att anta att järnvägen kommer trafikeras av 18 transporter jämfört med dagens 6. Dessa uppgifter utgör siffror bortom liggande prognoser och är antagna med syftet att analysera och visa på att en utökning av transporter till följd av t.ex. utveckling av verksamheter i Oxelösund som hanterar farligt gods på järnvägen inte kommer att utgöra ett problem för planområdet. Risknivån vid ökat antal transporter blir högre än i normalfallet, dock blir samhällsriskerna aldrig oacceptabel utan hamnar fortsatt inom ALARP.

Inom 30 meter från Hamnvägen respektive TGOJ-banan rekommenderas att stadigvarande vistelse ej uppmuntras. Med detta menas allmänna gemensamma ytor. Exempel på lämplig markanvändning inom dessa ytor är gång- och cykelväg, lokalgata, markparkering, naturområden, park samt



områden som skyddar mot störning, exempelvis bullervall och plantering. Inom park finns även möjlighet att uppföra gång- och cykelväg.

Balkonger mot allmän plats hamnar som närmast ca 21 meter mot Hamnvägen och inom zonen för där stadigvarande vistelse inte bör uppmuntras. Enligt riskutredningen bör balkonger kunna medges inom denna zon vilket möjliggörs för i detaljplanen. I jämförelse med allmänna ytor som uppmuntrar till stadigvarande vistelse, t.ex. uteserveringar och lekplatser m.m. som normalt brukar regleras i detaljplan så innebär balkonger att ett begränsat personantal kan vistas inom dessa ytor. Det är inte heller troligt att ytan nyttjas under lika långa tidsperioder som allmänna ytor som uppmuntrar till stadigvarande vistelse eftersom det endast är enstaka personer som har tillgång till balkongerna.

## Buller

### Nuläge och förutsättningar

Planområdet utsätts främst för buller från väg- och järnvägstrafik, men även befintliga verksamheter som ligger väster om planområdet och väster om järnvägen, genererar buller. I en bullerutredning (Tyréns, 2024) undersöks möjligheterna att innehålla gällande riktvärden vad gäller buller från trafik och verksamheter. Beräkning av buller från trafik utgår från en uppräknings av trafik till år 2040 (väg) samt 2045 (gällande prognos för järnväg). Utöver det har en känslighetsanalys gjorts avseende trafik bortom prognosår för järnvägen.

Bullerutredningen utgår från Stena Metall AB och kraftvärmeverkets beviljade tillstånd. Beräkningar över ljudnivån från verksamheten har gjorts utifrån ett antaget värsta scenario som bedöms motsvara högsta nivå som ryms inom beviljat tillstånd. För detaljer om indata hänvisas till bullerutredningen.

	Ekvivalent A-vägd ljudnivå, $L_{pAeq,24h}$ [dBA]	Maximal A-vägd ljudnivå, $L_{pAFmax}$ [dBA]
Ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad som inte bör överskridas	60 <sup>a)</sup>	-
- Dock om bostaden <35 m <sup>2</sup>	65 <sup>a)</sup>	
Ljudnivå som inte bör överskridas vid en uteplats, om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden	50	70 <sup>b)</sup>
Högsta ljudnivå vid fasad på en ljuddämpad sida	55	70 (kl. 22-06)
a) Kan överskridas om minst hälften av bostadsrummen är vända mot ljuddämpad sida, vid ombyggnad (PBL kap. 9, §2, 1 st.3) räcker ett bostadsrum. b) Kan överskridas med som mest 10 dBA-enheter fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.		

Vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

Tabell 1. Riktvärden utomhus för ljudnivå från väg- och spårtrafik vid bostadsbyggnader, uppdaterade värden efter riksdagsbeslut 2017. Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggande.

	$L_{eq,dag}$ [dBA] (06-18)	$L_{eq,kväll}$ [dBA] (18-22) samt Lör-, sön- och helgdag $L_{eq,dag+kväll}$ (06-22)	$L_{eq,natt}$ [dBA] (22-06)
Zon A* Bostadsbyggnader bör accepteras upp till angivna nivåer.	50	45	45
Zon B Bostadsbyggnad bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnadeerna bulleranpassas	60	55	50
Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras	>60	>55	>50

Tabell 2. Högsta ljudnivå från industri/annan verksamhet. Frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad. Boverkets rapport 2015:21 Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder.

	$L_{eq,dag}$ [dBA] (06-18)	$L_{eq,kväll}$ [dBA] (18-22)	$L_{eq,natt}$ [dBA] (22-06)
Ljuddämpad sida	45	45	40

Tabell 3. Högsta ljudnivå från industri/annan verksamhet på ljuddämpad sida. Frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad och uteplats. Boverkets rapport 2015:21 Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder.

### Förändringar enligt planförslaget

#### Trafikbuller

Beräkningarna visar att de ekvivalenta ljudnivåerna som högst når upp till 65 dBA vid fasad mot Arnöleden i öst. Mot norr och väst beräknad den ekvivalenta ljudnivån till 63 dBA respektive 61 dBA. De maximala ljudnivåerna beräknas generellt överskrida 70 dBA vid fasader mot TGOJ-järnväg, Arnöleden samt Hamnvägen och vid våning fem.

Antal tåg nattetid förväntas underskrida 5 stycken varför vägtrafikens maximala ljudnivå blir dimensionerande nattetid. Beräkningar visar att den som högst uppnår till 81 dBA i öst vid fasad närmst Arnöleden.

Varken den ekvivalenta ljudnivån eller den maximala ljudnivån nattetid överskrider 55 dBA respektive 70 dBA vid fasader mot innergård eller 65 dBA dagtid mot bullerutsatt fasad. Riktvärdena innehålls därför för lägenheter som vetter mot Arnöleden, Hamnvägen eller järnvägen om de utformas genomgående med minst hälften av bostadsrummen med tillgång till fasad mot innergård alternativt om mindre lägenheter om högst 35 kvm placeras vid fasader där den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 65 dBA.

För uteplatser visar resultatet att den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider riktvärdet om 50 dBA på någon av innergårdarna. Inte heller den maximala ljudnivån överskrider.



Figur 13. Ekvivalent ljudnivå från väg och järnvägstrafik

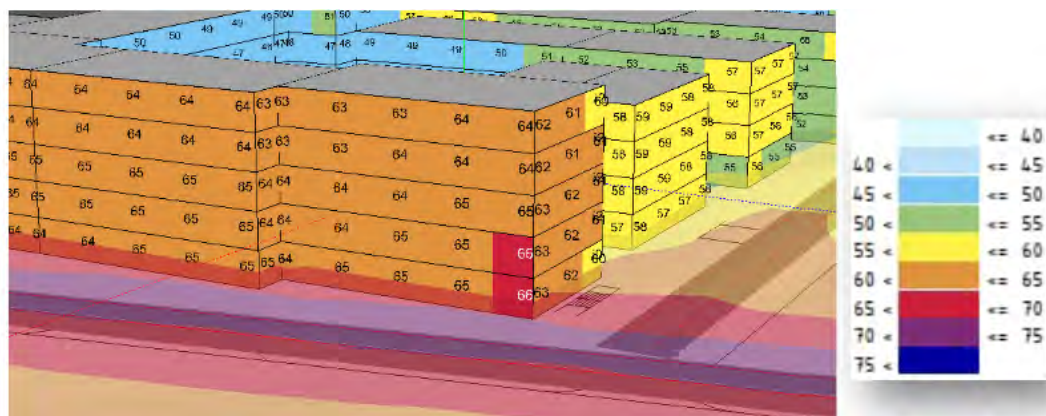
### Verksamhetsbuller

För industribuller vid bostäder gäller olika riktvärden för dagtid, kvällstid och natttid. Beräkningarna över den ekvivalenta ljudnivån från Stena recycling och Idbäckverket visar att ljudnivån som högst når upp till 50 dBA dagtid vid sydvästra hörnet i kvarter 1. Kvälls och natttid beräknas den ekvivalenta ljudnivån nå upp till 45 dBA. Riktvärdena innebär att planerade bostäder innehåller riktvärdena för zon A, dvs att bostäder kan utformas fritt (Tyréns, 2024).

### Potentiella framtidsscenario

I framtiden skulle området kunna få ett förändrat vägnät vilket pekats ut i gällande översiktsplan. Det skulle innebära att trafiken på Arnöleden avlastas av en ny väg längs med befintlig järnväg. Bullerutredningen har studerat detta scenario med syfte att visa på vilka konsekvenser planerade bostäder kan få vid en framtida vägbyggnation. Utredningen har antagit en placering av vägen i nuvarande Brukslagarvägens placering vilket utgör ett så kallat värsta scenario.

Utöver detta har utredningen studerat ett ökat antal godstransporter på TGOJ-järnvägen, från den officiella prognosen om 7 upp till 18 tåg, för att se vilka konsekvenser detta skulle kunna komma att få för den planerade bebyggelsen. 18 tåg ligger långt bortom gällande prognoser och får sägas utgöra ett osäkert antagande om banans kapacitet och utgör i denna utredning en framtidssäkring för planerad bebyggelse.



Figur 14. Kvarter 1, Ekvivalent ljudnivå från väg och järnvägstrafik med järnvägsgatans förlängning.

Ett trafikscenario med ny väg parallellt med järnvägen visar på att den ekvivalenta ljudnivån beräknas som högst vid västra fasaden i kvarter 1. Där når den ekvivalenta ljudnivån upp till 66 dBA vid ett fåtal punkter. Dessa bedöms i bullerutredningen vara så få till antalet att de kan hanteras med tekniska lösningar, genomgående lägenheter eller strategiskt placerade bostadskomplement som till exempel cykelrum. Tekniska lösningar kan till exempel vara skyddade balkonger/uteplatser eller bullerskyddsskärm vid väg i begränsat avsnitt/längd.

I ett scenario med mångökad trafik på järnvägen men utan justeringar av vägtrafiken visar på att bullernivåerna ökar med 2 dBA ut med fasaderna mot spåret. Detta innebär att nivåerna inte överskrider 65 dBA och i de fall 60 dBA överskrids behöver lägenheter större än 35 kvm utformas genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot en ljuddämpande sida, i enlighet med vad som redan krävs för planförslagets utgångsläge.

Det sista scenariot som studerats i utredningen redovisar konsekvenserna vid ny väg parallellt med järnvägen samt mångökad trafik på järnvägen. Detta scenario resulterar i att bullernivåer för fasader mot järnvägen ökar med ytterligare 1-2 dBA, upptill 66 dBA. Även vid ett sådant scenario är bebyggelsen lämplig ur bullersynpunkt och klarar riktvärden genom att lägenheter utformas genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot en ljuddämpande sida. Om man skulle vilja uppnå ljudnivåer lägre än 66 dBA kan det uppnås genom att en 4 meter hög bullerskärm placeras längs med järnvägen.

Planförslaget utgår från nuvarande trafiklösningar med en uppräknig av trafik till år 2040 (väg) samt 2045 (gällande prognos för järnväg) samt buller utifrån Stena Metall AB och kraftvärmeverkets beviljade tillstånd. Planförslaget uppnår även riktvärden vid ytterligare trafik på järnvägen. I delar av plankartan regleras att *Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet större än 35 kvm ska orienteras mot en ljuddämpad sida* för att säkerställa att riktvärden uppfylls inom hela planområdet. Övriga åtgärder som berör framtida trafikscenarion studeras vidare vid ett beslut om vägbyggnation eller utökad trafik på järnvägen.

## **Vibration**

Då planområdet omgärdas av infrastruktur för tåg samt vägtrafik med större trafikmängder har en vibrationsutredning tagits fram (Tyréns, 2024) för att utreda om det finns risk för vibrationer vid planerad ny bebyggelse. Utredningen har undersökt möjligheterna att innehålla riktvärden enligt svensk standard SS 4604861 *'Vibration och stöt - Mätning och vägledning för bedömning av komfort i byggnader'* för vibrationer och stormljud i de framtida bostadshusen. Vibrationsmätningar av godstågs- och vägtrafik genomfördes på två mätplatser i planområdet. Mätplats 1 var placerad i närheten av industrispåret mellan Nyköping och Oxelösund och valdes för att mäta vibrationsnivåer från spårtrafik. Mätplats 2 var i närheten av Hamnvägen på norra delen av planområdet och valdes för att mäta vibrationsnivåer från

vägtrafik, främst bussar och tunga fordon. Denna plats valdes efter genomgång av jordartskartan där denna ansågs innebära störst risk för vibrationer på grund av att marken består av lera. Fordonstyp, riktning och hastighet registrerades vid samtliga passager.

Mätpunkt	Vibrationshastighet [mm/s], 1-80 Hz
Mätpunkt 1	0,11
Mätpunkt 2	0,07
Mätpunkt 3	0,04
Mätpunkt 4	0,15

Tabell 4. Uppmätta högsta vibrationsnivåer per mätpunkt för godstågstrafik

Mätpunkt	Vibrationshastighet [mm/s], 1-80 Hz
Mätpunkt 1	0,04
Mätpunkt 2	0,08
Mätpunkt 3	0,04

Tabell 5. Uppmätta högsta vibrationsnivåer per mätpunkt för vägtrafik på Hamnvägen

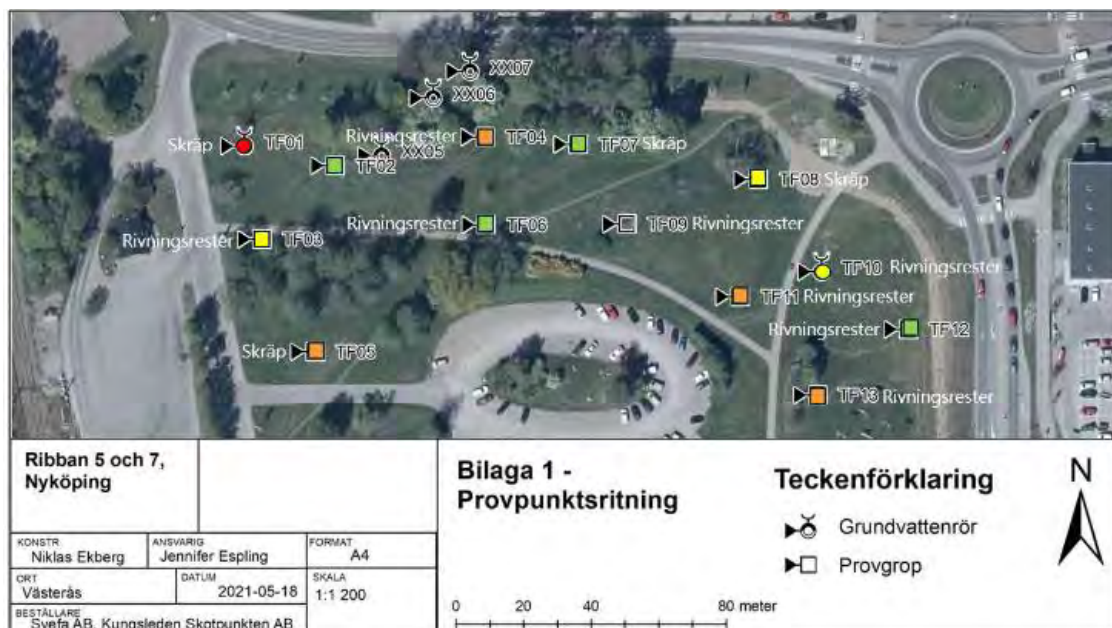
Mätresultatet visade att inga uppmätta vibrationsnivåer överskrider riktvärden. Vibration bedöms därmed inte utgöra ett problem för genomförandet av planen. I framtiden skulle området kunna få ett förändrat vägnät där trafiken på Arnöleden avlastas i enlighet med översiktsplanen. Detta genom att bygga en vägkoppling mellan Arnöleden och Järnvägsgatan. Detta skulle kunna innebära att en större mängd trafik kommer trafikera den vägen. Aktuellt mätresultat kan appliceras på ett sådant framtida scenario med bedömningen att framtida trafik på denna väg inte kommer att utgöra något problem för planerad bebyggelse vad gäller vibrationer och stomljud.

## Markföroreningar och radon

### Nuläge och förutsättningar

I samband med planarbetet har markmiljöundersökningar utförts för att utreda föroreningssituationen inom planområdet. Skjul, upplag, industrilokaler samt tågspår har tidigare funnits inom planområdet. Det har även förekommit brandövningar med skumsläckning inom nordvästra delen av Ribban 7.

