

Samrådsredogörelse tillhörande detaljplaneförslag för HÄSTSKON 1 m.fl, Oppeby, Nyköping, Nyköpings kommun

Hur samrådet bedrivits

Förslag till detaljplan har varit föremål för samråd under tiden fr.o.m 2023-02-20 t.o.m. 2023-03-20. 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 15 skriftliga yttranden inkommit, varav 2 utan erinran/med godkännande av förslaget. Yttrandena finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

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

2023-02-22, E.on Energidistribution AB

2023-03-17, Sörmlands museum

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

2023-02-22, Skanova/Telia Sverige AB

2023-02-24, Privatperson CU

2023-02-27, Byggnads Öst

2023-02-28, Postnord

2023-03-14, Lantmäteriet

2023-03-17, Brf Bovieran Nyköping

2023-03-20, Trafikverket

2023-03-20, Privatperson D. F

2023-03-21, Polisen

2023-03-21, Länsstyrelsen

2023-01-21, Brf Stallet

2023-01-22, Vattenfall Eldistribution

2023-01-22, Vattenfall fjärrvärme

Revideringar

Inför granskning samt med bakgrund av inkomna synpunkter har följande revideringar gjorts:

Planbeskrivning

- Avsnittet om riksintressen utgår med anledning av att riksväg 53 inte längre utgör

riksintresse för vägtrafiken. Planförslagets påverkan på Eskilstunavägen beskrivs under avsnittet *Kommunikationer*.

- Planbeskrivningen förtydligar tolkningen av bestämmelsen f₃ som anger att fasader *huvudsakligen* ska uppföras i tegel
- Beskrivningen av den mindre skogsdungen inom planområdet har nyanserats och förtydligats kring planens påverkan på denna.,
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om alléer som förekommer inom planområdet (längs Eskilstunavägen samt längs Oppeby gårdsvägen.
- En arkeologisk undersökning har genomförts. Slutsatser från denna har kompletterats avsnittet *fornlämningar*.
- En kompletterande markteknisk undersökning har genomförts och slutsatser från denna har kompletterats avsnittet *Förorenad mark*.
- Bullerutredningen har uppdaterats med en noggrannare redovisning av erhållna bullernivåer vid fasad och per våningsplan och har uppdaterats med anledning av förändringar i strukturplanen. Avsnittet *Buller* har även kompletterats förtydligande beskrivning kring hur lägenheter behöver planeras med anledning av buller från Eskilstunavägen.
- Förändringarna kring gång- och cykelstråk samt motiv för detta har förtydligats under avsnittet *Kommunikationer*.
- Den nya infarten från Eskilstunavägen för varuleveranser till butiken har motiverats tydligare under avsnittet *In-/utfarter, angöring och tillgänglighet*.
- Resonemang om säker skolväg har tillkommit under avsnittet *Sociala frågor, Barnperspektiv*.
- Påverkan på ledningar och ansvar för kostnader och flytt där det behövs har förtydligats.
- Avsnittet *Störningar och risker* har kompletterats med slutsatser från riskanalys som studerat hur befintlig tankstation inom området behöver hanteras vid ett genomförande av detaljplanen.
- Beskrivning om att planområdet ligger inom influensområde till Stockholm Skavsta flygplats där flyghöjdsrestriktioner förekommer har tillkommit med en bedömning om att planens bebyggelse inte förorsakar en flyghinderanalys.
- Avsnittet om *Sol- och skuggförhållanden* har uppdaterats med anledning av förändringar i strukturplanen.
- Information om allmän dagvattenledning och hantering av denna har tillkommit under avsnittet *Dagvatten*. Avsnittet har också fått en utförligare beskrivning av hantering av vatten i händelser av ett skyfall.
- Avsnittet *El & tele* har kompletterats med beskrivning av allmän teleledning och hantering av denna samt om planens behov av teknisk anläggning för eldistribution.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats och förtydligats rörande exploateringsavtalets innehåll och åtaganden i detta.
- Avsnittet om fastighetsrättsliga frågor och rättigheter har kompletterats.
- Avsnittet *Tekniska frågor* har kompletterats med beskrivning av planens hantering av allmän dagvattenledning.
- Listan med *Utredningar* har kompletterats med nya utredningar som tagits fram inför granskning. För de utredningar som uppdaterats inför granskning anges reviderings-datum

Plankarta

- Planområdet har utökats något i söder med anledning av införandet av in- och utfartsförbud i korsningen Sadelvägen/Eskilstunavägen. Planområdet är också

utökats och tar med en större del av Eskilstunavägen i söder med enda syfte att bättre anpassa gränserna till befintlig planmosaik och gällande plangränser.

- För kvarteret i norr utgår bestämmelsen D_1 för äldrevård som istället prövas inom del av det södra kvarteret för bättre anpassning.
- Byggrätten i norra kvarteret begränsas av egenskapsgränser för att erhålla en sluten volym mot gator och mot butiksparkering. Tidigare angavs en placeringsbestämmelse avståndet till allmän plats.
- Höjden på byggrätten i norra bostadskvarteret har sett över för bättre anpassning till omgivningen vilket resulterat i att bestämmelse om byggnadshöjd tillkommit (satt till 31,5 m). Bestämmelsen om nockhöjd har utgått i denna del där höjden bestäms av byggnadshöjd i kombination med max takvinkel.
- Byggrätten för det norra kvarteret har vidare anpassats i förhållande till en allmän dagvattenledning och ett u-område har tillkommit för denna.
- En bestämmelse, a_1 , har tillkommit om att startbesked för byggnad inte får ges förrän drivmedelsstationen inom området avlägsnats. Detta gäller för norra bostadskvarteret samt tillbyggnad på handelsbutik.
- Ett u-område för allmän telekommunikation har tillkommit i de norra och östra delarna av planen.
- GATA har ändrats till VÄG i berörda delar där det bättre stämmer överens med vägens karaktär och funktion.
- Bestämmelsen n_2 har kompletterats med att marken kring trädens rötter inte får hårdgöras.
- E-områdets storlek har reviderats för att tillgodose behovet och bättre överensstämna med Vattenfalls önskemål.
- En bestämmelse n_3 har tillkommit för att säkra hantering av vatten vid skyfall.
- Bestämmelse som säkerställer erforderlig fördröjning av dagvatten (volym per kvarter) har tillkommit med syftet att uppnå erforderlig rening för att inte verka negativt på recipient eller möjlighet att uppnå MKN för vatten.
- Bestämmelse har tillkommit, *skyfallsväg* för säkerställande av hantering av vatten vid skyfall/extremregn.
- En planbestämmelse har kompletterats som i de mest bullerutsatta lägena säkerställer att minst hälften av bostadsrummen orienteras mot ljuddämpad sida alternativt utförs mindre än 35 kvadratmeter med syfte att säkerställa att rekommenderade bullernivåer innehålls.
- I de södra delarna mot Sadelvägen ändras i mindre omfattning kvartersmark till allmän plats för att skapa utrymme för gång- och cykelbana och en följsam anslutning till Sadelvägen.
- Inom det södra kvarteret har markanvändningen för äldrevård D_1 tillkommit.
- Byggrätternas placering i söder är förändrade med syfte att möjliggöra byggrätt för äldreboende D_1 och i övrigt bevara mer av befintlig struktur och öppna samband och vegetation. Fotavtrycket vid är något större och höjden 1 meter högre jämfört med samrådsförslagets vårdboende (då i norra kvarteret). Utökningen i byggrätt möjliggör ett boende med fler bostadsenheter.
- Bestämmelsen om prickmark har kompletterats så att det är möjligt att göra skärmtak såsom över cykelparkeringar eller entrétak samt att balkonger får uppföras/kraga ut över mark prickmark.
- Bestämmelsen n_1 har kompletterats med att "[...]Trädets rotsystem får inte skadas."
- Smärre justering av formuleringen av bestämmelsen f_1 från "Bostadsentréer ska vara genomgående och uppglasade" till "Trapphusentréer ska vara genomgående och

uppglasade"

