

## Samrådsredogörelse för Skavsta planprogram

### Hur samrådet bedrivits

Förslag till planprogram, upprättat av Stadsbyggnadsenheten, Samhällsbyggnad, har varit föremål för samråd under tiden fr.o.m. 2021-11-18 t.o.m. 2021-12-20. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida.

Handlingarna har skickats till berörda myndigheter, kommunala remissinstanser, föreningar, organisationer och sakägare enligt särskild förteckning.

Totalt har 16 skriftliga yttranden inkommit, varav 3 utan erinran. Yttrandena finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Följande har inkommit med yttranden **utan erinran** mot planförslaget:

2021-11-30, LfV

2021-12-02, Skanova AB

2021-12-22, MSB

Följande har inkommit **med synpunkter** på förslaget:

2021-11-30, Vattenfall Värme i Nyköping

2021-12-12, Lantmäteriet

2021-12-14, Region Sörmland

2021-12-15, Statens Fastighetsverk

2021-12-16, Polismyndigheten

2021-12-20, Miljöenheten Nyköping kommun

2021-12-20, Stockholm Skavsta Flygplats

2021-12-20, Sörmlands Museum

2021-12-20, Trafikverket

2021-12-20, Tystberga Nätverket

2021-12-20, Tåå Gård

2021-12-20, Vattenfall Distribution

2022-01-17, Länsstyrelsen i Sörmland

## **Sammanfattning**

Inkomna synpunkter från stadsbyggnadsgruppen m.fl. sammanfattas.

Synpunkter är sammanfattade i en punktlista:

### **Verksamhetsutveckling**

- Buller och eventuella miljöföroreningar måste kartläggas.
- Buller och vibrationer kan påverka möjligheter att anlägga bostäder och bedriva utbildning.
- Kulturmiljö och naturmiljö behöver undersökas närmare.
- Skyddade arter kan finnas inom området.
- Behöver finnas möjligheter till när-rekreation.
- Klimatpåverkan och ökad mängd resande samt trafik måste hanteras när området utvecklas.
- Skyddsavstånd för järnväg och vägar måste beaktas vid planeringen.
- Riksintresse för kommunikationer måste beaktas och det finns höjdbegränsningar.
- Solcellspark och synpunkter på flygplatsens verksamhet.
- Utrymme behövs för ledningar och kulvertar i gator och under järnväg.

### **Resecentrum:**

- Gena vägar behövs för kollektivtrafiken, skaftkörningar ska undvikas.
- Fortsatt dialog krävs med berörda aktörer om resecentrums utformning.
- Bussterminal påverkas om det är vändande busslinjer eller genomgående.
- Kollektivtrafikens framkomlighet måste säkras och prioriteras.
- Inte tydligt hur bussar ska trafikera området.
- Möjlighet till infartsparkering nära blivande resecentrum.
- Minst 4 meter skyltad höjd under passager i sydöstra området för att möjliggöra kollektivtrafik.

### **Trafik**

- Huvudgata 4 bör knyts an med väg 52.
- Kungsladugårdsleden är inte lokaliserad ännu men den schematiska redovisningen över Lilla Kungsladugården är inte bra för fortsatt diskussion i och med att det finns visst motstånd till leden.
- Bedömning bör göras om Kungsladugårdsleden inte genomförs.
- En del trafik väljer idag väg 627 istället för befintlig väg 629.
- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter måste beaktas vid mötet mot biltrafik.
- Genomförandet av planprogrammet är beroende av Trafikverkets utbyggnad av Ostlänken och ny väg 629.
- Råder inte enighet kring vad som ska anses vara ny huvudangöringsväg till Skavsta, ny väg 629.
- Gång och cykelväg bör läggas öster om bibanan.

### **Dagvatten**

- Flygplatsen har separat dagvattenhantering.
- Avrinning i södra området bör avledas åt annat håll än mot Nyköpingsån.
- Översvämningsrisk för infrastruktur bör beaktas.
- Dagvattenhantering får inte medföra att föroreningar sprids.

- Helhetsanalys bör göras i kommande dagvattenutredningar.