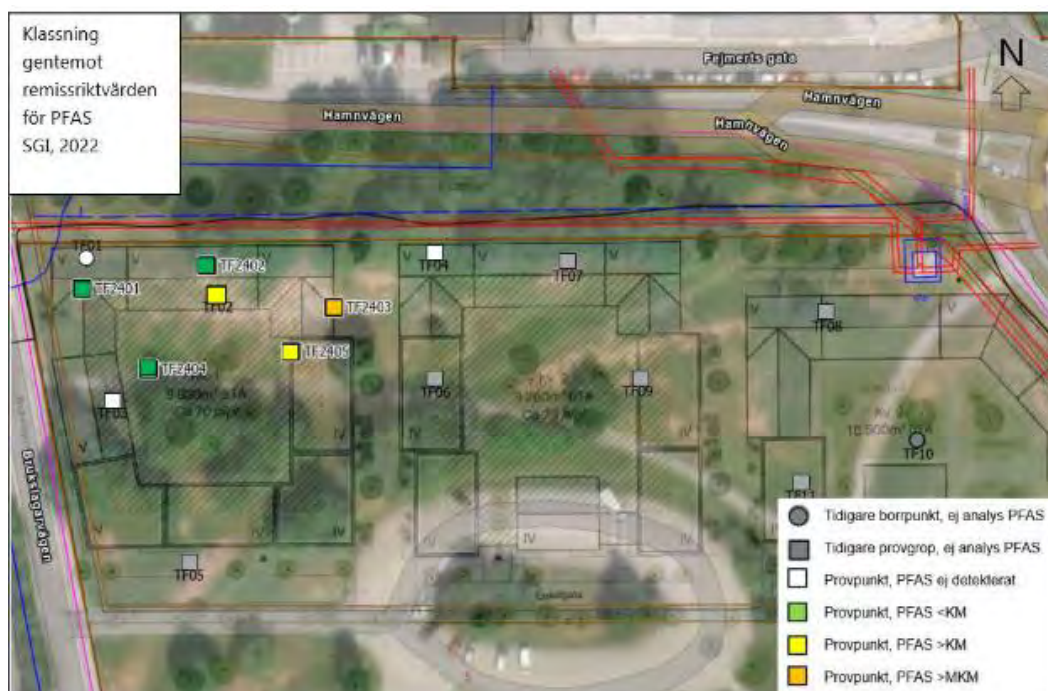
Översiktliga undersökningar av mark och grundvatten utfördes år 2021 (Terraformer, 2024). Genomförda undersökningar tyder inte på att tidigare järnvägsspår och träindustri har förorenat mark inom Ribban 7 med bekämpningsmedel eller impregneringskemikalier. Deponerat hushållsavfall eller deponigas har inte påträffats inom eller i närhet till Ribban 7 och bedöms inte utgöra en risk. Genomförda undersökningar inom Ribban 7 påvisar inte att klorerade alifater förekommer inom Ribban 7.



Figur 15. Provpunkter i mark inom Ribban 7. Provpunkter är färgmarkerade baserat på högsta uppmätta halt i respektive provpunkt: Rött = över FA, orange = över MKM, gult = över KM, grönt = under KM, ingen färg = prov har inte tagits ut.

Undersökningar inom angränsande fastighet Ribban 5 samt inom kvarteret Glödlampan och fastigheten Mjolkflaskan 5 påvisar inte risk för spridning av klorerade alifater till Ribban 7 via grundvatten. Undersökningen som genomfördes år 2021 indikerade att fyllningen inom norra delen av planområdet ligger i omättad zon (ovanför grundvattnet). Föroreningar påträffades i halter överskridande riktvärden för känslig markanvändning, KM, i fyllningen för metaller, PAH och i en provpunkt (det igenfyllda dräneringsdiket vid TF13) påvisades petroleumkolväten. Inom nordvästra delen påvisades låga PFAS-halter vid ett före detta område för släckningsövningar. Naturlig mark under fyllningen gav baserat på analysresultat och observationer intryck av att vara opåverkad.

Kompletterande undersökning av PFAS i områdets nordvästra del påvisade lokalt förekommande halter som överskrider såväl gällande som eventuellt kommande riktvärden för känslig markanvändning (Terraformer, 2024).



Figur 16. Provpunkter från 2021 och 2024 där PFAS undersökts. Klassning av PFAS summa 4, jämförelse med SGI:s remiss-riktvärden (SGI, 2022). Klassningen baseras på högsta uppmätta halt i respektive provpunkt

Planområdet ligger inom lågriskområde för radon.

#### Förändringar enligt planförslaget

Föroreningar som påvisats i halter över riktvärden för KM, behöver åtgärdas för att uppfylla kraven om en känsligare markanvändning, bostäder, och för att säkerställa ett tillräckligt skydd för människors hälsa och miljön inför att bostäder ska byggas på platsen.

Föroreningarna (metaller, PAH och PFAS) förekommer till viss del i samma markpartier men har olika egenskaper avseende bland annat vattenlöslighet, flyktighet och benägenhet att adsorbera till partiklar. Åtgärdsmetoder som genomförs utan att gräva upp och deponera jorden, så kallade in-situ metoder, har bedömts svåra att tillämpa i aktuellt fall. Exempel på sådana metoder är till exempel jordtvätt, termisk avdrivning, biologisk behandling, fyto Remediering och kemisk oxidation/reduktion.

Fyllningen inom planområdet utgörs till stor del av rivningsrester från tidigare byggnader så som betong, trä och tegel. Oavsett föroreningsgrad behöver sådant material schaktas upp, sorteras ut och avlägsnas för att marken ska uppfylla anläggningstekniska krav. Merparten av fyllningen inom området kommer även att behöva schaktas ur för grundläggning av byggnader, garage, vägar och gårdsmiljöer.

Eftersom anläggningstekniska behov till så stor del sammanfaller med saneringsbehov rekommenderas schaktsanering som åtgärds metod. Framtagande av alternativa åtgärdsförslag är av ovanstående skäl inte relevant.

Planområdet omfattar cirka 2 hektar och det översta jordlagret (uppskattat till en översta meter) förutsätts behövas schaktas bort inom större delen av

området för att ta bort rivningsrester samt för anläggande av byggnader, vägar och gårdsmiljöer. Baserat på analysresultat från genomförda undersökningar är ungefär hälften av proverna från översta metern inom planområdet förorenade i halter över KM. Schakt ner till 2 meters djup förutsätts behöva utföras inom cirka 400 kvadratmeter. I borttagandet av förorenade massor kalkyleras till omkring 15 miljoner kronor. En del av denna schaktkostnad kan i praktiken härledas till anläggningsschakt, men eftersom massorna ställvis är förorenade har masshanteringen inkluderats som en saneringskostnad i kalkylen.

Påvisade föroreningar bedöms vara möjliga att åtgärda så att marken uppfyller kraven på den nya känsligare markanvändningen och så att ett tillräckligt skydd för människors hälsa och miljön säkerställs. De tekniska förutsättningarna för att åtgärda föroreningarna är gynnsamma eftersom marken inte är bebyggd samt att den förorenade fyllningen avgränsas av ett underliggande lerlager. Åtgärden bedöms vara tekniskt genomförbar och kostnaden bedöms kunna bäras av det mervärde som ett genomförande av planförslaget skulle ge.

Saneringsåtgärder eller schakter i förorenad mark får inte genomföras innan en anmälan enligt 28 § förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inlämnats och den lokala tillsynsmyndigheten har meddelat beslut om att åtgärderna får genomföras. I anmälan enligt 28§ förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt tillsynsmyndighetens efterföljande beslut fastställs mätbara åtgärds mål, tillvägagångsätt vid provtagning samt klassificering och hantering av förorenare massor. Plankartan innefattar en planbestämmelse om att startbesked inte får ges för byggnation, förrän sanering av markföroreningar eller skyddsåtgärder för markföroreningar, har genomfört för att säkerställa att marken saneras till den grad som krävs för föreslagen användning.

## **Luftkvalitet**

### *Nuläge och förutsättningar*

I samband med planarbetet har Sweco tagit fram en luftutredning (2024) som syftar till att visa på fördelningen av kvävedioxid och partiklar (PM10) inom området samt jämföra beräknade halter mot föreskrivna miljökvalitetsnormer och det nationella miljökvalitetsmålet, Frisk luft. Beräkningar har utförts för två scenarion: nuvarande situationen samt för år 2040. Luftutredningen har tagits fram då området är beläget intill relativt högt trafikerade vägar samt värmekraftverket Idbäcksverket.

### *Förändringar enligt planförslaget*

Resultatet från spridningsberäkningarna visade att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Planområdets östra och norra delar uppvisar högst halter men riskerar inte att överskrida miljökvalitetsnormerna. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid klaras således inom planområdet och för samtliga scenarion. Miljökvalitetsmålet för årsmedelvärde klaras också för nuläges-scenariot och 2040 scenariot.



Miljö kvalitetsmålet för timmedelvärde klaras för planområdena i nuläget, och bedöms klaras med god marginal för 2040 scenariot.

Halterna av kvävedioxid beräknades minska fram till 2040 i jämförelse med nuvarande situation. Anledningen till minskningen är en kombination av att bakgrundhalterna förväntas minska till år 2040 och att teknikutvecklingen kommer leda till renare bilar med minskade direktutsläpp av kväveoxider.

Partikelhalternas års- och dygnsmedelvärde förändras inte nämnvärt mellan de olika scenarierna. Anledningen till att partikelhalterna mer eller mindre hålls konstanta är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck till viss del motverkas av den framtida trafikökningen. Miljö kvalitetsnormerna klaras dock för samtliga scenarion och antas inte vara begränsande i framtiden.

Miljö kvalitetsmålet "Frisk Lufts" årsmedelvärde för partiklar, PM10 (15 µg/m<sup>3</sup>) klaras i nuläget, och för 2040 scenariot, Miljö kvalitetsmålet för dygnsmedelvärde, som ligger på 30 µg/m<sup>3</sup> klaras inom hela planområdet i nuläges-scenariot och för 2040 är scenariot.

## **Sol och skugga**

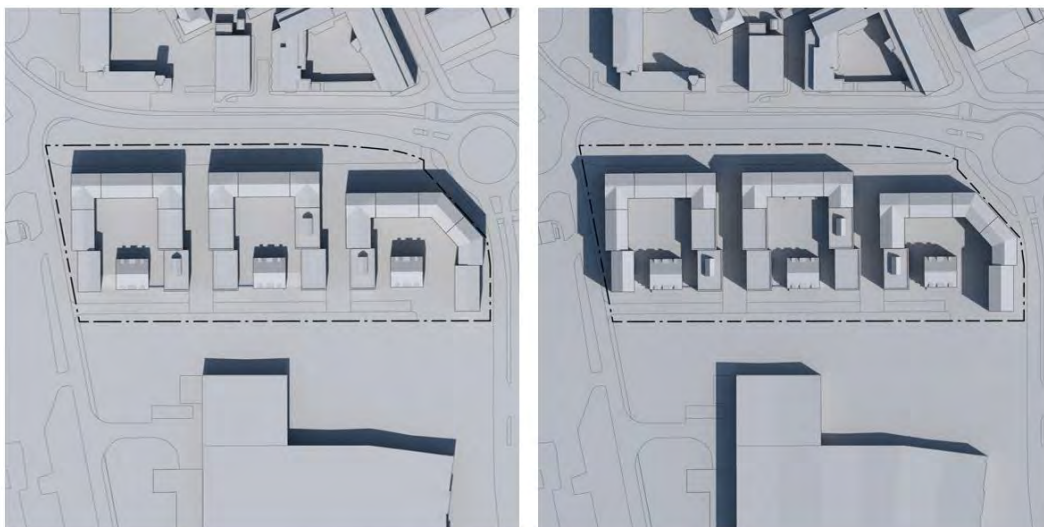
### *Nuläge och förutsättningar*

Planområdet som är obebyggt och relativt öppet har idag goda solljusförhållanden. Krav på dagsljus finns i BBR 6:322. Där anges att rum eller avskiljbara delar av rum där människor vistas mer än tillfälligt ska utformas och orienteras så att god tillgång till direkt dagsljus är möjligt, om det inte är orimligt med hänsyn till rummets avsedda användning.

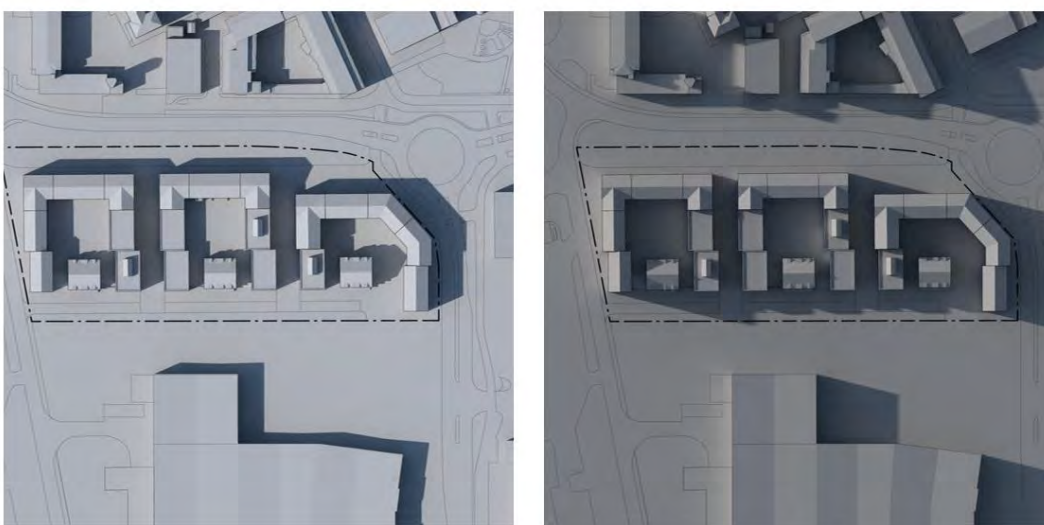
### *Förändringar enligt planförslaget*

I samband med framtagandet av detaljplanen har sol- och skuggförhållanden studerats. Dessa visar att närliggande bebyggelse inte skuggas av den föreslagna bebyggelsen.

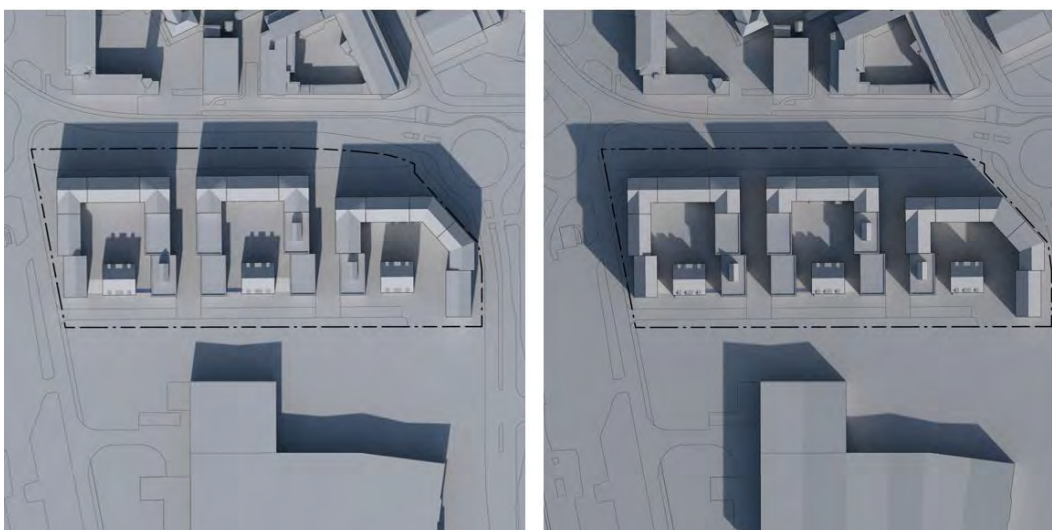
Förslagets bebyggelseolymer och typologi är anpassade för att få in solljus på gårdar och gator som bedöms, sett över ett helt dygn, kunna få en variation av både skuggiga och solbelysta platser där tillräcklig solinstrålning är möjlig för att de ska kunna vara grönskande. Studien visar även att planförslaget möjliggör nya bostäder med möjlighet till goda dagsljusförhållanden.