- Smärre justering av formuleringen av bestämmelsen f_3 från "Fasad mot allmän plats samt gavlar som ansluter till dessa fasader ska utformas huvudsakligen i tegel" " till "Fasader mot kvarterets utsida samt gavlar ska utformas huvudsakligen i tegel"

Övriga underlag

Illustrationsplan

- Förändringar har skett i byggrätters placering i söder med syfte att bevara mer av befintliga samband/strukturer och grönstruktur. Byggrätten i norr har också reviderats till att kunna byggas mer sluten mot intilliggande butiksparkering.
- Alternativ utformning vid utveckling av boende för äldrevard har studerats inom del av det södra kvarteret istället för som tidigare i det norra kvarteret.
- Illustrerade övergångsställen över Eskilstunavägen som i dagsläget inte finns kvar har tagits bort från illustrationsplanen och illustreras nu som passagemöjlighet.

Gestaltningssprogram

- Skisser på det norra kvarteret har reviderats med anledning av anpassningar av byggrätten; nockhöjd har sänkts, reglering av byggnadshöjd har tillkommit samt anpassning av placering till allmän ledning.
- Programmet har kompletterats med flera vyer från ett gatuperspektiv för att lättare få en känsla för hur området kommer upplevas samt dess förhållande till befintlig bebyggelse.
- Bild har tagits fram för att beskriva en tanke om mötet mellan byggnad och mark i det södra kvarteret. Detta med anledning av de naturliga höjdskillnader i marknivå som förekommer.
- Avsnitt om tillgänglighet har tillkommit för att redovisa framkomlighet och tillgänglighet.

Utredningar

- En kompletterande markmiljöteknisk utredning har tagits fram för att kartlägga eventuell föroreningsituation.
- En riskutredning har tagits fram med hänsyn till befintlig bränslestation inom området
- Bullerutredningen har uppdaterats med tydligare redovisning av buller vid fasad per våningsplan
- En arkeologisk utredning följt av en arkeologisk förundersökning har genomförts. Komplettering planeras inför planens antagande.
- Solstudien har justerats med anledning av förändringar i struktur och byggnaders placering.

Yttranden och bemötanden

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

Skanova/Telia Sverige AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Bemötande:

Plankartan har kompletterats med u-område om 2 meter från ledning för de ledningar som är att betrakta som allmänna och som belastar kvartersmarken i norra delarna av planområdet. Anslutningsledning/servisledning till fastigheten Hästskon 1 samt Hästskon 2 ligger förlagda så att de delvis kommer beröras av ny tillfartsväg till ny kundparkering samt det södra bostadskvarteret. Förhoppningen är att dessa kan ligga kvar i befintligt läge men kan rörförläggas i samband med plangenomförandet om Skanova önskar att så görs. I annat fall förläggs dem om i samråd med er som ledningsägare. Genomförandebeskrivningen har förtydligats kring ansvar för kostnad och flytt av ledningar där exploatören bekostar och ledningsägaren utför arbetet.

Synpunkt tillgodosedd.

Privatperson C.U

Detaljplanen för Hästskon 1, mfl. är på samråd. Det är ett bra förslag att utveckla fastigheterna med mer bebyggelse och stärka noden Oppeby. Det är bra att det öppnas för centrumfunktioner i fastigheterna för att stärka service i Oppeby.

Dock är det synd och tråkigt att se hur detaljplanen tar sin utgångspunkt i bilens behov. Dels är illustrationsplanen felaktig, det finns ingen passage för gång och cykel över Eskilstunavägen vid Sadelvägen/Mejerivägen. Dessa passager är borttagna då det är en sträcka med 60 km/h. I och med utformningen av planen och att kommunen inte tar en helhet kommer Eskilstunavägens barriär växa ytterligare. Här behöver kommunen föra en dialog med Trafikverket och genom medfinansiering iordningsställa passager över Eskilstunavägen, och det skyndsamt. Detta för att knyta ihop Oppeby och Oppeby Gård och sätta gång- och cykeltrafik högre i prioriteringen, allt enligt den Transportstrategi som kommunen har.

Sedan tar kommunen, genom planförslaget bort kopplingen mot gång- och cykelvägen genom Hålletsbogen. Genom att trycka ut den till gång- och cykelvägen utmed

Eskilstunavägen så leds all trafik via stråket utmed väg 52 under E4 mot Brunnsgatan. Ett stråk som har trafiksäkerhetsbrister vid Preem/Burger King för gång- och cykel.

Dessutom är det så att man exkluderar gång- och cykelbanan utmed Sadelvägen i detaljplanen som skulle kunna fungera som en koppling mot stråket genom Hålletsbogen. GC-banan är smal och inte anpassad för cykeltrafik. Varför exkluderas denna del? Varför tar man inte höjd för breda gång- och cykelstråk, när man gör en plan?

Kommunen måste sätta denna detaljplan i en helhet. Nyköping präglas av sina barriärer i form av Nyköpingsån och E4 för att knyta samman staden med gång- och cykel behövs alla stråk. Att då i denna plan skära av ett av stråken går helt emot kommunen strategi och leder till att stärka biltrafiken vilket inte leder till den hållbar utveckling i Nyköping. Nyköping behöver stärka alla kopplingar som finns för gång- och cykel. I centrala Nyköping finns många målpunkter vilket nås med stråket genom Hålletsbogen. Därför bör detaljplanen stärka denna koppling, inte ta bort den!

Dessutom skapar infarten för gods till ICA-butiken en stor trafiksäkerhetsrisk. Att ha tung trafik som svänger höger och korsar gång- och cykelstråket, dessutom som delvis ligger i nedförsbacke, kommer skapa en stor konflikt. Det är vedertaget med stora risker med tung trafik och döda vinklar med koppling till högersvängar. Att då skapa en sådan passage i en modern planering är märkligt. Detta är återigen ett tydligt tecken på att gång- och cykel får stå tillbaka i denna plan, vilket går direkt emot kommunens strategi. Därför bör planen göras om och där bör gång- och cykel sättas i första rum.

Ni kommer i er samrådsredogörelse hävda att vissa frågor inte hör till detaljplanen men kommunen, både Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen, måste ge en helhet och se hela perspektivet, inte enbart ett frimärke i planeringen. Så för att planen ska kunna tas vidare måste gång- och cykeltrafik prioriteras och dessa stråk vara utgångspunkt i planeringen. Gör det svårare för biltrafiken till förmån för gång- och cykeltrafiken. Dessutom behöver kommunen jobba med en helhet kring gång- och cykeltrafiken, tillsammans med Trafikverket och minska Eskilstunavägens barriär. Och måste prioritera stråket genom Hålletsbogen lika högt som stråket utmed Brunnsgatan. Ett stråk som dessutom leder gång- och cykeltrafiken till kommunens trafikfarligaste korsning vid Visornas väg. Visserligen ska den byggas om, men vi har inte sett att det är genomfört än.