## **Ställningstaganden**

Med anledning av inkomna synpunkter har följande ställningstaganden gjorts.

Stadsbyggnadsenheten föreslår följande revideringar av handlingarna:

- Förutsättningar för tillfälliga bostäder, studentbostäder samt förutsättningar för utbildning inom F11 kommer utredas i kommande detaljplaneskede och kan i annat fall komma lokaliseras på annan plats inom planområdet.
- Avrinning för dagvatten i södra delen av området har setts över och justeras i enlighet med inkomna synpunkter.
- Huvudgata 4 ansluts ner mot väg 52 och bedöms vara lämplig som en sekundär anslutning mot området för att skapa redundans samt möjliggöra effektiv kollektivtrafik.
- En östlig infart till området bedöms fortsatt vara det bästa som huvudangöringsväg.
- Utformning av bussterminal och torgyta kommer preciseras i en funktionsbeskrivning inför kommande detaljplan tillsammans med berörda aktörer.
- Justering av väg genom passagerna vid syd-östra området för att bättre ansluta mot F11 och utifrån kollektivtrafikens behov.
- Kungsladugårdsleden är inte lokaliserad ännu men den schematiska illustrationen för koppling mot E4:an justeras för att inte gå över Lilla Kungsladugården.
- Justering av väganlutning för väg 629 norr om Ostlänken efter ny inkommen information från flygplats och Trafikverket.
- Kulturmiljö och naturmiljö kommer behöva analyseras djupare i detaljplaneskede
- Mindre redaktionella justeringar och förtydliganden har gjorts men redovisas här inte specifikt.
- Gång och cykelväg bedöms fortfarande vara mest lämpligt längs med den av kommunen föreslagna huvudangöringsvägen in mot Skavsta ur trygghetssynpunkt samt i relation till målpunkter.

I övrigt görs inga ändringar i planförslaget med anledning av synpunkterna.

## **Yttranden och bemötanden**

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

### **Verksamhetsutveckling**

#### **Synpunkter om buller, miljö, kulturmiljö**

- Buller och eventuella miljöföroreningar måste kartläggas.
- Buller och vibrationer kan påverka möjligheter att anlägga bostäder och bedriva utbildning.
- Kulturmiljö och naturmiljö behöver undersökas närmare.
- Skyddade arter kan finnas inom området.
- Behöver finnas möjligheter till när rekreation.

**Bemötande:**

Bullerproblematiken kan påverka möjligheterna att anlägga tillfälliga bostäder eller studentbostäder inom vissa delar av planområdet, exempelvis F11 området för att bidra till en mer levande stadsutveckling kvällar och helger. Inga permanenta bostäder är i nuläget aktuellt. Buller och även miljöföroreningar kommer att studeras vidare i detaljplaneskede.

När det gäller utbildning avses exempelvis gymnasienivå, yrkesutbildning eller högre utbildning som har koppling mot flygteknik, transport eller logistik. Sådan utbildning kan med fördel integreras mot övrig verksamhet i området och är mindre störningskänslig jämfört med grundskola.

Kulturmiljö kommer utredas närmare i detaljplaneskede. Ambitionen är att kunna behålla delar av befintlig karaktär för F11 området med tallskog och blandning av byggnader, nya och gamla. I syd-östra området finns fornlämningar och ligger delvis inom riksintresset för kulturmiljö. Målsättningen är att rätt utfört kunna ta hänsyn men också framhäva de värden som finns i området som en del av en utvecklad besöksnäring.

I framtagandet av planprogrammet har artportalen studerats och området har översiktligt utvärderats utifrån naturmiljö. Trafikverket har också gjort naturvärdesundersökningar i de delar som berör Ostlänken. Utanför planprogrammets område har det i Trafikverkets undersökningar noterats ett par träd som misstänkt boendeplats för fladdermus. I det fortsatta arbetet kommer fördjupade naturvärdesinventeringar göras utöver kontroll i artportalen.

Grönstruktur har varit viktigt att bibehålla och utveckla i planprogrammet. Det möjliggör närrekreation och men också ökad biologisk mångfald som en del av hållbarhetskonceptet för området.