Figur 17. Skugga 20e juni kl 09:00 (t.v) samt kl 12:00 (t.h)



Figur 18. Skugga 20e juni kl 15:00 (t.v) samt kl 18:00 (t.h)



Figur 19. Skugga 20e september kl 09:00 (t.v) samt kl 12:00 (t.h)



Figur 20. Skugga 20e september kl 15:00 (t.v) samt kl 18:00 (t.h)

## Sociala frågor

### Barnperspektiv

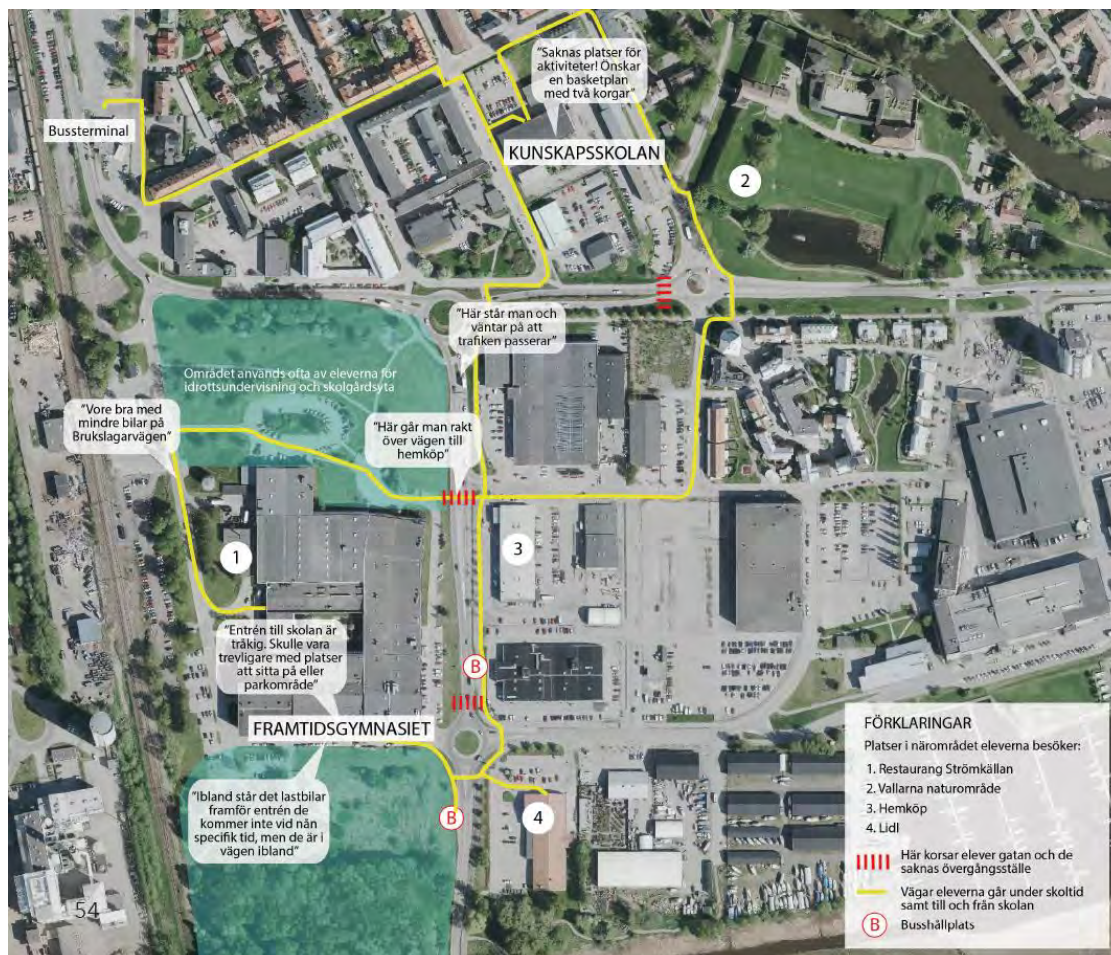
Inför samråd togs en barnkonsekvensanalys (Tyréns, 2022) fram med syfte att lyfta barnperspektivet och analysera planförslagets konsekvenser för barn.

En del av analysen utredde barns skolvägar och hur barn och unga tar sig runt i området. De som deltog i analysen var barn från årskurs 4-9 som går i skola i direkt närhet till planområdet. Eleverna som deltog under analysens dialogarbete lyfte bl.a.:

- Hinder framför skolentrén såsom lastbilar som lastar av och på varor
- Konsekvenser av kraftigt regn som påverkar framkomligheten till Framtidsgymnasiets entré
- Tråkiga ytor i form av grusplaner som eleverna även riskerar att ramla och göra sig illa på
- Ytor för fysisk aktivitet och idrott

Utöver detta informerade eleverna om målpunkter som de besöker utanför skolområdet och hur de tar sig till dessa. Hemköp lyftes som viktig målpunkt.

Elever från båda skolorna beskriver Hamnvägen och Arnöleden som frekvent trafikerade med bilar. Eleverna korsar vägen på platser där det saknas övergångsställen. På Hamnvägen finns ett övergångsställe tillgängligt öster om cirkulationsplatsen. Eleverna beskriver att bilar saktar in i denna punkt och visar hänsyn till korsande oskyddade trafikanter.



Figur 21. Samlad karta över analysen utifrån dialogen i barnkonsekvensanalysen (Tyrens, 2021)

### Förändringar enligt planförslaget

Planförslaget ger förutsättningar för att skapa mer ordnade stråk. Planförslaget bidrar till att fler människor kommer visats på platsen dygnet runt till skillnad från idag då platsen främst nyttjas av förbipasserande. Däremot kvarstår förutsättningarna för Hamnvägen samt Arnöleden som utgör fortsatt relativt högtrafikerade gator. Trafikutredningen har studerat olycksstatistik samt rekommenderar att trafiksäkerhethöjande åtgärder övervägs i korsningspunkterna.

Förutsättningar för grönskande miljöer säkerställs på bostadsgårdar och gator genom planbestämmelse om att plantering ska finnas. Regleringen är ett minimum och utgår från förutsättningarna att klara erforderliga krav på dagvattenfördröjning. Med fördel utförs större andel av gårdar och andra utemiljöer som grönskande.

Planförslaget har även en påverkan på andra sociala frågor såsom blandade funktioner, ökad tillgänglighet och trygghet samt bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

## Tillgänglighet, Trygghet och jämställdhet

### *Nuläge och förutsättningar*

Översiktsplan Nyköping 2040 beskriver Nyköpings framtida bebyggelse som en plats där:

- Särskild hänsyn tas till barns behov
- Nybyggnation ska sträva efter att skapa blandning av människor
- Ny bebyggelse kompletterar platsen med det som saknas
- Fysisk samhörighet skapas
- Förutsättningar för orienterbarhet och en tydlig avgränsning av olika zoner i staden skapas
- Tryggheten ökar

Området ligger inom ett område som idag är tydligt planerat utifrån biltrafik. Ytor för gångtrafikanter och cyklister saknas i stor utsträckning, och stråken inom och i anslutning till planområdet saknar tydlig orienterbarhet och är relativt svårläst, bortsett från det regionala cykelstråket. Cykelstråket längs Arnöledens östra sida är en del av det kommunala huvudcykelstråket mellan Arnö, Centrum, bussterminal och vidare mot kommande resecentrum. Det är otvetydigt vart stråk leder, särskilt i den norra delen och kring Spelhagsrondellen.

I norr används grönområdet för hundrastning, passage för fotgängare och cyklister och i viss utsträckning för idrottsundervisning vid närliggande skola.

Sammanfattningsvis går det att ta sig till planområdet från alla väderstreck, dock finns inga uppenbara mötesplatser som uppmuntrar till social samvaro annat än möjligen under skoltid för elever i närområdet, och även då är dessa platser otrygga, svårnavigerade och bullriga. Den svåra orienterbarheten ligger i den osammanhängande strukturen av stråk som inte kopplas ihop med varandra på ett bra sätt. I dagsläget går det regionala cykelstråket längs Arnöleden men det saknas koppling till planområdet.

I samband med planarbete har en trafikutredning tagits fram (Tyréns, 2024). Utredningen baseras på tidigare framtagna trafikdata och prognoser för år 2040. Kritiska punkter har studerats med körspårsstudier och siktlinjer för att säkerställa tillräckliga mått och säkerhet.

### *Förändringar enligt planförslaget*

Planområdet ansluts från Hamnvägen via Brukslagarvägen. Den lokalgata som föreslås inom planområdet förser de nya kvarteren.

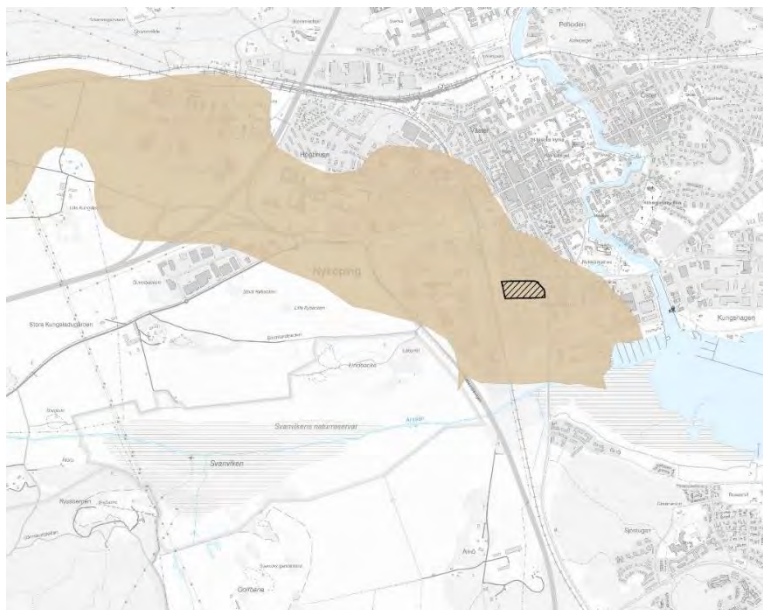
Planförslaget bedöms skapa en trafiksäker, tillgänglig och trygg miljö för alla trafikslag. Planen skapar förutsättningar för utbyggnad av gång- och cykelstråk längs Hamnvägen (i parkmarken) vilket ökar tillgängligheten till området för oskyddade trafikanter. Det tillkommande biltrafikflödet från Ribban 7 bedöms ge ett marginellt tillskott på trafikmängderna i närområdet. Planen har ingen negativ påverkan på kommunens eventuella framtida utveckling av Arnöleden och Järnvägsgatans förlängning. Trafiken längs med Hamnvägen och Arnöleden är i stort oförändrad.

Vid fortsatt utvecklingen av Spelhagen bör trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter för gående och cyklister övervägas på det kommunala vägnätet.

## Tekniska förutsättningar

### Geotekniska förhållanden

Planområdet ligger inom grundvattenförekomsten Larslundsmalmen-Nyköping som utgörs av vattenförande jordlager med sand och grus. Den övergripande strömningsriktningen i grundvattenmagasinet beskrivs på SGU:s grundvattenkarta som sydöstlig.



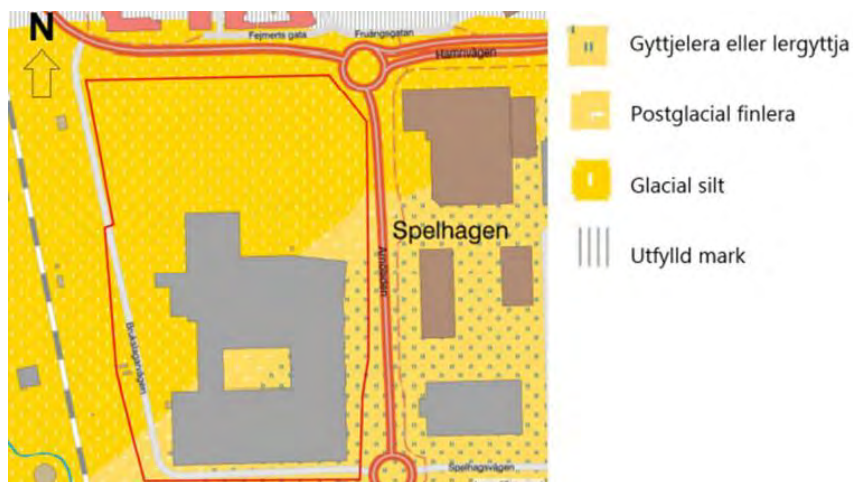
Figur 22. Blåmarkerat område visar utbredningen av grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. Svart markering är planområde.

I samband med framtagandet av planhandlingarna har ett PM Geoteknik (WSP, 2024) tagits fram för att säkerställa planen genomförande gällande de geotekniska förutsättningarna inom planområdet.

Jordlagerföljden inom planområdet består av cirka 1,0 - 1,5 m fyllnadsmaterial av sandigt grus ovan 8 - 10 m siltig lera. Leran underlagras av mäktiga lager silt med lerskikt. Jorddjupen inom den närliggande fastigheten Ribban 6 har uppmätts med hejarsondering och uppgår till 25 - 36 m i tidigare utförda borrhöjningar. Jorddjupen enligt jorddjupskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU) uppgår till 20 - 30 m.

Inom området rekommenderas pågrundläggning för byggnation. Leran bedöms som normalkonsoliderad och all ytterligare belastning skapar sättningar i leran. För uppfyllnader inom området där sättningar ej kan accepteras erfordras sättningsåtgärd. Områdets totalstabilitet bedöms med rådande förhållanden som god och för markhöjningar inom det planerade nyetableringsområdet som inte överstiger 1,5 m erfordras sannolikt ingen stabilitetsåtgärd.

Det ska för området antas att sättningssproblematik föreligger då de huvudsakliga jordarterna lera och silt bedöms förekomma i mäktigheter mellan 10 - 20 m. Sättningarnas storlek är beroende av lasttillskottet som påförs marken, samt lermäktigheten vid det aktuella området. Sättningutvecklingen sker över lång tid (>40 år). För att utreda områdets sättningsegenskaper erfordras ytterligare geotekniska fältundersökningar och beräkningar.



Figur 23. Jordartskarta (SGU)

Grundvattnets trycknivå kan översiktligt antas vara belägen på djup mellan 1 - 2 m under markytan baserat på mätvärden från intilliggande fastigheter. För att säkerställa en dimensionerande grundvattennivå vid grundläggning av garage eller källarplan erfordras långtidsmätningar av grundvattennivåerna.

#### ***Förändringar enligt planförslaget***

All byggnation inom området erfordras enligt nu kända förutsättningar på grundläggning. I utredningen framgår ytterligare rekommendationer för grundläggning, sättningståtgärder, schakt samt stabilitetsåtgärder.

Det bedöms inte föreligga någon risk för stabilitetsproblematik för uppfyllnader upp till 1,5 meter inom området. Schaktarbeten som inte överstiger 2 meter bedöms kunna utgöras utan teknisk åtgärd. Större uppfyllnader eller djupare schakt än så planeras inte. Djupare schakt i lera än 2 meter erfordrar sannolikt stabilitetshöjande åtgärd i samband med schakt, exempelvis en spontkonstruktion eller avschaktning beroende på schaktens förutsättningar. Detta antagande måste verifieras med vidare utredningar och en geoteknisk översyn i samband med detaljprojekteringen.

### **Vatten och avlopp**

#### ***Nuläge och förutsättningar***

Det finns befintliga anslutningspunkter för kommunalt vatten och avlopp i östra delen av planområdet vid Arnöleden. Längs med Hamnvägen och Arnöleden går idag en spillvattenledning och en dagvattenledning.

#### ***Förändringar enligt planförslaget***

Möjlighet till anslutning av kommande exploatering finns. Kontakt med ledningsägare/leverantör fordras. Nyköping vatten uppger att kapaciteten

bedöms finnas i befintligt nät förutsatt att dagvatten hanteras separat från avlopps/spilledning.

Nyköping vatten anvisar en anslutningspunkt för anslutning till kommunens vatten, avlopp och dagvatten.

## Avfall

### *Nuläge och förutsättningar*

Källsortering och avfallshantering ska ske enligt kommunens policy och hanteras lokalt på kvartersmark. Närmsta återvinningsstation, ÅVS, för förpackningsinsamling, finns sydöst om området på andra sidan Arnöleden vid butiken Lidl. Närmsta återvinningscentral, ÅVC, för grovsopor ligger på Björshult ca 4 km från planområdet. Utrymmen för avfall placeras så att de, i enlighet med BBR 3:422, kan nå inom 50 meter från bostadshusens entréer.

Från den 1 januari 2027 träder nya regler in gällande förpackningsavfall. Detta innebär att de vanligast förekommande förpackningsslagen (papper, plast, metall och glas) alltid ska samlas in fastighetsnära. Skrymmande förpackningar av papper och plast ska samlas in på lättillgängliga insamlingsplatser och övriga förpackningsmaterial (trä, keramik, textil o. dyl.) på kommunens återvinningscentral (ÅVC).