Bemötande:

Passager Eskilstunavägen

Passagemöjlighet finns fortsatt och ska vara kvar med syfte att möjliggöra för gående och cyklister att kunna korsa körbanan. Denna är dock inte trafikreglerad som ett övergångsställe varför bilister inte är skyldiga att lämna företräde till oskyddade trafikanter. Med hänsyn till vägens funktion med genomfartstrafik samt dess hastighet är Trafikverket som väghållare restriktiva med ytterligare övergångsställen. Kommunen kan fortsatt föra dialog med Trafikverket om andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Kommunen har en dialog med Trafikverket kring ett framtida övertagande av väghållarskapet vilket skulle ge kommunen andra möjligheter till översyn av vägens funktion och utformning i takt med att regional genomfartstrafik flyttas över till andra vägar.

Gång- och cykelbanor

Beskrivningarna av förändringarna för gång- och cykelstråk förtydligas. På en sträcka där det idag finns två gång-och cykelbanor kommer det framöver bara finnas en - längs med

Eskilstunavägen i förlängningen av den nuvarande. Denna kommer få en bättre anpassad anslutning till gång- och cykelbanan som går längs Sadelvägen för vidare cykling via Hålletskogen som absolut ska finnas kvar. Åtgärden skapar möjlighet till ett effektivare markutnyttjande där mer byggbar mark skapas när två stråk kanaliseras till ett. Vidare får Eskilstunavägen i och med åtgärden ett enhetligare uttryck där flera träd kommer att planteras och där belysning också tillkommer längs gång- och cykelbanan som standardhöjning.

Ny infart

Kommunen bedömer tillsammans med Trafikverket som väghållare för Eskilstunavägen att den föreslagna infarten till butikens lastkaj är motiverad. Syftet med denna infart, vilken enbart är till för varuleveranser till butiken och inga andra fordon, är att separera distributionstrafiken till butiken från annan trafik och därmed minska på andelen tunga transporter som idag leds in via Oppeby gård där trafiken idag sker i blandtrafik. Trafiksäkerheten bedöms öka på Oppeby gård när dessa transporter leds om och så även trafiksituationen på parkeringsytan intill butiken. För gående och cyklister längs Eskilstunavägen är sikten bra och infarten kommer att utformas med prioritering för gång- och cykeltrafiken där varustransporterna ska anpassa sig till oskyddade trafikanter vilket kan göras på olika sätt. Kommunen kommer att utföra arbetet med den nya infarten och Trafikverket i egenskap av väghållare kommer via ett bevakningsuppdrag att bevaka kommunens arbete från projektering och byggande utifrån de krav som ställs på trafiksäkerhet.

Övrigt

Kommunen har kontinuerlig dialog med Trafikverket i etablerade forum kring planerad utveckling och kring behov av förändringar av vägnäten. Trafikplanering sker kontinuerligt i takt med att staden växer och förändringar sker och kommunen har en större helhetssyn än vad som kan, eller bör, regleras i en enskild detaljplan. I planens förlängning mot Brunngatan har flera förbättringar skett av gång- och cykelbanorna i höjd med Nyköpings lasarett och ytterligare förbättringar sker när Brunngatan och dess korsningar (Visornas väg, Södra- och Norra Bangårdsgatan) byggs om vilket sker i samband med byggandet av Nyköpings resecentrum. Kommunen bedömer inte att gång- och cykelbanan genom Hållet har samma dignitet eller prioritet som den längs Eskilstunavägen av flera anledningar, såsom topografi, linjeföring och upplevd trygghet. Vidare går stråket genom ett naturreservat vilket innebär vissa förutsättningar att förhålla sig till vid exempelvis standardhöjningar.

Synpunkter delvis tillgodosedda.

Byggnads Öst

Ligger det verkligen i linje med kommunens policy att tillåta lastbilar en egen väg för korsning av huvudcykelled? Den Röda markeringen vid den ytterst dåliga lösningen uppe vid Burger King/Preem borde vara ett redan existerande skräckexempel på dåliga cykellösningar.

Hastigheten på cykeltrafiken och den mängden unga cyklister/elsparkcyklister som åker förbi den tilltänkta extra infarten kommer garanterat att orsaka olyckor.

Detta i kombination med tung yrkestrafik känns verkligen som en framtida dödsolycka. Det faktum att vägen bara kommer att trafikeras ytterst sparsamt känns bara som än ännu

större fara då oskyddade trafikanter då kommer vara mindre uppmärksamma eftersom det allt som oftast inte kommer någon trafik.

Bemötande:

Kommunen bedömer tillsammans med Trafikverket som väghållare för Eskilstunavägen att den föreslagna infarten till butikens lastkaj är motiverad. Syftet med denna infart, vilken enbart är till för varuleveranser till butiken och inga andra fordon, är att separera distributionstrafiken till butiken från annan trafik och därmed minska på andelen tunga transporter som idag leds in via Oppeby gård där trafiken idag sker i blandtrafik. Trafiksäkerheten bedöms öka på Oppeby gård när dessa transporter leds om och så även trafiksituationen på parkeringsytan intill butiken. Syftet och motiveringen med infarten förtydligas i planbeskrivningen.

Kommunen bedömer inte att aktuell infart är jämförbar med situationen vid Burger King och Preem. Vid aktuell infart vid handelsbutiken ICA Knuten har gående och cyklister god sikt, det finns bättre förutsättningar för interaktion trafikanter emellan och god framförhållning. Infarten kommer att utformas med prioritering för gång- och cykeltrafiken där varutransporterna ska anpassa sig till oskyddade trafikanter vilket kan göras på olika sätt. Kommunen kommer att utföra arbetet med den nya infarten och Trafikverket i egenskap av väghållare kommer via ett bevakningsuppdrag att bevaka kommunens arbete från projektering och byggande utifrån de krav som ställs på trafiksäkerhet.

Vid ett genomförande av detaljplanen planeras för ytterligare standardhöjning genom belysningsstolpar längs gång- och cykelbanan. Utrymme finns därtill att framgent bredda gång- och cykelbanan jämfört med nuläget om väghållaren ser det behovet.

Synpunkt inte tillgodosedd.

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Bemötande:

Det finns förutsättningar till postutlämning. Exakt placering av postboxar redovisas i kommande bygglovsprövning.

Synpunkt tillgodosedd.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2023-01-11 plankarta och planbeskrivning) har följande noterats:

Delar av planen som bör förbättras

Redovisning av hur befintliga planer påverkas

I planbeskrivningen finns på sidan 7 en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet fungerar bör det även framgå vad som sker med gällande detaljplaner och eventuella fastighetsindelningsbestämmelser som berörs av planarbetet. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet".

Glöm inte att kontrollera så att gällande plan/er och eventuella fastighetsindelningsbestämmelser fortfarande går att genomföra efter att den aktuella planen fått laga kraft.

Kombination enskild och allmän kvartersmark

Det förekommer i planen en kombination av så kallad allmän kvartersmark (kvartersmark för annat än enskilt byggande) och enskild kvartersmark inom planområdet.

Användningen D₁ (äldrevård) betraktas i de flesta fall som allmän kvartersmark och till sådan mark hör inlösenregler. Enligt 6 kap. 13 § PBL har kommunen rätt att lösa sådan mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark enligt 14 kap. 14 § PBL.

Att kombinera allmän och enskild kvartersmark kan leda till problem exempelvis kan det bli så att ingen byggnad för det allmänna ändamålet byggs utan enbart för det enskilda. Inlösenrätten för det allmänna ändamålet finns då fortfarande kvar. I denna situation kan både fastighetsägaren och kommunen begära att kommunen ska lösa in området för det allmänna ändamålet trots att området är utbyggt för det enskilda ändamålet.

Lantmäteriet rekommenderar att kommunen så långt som möjligt skiljer enskild och allmän kvartersmark åt. Om förhållandena är sådana att kommunen ändå vill gå vidare med förslaget med kombination av enskild och allmän kvartersmark och gör bedömningen att eventuella problem eller risker med detta är små eller inga, så bör denna bedömning redovisas och motiveras i planbeskrivningen.