### **Synpunkter om ökat resande och ökad trafik**

- Klimatpåverkan och ökad mängd resande samt trafik måste hanteras när området utvecklas.

### **Bemötande:**

- Efterfrågan på verksamhetsmark är hög i Nyköping. Kommunen ser Skavstas läge som fördelaktigt med hänsyn till Ostlänken och planeringen av resecentrum. Målsättningen är att merparten av de som ska arbeta i området ska kunna ta kollektivtrafik eller regionaltåg som primärt färdstätt. Genom att skapa reseflöden, inte bara från Sörmland utan också till Sörmland, sprids reseflöden ut i flera riktningar vilket är positivt och ökar effektiviteten i befintligt transportsystem. Skavsta har också ett fördelaktigt läge nära E4:an och Oxelösunds djuphamn vilket minskar trycket på mindre vägar och i mer tätbebyggda områden.
- Planprogrammet har ett perspektiv på 2040-2050 och har en vision att skapa en hållbar stadsutveckling. I och med tidsperspektivet finns också möjligheten att kunna tillgodogöra ny innovativ teknik för att minska hela områdets klimatavtryck.

### **Synpunkter om risker, riskavstånd och flygplatsens verksamhet**

- Skyddsavstånd för järnväg och vägar måste beaktas vid planeringen
- Riksintresse för kommunikationer måste beaktas och det finns höjdbegränsningar
- Solcellspark och synpunkter på flygplatsens verksamhet

### **Bemötande:**

- Skyddsavstånd från järnväg och vägar med farligt gods har beaktats vid framtagandet av planprogrammet. Dialog har förts med flygplats om transportvägar för bränsle. Specifika risker som eventuellt kan uppstå inom varje detaljplan kommer studeras i detaljplaneskedet.
- Vid framtagandet av planprogrammet var den sekundära landningsbanan i nord-sydlig riktning utpekad som riksintresse. Denna landningsbana bidrog enligt Trafikverket till en förhöjd risk för resecentrum och utvecklingsområdet. I början av 2022 beslöt flygplatsen utifrån den förhöjda risken för Ostlänken att avveckla den sekundära landningsbanan då den endast användes i begränsad omfattning. Således har riskerna från t.ex. lufthaveri avsevärt minskat för både Ostlänken, resecentrum och verksamhetsområdet. En sedvanlig prövning av högre objekt av byggnader intill flygplatsen kommer fortfarande att göras i detaljplaneskede.
- Den solcellspark som planeras vid Skavsta beräknas bli Sveriges största solcellspark. Denna solcellspark ligger inom flygplatsens avspärrade område och omfattas inte utav planprogrammet. Kombinationen mellan solceller och flygplats grundar sig på internationella erfarenheter från tidigare ägaren Vinci Airports, som är en av världens största privata flygplatsoperatörer. Tillstånd för solcellsparken och eventuella risker hanteras av berörd tillsynsmyndighet. Lika så har planprogrammet inte tagit sikte på flygplatsens verksamhet som därmed avgränsats, för att istället fokusera på möjligheterna utanför den flygrelaterade verksamheten och läget nära resecentrum på Ostlänken.

### **Synpunkter om ledningar**

- Utrymme behövs för ledningar och kulvertar i gator och under järnväg.

### **Bemötande**

- Då en stor del av området inte är utvecklat kommer det behövas nya ledningar av alla dess slag. I samband med uppstart av detaljplan för resecentrum kommer ledningssamordning påbörjas. I samband med ledningssamordningen kommer det säkerställas utrymmet i gator samt dra upp ledningsnätets stammatning och rundmatning i sin helhet. Kommunen är positiva till att ledningsägare uttryckt sig positiva till tidiga dialoger.
- När det gäller ledningskorsningar under Ostlänken och järnvägsanläggningen uppmanar kommunen ledningsägare att kontakta Trafikverket för att få sina behov tillgodosedda.