### *Förändringar enligt planförslaget*

Varje enskild fastighetsägare uppmuntras till att källsortera och återvinna sitt avfall. Rum för avfallshantering kan lösas i byggnadernas bottenvåning alternativt kan miljöbodas uppföras i marknivå inom kvartersmark för bostadsändamål. Detaljplanen möjliggör för att utrymmen för avfall kan nå inom 50 meter från bostadshusens entréer. Val av avfallssystem, placering och omfattning utreds vidare i samband med bygglov. Val av avfallssystem ska samordnas inom planområdet för att minimera antalet avfallsfordon. Längs kvartersgatan föreslås angöringsytor, dessa är dimensionerade för en lastbil/sopbil. I planen finns förutsättningar för att uppfylla de riktlinjer och krav som framförs i *Teknisk standard för renhållning avseende avfall*. I kommande bygglovsskede är det viktigt att fortsatt beakta krav och riktlinjer enligt kommunens standard.

## El och Fjärrvärme

### *Nuläge och förutsättningar*

I norra delen mot Hamnvägen har Vattenfall fjärrvärme en större fjärrvärmeledning och en fjärrvärmekammare. Vattenfall Eldistribution har en 12 kV markkabel nordsydlig riktning.

### *Förändringar enligt planförslaget*

Inom planområdet möjliggörs för en transformatorstation om 10x10 meter för tillkommande elnätstation i anslutning till infarten till området.

Möjlighet till anslutning av kommande exploatering finns. Kontakt med ledningsägare/leverantör fordras.



Fjärrvärmeledningen kommer att kunna ligga kvar i befintligt läge i den norra delen av planområdet och skyddas genom prickmark samt u-område i de lägen ledningen hamnar på kvartermark.

Elkabelns läge kommer behöva justeras för att göra plats för nya byggrätter. Flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution men bekostas av exploitören.

## Tele och bredband

### *Nuläge och förutsättningar*

Telenor samt Skanova har ledningar som ansluter till den befintliga byggnaden söder om planområdet. Norr om föreslagen bebyggelse finns en fiberkabel.

### *Förändringar enligt planförslaget*

Befintliga ledningar bedöms inte påverkas vid ett genomförande av planen. Möjlighet till anslutning av kommande exploatering finns. Kontakt med ledningsägare/leverantör fordras.

## Dagvatten

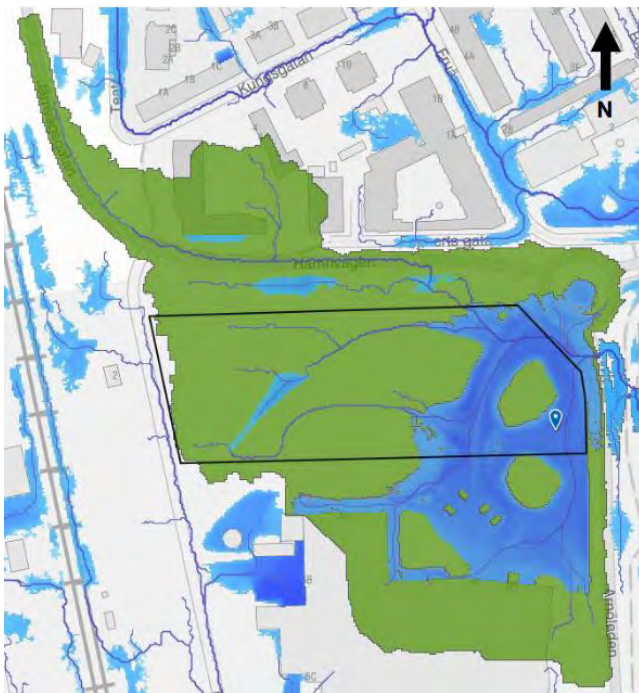
### *Nuläge och förutsättningar*

Sweco (2024) har utrett förutsättningar för dagvatten- och översvämningshantering inom planområdet utifrån kommunens riktlinjer för dagvattenhantering. Fastigheten är i dagsläget inte ansluten till befintligt ledningssystemet. Det intilliggande ledningssystemet har kapacitet utifrån dagens förhållanden och vattenmängder. Detaljplanen får inte innebära att belastningen på ledningsnätet ökar.

Området är över lag relativt flackt med en sluttning mot söder. Planområdet är i dagsläget obebyggd, om ingen hänsyn tas till dagvattenhantering inom området kommer planen innebära en påverkan nedströms på recipient. Infiltrationsmöjligheten inom planområdet bedöms som låg med hänsyn till förekommande jordarter. Inom planområdet förekommer ett antal mindre lågpunkter men även delar av en större lågpunkt. Dagvattnet leds idag orenat via ledningsnät mot recipienterna.

Dagvatten från området rinner huvudsakligen i två olika riktningar mot två olika recipienter:

- Söderut mot Kilaån (Måttlig ekologisk status, Uppnår ej god kemisk status)
- Österut mot Stadsfjärden (Otillfredsställande ekologisk status, Uppnår ej god kemisk status)



Figur 24. Avrinningsområdet, lågpunkter och modellerade, ytliga rinnvägar i nuläget med befintliga marknivåer.

De naturliga underliggande jordarterna inom planområdet består främst av jordarter med begränsad infiltrationsförmåga vilket medför att avattning genom infiltration inte är funktionellt.

Recipienterna för dagvatten från planområdet utgörs av Kilaån i söder, Stadsfjärden i öster samt den underliggande grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. Samtliga recipienter omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) där beslutade miljö kvalitetsmål innebär att recipienternas olika status generellt behöver förbättras. För båda ytvattenrecipienter råder undantag från beslutade MKN för PBDE och kvicksilver. Gränsvärdena för PBDE och kvicksilver överskrids i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster, sjöar, vattendrag och kustvatten och anses bero på utsläpp under lång tid. Skälet till undantaget är att det bedöms tekniskt omöjligt att sänka halterna av PBDE och kvicksilver till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus, dock får inte halterna av något utav ämnena öka och lokala påverkanskällor som bidrar till sänkt status för kvicksilver ska åtgärdas oavsett det mindre stränga kravet för atmosfärisk deposition. Resultatet från utförda markundersökningar tyder på att metaller, PAH, petroleumkolväten, PFAS och PCB förekommer i mark och grundvatten inom planområdet i en omfattning som kräver åtgärder vid genomförande av planförslaget.

#### ***Förändringar enligt planförslaget***

Dagvattenflödena kommer att öka till följd av exploatering och ett behov av flödesfördröjning kommer att finnas.

Dagvattenmängden till kommunens befintliga dagvattenledningsnät får inte öka jämfört med dagsläget, vilket innebär att dagvatten kommer att behöva fördröjas inom planområdet. Beräkningarna har utgått från ett återkomsttiden 5 år vid fylld ledning och 20 år för trycklinje i marknivå samt en klimatfaktor på

1,25. Erforderlig fördröjningsvolym inom planområdet är beräknad till 276 m<sup>3</sup>. Lämpliga anläggningar för hantering av dagvatten är exempelvis planteringar med skelettjordar, nedsänkta planteringar, regnbäddar eller multifunktionella ytor som även kan nyttjas för rekreativa ändamål.



Figur 25. Ribban 7 - föreslagen dagvattenhantering föreslås inom ytor för grönyta/plantering samt trädplantering, Dagvattenutredning

Det framgår av dagvattenutredningen att halterna av de flesta föroreningsämnen i dagvattnet minskar till följd av exploateringen. Endast för kadmium och nickel ökar halterna. Däremot framgår det också att totalmängden i kg/år ökar för samtliga ämnen utom suspenderat material, kvicksilver och bly. Detta beror på att hårdgörningsgraden inom planområdet ökar och att den totala mängden dagvatten som når recipienterna ökar, vilket innebär att större mängder föroreningar når recipienterna även om halterna i dagvattnet minskar.

Erforderlig rening bedöms kunna ske i de åtgärder som vidtas för fördröjning och rening. Bedömningen är att utrymme finns inom planen för att rymma åtgärder för nödvändig fördröjning. I planområdets södra del planläggs bl.a. för ett dike längs med lokalgatan. Detta dike bedöms som ensam åtgärd kunna hantera området totala fördröjningsbehov.

Planen säkerställer även hantering av dagvattnet genom andra åtgärder inom kvartermarken så som att trädplanteringar ska finnas samt att 95 % av gaturummen mellan bebyggelsen som högst får hårdgöras. Samt att minst 20% av bostadsgårdarna ska ha planteringar.

## Översvämning

Vid detaljplanering måste hänsyn tas till översvämningsrisker kopplade till hav, vattendrag och skyfall. Enligt plan- och bygglagen ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till översvämning.

Då planområdet påverkas vid en högvattensituation har Sweco i utredningen *Bedömning av extremvattenstånd i Nyköping (2024)* tagit fram representativa nivåer för extrema högvattenhändelser kring Nyköping. I denna utredning beskrivs även översiktligt hur dessa nivåer samvarierar med nivåerna vid närbelägna observationsstationer avseende exempelvis vindriktning. Därutöver redovisas hur framtagna extrema högvattenhändelser påverkas av pågående havsnivåhöjningar för ett flertal tidssteg. Framtagna framtida extrema högvattenhändelser redovisas med ett kombinerat konfidensintervall.

För att utreda förutsättningarna och åtgärder för översvämningsrisker har en översvämningsutredning tagits fram av Sweco (2024). En hydraulisk modell har upprättats för att kontrollera konsekvenserna vid ett 100-årsregn med klimatkoefficient 1,25 samt föreslå nödvändiga åtgärder för klimatanpassning vid händelser av skyfall och översvämning från havet. Modellberäkningar med ett klimatanpassat 500-årsregn har även studerats för att utvärdera konsekvensen för planområdet vid en mer extrem regnhändelse.

### *Nuläge och förutsättningar*

#### *Extrem havsnivå*

För att kunna planera för stigande hav behöver underlag för framtida havsnivåer tas fram utifrån aktuell kunskap om den pågående klimatköret. Havsnivån vid en framtida extremhändelse (100-års återkomsttid) år 2100 i Nyköping har skattats till + 2,3 (i meter inom RH2000). Denna nivå har använts för att bedöma påverkan på planområdet vid ett framtida extremvattenstånd och att identifiera nödvändiga anpassningsåtgärder. Inom utredningen förutsätts vattendjup under 25 cm vara framkomliga för räddningstjänsten samt persontrafik då det är standard för normalfordon.

För att hantera ett extremvattenstånd bör byggnadskonstruktion som hamnar under nivån + 2,3 meter klimatsäkras med vattentät konstruktion. Vidare bör färdigt golv till bostad och bostadsgårdar placeras till en höjd om minst +2,3 meter och entréer utföras genomgående så det finns möjligheten att ta sig mellan byggnader och entréer inom kvarteren till farbara räddningsvägar och stråk. Även teknisk utrustning (t.ex ventiler, transformatorstation osv.) bör placeras till en höjd av minst +2,3 meter eller utformas så att de ej skadas vid naturligt översvämmande vatten.

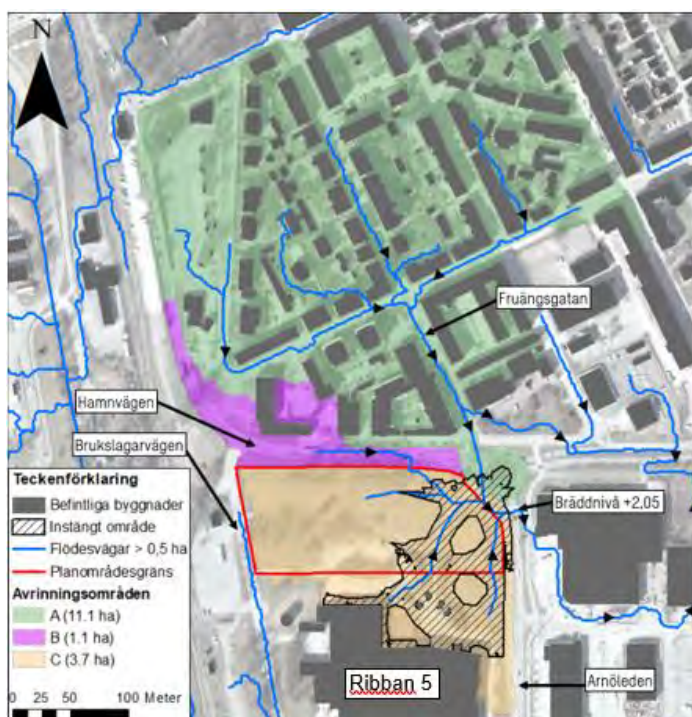
Även om byggnadens konstruktion uppförs med vattentät konstruktion upp till +2,3 meter bör entréer som utförs under den nivå förberedas för att kunna förslutas vid en högvattenhändelse, så att vatten inte kan tränga in i byggnaden. Detta görs genom att förbereda byggnationen med ett s.k.

semipermanenta översvämningsskydd med t.ex flood gates. Till ovan föreslagen lösning ska det också nämnas att det i dagsläget finns förvarningstid inför en högvattenhändelse. På så vis finns det god förberedelse för att montera semipermanenta översvämningsskydd.

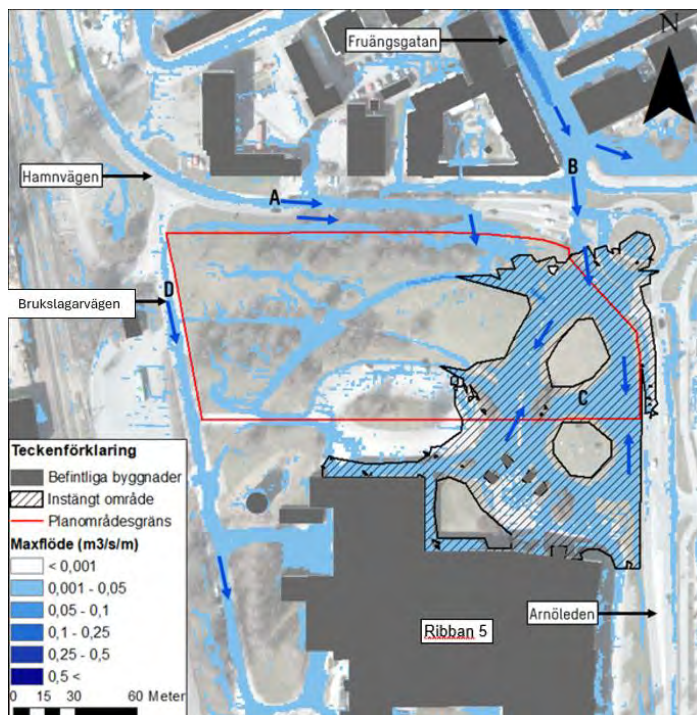
### Skyfall

I samband med ett 100-årsregn med klimatfaktor blir dagvattenledningssystemet överfullt och det vatten som inte får plats i ledningssystemet avrinner då ytledes. Planområdet tar då emot ytlig avrinning från tre olika avrinningsområden, se A, B och C i figur nedan. Vatten från det största avrinningsområdet A (ca 11,1 hektar) avrinner norrifrån längs Fruängsgatan och korsar Hamnvägen till planområdet. Planområdet belastas också av det mindre avrinningsområdet B (ca 1,1 hektar) som avrinner längs Hamnvägen. Lokal avrinning från avrinningsområde C (ca 3,7 hektar) sker från ytorna inom planområdet samt från marken på den norra och östra sidan om fastigheten Ribban 5.

Vatten från samtliga avrinningsområden avrinner till den östra delen av planområdet, som utgörs av en lågpunkt (markhöjder mellan ca +1,5-1,7 meter) i anslutning till Arnöleden (lägsta markhöjd ca +2,05 meter). Eftersom Arnöleden är upphöjd skapas ett instängt område där markvatten inte kan avrinna vidare ytligt med självfall. Först när lågpunkten har fyllts upp och vattennivån når den lägsta marknivån på Arnöleden kan vattnet brädas över vägen och avledas vidare österut. Det instängda området översvämmas med vattendjup upp emot ca 30-40 cm. Vattennivån inom det instängda området uppgår till ca +1,8 meter.



Figur 26. Avrinningsområdena som berör planområdet med de huvudsakliga flödesvägarna



Figur 27. Skyfallsmodelleringsresultat för befintlig situation vid ett klimatanpassat 100-årsregn med ytvattenflöden. De blå pilarna symboliserar huvudflödesriktningar och bokstäverna markerar områden av särskilt intresse.