Befintliga rättigheter

På sidan 37 i planbeskrivningen anges vilka rättigheter som finns inom det aktuella planområdet. Det anges även att rättigheterna inte påverkas av det aktuella planförslaget och att plankartan, i de fall ledningar passerar kvartersmark, är försedd med s.k. u-områden. Det noteras dock att det tycks finnas ett officialservitut, akt 04-NYS-3440.1, som delvis tycks komma att lokaliseras inom kvartersmark med detaljhandel (H) och s.k. korsprickmark, något u-område finns inte utlagt. Planbeskrivningen bör kompletteras med information om och i så fall hur rättigheten kan komma att påverkas av planförslaget samt hur den avses hanteras, särskilt i de delar som rättigheten är/kommer lokaliseras inom kvartersmark och s.k. korsprickmark.

Redovisning av innehåll i exploateringsavtal

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas, det finns även en redovisning av olika åtaganden som avse ingå i avtalet.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. I planbeskrivningen finns olika formuleringar om kostnader och åtaganden som exploatören tycks avses ansvara för under plangenomförandet. Lantmäteriet bedömer att redovisningen inte är tillräckligt tydlig i några av frågorna och bedömer att handlingarna bör kompletteras och förtydligas i frågor kring, t.ex.:

- Vilka områden som avses för överlåtelser eller upplåtelser (gärna redovisade på kartor)
- Vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha.
- Vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- Åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- Tidsplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- Om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet

I detta fall bedöms redovisningen inte vara så tydlig som krävs för att man ska kunna bedöma omfattningen av exploatörens samlade åtaganden genom att läsa planbeskrivningen. Lantmäteriets lagstadgade uppgift - att i samrådsskedet lämna råd till kommunen i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6. Kap 40-42 §§ PBL bedöms därför inte gå att genomföra.

Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid "Redovisning av genomförandeavtal i planbeskrivning" och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd gärna detta material som inspiration. Ni hittar det [via följande länk på lantmateriet.se](http://lantmateriet.se) (hyperlänk).

Övriga frågor

Lantmäteriet vill upplysa om att man inte närmare har utrett gränser noggrannhet och eventuella avtalsservitut eller övriga rättigheter inom området. Om inte det är gjort rekommenderar Lantmäteriet att frågorna ses över.

Bemötande:

Redovisning av hur befintliga planer påverkas

Planbeskrivningen kompletteras med en förtydligande beskrivning vad som händer med den gällande detaljplanen när aktuell detaljplan vinner laga kraft.

Kombination enskild och allmän kvartersmark

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för konsekvenserna av kombinationen av allmän och enskild kvartersmark. Kommunen bedömer att risken är låg för begäran om inlösen då det finns flera möjligheter till utveckling och användning av marken. Kommunen avser vidare inte lösa in aktuellt markområde och exploatören avser inte begära inlösen vilket regleras genom avtal.

Befintliga rättigheter

Listan över rättigheter inom planområdet har setts över med anledning av flera avtalservitut som inte fanns listade under samrådet.

Påtalat officialservitut innefattar värmeledning till förmån för enskild fastighet. Det är idag oklart om ledningar finns kvar och om de är in drift sedan området Oppeby gård sedan flertalet år är anslutna till allmän fjärrvärme. En översyn av rättigheten rekommenderas, dock innebär den ingen negativ påverkan på hur marken inom området avses kunna användas. U-område införs inte då rätten inte avser allmän ledning utan denna är till förmån för enskild fastighet. Rättigheten finns dock uppmärksammas i grundkartan. Genomförandebeskrivningens avsnitt om fastighetsrättsliga frågor har kompletterats med beskrivning över hur påtalat officialservitut avses hanteras.

Redovisning av innehåll i exploateringsavtal

Genomförandebeskrivningens avsnitt om avtal har kompletterats med noggrannare redovisning av exploateringsavtalets innehåll och åtaganden samt ansvar för dessa.

Övriga frågor

Listan över rättigheter inom planområdet har setts över med anledning av flera avtalservitut som inte fanns listade under samrådet.

Synpunkter tillgodosedda.

Luffartsverket, LfV

LfV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LfV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny NS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning. Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

Viktigt: I vårt remissvar har LfV inte analyserat konsekvenser för flyktvägar till och från flygplatser samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänkts kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude).

LfV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Bemötande:

Berörd flygplats, Stockholm Skavsta Flygplats har hörts under samrådet men inte inkommit med svar under samrådstitiden. Kommunen har tagit en särskild kontakt med flygplatsen efter genomfört samråd och flygplatsen har återkopplat att det inte har något att erinra mot planförslaget.

Synpunkt tillgodosedd.

Bovieran

Inledning

Vi har inte för avsikt att protestera mot den nya detaljplanen men vi lämnar för oss några viktiga synpunkter på den föreslagna planen.

Hushöjden och placering av husen

Det framgår av planen att husen kan bli 4-5 våningar höga. Vi anser att det är för högt och menar att 2 till 3 våningar stämmer bättre med nuvarande bebyggelse det vill säga Bovieran och bostadsbolagets Kungshems hus, nordöst om Bovieran som bara är två våningar högt.

Det hus som föreslås i byggas i korsningen mellan Sadelvägen och Eskilstunavägen på kommunen mark ska inte byggas alls anser vi. Huset kommer att skymma sikten från Sadelvägen när bilar ska ut på Eskilstunavägen samt att ett 2 till 3 våningshus uppe på kullen kommer att skymma utsikten och solen för oss i Bovieran. Det andra huset som är planerat lite längre ned utefter Eskilstunavägen bör inte byggas mer än högst 3 våningar högt. Ett högre hus kommer att skymma/skugga för mycket för boenden i Bovieran. Se avsnitt *Skuggor och ljus*.

Skogsdungen i södra delen

Skogsdungen i den södra delen ska inte finnas kvar har vi kunnat utläsa av planen. Den har idag en biologisk mångfald och är en mycket bra miljörenare med alla träd. Skogen ed alla träd är dessutom värdefull på grund av sin artrikedom, där finns också många olika sorters fåglar. I förslaget står bland annat följande om skogsdungen:

”Dungens befintliga upplevelsevärden bedöms främst vara av visuell karaktär, som en del av landskapsbilden då den är påtagligt igenvuxen med mycket sly och låg vegetation och därför i stort sett helt otillgänglig.” Vi som bor i Bovieran och som har skogsdungen i vårt blickfång varje dag känner inte igen oss i den beskrivningen. För några år sedan genomfördes en röjning av både sly och mindre träd, även om gräs och små buskar växer upp varje år är området ändå flitigt besökt av hund och kattägare. Under den varmare delen av året är skogsdungen en bra lektyta för de många barnen i området, det vittnar de många kojorna om.

Att dungen värden är främst av visuell karaktär samt att ytan är i stort sett otillgänglig stämmer inte med vår bild av verkligheten. Vi anser att området utgör en betydligt mer aktiv del av de boendes närmiljö.

Vidare står: ”Dungen kommer om planförslaget genomförs att bli en del av en bostadsmiljö och befintlig vegetation kommer att bidra med rekreationsvärden inom de planerade bostädernas gårdsytor.” Enligt detaljplanen kommer skogsdungen att försvinna och bara en bråkdel blir kvar. Vi har svårt att förstå hur dungen kan ersättas med några enstaka träd inplanterade mellan bostädernas gårdsytor som av förståeliga skäl inte blir lika tillgängliga för övriga boenden i området. Vilket blir klart en försämring inte minst för barnen i hela området.