### **Resecentrum**

#### **Synpunkter om resecentrum:**

- Fortsatt dialog krävs med berörda aktörer om resecentrums utformning.
- Bussterminal påverkas om det är värande busslinjer eller genomgående.
- Möjlighet till infartsparkering nära blivande resecentrum

#### **Bemötande:**

- Kommunen delar bilden av att fortsatt dialog krävs med berörda aktörer om resecentrums utformning. Detta är av största vikt då det är många parallella pågående processer och gränssnitt mot bland annat Ostlänken och flygplats. I arbetet framåt kommer funktionsutredning göras och utformning av resecentrum med bussterminal och torg studeras mer ingående, som del av kommande detaljplaneprocess.
- Behovet utav infartsparkeringar för landsbygdens behov är en viktig aspekt som kommunen kommer studera vidare i kommande detaljplaneprocessen. Även möjligheten till att samordna infartsparkering med andra parkeringsmöjligheter samt mobilitetsåtgärder kommer studeras.

#### **Synpunkter om kollektivtrafikens framkomlighet**

- Gena vägar behövs för kollektivtrafiken, skaftkörningar ska undvikas.
- Minst 4 meter skyltad höjd under passager i sydöstra området för att möjliggöra kollektivtrafik
- Kollektivtrafikens framkomlighet måste säkras och prioriteras.
- Inte tydligt hur bussar ska trafikera området.

#### **Bemötande**

Kommunen delar bilden av att det behövs gena och snabba kollektivtrafikstråk för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Huvudgata 4 har justerats i planprogrammet för att ansluta väg 52 i ett västligt läge vilket minskar risken för skaftkörning och möjliggör en mer effektiv

kollektivtrafik. Justeringen av huvudgata 4 gör att redovisningen av körvägar för kollektivtrafiken blir tydligare, (Figur på sidan 15 i planprogrammet).

När det gäller passagen under bibanan mot syd-östra området delar kommunens ståndpunkten om att fri höjd måste vara minst 4 m skyltad höjd för att trafikera med kollektivtrafiken. Passagen under stambanan blir högre varför bibanans höjd blir styrande för bussarnas framkomlighet. Kommunen driver därför på mot Trafikverket att passagen faktiskt blir så hög då tunneln är Trafikverkets anläggning.

Kommunen delar perspektivet att kollektivtrafiken måste prioriteras för att öka attraktiviteten ytterligare för kollektiva resandet.

## **Trafik**

### **Synpunkter om ny väg 629, huvudangöringsväg och Kungsladugårdsleden**

- Huvudgata 4 bör knyts an med väg 52.
- Råder inte enighet kring vad som ska anses vara ny huvudangöringsväg till Skavsta, ny väg 629.
- En del trafik väljer idag väg 627 istället för befintlig väg 629.
- Kungsladugårdsleden är inte lokaliserad ännu men den schematiska redovisningen över Lilla Kungsladugården är inte bra för fortsatt diskussion i och med att det finns visst motstånd till leden.
- Bedömning bör göras om Kungsladugårdsleden inte genomförs.
- Genomförandet av planprogrammet är beroende av Trafikverkets utbyggnad av Ostlänken och ny väg 629.

### **Bemötande:**

- Huvudgata 4 har justerats för att ansluta mot väg 52. Dragningen av huvudgata är anpassad efter den föreslagna dragningen som Trafikverket föreslagit för ny väg 629 i ett västligt läge. Med huvudgata 4 ner mot väg 52 tillskapas två separata infarter till verksamhetsområdet och bidrar till ökad robusthet. Kommunen ser däremot att infarten från väg 52 mot huvudgata 4 bör prioriteras för kollektivtrafik. Kommunen gör fortsatt bedömningen att den östliga infarten är mer lämplig som huvudangöringsväg oavsett om Kungsladugårdsleden byggs eller inte. Kommunen och Trafikverket arbetar fortsatt för att hitta bra lösningar på de frågeställningar och utmaningar som finns. Precis som inkomna synpunkter påpekat används väg 627 ibland som smitväg vilket kommunen bedömer stärker argumentet för ett östligt läge som huvudangöring till verksamhetsområdet och flygplatsen.
- Kungsladugårdsleden är inte lokaliserad ännu av Trafikverket varför kommunen utgått från tillgänglig information och linjen är enbart schematiskt dragen. Om Kungsladugårdsleden byggs så blir det utav Trafikverket. Kommunen delar bedömningen om att Lilla Kungsladugården samt åkermarken har höga värden och bör värnas. I det fall leden byggs vill kommunen att den samförläggs i så hög grad som möjligt med bibanan för att minimera dess negativa avtryck. Den schematiska dragningen har justerats för att inte gå över Lilla Kungsladugården.