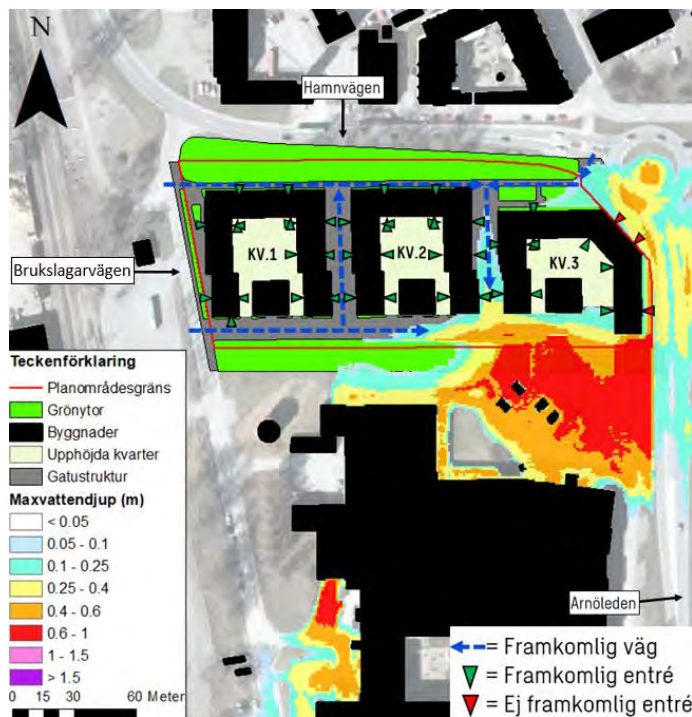
### Förändringar enligt planförslaget

Utformningen av planområdet och dess föreslagna markhöjder har anpassats för att beakta större regn och höga havsnivåer. Tillgänglighet för räddningstjänst och hemtjänst har säkerställts för att inte räddningsvägar och uppställningsplats för räddningsfordonsfordon ska riskera att översvämmas.

Höjdsättning har gjorts i dialog med trafikplanerare, skyfallskonsult samt dagvattenkonsult för att säkerställa att avrinning sker i rätt riktning för att minimera skador på bebyggelse samt infrastruktur. Se vidare respektive underrubrik nedan för hur planen anpassats till klimatförändringarna.

### Extrem havsnivå

Vid en framtida beräknad extrem havsnivå på +2,3 meter (år 2100) riskerar havsvatten att översvämma Arnöleden och delar av planområdets östra del. Havsvatten med vattendjup upp till mellan 40 - 60 cm förekommer i planområdets östra del samt på delar av kvartersgatan.

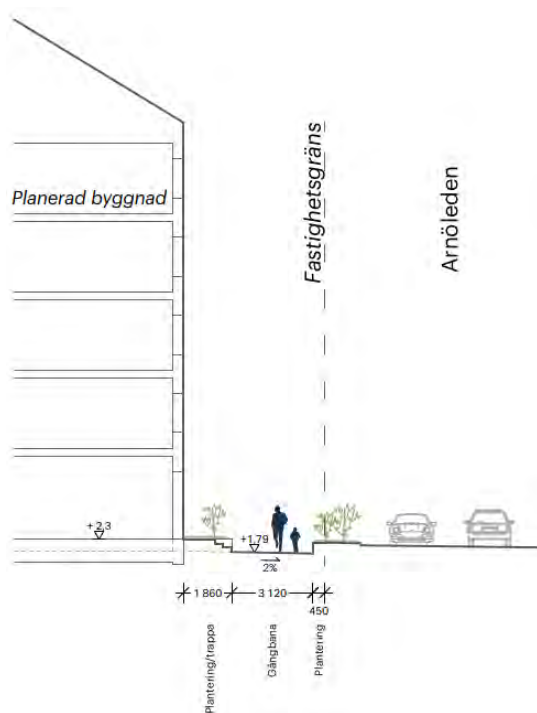


Figur 28. Beräknad översvämningsutbredning omkring planerad exploatering vid en framtida beräknad högvattensituation om + 2,3 meter år 2100. De blå pilarna markerar framkomliga vägar för Räddningstjänsten (vattendjup under 25 cm). I figuren redovisas framkomligheten till byggnaderna samt tillgängligheten till entréerna.

### Skyfall

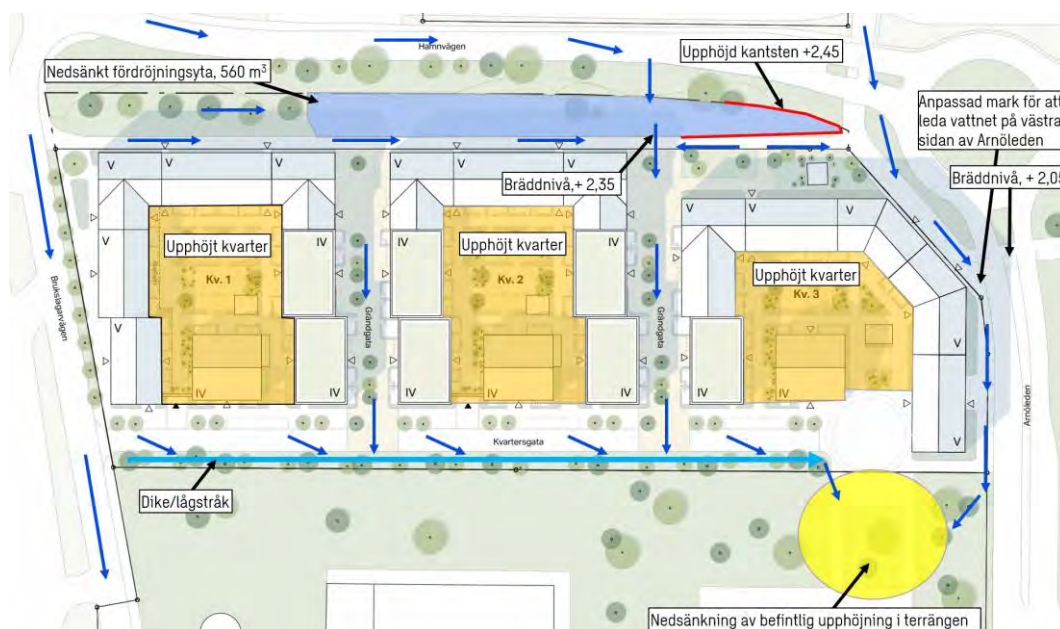
Grundprincipen för att hantera nederbörd vid en skyfallssituation är att leda vattnet ytligt längs med gator och vägar.

Marknivån på den östra sidan av kvarter 3 behöver anpassas för att möjliggöra att vatten som kommer ifrån norr (avrinningsområde A) fortsatt avleds söderut till lågpunkten på västra sidan av Arnöleden, likt befintlig situation.



Figur 29. Principsektion för utformning av förgårdsmarken som möter Arnöleden. Skyfallsvatten leds längs nedsänkt yta och färdigt golv bostad hamnar på +2,3 meter över angivet nollplan

En nedsänkt skyfalls-/fördröjningsyta om ca 560 m<sup>3</sup> föreslås inom grönområdet i den norra delen av planområdet. Detta för att fördröja avrinningen norrifrån som avleds längsmed Hamnvägen. Från översvämningssytan sker avrinningen sedan längs grändgatorna till ett uppsamlade dike längs kvartersgatans södra del och vidare till befintlig lågpunkt.



Figur 30. Föreslagen principiell utformning av framtida bebyggelse inom detaljplanen. Blå pilar representerar generella riktningar för marklutningen och flödesvägar.

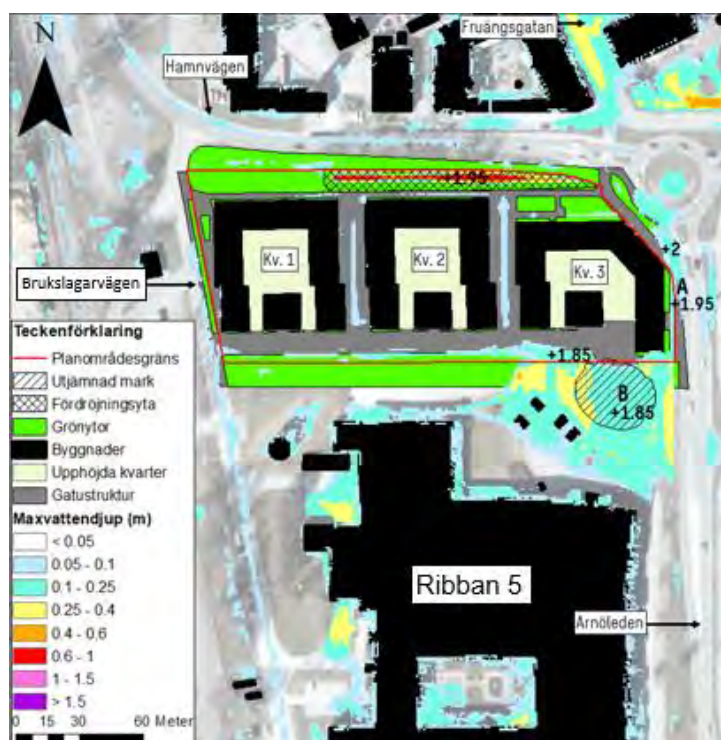
Den föreslagna utformningen och höjdsättningen orsakar inte någon betydande försämring för omgivande bebyggelse. Vattendjupet sjunker på den mark som föreslås bebyggas. Vattendjupen ökar i den föreslagna skyfalls-



/fördröjningsytan och den utjämnade marken (B) i lågpunkten. Vattendjupet ökar även något öster om planområdet vid den västra körbanan av cirkulationsplatsen och körbanan omkring övergångsstället för Arnöleden (ca 10-15 cm). Ökningen av vattendjupet bedöms emellertid inte leda till en betydande försämring för framkomligheten på Arnöleden, då vägen fortfarande är framkomlig och översvämmas en begränsad tid (vattendjupen överstiger 20 cm i ca 30 min).

Med föreslagen utformning föreslås den befintliga upphöjningen i lågpunkten (B) på Ribban 5 jämnas ut till omkringliggande marknivåer för att åstadkomma en extra fördröjningsvolym inom det instängda området. En kompletterande modellberäkning har dock visat att om detta inte görs stiger vattendjupen inom lågpunkten enbart med ca 6-7 cm jämfört med befintlig situation. Denna höjning av vattendjupen har inte en betydande påverkan för räddningstjänstens framkomlighet, översvämningsutbredningen eller översvämningsrisken för byggnaderna inom Ribban 5 och 7. Därav är inte åtgärden nödvändig för att skyfallssäkra detaljplanen men en sådan åtgärd medför till en förbättring.

Genom att anpassa höjdsättningen och skydda bebyggelsen mot havsnivåerna som uppstår vid framtida extremhändelse år 2100 (+2,3 meter över angivet nollplan) säkras också bebyggelsen i det här fallet vid ett 100-årsregn ned klimatfaktor.



Figur 31. Skyfallsmodelleringsresultat för framtida situation vid ett klimatanpassat 100-årsregn med beräknat maximalt vattendjup

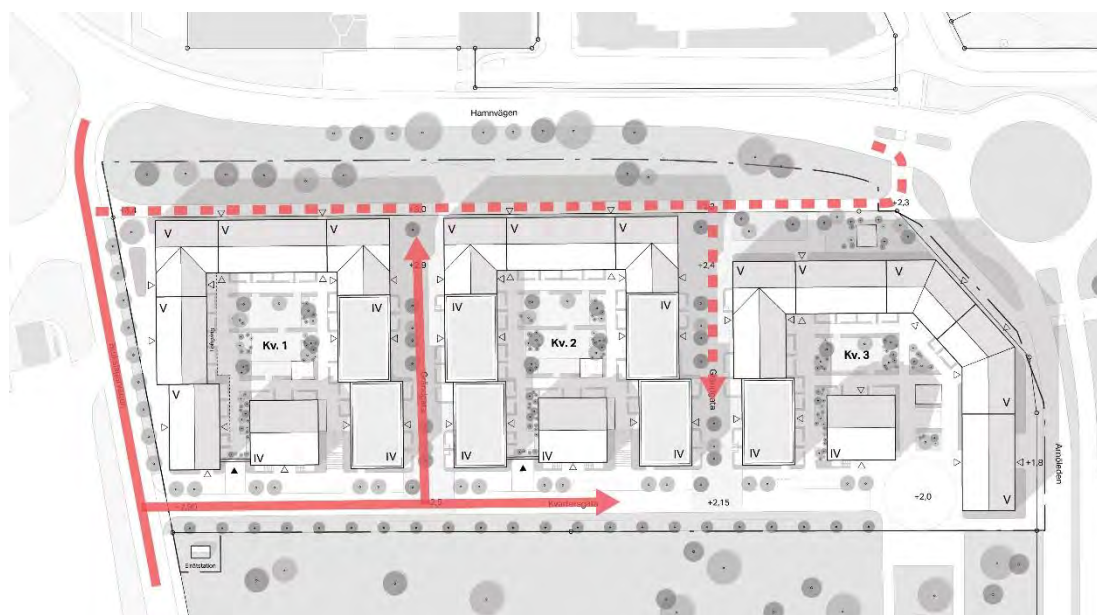
Även om ett klimatanpassat 100-årsregn är dimensionerande för detaljplan har ändå modellberäkningar med ett klimatanpassat 500-årsregn studerats. Detta för att utvärdera konsekvensen för planområdet vid en mer extrem

regnhändelse. Utredningen visar att situationen i området vid ett 500-årsregn fortsatt inte är värre än att bebyggelsen och räddningsvägars framkomlighet fortsatt säkras om de anpassas för havsnivån vid en framtida extremhändelse år 2100 (100-års återkomsttid). För att hantera ännu större regnmängder än 500-årsregn kan förslagsvis ett svackdike längs Arnöleden uppföras för att avlasta det befintliga instängda området. En sådan åtgärd behöver om den blir aktuell att studera närmre anpassas till den allmänna VA-ledning som är placerad väster om gatan. Ledningen ligger djupt och bör kunna samordnas vid anordnande av svackdike.

### Planreglering översvämning

Ytor för skyfall och avrinning säkerställs på plankartan genom planreglering om höjdsättning samt planbestämmelse om dike längs kvartersgatan och översvämningsyta i parkmarken.

Med föreslagen utformning och reglerad höjdsättning säkerställs även framkomligheten för Räddningstjänsten till samtliga kvarter via torra vägar, dvs. anlagda minst 2,3 meter över angivet nollplan (se figur 31).



Figur 32. Räddningsvägar vid extrem havsnivå. Streckad linje utgör räddningsväg som där hela sträckan ligger över +2,3 meter och kan nyttjas vid t.ex. extremhändelse.

Vidare säkerställer detaljplanen att

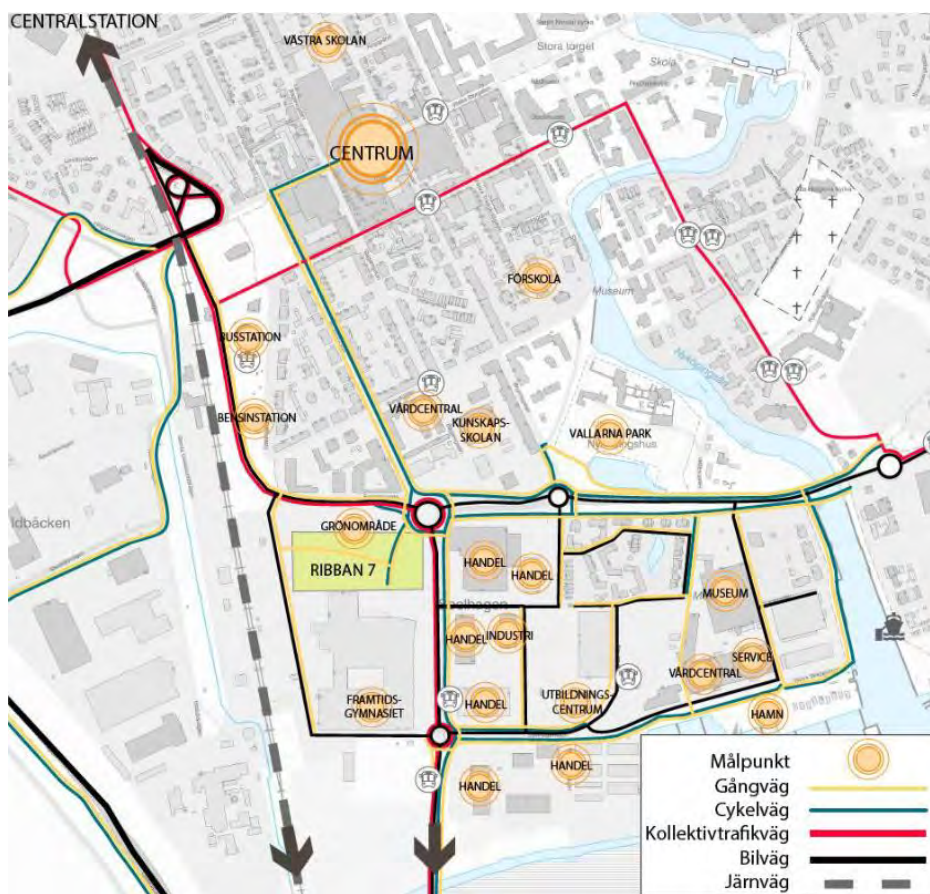
- Byggnader utformas så att de ej skadas vid naturligt översvämmande vatten till en höjd av minst +2,3 meter över angivet nollplan.
- Att färdigt golv för bostad anordnas till en höjd av minst +2,3 meter över angivet nollplan.
- Byggnaders tekniska utrustning placeras till en höjd av minst +2,3 meter över angivet nollplan eller utformas så att de ej skadas vid naturligt översvämmande vatten.