När vi i Bovieran behövde fälla några fullvuxna träd på kommunens mark för att de skymde våra solpaneler blev vi tvingade av kommunens handläggare att ersätta med nya träd för då det är viktigt att bevara och förnya träd som togs bort. Nu undrar vi hur detta rimmar med att man nu tillåts att ta bort en hel skogsdunge med alla betydelsefulla träd. Vårt förslag är att låta skogsdungen vara kvar hel eller halv och att de planerade husen

nedanför flyttas en bit längre ned mot ICA's affär och det som tidigare har varit en förskola.

Förslagets påverkan på sol- och skuggförhållanden

Brf Bovieran har ända sedan inflyttningen arbetat aktivt med fastighetens energiförbrukning och har sedan start genomfört ett antal projekt som syftar till att minska åtgången av inköpt energi. Fastighetens speciella kännemärke - den inglasade trädgården - utgör en utmaning i det avseendet, eftersom trädgårdens stora volymer kräver en hel del energi för att värmas upp och avfuktas.

Redan 2015/16 installerade vi bergvärme och kort därefter solceller. Vi har 240 solpaneler på två av våra tak i sydlig och östlig riktning. Vi installationen var vi noga med att kontrollera eventuell skuggning av närstående träd, vilket innebar nedtagning av ett begränsat antal träd samt återplantering av motsvarande mängd.

Bilderna i detaljplanen som beskriver hur sol- och skuggförhållanden kan komma att påverkas av förslaget är inte lätta att tolka. Vi känner dock en stark oro för att den föreslagna höjden på den tänkta bebyggelsen kan komma att skymma solens instrålning på våra solpaneler när vi behöver den som mest - dvs under vår och höst när solen har en låg bana över horisonten. Mitt i sommaren när solen står som högst har vi en överproduktion av solel som vi säljer vidare och då är det av naturliga skäl ingen risk för skuggning. Men under tidig vår och sen höst är det tvärtom - då gör vi av med all solel in i fastigheten och slipper köpa ett antal kwh för en alltför hög kostnad. Av det skälet är vi ytterst angelägna om att tillkommande byggnader inte blir högre än befintliga.

Vår trädgård är även beroende av så mycket solinstrålning som möjligt under höst och vår. Solens strålar värmer upp de speciella takfönstren och bidrar till att hålla nere uppvärmningskostnaderna. Temperaturen i trädgården kan variera 3-4 grader mellan en solig eller molnig dag under vår och höst. Vi har även ett stort antal klippformationer i trädgården som lagrar solenergi och på så sätt tillför värme till den aktuella ytan.

En minskas solinstrålning på grund av omgivande högre byggnader skulle väsentligt kunna påverka föreningens energikostnader i negativ riktning som vi av naturliga skäl inte är intresserade av.

Trafiksituationen

Bovieran har funnits i snart 11 år. Många av oss har bott här sedan inflyttningen i april 2012. Vi har uppmärksammat att Eskilstunavägen/Sadelvägen har numera en allt tätare och tyngre trafik. Det är många fler tunga lastbilar som passerar förbi idag än 2012. Många fordon kör in och ut på Sadelvägen och Hästvägen till och ifrån Preem och Burger King.

Även antalet personbilar har ökat markant och vi upplever det är en allt svårare situation att från Sadelvägen komma ut och över Eskilstunavägen på ett trafiksäkert sätt.

Med de hus som har byggts på gamla Mejeriområdet och som fortsätter byggas kommer trafiken i korsningen öka markant. Vi anser att det är nödvändigt att det byggs en rondell i korsningen och att det hus som enligt plan ska byggas på kommunens mark inte ska byggas då det hindrar sikten och ett rondellbygge i den mycket trafikerade korsningen.

Cykel- och gångvägar

Det är viktigt att den cykel- och gångväg som kommer uppifrån Hället förläggs på ett

säkert sätt så att man kan komma över Sadelvägen säkert och ansluta till gång- och cykelvägen utefter Sadelvägen och Eskilstunavägen.

I Bovieran har vi haft en mindre gångväg från hörnet av vår parkering ned till ICA-affären. Det framgår av planritningen att det inte är möjligt i framtiden, vi vill försäkra oss om att vi kan gå från hörnet på Bovierans parkering rakt ut till gång- och cykelvägen utefter Eskilstunavägen. Detta med anledning av att det i Bovieran bor många äldre som har begränsad rörlighet och vill ta närmsta vägen till affären, av erfarenhet vet vi att många går den genaste vägen och trampar upp stigar på gräsmattor och andra ytor.

Skyddsrum

Nu byggs många flerbostadshus med många lägenheter på båda sidorna om Eskilstunavägen. Invånarantalet kommer att öka avsevärt i området vi undrar hur kommunen planerat in skyddsrum för alla nya boenden. Detta med tanke på det aktuella säkerhetsläget.

Tillägg/förslag

Vi föreslår att kommunen bygger ett utegym på den kommunala marken vid korsningen Sadelvägen/Eskilstunavägen. Ett gym där flera motionsslingor möts från de olika skogsområdena i närheten, kan på ett bra sätt främja folkhälsan.

Bemötande:

Hushöjd och placering av hus

Fördjupade studier har skett av byggrätter, dess placering och höjder sedan samrådet.

För kvarteret i norr i korsningen Eskilstunavägen/Oppeby gård utgår bestämmelsen, D₁, för äldrevård som istället provas inom del av det södra kvarteret för bättre anpassning till sin närmsta omgivning då huskropparna vid bostäder för äldrevård och andra specialbostäder i regel är bredare än traditionella bostadshus och kommunen fann det svårt att få till ett släktskap med närliggande bostadshus i området.

Höjden på denna byggrätt i norr har också setts över för bättre anpassning. En bestämmelse om byggnadshöjd har tillkommit istället för nockhöjd. I kombination med regleringen av takvinkel kan ett bostadshus om 4 våningar och inredd vind byggas här. Även om byggnaden fortsatt kommer vara något högre än exempelvis byggnaden i dess förlängning längs Regeringsvägen finns nu ett tydligare släktskap som regleringen avser uppnå. Motsvarande byggrätt har också anpassats till en dagvattenledning vilket ger att hörnet tydligare accentueras mot gaturummet vilket upplevs välgörande för upplevelsen av platsen och gaturummet. Detta förstärks också av regleringen att byggrätten ska innehålla centrumlokal i del av aktuell bottenvåning.

I del av det södra kvarteret har bestämmelse tillförts, utöver möjligheten till traditionella bostadshus, möjlighet att uppföra byggnad för äldreboende, D₁. Byggrätterna är vidare justerade så att mer av de befintliga öppna sambanden och vegetationen kan bevaras. Kommunen bedömer att ett vårdboende upplevs få en bättre anpassning i denna placering med ett lite mer avskilt läge och med bra entréförhållanden mot parkeringen i norr och fina relationer mot både parkstråket i öster och den lilla naturkullen som nu i större omfattning kan kvarstå. Placeringen av byggrätterna innebär också goda ljusförhållanden sett till väderstrecken.

Byggrätterna ut mot Eskilstunavägen i korsningen med Sadelvägen är oförändrade. Placeringen av dessa är indragna i förhållande till gatan och korsningen så att god sikt

erhålles för bilar som ska ut från Sadelvägen.

Se vidare svar om sol- och skuggförhållanden nedan.

För ökad förståelse för hur området kan komma att se ut när det byggts ut har illustrationsplanen och gestaltningsprogrammet uppdaterats.