- Genomförandet av planprogrammet är beroende av Trafikverkets utbyggnad av Ostlänken och ny väg 629. Kommunen är medvetna om att det kommer krävas hög grad av samordning under produktionsskedet. Bland annat kring etableringsytor och tillgänglighetsfrågor kring vägnät. Då det är ett tag kvar till produktion och förutsättningarna skiftar över tiden beskrivs inte samordningen närmare i detalj i planprogrammet.

### **Synpunkter om oskyddade trafikanter samt gång-och cykel**

- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter måste beaktas vid mötet mot biltrafik.
- Gång och cykelväg bör läggas öster om bibanan.

### **Bemötande:**

- Kommunen vill att oskyddade trafikanter ska känna sig trygga inom planprogrammet. Det handlar om att skapa genua attraktiva gångstråk men också till att ha en stadsmiljö som bejakar samspelet i mötet mellan gående och bilister. Planprogrammet ligger inte långt från Nyköpings tätort varför förutsättningarna finns för att cykla ut till Skavsta men det krävs samtidigt att trafikmiljön upplevs som trygg.
- Synpunkter har lagts fram om att förlägga gång- och cykelväg öster om bibanan. Planprogrammet visar ett tilltänkt huvudnät för gång- och cykel. Ur det hänseendet har kommunen utgått från Trafikverkets handbok för gång, cykel och moped. Aspekter som vägts in är troliga målpunkter för hela programområdet, samlokalisering mot annan infrastruktur ur drift och underhållssynpunkt, nytta samt upplevd trygghet. Exempelvis upplevs en gång- och cykelväg som tryggare om den går intill en annan väg där fler vistas jämfört med om den går genom skog med sämre upplevd social kontroll. Av den anledningen har gång- och cykelvägen planerats längs med områdets infart som kommunen ser som huvudangöring för planområdet. Det omöjliggör däremot inte att en gång- och cykelväg i framtiden byggs öster om bibanan som exempelvis enskild anläggning.

### **Dagvatten**

#### **Synpunkter om Dagvatten & Skyfall**

- Flygplatsen har separerat dagvattenhantering
- Avrinning i södra området bör avledas åt annat håll än mot Nyköpingsån.
- Översvämningsrisk för infrastruktur bör beaktas.
- Dagvattenhantering får inte medföra att föroreningar sprids.
- Helhetsanalys bör göras i kommande dagvattenutredningar.

### **Bemötande:**

- Dagvattenhanteringen för verksamhetsområdet är skilt från flygplatsens dagvattenhantering och har varit en förutsättning i exempelvis höjdsättning.
- Avrinningen i södra området har justerats efter inkomna synpunkter och för att



stämman med Trafikverkets föreslagna lösningar kring dagvatten i området.

- Översvämningsrisk kommer studeras vidare i detaljplaneprocessen. Bland annat bedöms risken kunna minska genom att använda föreslagna öppna diken och med modellering av höjdsättning för att leda mot lågpunkter.
- I kommande utredningar inom första detaljplan kommer en övergripande dagvattenutredning göras i syfte att säkerställa att risken för spridning av föroreningar minimeras.

### **Medverkande tjänstemän**

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av projektledare Björn-Emil Jonsson och planarkitekt Sofia Bergqvist.

### **Samhällsbyggnad Stadsbyggnadsenheten**

Linda Kummel  
Chef Stadsbyggnadsenheten

Björn-Emil Jonsson  
Projektledare Stadsbyggnadsenheten