- Gårdar anläggas på minst +2,3 meter över angivet nollplan, vilket medger möjligheten att ta sig mellan byggnader och entréer inom kvarteret.
- Att alla entréer utförs genomgående så utrymning alltid kan ske till och över bostadsgårdarna.
- Utförande av översvämningsåtgärd och justering av höjder på allmän plats säkras i exploateringsavtal som ska uppföras innan planen antas.

## Kommunikationer

Planområdet omgärdas av Hamnvägen och Arnöleden som utgör viktiga infarter till Nyköpings innerstad och som har en stor andel genomfartstrafik, där kapaciteten vid vissa tidpunkter till viss del är begränsad. Öster om planområdet finns flertalet större butiker och verksamheter med stora parkeringsytor mellan dessa. Området har idag en bilorienterad struktur vilket bidrar till att framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister i området är sämre.

En trafikutredning har studerat detaljplanens påverkan på omgivande gator, genom en beräkning av tillkommande trafikmängder uppräknat till år 2040, samt en nätutläggning för att studera konsekvenser för vägnätet.



Figur 33. Målpunkter och stråk för respektive trafikslag, nuläge. Lägen för busshållplatser är markerade.

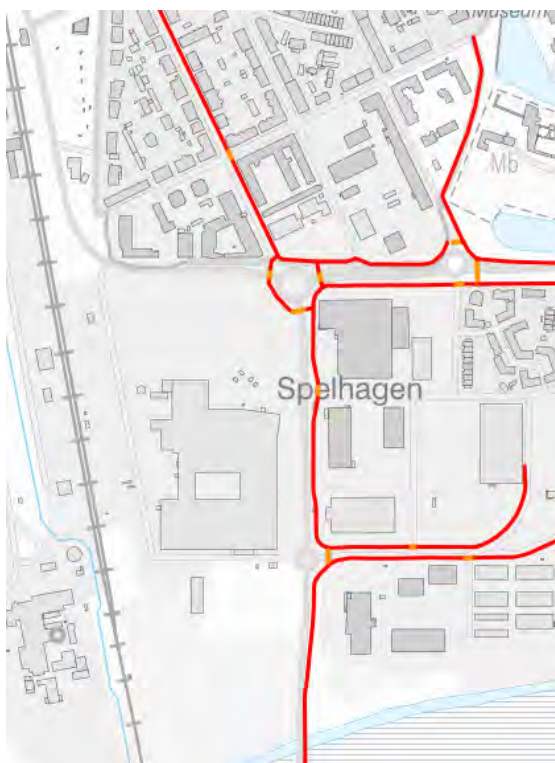
## Gång- och cykeltrafik

### *Nuläge och förutsättningar*

I dagsläget finns inget sammanhållet gång- och cykelvägnät intill planområdet. En trafikseparerad gång- och cykelväg går längs Arnöledens östra sida och kopplar samman Arnö med centrala Nyköping. Gång- och cykelbanan längs Arnöleden ingår i de regionala stråken Kustleden och Näckrosleden. En radarmätning utförd av Nyköpings kommun i september 2023, uppmättes cykelflödet längs sträckan till knappt 1 800 ÅDT på vardagar, medan helgtrafiken var lägre med ett snitt på 800 cyklister per dag. Det största flödet uppnås mellan klockan 15.00-17.00 samt mellan klockan 07.00-09.00. Detta stråk kopplar an Arnö med centrala Nyköping och driftas med sopsaltning under årets kallare del.

Väster om planområdet finns en smal gångbana längs Brukslagarvägen med bristande standard gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. Gångbanan längs Brukslagarvägen fortsätter cirka 40 meter söder om Ribban 5. Den bedöms dock vara svåränvänd längs den sträckan då många hinder så som trappor och containrar förekommer.

Från Brukslagarvägens gångbana väster om området finns en gångbana som leder in i befintligt grönområde inom planområdet. Från gång- och cykelbanan vid cirkulationsplatsen nordöst om planområdet leder en kombinerad gång- och cykelbana till Framtidsgymnasiet.



Figur 34. Befintliga allmänna större cykelstråk 2024

### *Förändringar enligt planförslaget*

Planområdet möjliggör för en ny gång- och cykelbana längs med den planerade bebyggelsens norra sida. Denna föreslås kopplas till det befintliga

gång- och cykelnätet intill cirkulationen vid Hamnvägen i öst samt till Brukslagarvägen i väst. Cykel föreslås tillåtas i blandtrafik inom planområdet då lägre hastigheter planeras för.

Mellan kvarteren planeras gående och cyklister kunna samsas om gaturummet i blandtrafik. Gatorna kan användas vid behov av angöring, branduppställning eller dylikt.

Gångytorna inom planområdet föreslås utformas med ett jämnt underlag för att skapa en god tillgänglighet.

Trafikutredningen föreslår att befintliga korsningspunkter på det allmänna vägnätet bör ses över i samband med utvecklingen av Spelhagsområdet då det finns uppgifter om olyckor med oskyddade trafikanter.

## Kollektivtrafik

### *Nuläge och förutsättningar*

På Arnöleden finns busshållplats Spelhagsvägen vilken trafikeras av linjerna 2 och 715. Förbi området går både stadsbuss, landsbygdstrafik och icke linjelagd anropsstyrd flextrafik. Nyköpings bussterminal ligger cirka 500 meter från detaljplaneområdet.

Bussterminalen trafikeras av lokala busslinjer inom Nyköpings tätort och kommun, samt alla regionala busslinjer. De regionala linjerna trafikerar till städer som Oxelösund, Flen, Eskilstuna, Katrineholm, Gnesta och Trosa. Även nationella linjer till Norrköping, Stockholm och Göteborg trafikerar bussterminalen.

### *Förändringar enligt planförslaget*

Planförslaget bedöms inte påverka hållplatslägen eller kollektivtrafik i anslutning till området. Den nya placeringen av busstationen till Nyköpings resecenter som planeras till 2028 innebär dock ett något ökat avstånd från planområdet. Planområdet bedöms dock fortsatt ha en god tillgång till kollektivtrafik. En ny planerad hållplats avses tillkomma i höjd med den befintliga bussterminalen på järnvägsgatan, ca 200-300 meter från planområdet.

## Biltrafik

### *Nuläge och förutsättningar*

Planområdet omges av Hamngatan i norr, Arnöleden i öster och Brukslagarvägen i väster. Arnöleden och Hamnvägen är två viktiga gator i Nyköpings huvudvägnät och har en stor andel genomfartstrafik. Arnöleden utgörs av 1+1 körfält med tillkommande svängkörfält vid infarter till omkringliggande verksamheter. Hamnvägen är utpekad som sekundär led för farligt gods. Brukslagarvägen används primärt för leveranser till den befintliga byggnaden på Ribban 5, hit kommer ca 2 paketbilar samt 2 lastbilar utan släp dagligen.

Kapaciteten längs med huvudgatorna kring planområdet bedöms vid vissa tidpunkter på dygnet vara delvis begränsad. Begränsningarna påverkas av framkomlighet vid korspunkterna.

Övergripande är gatorna utformade med prioritet för motorburen trafik där breda körbanor kantas av stödremisor, markparkeringar och stora avstånd till bebyggelse.

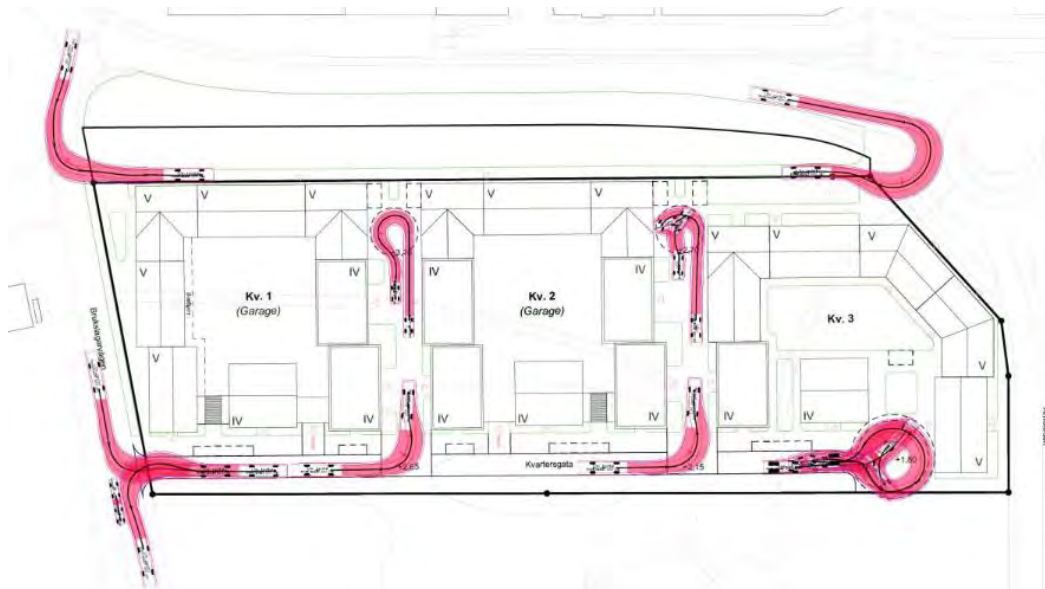


Figur 35. Dagens hastighetsgränser inom området. Källa: NVDB, hämtat september 2024

### Förändringar enligt planförslaget

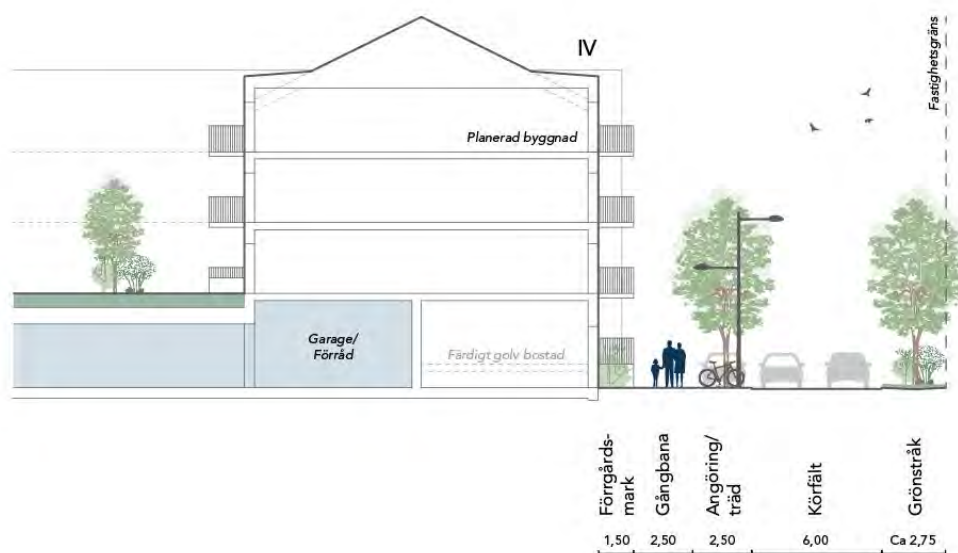
De nya bostäderna föreslås angöras via Brukslagarvägen väster om planområdet genom en ny kvartersgata som sträcker sig från väst till öst. Kvartersgatan avslutas i öster med en vändplan. Gatan möjliggör möte mellan lastbil/avfallsfordon och personbil. Planförslaget möjliggör för trädad, angöring och cykelparkering längs norra sidan av gatan. Mellan kvarteren föreslås gator för blandtrafik med möjlighet till angöring och branduppställning. I planområdets östra del planläggs utfartsförbud mot Arnöleden med syfte att inte inverka begränsande på framkomligheten på vägen.

Körspår har kontrollerat vid korsningar och vid vändplanen för lastbil om 12 meter. För gatorna mellan bebyggelsen har körspår för vändning med samt utan backning studerats. Längs gång- och cykelvägen i norr har alternativa åtkomstpunkter för räddningstjänst studerats.



Figur 36. Körspår (Trafikutredning, 2024)

Längs med kvartersgatan planeras angöring ske på anvisade platser. Det gäller för lastnings/lossning, parkering för personer med rörelsenedsättning och vid hämtning av avfall. Angöringsytorna anordnas med en längd om 15 meter. Vilket rymmer två personbilar eller en lastbil/avfallsbil. Om platsen är upptagen vid avfallshämtning eller leverans möjliggör körbanans bredd även uppställning i gata. Då kvartersgatan kommer utgöra angöring till tre bostadskvarter har gatan reglerats som möjlig att bilda gemensamhetsanläggning för gata (g1).



Figur 37. Gatusektion Kvartersgata angränsande Ribban 5.

Den nya bebyggelsen bedöms alstras 437 fordon/dygn. En kontrolljämförelse har gjorts mot Trafikverkets alstringsverktyg och där blir resultatet runt 500

fordon/dygn, det vill säga att de två olika metodernas resultat hamnar på ungefär samma nivå. Av den alstrade biltrafiken på 437 fordon/dygn antas hälften åka från området och den andra hälften till området under dygnet, det innebär 218 i vardera riktningen. Det tillkommande biltrafikflödet från Ribban 7 kommer att ge ett marginellt tillskott på trafikmängderna i närområdet och den förändring i kapacitetspåverkan det ger bedöms bli minimal. Alstringen från Ribban 7 innebär ett ungefärligt tillskott på 60 fordon per timme under rusning vilket innebär ett generellt tillskott på en bil per minut under en rusningstimme.

## Parkering och mobilitet

### *Nuläge och förutsättningar*

#### *Nuläge*

Fastigheten är obebyggd. Fastigheten Ribban 5 samt 7 har i fastighetsregistret inskriven rättighet till parkering samt väg inom planområdet.

#### *Förutsättningar*

Tillgängligheten och parkeringsbehovet för framtida boende och verksamma inom planområdet har studerats och utretts i en trafik-och mobilitetsutredning. Som grund till utredningen ligger Nyköpings kommuns transportstrategi, parkeringsstrategi samt mobilitets- och parkeringsnorm.

Transportstrategin anger bland annat att trafiken ska prioriteras utifrån ordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Parkeringsstrategin anger målområden för bland annat hållbart resande, effektiv markanvändning och attraktiv statsutveckling. Mobilitets- och parkeringsnormen är vägledande med flexibla parkeringstal och anger förutsättningar för mobilitetsåtgärder med syfte att minska efterfrågan på bilparkering samt möjlighet till parkeringsköp på annan fastighet.

Mobilitets- och parkeringsnormen har delat in staden i zoner utifrån hur förutsättningarna ser ut för hållbart resande där planområdet ligger på gränsen mellan zon G (gångstaden) och zon C (cykelstaden). Zon G motsvarar zon 1 i den tidigare zonindelningen i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta som rådande förutsättning inför samrådet av planförslaget.

Planområdet ligger centralt i staden med närhet till stadens serviceutbud och det bedöms finnas goda förutsättningar att resa hållbart till och från planområdet med kollektivtrafik eller med cykel eller gång som färdslag. Se ovan förutsättningar och förändringar för dessa färdslag.