Skogsdungen

Den beskrivna bilden av skogsdungen har nyanserats något sett till er beskrivning att den nyttjas av närboende. Planbeskrivningen har också kompletterats med en mer realistisk bild av påverkan på dungen vid framtida byggnation. Inför granskning har strukturen setts över genom placering av enskilda byggrätter med syfte att anpassa så mycket som möjligt till befintlig terräng. Målsättningen är att så mycket av dungen som möjligt ska kunna bevaras och utgöra en fin miljö för både barn och äldre och som komplement till de mer programmerade bostadsgårdarna.

Kommunen kan ställa krav på återplantering vid avverkning på kommunens mark.

Skogsdungen utgör privat fastighetsmark. I exploateringsavtalet avser kommunen ändå ställa krav på viss återplantering på framtida bostadsgårdar.

Sol- och skuggförhållanden

Kommunen förstår er oro rörande skuggbildning och dess påverkan på solceller och den tropiska trädgård som ni har anlagt. Bilderna som redovisas på skuggbildning i planbeskrivningen återges också i större format i separat handling där det förhoppningsvis framgår tydligare.

Solstudien har uppdaterats inför granskningen då byggrätterna har justerats.

Denna visar att tillkommande bebyggelse orsakar viss skuggbildning endast under sen



21/3 kl 17 strax före solnedgång



21/3 kl 18 vid solnedgång

eftermiddag och kväll under vinterhalvåret (tidig vårvinter), se illustration nedan. Det bedöms vara en acceptabel förändring i tätbebyggt område, med hänsyn taget till att området är utpekad för förtätning i gällande översiktsplan.

Större bilder över redovisningen finns i den separata solstudierapporten.

Trafiksituationen

I dagsläget finns inga aktuella planer på att anlägga en cirkulationsplats i korsningen då

kapaciteten i befintlig korsning anses tillräcklig. Utrymme finns inom vägområdet att anlägga en cirkulationsplats när eller om väghållaren anser att åtgärden är nödvändig. Synpunkterna är vidarebefordrade till gatukontoret.

Cykel- och gångvägar

Gång- och cykelbanan längs Eskilstunavägen kommer få en bra anpassning och möte till gång- och cykelbanan längs Sadelvägen för vidare cykling/gång över Hället. Utrymme är säkerställt i planen och inför granskning har en mindre del kvartersmark i söder övergått till allmän platsmark för att säkerställa just utrymme för en bra övergång mellan gång- och cykelbanorna.

I strukturen finns idag ett släpp mellan byggrätterna ut mot Eskilstunavägen som gör det möjligt att anlägga ett gångstråk där vilket också är syftet för att underlätta för gena stråk genom hela området i söder.

Skyddsrum

Det finns i dagsläget inte några nationella krav eller rekommendationer att nya skyddsrum ska planeras för vid ny bostadsbyggnation. Däremot finns krav på att befintliga skyddsrum inte får byggas bort eller att de ska ersättas vid nybyggnation.

Övrigt

Kommunen tackar för förslaget som vidarebefordras till Parkavdelningen. Bedömningen är att det finns lämpligare platser för detta i lugnare miljö och inte intill trafikerat vägavsnitt.

Synpunkter delvis tillgodosedda.

Trafikverket

Planområdet ligger utmed väg 53 för vilken Trafikverket är väghållare. Gång- och cykelvägen längs med riksvägen ingår även den i Trafikverkets väghållaransvar.

Statlig infrastruktur

Väg 53, riksintresse

Trafikverket vill informera om att väg 53 har utgått som riksintresse enligt beslut daterat 2022-09-26, se Trafikverkets hemsida.

Väg 53 och gång- och cykelväg, planbestämmelse

Den befintliga gång- och cykelvägen samt allén i planområdets västra kant ligger inom vägområdet för väg 53 och räknas som en väganordning till den allmänna vägen. Trafikverket vill uppmärksamma att de delar av den statliga vägen, inkl. gång- och cykelvägen, som omfattas av detaljplanen ska planläggas som VÄG. Beteckningen VÄG kan inkludera plantering och gc-väg. Om möjligt önskar Trafikverket att plankartan tydliggör att det är en gång- och cykelväg som ligger utmed kvartersmarken, så det inte tolkas som att stråket möjliggör för fordonstrafik. Trafikverket tycker i övrigt att det är positivt att utfartsförbud regleras i plankartan.

Ny anslutning till väg 53

Trafikverket och Nyköpings kommun har inför framtagandet av detaljplanen haft en dialog kring ny anslutning till väg 53, som medger höger in- och höger ut-rörelser för varutransporter till matbutiken, vilket Trafikverket har accepterat. Kommunen behöver säkerställa att den detaljplan som gäller för området mellan det nu aktuella planförslaget

och väg 53, i läget för anslutningen, medger fordonstrafik. Trafikverket anser annars att plankartan ska omfatta en anslutning till vägkant på väg 53 för att säkerställa anslutningspunkten, d.v.s en kort infartsväg läggs in i plankartan som kopplar ihop varuintagsområdet med körbanan på den allmänna vägen. Som framgår av genomförandebeskrivningen ska ett avtal om bevakningsuppdrag för denna åtgärd tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen antas.

Ny sträckning för gång- och cykelväg

Detaljplanen föreslår en ny sträckning för gång- och cykelvägen i söder som är tänkt att ersätta dagens två sträckningar i denna del. Den nya gång- och cykelvägen blir en kommunal anläggning. De kostnader som uppstår i samband med borttagande av den befintliga statliga gång- och cykelvägen ska tas av annan part än Trafikverket. Trafikverket välkomnar en dialog kring hanteringen av åtgärden samt om behov av avtal.

Drift- och underhållsansvar för gång- och cykelväg

Kommunen har väghållaransvaret för anslutande gång- och cykelvägar utanför planområdet. För att få till ett mer effektivt underhåll av gång- och cykelvägen har diskussion förts angående kommunalt övertagande av drift- och underhållsansvaret för gång- och cykelvägen inom det aktuella planområdet. Kommunen kan dock inte ta över hela väghållaransvaret för gång- och cykelvägen eftersom den utgör en väganordning till den allmänna vägen. Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog kring detta, liksom kring framtagande av ett avtal för ansvarsreglering.

Trafikbuller

Av både planbeskrivningen och bullerutredningen framgår att planområdet utsätts för trafikbuller. Här framgår också att med särskild lägenhetsutformning klaras gällande bullerriktvärden. Trafikverket anser att genomförandet av de åtgärder som krävs för att klara bullerriktvärdena ska säkerställas med bestämmelser i plankartan.

Samtliga framräknade ljudnivåer redovisas i intervaller om 5 dBA. Eftersom det vid ett eventuellt föreläggande är framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten, är det viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till detaljplanens utförande. Trafikverket efterfrågar därför en redovisning av beräknade ljudnivåer vid respektive fasad och våningsplan. Trafikverket anser att planbeskrivningen behöver uppdateras med hänsyn till detta. Ett riktvärde för när en sådan redovisning kan anses vara aktuell är när beräknade bullernivåer ligger inom 5 dBA från gällande bullerriktvärden (eller däröver).

Trafikbuller

Dagvatten

Detaljplanen redovisar föreslagna dagvattenlösningar, där åtgärder bl.a utmed gång- och cykelvägen framgår. Trafikverket anser att åtgärderna ska placeras utanför vägområdet och vill samtidigt uppmärksamma att åtgärder inom vägområdet kräver tillstånd från Trafikverket.

Detaljsynpunkt

Kvartersmarken vid varuintaget är försedd med bestämmelsen n_2 - parkering får anordnas. Den nya anslutningen ska enbart trafikeras av varutransporter varför Trafikverket anser att bestämmelsen n_2 ska tas bort för denna yta.

Fortsatt arbete

Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog kring de åtgärder som rör den statliga infrastrukturen liksom angående tecknande av ovan nämnda avtal.