Parkeringsnormen anger följande behov av parkeringsplatser för bil vid nybyggnation av bostäder utifrån olika nivåer av mobilitetsåtgärder:



<b>Bilparkeringsplatser per 1000 kvm BOA (BTA)</b>			
	<i>Grundnivå varav 10% besökare</i>	<i>Medelnivå* varav 10% besökare</i>	<i>Omfattande nivå* varav 10% besökare</i>
Zon G	8	6	4
Zon C	9	7	6
Zon K	10	8	7
Zon L	13		

*\*Nivå av mobilitetsåtgärder*

Tabell 6. bilparkering, Nyköpings parkeringsnorm 2024

Parkeringsnormen anger vidare följande behov av parkeringsplatser för cykel vid nybyggnation av bostäder:

<b>Cykelparkering per 1000 kvm BOA (BTA)</b>	<b>Boende</b>	<b>Besökare</b>	<b>Totalt</b>
Boende och besökare	20	2	22*

*\* Utformningskrav för grundläggande tillgänglighet måste uppfyllas, se bilaga 1.3.*

Tabell 7. cykelparkering, Nyköpings parkeringsnorm 2024

Normen anger vidare att följande grundkrav ska uppfyllas:

- 50 procent av cykelställen ska vara väderskyddade
- Minst 5 procent av platserna utformas för platskrävande cyklar
- Parkeringsriktlinjer för minimimått för olika typer av cykelparkering som behöver följas i samband med utformningen av platserna.

#### Övriga förutsättningar

Enligt Boverkets Byggregler, BBR, ska angöringsplats för bilar finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri.

Vid uppförande av byggnad ska en angöringsplats finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov. Avståndet max 25 meter från en tillgänglig entré gäller i båda fallen.

## Förändringar enligt planförslaget

### Bilparkering

Behovet av parkering för planområdet har beräknats utifrån 3 scenarion utifrån omfattning på mobilitetsåtgärder som syftar till att kunna reducera antal parkeringsplatser för bil; *grundnivå* (utan krav på mobilitetsåtgärder), *medelnivå* och *omfattande nivå*. Grundnivån kan förstås som ett riktvärde för hur stor parkeringsefterfrågan kan bli utan mobilitetsåtgärder.

Behovet av parkeringsplatser för bil vid grundnivå (utan mobilitetsåtgärder) blir 194 platser, vid medelnivå (visst antal mobilitetsåtgärder) 145 platser och vid omfattande mobilitetsåtgärder (omfattande mobilitetsåtgärder) 97 platser.

	Vid 3 garage		Grundnivå		Medelnivå		Omfattande nivå	
	BOA (kvm)	P-tal	BPL	P-tal	BPL	P-tal	BPL	
<b>Kvarter 1</b>	8 011	8	64	6	48	4	32	
<b>Kvarter 2</b>	7 905	8	63	6	47	4	32	
<b>Kvarter 3</b>	8 322	8	67	6	50	4	33	
<b>Summa</b>	<b>24 238</b>		<b>194</b>		<b>145</b>		<b>97</b>	

Tabell 8. Behov av bilparkering vid 3 garage inom planområdet utifrån Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköping (2024)

Parkeringsbehovet föreslås lösas genom parkering i garage under upphöjda bostadsgårdar. En mindre andel parkering föreslås längs den planerade kvartersgatan. Den föreslagna bebyggelsen möjliggör för cirka 100 bilplatser i två garage om 50 platser vardera i kvarter 1 och kvarter 2; alternativt cirka 135 bilplatser om det dessutom anläggs 35 platser i kvarter 3.

Vid fullt utnyttjad byggrätten krävs *omfattande nivå* på mobilitetsåtgärder om parkeringsbehovet ska lösas inom egen fastighet (planområdet). Planförslaget medger tillräckliga ytor och möjligheter för de parkeringar och mobilitetsåtgärder som krävs vid de omfattande reduceringsnivåerna förutom bilparkering i gemensam parkeringsanläggning som dock med fördel kan förläggas på Ribban 6 eller i samverkan med utpekade fastigheter i utredningen. Vid mobilitetsåtgärder motsvarande omfattande nivå krävs även att åtgärder enligt medelnivå genomförs.

Vid mobilitetsåtgärder motsvarande medelnivå saknas det 10 parkeringsplatser för att klara parkeringsbehovet inom planområdet. Beroende på hur den slutliga utformningen av kvartersgatan och övriga ytor blir efter projektering kan det vara möjligt att lösa alla platser på den egna fastigheten. Alternativt behöver ett antal platser lösas med hjälp av parkeringsköp på annan privat mark i närheten. De mobilitetsåtgärder som krävs för medelnivå bedöms som möjliga och rimliga att tillgodose inom planområdet.

Utan mobilitetsåtgärder (motsvarande behov enligt grundnivån behöver ca 59 parkeringsplatser tillskapas på annan plats. Dessa bedöms kunna lösas på annan plats i planområdets närhet genom förslagsvis parkeringsköp.

Platser för poolbilar (åtgärd vid omfattande nivå på mobilitetsåtgärder) ordnas med fördel utomhus. Exempelvis finns utrymme längs med kvartersgatan. Det finns flera fördelar med att placera poolbilarna utomhus; dels är bilarna synliga för alla boende och fungerar som en påminnelse för att möjlighet till bildelning finns, dels ligger bilarna nära tillgängligt för boende och externa användare. Dessutom blir bilpoolen även tillgänglig för andra Nyköpingsbor utan att dessa behöver få tillgång till husets garage.

Möjlighet finns att anordna angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade i enlighet med Boverkets byggregler, BBR, vilket följs upp i kommande bygglovsprövning. Platser ordnas efter behov i respektive garage, längs på gatorna på kvartersmark eller på gården om garage inom kvarter 3 inte byggs.

### Cykelparkering

Behovet av cykelparkering har beräknats utifrån samma förutsättningar som bilparkering, med garage under kvarter 1 och 2 samt med garage under samtliga 3 kvarter.

	BOA (kvm)	P-tal	CPL totalt	För boende	Besökare
Kvarter 1 med garage	8 011	22	176	160	16
Kvarter 2 med garage	7 905	22	174	158	16
Kvarter 3 med garage	8 322	22	183	166	17
<b>Summa vid 3 garage</b>	<b>24 238</b>		<b>533</b>	<b>485</b>	<b>49</b>
Kvarter 3 utan garage	8 789	22	193	176	18
<b>Summa vid 2 garage</b>	<b>24 705</b>		<b>544</b>	<b>494</b>	<b>50</b>

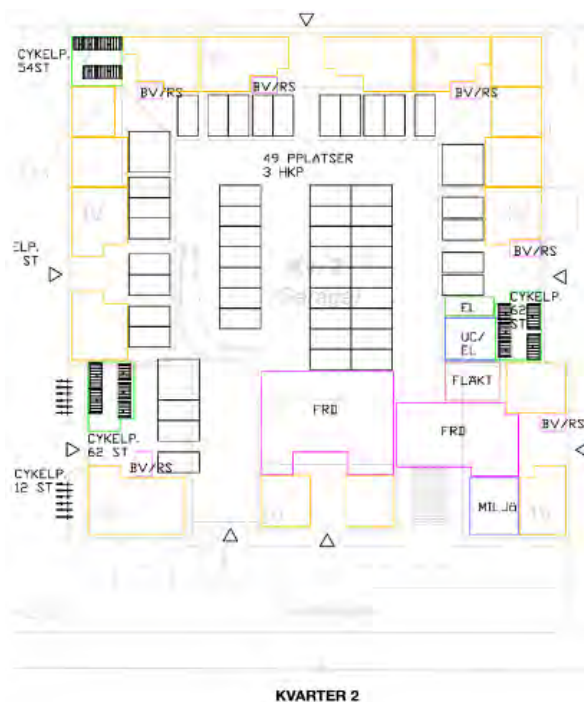
Tabell 9. Behov av cykelparkering för respektive kvarter

- 50 procent av cykelställen ska vara väderskyddade: **upp till 272 platser**. Dessa ordnas i första hand inomhus i bottenplan eller i väderskyddat cykelförråd/cykelgarage på gården.
- Minst 5 procent av platserna utformas för platskrävande cyklar: **upp till 27 platser**.

Parkeringsriktlinjerna anger minimimått för olika typer av cykelparkering som behöver följas i samband med utformningen av platserna.

Föreslagen lösning på cykelparkering motsvarande grundkraven, såväl som för medelnivå och omfattande nivå ryms sammanlagt på fastigheten, i byggnaderna och på gården. Figuren nedan visar ett exempel på hur bottenvåningen på kvarter 2 skulle kunna utformas för att inrymma vanlig cykelparkering i cykelrum och med tvåvåningsställ.

Antalet möjliga cykelplatser uppgår i exemplet till 178, vilket motsvarar mer än hela det kvarterets behov av platser. I de två andra kvarteren bedöms liknande ytor finnas tillgängliga. På gården möjliggörs för cykelställ för att erbjuda platser för besökare och komplettera eventuellt ytterligare behov av cykelplatser utöver de cykelställ som kommer att finnas inomhus. Utrymme för åtgärder såsom leveransbox, poolbilar, cykelpump med flera finns i garage, bottenvåningar och gårdar.



Figur 38. Exempel på bottenvåning med parkeringslösningar

## Planbestämmelser

Planbestämmelser	Motiv
<b>Användning mark och vatten</b>	
<i>Allmän platsmark</i>	
GATA	Samma reglering i befintlig plan. Planläggning syftar enbart till att möjliggöra reglering av utfartsförbud.
PARK	Planen möjliggör för en parkyta mellan Hamnvägen och kvartersmark för bostadsbebyggelse. Ytan ska hantera vatten vid stora regn samt verkar som en skyddszon mellan bebyggelse och Hamnvägen.
<i>Kvartersmark</i>	
B	Kvartersmark för bostadsbebyggelse (flerbostadshus)

C	Användningen medger kombinationer av olika verksamheter som handel, service, tillfällig vistelse, samlingslokaler, kontor och andra jämförliga verksamheter. Komplement till centrumverksamheten ingår också i användningen.
E	Säkerställer att tillräcklig yta finns för uppförande av transformatorstation.
<b>Egenskapsbestämmelser för allmän plats</b>	
<i>Mark och vegetation</i>	
Markens höjd över angivet nollplan	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa planområdet vid skyfall och översvämning samt säkerställa anslutning till intilliggande gator och fastigheter
Översvämningsyta	Bestämmelsen reglera att en nedsänkt skyfalls-/fördröjningsyta uppförs inom parkmarken med syfte att fördröja avrinningen från Hamnvägen.
<b>Egenskapsbestämmelser för kvartermark</b>	
<i>Bebyggelsens omfattning</i>	
Marken får inte förses med byggnad	Bestämmelsen avgränsar bebyggelsens omfattning och placering främst inom förgårdsmark där exempelvis dagvatten ska fördröjas. Trappor, upphöjda uteplatser får placeras. Undantaget mark som berörs av ledningsrätt där ledning inte får överbyggas med anläggningar.
Högsta nockhöjd i meter. Utöver angiven höjd får trapphus och teknikutrymmen uppföras med ett minsta indrag om 1,5 meter från fasad	Reglerar högsta nockhöjd på bebyggelsen för att anpassa mot stadskärna. Möjliggör för gestaltning med sadeltak vilket ses som positivt. I de fall trapphus, teknikutrymmen placeras med ett indrag från fasad tillåts dessa sticka upp ovan nockhöjd. Detta för att inte påverka upplevelsen av bebyggelsehöjd mot gata
Högsta byggnadshöjd i meter	Reglerar byggnadshöjden för att anpassa mot stadskärna. Möjliggör för gestaltning med sadeltak vilket ses som positivt

<i>Utformning</i>	
Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet större än 35 kvm ska orienteras mot en ljuddämpad sida	Bestämmelsen syftar till att bebyggelsen ska uppfylla kraven enligt bullerutredning
Minst 20% av ytan ska vara planterad	Bestämmelsen syftar till att säkerställa en god boendekvalitet med grönska på gårdar samt i syfte att möjliggöra för dagvattenhantering på gård
Balkonger får kraga ut max 1,5 meter från fasad och ska ha en frihöjd om minst 2,7 meter	Balkonger tillåts kraga ut max 1,5 meter för att undvika att balkongerna dominerar över fasadgestaltningen. Gata intill riskerar att bli övermöblerad med djupare balkonger och riskerar att påverka solljus. En frihöjd om 2,7 meter regleras för att möjliggöra för driftfordon att passera under. Balkonger tillåts placeras fritt mot gård.
Bottenvåning ska vara minst 3,5 meter hög (gäller ovasida bjälklag vid gatunivå till underkant ovanliggande bjälklag). Mellanbjälklag för bostad får uppföras.	Bestämmelsen syftar till att få variation och trygghet vid gatunivån samt säkerställa att verksamhetslokaler kan uppföras. Bestämmelsen syftar även till att markera sockelvåningen
Lokaler och entréer i bottenvåning som vetter mot allmän plats ska vara uppglasade. Komplementutrymmen som vetter mot allmän plats ska ha fönster.	Bestämmelserna syftar till att skapa variation och trygghet vid gatunivå. Med uppglasad menas att glaspartier ska vara tydligt större jämfört med fönster på ovanliggande bostadsvåningar. Komplementsutrymmen syftar till exempelvis avfallsrum, cykelrum, tvättstuga med mera.
Balkonger som vetter mot allmänplats får kraga ut max 0,8 meter från fasad och ska ha en frihöjd om minst 2,7 meter.	Bestämmelserna möjliggör utkragande byggnadsdelar samt anger en fri höjd. Balkonger får placeras fritt över gård. Den fria höjden för balkonger är satt för att möjliggöra drift och underhåll av allmän plats samt hindra lågt sittande balkonger som gör förgårdsmarken svår att nyttja. Bestämmelsen syftar till att undvika övertydliga bostadsmarkörer med balkonger som riskerar att dominera fasaduttrycket mot allmän plats
Balkonger som glasas in ska ha tak ovanför balkongen och inglasningen ska utföras utan vertikala profiler	Bestämmelsen syftar till att undvika övertydliga bostadsmarkörer med balkonger som riskerar att dominera

	fasaduttrycket mot allmän plats samt för att möjliggöra ljusinsläpp till bostäder
Prefabricerade byggnadselement ska bearbetas med en genomarbetad relief eller mönster. Elementskarvar ska hanteras för att bidra till en god helhetsverkan i gestaltningen av byggnaden	Bestämmelsen syftar till att skapa arkitektur med hög kvalitet som berikar gaturummet och att skarvarna då inte ska synas i fasaden. Med inte synliga avses att elementskarvar ska underordnas den övergripande fasadgestaltningen, hanteras medvetet och tydligt ingå som en gestaltningsidé. Modulbyggande är en viktig och ökande del i modernt byggande. Behovet av gestaltningsmässigt integrerade elementskarvar finns. Detta för att undvika intrycket av staplade lådor eller baracker.
En gavelspets får utföras vid varje byggnads ytterhörn, även om byggnadshöjden överskrids.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att gavelmotiv är möjligt.
Bostadsentréer ska vara genomgående	Syftar dels till att öka tillgängligheten till både innergård och gator samt för att skapa välkomnande entréer mot gata
<i>Utförande</i>	
Marken får överbyggas med planterbart bjälklag till en högsta höjd om 4,0 meter. Gäller ovasida bjälklagskonstruktion. Utöver denna höjd får marken planteras, komplementbyggnader om totalt 40 kvm och till en högsta nockhöjd om 4,0 meter samt balkonger, loftgångar, uteplatser och mindre tekniska installationer får också placeras	Bestämmelsen syftar till att reglera högst tillåtna höjd för bjälklagskonstruktion för överbyggda gårdar. Bestämmelsen möjliggör för komplementbyggnader till en nockhöjd om 4 meter ovan bjälklagskonstruktionen i syfte att möjliggöra för trivsamma och funktionella bostadsgårdar. Endast 40 kvm komplementbyggnad tillåts för att säkerställa friyta på gårdarna som annars riskerar att bli trånga sätt till exploateringsgraden.
Växthus, pergolor och/eller räcken till takterrass får byggas ovan angiven reglerad höjd och ska vara indragna från fasad	Bestämmelsen syftar till att uppmuntra till att skapa goda boendemiljöer och trivsamma ytor för de boende
Byggnader ska utformas så att de ej skadas vid naturligt översvämmande vatten till en höjd av minst +2,3 meter över angivet nollplan. För bostäder ska färdigt golv anordnas till en höjd av minst +2,3 meter över angivet nollplan. Byggnaders tekniska utrustning ska placeras till	Bestämmelsen syftar till att skydda byggnadernas konstruktion, bostäder och teknisk utrustning från att ta skada vid skyfall samt översvämning.

en höjd av minst +2,3 meter över angivet nollplan eller utformas så att de ej skadas vid naturligt översvämmande vatten. (Begränsas av användningsgräns),	
<i>Markens anordnande och vegetation</i>	
Ett avskärmande dike ska placeras längs planområdesgräns	Diket placerat söder om föreslagen lokalgata syftar till att leda vatten vid större regn i riktning mot befintlig lågpunkt samt fungera som eventuell dagvattenlösning för kvartersmark. Då diket primärt har en avledningsfunktion regleras i volym eller faktiska mått. Detta hanteras bättre vid en projektering och om önskan finns att även nyttja diket för dagvattenhantering
Trädplanteringar i planteringsytor ska finnas och max 95% av ytan får hårdgöras	Bestämmelsen syftar till att skapa goda bostadsmiljöer och multifunktionella ytor samt möjliggöra för dagvattenhantering på förgårdsmark
Markens höjd över angivet nollplan	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa planområdet vid skyfall och översvämning samt säkerställa anslutning till intilliggande gator och fastigheter
Utfartsförbud	Syftar till att säkerställa att utfarter inte får uppföras ut mot Arnöleden.
<i>Skydd mot störningar</i>	
Ytor inom 30 meter från Hamnvägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Parkområde mellan bebyggelse och Hamnvägen får inte utformas för att uppmuntra till stadigvarande vistelse men kan förses med parkbänkar	Skyddsbestämmelser har tagits fram i riskutredning och ger ett skydd för den kommande bebyggelsen. Stadigvarande vistelse innebär att området inte ska innehålla faciliteter som medför att personer kommer att befinna sig i området under en längre tid, som t.ex. uteserveringar, lekplatser. Däremot kan utrymmena innehålla exempelvis parkeringsplatser i markplan. Enstaka parkbänkar bedöms kunna accepteras.
Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse inom 150 meter från TGOJ- järnvägen, och som vetter mot järnvägen, ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från TGOJ-järnvägen.	Skyddsbestämmelser har tagits fram i riskutredning och ger ett skydd för den kommande bebyggelsen. Stadigvarande vistelse innebär att området inte ska innehålla faciliteter som



	medför att personer kommer att befinna sig i området under en längre tid, som t.ex. uteserveringar, lekplatser. Däremot kan utrymmena innehålla exempelvis parkeringsplatser i markplan. Enstaka parkbänkar bedöms kunna accepteras.
Friskluftsintag placeras på fasad vänd bort från järnvägen alternativt på byggnaders tak.	Skyddsbestämmelser har tagits fram i riskutredning och ger ett skydd för den kommande bebyggelsen
Från byggnader inom 30 meter från Hamnvägen och Arnöleden ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från vägen. Dessa byggnader ska även förses med friskluftsintag som placeras mot en trygg sida, dvs bort från vägarna alternativt på byggnadernas tak.	Skyddsbestämmelser har tagits fram i riskutredning och ger ett skydd för den kommande bebyggelsen
<b>Administrativa bestämmelser</b>	
<i>Genomförandetid</i>	
Genomförandetiden är 10 år	Bestämmelsen reglerar genomförandetiden inom planområdet
<i>Villkor för startbesked</i>	
Startbesked får inte ges för byggnation, förrän sanering av markföroreningar eller skyddsåtgärder för markföroreningar, har genomförts.	Bestämmelsen har tagits fram i syfte att säkra att marken saneras till den grad som krävs för föreslagen användning.
<i>Markreservat</i>	
Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar	Syftar till att säkra den undercentral för fjärrvärme och avloppsledning som finns inom området och planläggs inom kvartersmark. Markreservatet möjliggör för anläggningarna att ligga kvar.
<i>Gemensamhetsanläggning</i>	
Markreservat för gemensamhetsanläggning för väg	Syftar till att möjliga för gemensamhetsanläggning i form av en kvartersgata

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Tidplan

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

Samrådsbeslut - november, 2022

Samråd - december-januari, 2022-2023

Granskning - februari, 2025

Antagande - juni, 2025

Laga kraft - juni, 2025

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft.

#### Huvudmannskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. En gemensamhetsanläggning föreslås bildas för skötsel och drift av gemensamma ytor inom kvartersmark såsom för kvartersgatan och gränderna.

Kommunen ansvarar för att åtgärder utförs inom allmän plats. Åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägare/exploatören för. Kostnadsfördelning mellan parterna regleras i exploateringsavtal.

Kommunen ska utföra byggnation inom allmän platsmark, bl.a. en gång- och cykelväg med tillhörande belysning, iordningsställande av parkmarken och en fördröjningsyta för skyfallshantering. Exploatören ska utföra byggnationer inom kvartersmark.

#### Namnsättning

Kommunens namnberedningsgrupp har tagit fram förslag på kvarters- och gatunamn inom planområdet.

Förslag på namn för den nya lokalgatan är Stabbläggargatan. Detta då gatunamnet har funnits tidigare på platsen och utgjorde historiskt sett den första parallellgatan söderut från Hamnvägen. En stabbläggare hade som uppgift att stapla virket.

För tillkommande fastigheter inom Ribban 7 fortsätts på kvartersnamnen Ribban X.

#### Avtal

Ett planavtal är upprättat mellan fastighetsägaren och kommunen som reglerar åtaganden och kostnader för detaljplanearbetet.

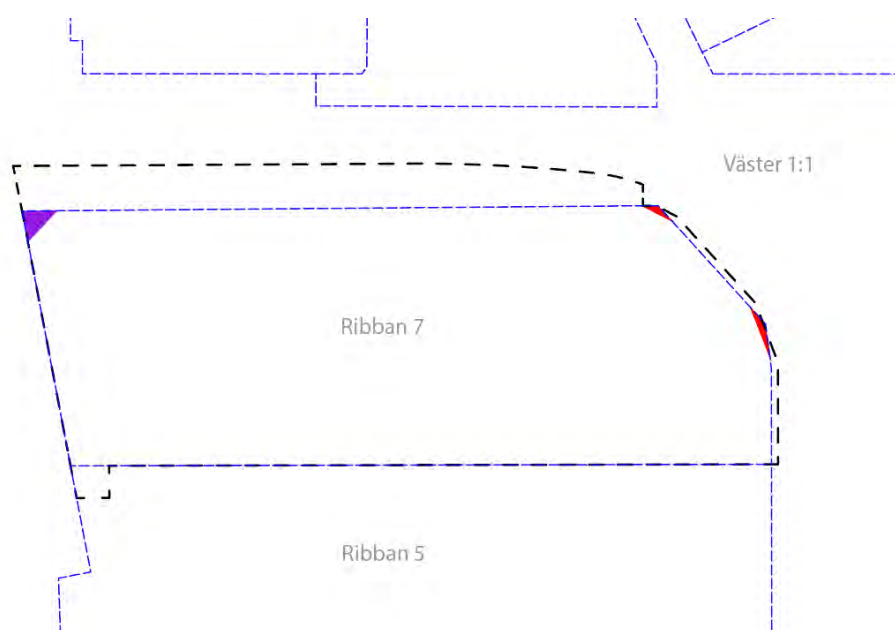
Ett exploateringsavtal ska upprättas mellan fastighetsägaren och kommunen då exploateringen kräver investeringar på allmän plats. I avtalet regleras ansvars- och kostnadsfördelning, marköverlåtelse, tidpunkt för färdigställande av erforderliga åtgärder, avstående av mark och övriga förekommande exploateringsfrågor. Exploateringsavtalet ska tecknas innan detaljplanen antas.

Skötselplaner för dagvattenanläggningarna inom kvartersmark och allmän platsmark ska upprättas i bygghandlingskedet. I skötselplanerna ska ansvarsområden samt anläggningarnas funktion, uppbyggnad och skötselbehov tydligt framgå. Detta säkerställs genom att i det till planen tillhörande exploateringsavtalet krävställas att utförandet sker enligt principerna i utredningen.

### Fastighetsrättsliga frågor

Inom planområdet föreslås enbart kvartersmark för bostäder inom den privatägda fastigheten Ribban 7 samt kvartersmark för transformatorstation inom Ribban 5. Allmän plats för park föreslås inom fastigheten Väster 1:1 som ägs av kommunen.

I delar av planområdet finns marköverföringar som sedan tidigare ej är genomförda. Rödmarkerade områden (ca 34 kvm) i figuren nedan ska överföras från exploitörens fastighet, Ribban 7, till den kommunala fastigheten Väster 1:1. Den allmänna platsmarken framgår av gällande detaljplan akt 0480-P10/10 och marköverföringen genomförs som ett led i kommande exploatering. Lila markerad yta (ca 50 kvm) inom planområdet är en tidigare planlagd yta för allmän plats som ej har överförts, ytan föreslås fortsatt som kvartersmark och ska tillhöra fastigheten Ribban 7.



Figur 39. Röda samt lila ytor inom planområdet där marköverföringar sedan tidigare inte är genomförda.

## Gemensamhetsanläggningar

I detaljplanen föreslås en möjlig gemensamhetsanläggning i form av en kvartersgata och gränder. I det fall fastigheten styckas av kan behovet av en gemensamhetsanläggning för vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar vara nödvändigt att bilda inom kvartersmarken fram till den kommunala anslutningspunkten.

## Servitut och andra rättigheter

Inom planområdet finns kända, belastande rättigheter i form av ledningsrätter för fjärrvärme- och VA-ledningar samt servitut för vägar, ledningar, brunnar, slänter, parkeringar mm. Inom planområdet finns bland annat rättigheter för väg och parkering inom Ribban 7 till förmån för Ribban 5. Utöver detta finns förbud mot att borra i brunn till förmån för Mjölklaskan 5. Rättigheterna redovisas i den fastighetsförteckning som tillhör planförslaget. Utöver detta finns oinskrivna rättigheter bl a för ledningar där mark upplåtits genom överenskommelser mellan ledningshavare och markägarna. Även oskrivna arrenden finns inom området. Ett antal av rättigheterna måste upphävas och/eller flyttas för att genomföra detaljplanen.

- Förbud mot borrhunn (Akt nr 0480-02/13) och ledningsrätter avseende fjärrvärmeledning till förmån för Vattenfall fjärrvärme (Akt nr 0480-01/13) samt ledningsrätten avseende avloppsledning till förmån för Nyköpingsvatten (Akt nr 04-78/423) påverkas inte.
- Rättighet för väg till förmån för Ribban 5 (Akt nr 0480-02/13) kommer upphävas eller ändras.
- Rättighet för parkering till förmån för Ribban 5 (Akt nr 0480-02/13) kommer upphävas eller ändras.

## Ekonomiska frågor

Kostnadsfördelningen för åtgärder som behövs för att exploateringen av planområdet blir utförda regleras i kommande exploateringsavtal. Kostnader för flytt av ledningar inklusive servisledning och eventuell anslutning av ytterligare servis för dagvatten regleras i exploateringsavtalet. Anslutningsavgifter erläggs enligt var tid gällande taxa. Exploatören ansvarar för förrätningskostnader, fastighetsreglering och inrättande av gemensamhetsanläggningar. Kommunen får en ökad driftkostnad för planerad gång- och cykelväg.

I exploateringsavtalet regleras i huvudsak följande punkter:

- Områden som avses för överlåtelse och upplåtelse
- Åtaganden om fastighetsrättsliga ersättningar
- Anläggningar inom allmän platsmark och kvartersmark
- Kostnader som exploatören åtar sig att betala
- Tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- Säkerhet för åtaganden enligt avtal

## Tekniska frågor

Anslutningspunkt till det kommunala VA-ledningsnätet finns idag i den östra delen av planområdet. Framtida anslutningspunkter anvisas av Nyköping Vatten. Möjlighet till anslutning av kommande exploatering finns. Kontakt med ledningsägare/leverantör fordras. Nyköping vatten uppger att kapaciteten bedöms finnas i befintligt nät förutsatt att dagvatten hanteras separat från avlopps/spilledning.

För att uppfylla kommunens krav på fördröjning av dagvatten måste åtgärder framförda i dagvattenutredningen komma till. Fördröjning av dagvatten bör främst ske i gröna och öppna lösningar.

Inom planområdet finns en brandpost inom parkområdet vid Hamnvägen. Brandposten bedöms inte påverkas av planförslaget.

Då planområdet är förorenat och i behov av sanering reglerar plankartan att *Startbesked inte får ges för byggnation, förrän sanering av markföroreningar eller skyddsåtgärder för markföroreningar, har genomförts.*

Tillsynsmyndigheten ansvarar för godkännande.

Avverkning av träd och buskar under häckningstid kan riskera att fåglar dödas och blir störda under häckning. Avverkning inom planområdet ska därför begränsas till utanför häcknings- och koloniperiod (1 maj tom 30 juli).

## Utredningar

För att säkerställa en god markanvändning har underlagsmaterial och flertalet utredningar tagits fram. Dessa har utgjort stöd vid framtagande av planhandlingar.

- Utredning av vibrationer Ribban 7, Tyréns, 2024-10-01
- Trafik- och mobilitetsutredning, Tyréns, 2024-10-16
- Detaljerad Riskanalys Ribban, Brandskyddslaget, 2024-09-10
- Naturvärdesinventering, samt kompletterande fågel och fladdermusinventering, Sweco, 2024-09-27
- Artskyddsutredning Ribban 7, Sweco, 2024-09-27
- Luftutredning, Sweco, 2024-09-11
- Antikvarisk konsekvensbedömning, Hille Hus och Historia, 2024-10-20
- Översvämningsrisker i detaljplan, Sweco, 2024-12-18
- PM Bedömning av extremvattenstånd i Nyköping, 2024-04-23
- Dagvattenutredning för detaljplan Ribban, Sweco, 2024-09-06
- Utredning av omgivningsbuller, Tyréns, 2024-09-16
- Barnkonsekvensanalys, Tyréns, 2022-05-03
- Föroreningsituation, riskbedömning och åtgärdsutredning ink bilaga 1-3, AB Terraformer, 2024-10-08
- Kompletterande utredning PFAS, AB Terraformer, 2024-08-30
- PM Geoteknik Ribban 7, WSP, 2024-09-24
- Gestaltungsprogram, Urban Minds, 2024-12-11

## Konsekvenser av planens genomförande

### Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare

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

En konsekvens för fastigheten Väster 1:1 blir att skyfallsvatten måste hanteras för att inte påverka föreslagen bebyggelse. En konsekvens för Väster 1:1 blir även något ökade vattenmängder vid skyfall på allmänt vägnät samt anpassning av marknivåer i mötet med kvartersmarken.

Vid genomförande av planen behöver en elledning flyttas på.

### Sociala konsekvenser

Planförslaget medför positiva sociala konsekvenser för kommunens invånare i form av nya bostäder. Det möjliggörs för mer rörelser i ett område som idag är relativt onyttjat.

### Konsekvenser för exploateringsavtal

Exploateringsavtalet reglerar ansvars- och kostnadsfördelning mellan exploitören och kommunen för genomförande av detaljplanen. Utförandet ska ske enligt detaljplan samt principerna i gestaltungsprogram, bilagda utredningar samt kommunens normer och anvisningar.

### Ekonomiska konsekvenser

Förslaget utgör en förtätning i ett centralt område och kan därför till viss del nyttja befintlig infrastruktur som därmed nyttjas mer effektivt. Förslaget innebär ett tillskapande av byggrätter och ett ökat bostadsbestånd i kommunen. Vidare medför förslaget att nya lokaler för centrumändamål tillkommer. Sanering av mark, utbyggnad av infrastruktur samt medföljande driftkostnader innebär kostnader för såväl kommunen som för exploitör. Intäkter i form av nya bostäder och lokaler bedöms dock överstiga kostnaderna.

Exploatören ska bekosta följande åtgärder i enlighet med framtaget exploateringsavtal:

- Byggnation och projektering inom allmänplatsmark.
- Exploatören ska betala anslutningsavgifter för anslutning till det kommunala Va-nätet enligt var tid gällande taxa.
- Förrättningskostnader för fastighetsbildning och inrättande av gemensamhetsanläggning/ar.
- Flytt/ändringar av befintliga ledningar som krävs för tillåten exploatering.

## **Medverkande i planarbetet**

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och har bekostats av exploatören.

Utöver planhandläggare har representanter från Samhällsbyggnads och Tekniska divisioners enheter samt Räddningstjänsten hörts samt varit delaktiga under planprocessen.

Planarbetet och framtagande av planhandlingar har letts av:

Sara Rangensjö, Planhandläggare, Nyköpings kommun

I samarbete med:

Niklas Robbe, Julia Karlsson, Johan Böhlmark, Urban Minds AB samt Jennie Brundin, AB Jennie Brundin.