Bemötande:

Riksintresse

Noterat. Avsnittet om riksintresse för kommunikationer tas bort från planbeskrivningen.

Väg 53 och gång- och cykelbana

Markanvändningen ändras till VÄG för Eskilstungavägen. I markanvändningen ingår separerade gång- och cykelvägar och andra komplement som ingår för vägens funktion som trafikanordningar, planteringar, gräsytor, hållplatskydd med mera varför det inte bedöms. Trafikverket har vidare i egenskap av vägghållare rätten att bestämma utformningen av vägområdet. Det bedöms därför inte nödvändigt att reglera gång- och cykelvägen mer specifikt.

Ny anslutning till väg 53

En detaljplan kan säkerställa vart in- och utfart får anordnas genom bestämmelse om in- och utfartsförbud. Denna anges i gräns mot vägområdet - mellan kvartersmarken och den allmänna platsmarken. Vid aktuell anslutning till Eskilstunavägen görs ett släpp i in- och utfartsförbudet vilket redovisar en möjlighet att på angiven plats anordna en in/utfart. Kommunen och Trafikverket har inför granskningen börjat kommunicera kring ett utkast på samverkansavtal vilket ska slutföras och undertecknas innan detaljplanen antas.

Gång- och cykelvägar

Kommunen har en pågående dialog med Trafikverket kring den nya gång- och cykelbanan som kommer ersätta dagens två gång- och cykelbanor. Parterna avser reglera ansvar och åtaganden avseende den nya väganlutningen mot Eskilstunavägen samt rasering och nybyggnad av gång- och cykelbana i ett samverkansavtal parterna emellan. Kommunen är av åsikten att den nya gång- och cykelbanan utgör del av Trafikverkets anläggning för vilken Trafikverket är vägghållare. Det är inte rationellt att kommunen ska vara vägghållare för en begränsad sträcka av en gång- och cykelbana där Trafikverket är vägghållare för anslutande delar. Kommunen är dock öppen för att ha ansvaret för drift av denna och är av motsvarande åsikt gällande den befintliga gång- och cykelvägen förbi planområdet där kommunen tidigare uttryck sig positivt till att göra så. Detta då kommunen drifvar anslutande gång- och cykelbanor och också sopsaltar aktuell sträcka även om det idag inte är reglerat i något avtal. Ett driftsavtal bör upprättas och hanteras som ett separat avtal och i etablerade forum mellan parternas driftsorganisationer. Genomförandebeskrivningen förtydligas kring ansvar för gång- och cykelbanorna i anslutning till planområdet.

Trafikbuller

Plankartan kompletteras med en bestämmelse som säkerställer bostädernas utformning vid de mest bullerutsatta fasaderna.

Bullerutredningen har vidare kompletterats med en noggrannare redovisning av bullernivåer som erhålls vid fasad per våningsplan och planbeskrivningen har kompletterats med resultatet.

Dagvatten

Anläggningar för hantering av dagvatten hanteras på kvartersmark. Planbeskrivningen har uppdaterats med tydligare skrivning kring hantering vid skyfall (100-årsregn eller än mer

intensivt regn) och planen säkerställer bestämmelse n_3 - skyfallsväg.

Detaljsynpunkt

Tanken är att ytan fortsatt ska vara möjlig att ha personalparkering på i den mån det fungerar utifrån ankommande och avgående varuleveranser däremot så behöver angöringen ske österifrån då den nya infarten inte får trafikeras av andra fordon än för varuleveranser till butiken. Man har studerat markhöjder och lutningar och bedömt att angöring österifrån är möjlig att få till. Planbeskrivningen förtydligas kring konsekvenser för angöring av personal-parkeringen när planen är genomförd och bestämmelsen n_2 kvarstår.

Synpunkter delvis tillgodosedda.

Privatperson D.F

Diagrammet som visar planerade trafikstråk under gång- och cykeltrafik avsnitt i plan- och genomförandebeskrivning visar ingen ny utfart såsom nämns i text. Detta ger en skev bild av förändringar för cykeltrafik. En till utfart längst detta stråk är en klar försämring för cykelpendling från Harg/Oppeby mot Nyköping. Från Harg finns inga utfarter till Oppeby gård, och då kommer 3st. väldigt tätt intill varandra. För cyklister på väg från Nyköping finns stor risk för olycka då utfarten skymms av en planerad byggnad med nockhöjd 41m. Detta verkar vara helt outredd. Det står att "denna korsning skall utformas på ett sätt som säkerställer en trafiksäker korsning för alla berörda trafikslag" dock kommer förutsättningar vara så att det är omöjligt att uppfylla en trafiksäker korsning, särskilt när den nya utfarten ska utformas för tunga trafik.

Flyttning av cykelbanan anses ge en "behagligare miljö" för gående och cyklister". Hur menas behagligare i detta sammanhang? Ändring försämrar för gående och cyklister på väg med Hållet naturreservat där det finns bra gång och cykelbanor vidare mot centrala mål.

Enligt Översiktsplan Nyköping 2040 ska Nyköpings entréer där centralorten möter landsbygden, kräver särskild omsorg om arkitektonisk kvalitet. Oavsett färdstätt skapar tätortens entré det första intrycket. Bebyggelse som placeras invid tätortens entréer ska därför hålla extra god arkitektonisk kvalitet.

Tillsammans men nybygge vid gamla Mjölcentralen bör detta förslag uppfattas som en tydlig entré till Nyköping, med hänsyn till byggnadernas höjd och volymer. Dock finns ingen sådant krav i detaljplan och gestaltningsprogram visar igen höga ambitioner. Att inte ställa krav på arkitektonisk kvalitet går emot kommunens egen Översiktsplan.

Översiktsplan Nyköping 2040 har en ställningstaganden för avfallshantering och detaljplanprojektering. Då denna detaljplan ska medge borttagning av återvinningsstationer måste det ersättas med en annan plats i närområdet. Ställningstagande kan och bör tolkas som att denna detaljplan får ej laga kraft tills en detaljplan med plats reserverad för återvinning finns i närområdet.

I Kulturhistorisk Områdesbeskrivning för Nyköpings tätort (2019) finns en rekommendation till planare (s.15) " Möjligt att förtäta utmed Eskilstunavägen men nytillkommen bebyggelse bör förhålla sig till Oppeby gård som fortsatt bör bibehålla sitt monumentalläge". Det finns inget bevis att denna detaljplan följer denna rekommendation. Oppeby gårds position gentemot Regeringsvägen och resten av

Oppeby försämras markant då bebyggelsen inte kommer kunna upplevas i sin helhet.

Bemötande:

Kommunen bedömer tillsammans med Trafikverket som väghållare för Eskilstunavägen att den föreslagna infarten till butikens lastkaj är motiverad. Syftet med denna infart, vilken enbart är till för varuleveranser till butiken och inga andra fordon, är att separera distributionstrafiken till butiken från annan trafik och därmed minska på andelen tunga transporter som idag leds in via Oppeby gård där trafiken idag sker i blandtrafik. Trafiksäkerheten bedöms öka på Oppeby gård när dessa transporter leds om och så även trafiksituationen på parkeringsytan intill butiken. För gående och cyklister längs Eskilstunavägen är sikten bra och infarten kommer att utformas med prioritering för gång- och cykeltrafiken där varutransporterna ska anpassa sig till oskyddade trafikanter vilket kan göras på olika sätt. Kommunen kommer att utföra arbetet med den nya infarten och Trafikverket i egenskap av väghållare kommer via ett bevakningsuppdrag att bevaka kommunens arbete från projektering och byggande utifrån de krav som ställs på trafiksäkerhet. Korsningen kommer vidare enbart tillåta högersvängande trafikrörelser med syfte att inte heller påverka trafiksäkerheten eller framkomligheten på Eskilstunavägen.

Beskrivningen av förändringarna som planen innebär för gående och cyklister ses över och förtydligas i planbeskrivningen. På en sträcka där det idag finns två gång- och cykelbanor kommer det framöver bara finnas en - längs med Eskilstunavägen i förlängningen av den nuvarande. Denna ansluter till gång- och cykelbanan längs Sadelvägen och den befintliga cykelkopplingen via Hålletskogen ska vara kvar som idag. Genom åtgärden skapas möjlighet till ett effektivare markutnyttjande där mer byggbar mark skapas när två stråk kanaliseras till ett. Vidare får Eskilstunavägen i och med åtgärden ett enhetligare uttryck där ytterligare trädplantering tillkommer längs gång- och cykelbanan och där belysning också tillkommer som standardhöjning.

I arbetet med detaljplan och tillhörande gestaltungsprogram har arkitekter och antikvarisk kompetens deltagit. Målet har varit att låta tillkommande bebyggelse lägga till en ny årsring till området som samtidigt tar avstamp i den befintliga bebyggelsen. Gestaltungsprogrammet redovisar en bild av hur byggnader kan komma att se ut utifrån planens reglering och utifrån övriga gestaltungsambitioner för området vilket kommer utgöra bra stöd i kommande bygglovsprövning. Inför granskning har det norra kvarteret studerats lite extra för att uppnå en bättre anpassning till närliggande bostadsbebyggelse. Nockhöjden har sänkts och reglering av byggnadshöjd och våningsantal har tillkommit och nya bilder på hur ett bostadskvarter kan komma att se ut redovisas i gestaltungsprogrammet.

Befintlig återvinningsstation kommer att vara kvar på platsen fram tills att kvarteret i norr börjar byggas. Tidsplanen för när detta kommer ske är idag osäker men sedan kommer en ny återvinningsstation att behöva finnas med annan placering i stadsdelen. Behovet utreds fortsatt av Renhållningen då fastighetsnära insamling från 2027 kommer att påverka behovet och placering av framtida återvinningsstationer.

Bygggrätten i det norra kvarteret är anpassad bland annat med tanke på Oppeby gårds (herrgården) läge. Byggnaden är något indragen och följer samma linjeföring som befintliga byggnader längs Regeringsvägen där husen är något inskjutna från vägområdet. Åtgärden skapar en bredare förgårdsmark och innebär en tydligare visuell

koppling med Oppeby gård (herrgårdsbyggnaden) där denna fortsatt kommer behålla sitt monumentalläge på höjden och synas i fonden från Regeringsvägen.

Synpunkter inte tillgodosedda.

Polisen

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet skapa förutsättningar för förtätning med bostäder norr och söder om den butik som idag utgör en central punkt i Oppeby. Åtgärderna ligger i linje med gällande översiktsplan där planområdet pekas ut som lämpligt för bostads- och centrumförtätning.

Detaljplanen, som är kompletterat med en gestaltungsplan, är omfattande och berör eller täcker in flertalet av de perspektiv som främjar trygghet enligt handboken för tryggare och säkrare levnadsmiljöer; BoTryggt2030 (Tryggare Sverige 2020). Den visar på en planerad bostadsbebyggelse i norr och söder samt en tillbyggnad på den befintliga butiken som ligger centralt.

med hänsyn till det ansvar som Polismyndigheten har i samhället kommer våra synpunkter handla om det trygghetsskapande och brottsförebyggande perspektivet.

När det gäller gestaltningen av de planerade nybyggnationerna visar gestaltungsprogrammet på flera ställen en hänsyn till den intelligande bebyggelsen med 40-talshus öster om Eskilstunavägen, 70-talshus i Oppebyområdet och en stor konceptfastighet med glastak och lite mörkare tegelfasad.

Gestaltungsprogrammet vinnlägger sig om att bostadshuset beroende på läge i planområdet visar stor hänsyn i sin gestaltning för att binda ihop en helhet i området vilket visar på genomtänkthet. Gestaltungsförslaget visar också på hur det är tänkt att bostadsgårdar skall utformas en plats för möten men också en miljö att blicka ut över med mycket planteringar och växter. En stor hänsyn till designen med hänsyn till helheten i området och kontrasterna som skapas mellan byggnader och planerad växtlighet och grönska skapar goda förutsättningar att kännas för platsen vilket skapar trygghet.

Bebyggelsen norr och söder om butiken är avsedd för bostadsändamål men kvarteret norr om butiken vid Eskilstunavägens korsning med Oppeby gård (vägen) medger centrumbebyggelse vilket borgar för en mix av funktioner så att butiksbyggnaden med sitt utbud för de boende inte ensamt står för funktionen i området. Det norra kvarteret gestaltas också så att siktlinjer och överblickbarhet främjas med glaspartier och uteplatser vilket kan skapa ett flöde av människor till platsen eller av boende.

Bostadskvarteren norr om och söder om butiken utformas med sadeltak och franska eller grunda balkonger vilket knyter an till bebyggelsen väster om Eskilstunavägen, även om kvarteren utformas och byggs i tegel. Teglet gör dock för ögat en sammankoppling med Oppebys 60-talsbebyggelse vilket skapar förutsättningar för uppfattningen om *genomtänkthet* vilket i sin tur skapar förutsättningar för trygghet - om det känns som om "någon bryr sig" om ett område tenderar besökaren eller den boende göra likadant.

Även utformningen av butikens tillbyggnad tas upp i gestaltungsprogrammet och tar hänsyn till den befintliga omgivningen men kommer att, genom sin fasad mot Eskilstunavägen skapa ett skuggspel genom trä och rasterverk som sannolikt förstärker den ursprungliga byggnadens tidsanda. Gestaltningen av byggnadens tidsanda kan dock

då få ett skav i det faktum att vissa butikskedjor har sin "signature look" med färger som står i skarp kontrast till det gestaltungsprogram som annars knyter samman stilen i hela området. Skarpa kontraster stör helhetsbilden och kan göra att det är "något som skaver" även för besökaren i området.

I plan- och genomförandebeskrivningen beskrivs hur de befintliga öppna ytorna norr och söder om butiken skall få förändrade infarter och funktioner; bland annat skall drivmedelsplatsen avvecklas till förmån för fler parkeringsplatser och godsmottagningstrafik får en egen infart vilket skiljer den från konventionell biltrafik. Erfarenheten säger att parkeringsplatser vid butiken bör utformas så att inte höga hastigheter möjliggörs på kvällstid då butiken stängt och inga bilar finns parkerade. Här bör en samverkan ske mellan trafikavdelningen på kommunen (motsvarande), butiksinnehavaren, lokalpolisområdet och andra berörda aktörer ske från början om platsen skall vara fredad från ovälkommen trafik under tiden som butiken är stängd. Erfarenheten visar att boende i intilliggande bebyggelse upplever stor störning av ovälkommen trafik.

Belysningen i området bör inte skilja sig från den gestaltningstanke som finns i övrigt. Om området skall "andas" 60-tal bör lyktstolpar och belysning utformas med hänsyn till detta även om armaturerna är moderna. Armaturer bör vara konsekventa området igenom för att, återigen, skapa en känsla av genomtänkthet. Belysta ljusa platser omgärdas alltid av (för ögat) mörka. Detta kan förebyggas genom att placera belysningspunkter som dels lyser upp men som mest har till uppgift att ta bort den skarpa kontrasten mellan ljust och mörkt, kanske vid sidan av ett gångstråk eller en upplyst parkeringsplats.

Plan- och genomförandebeskrivningen tillsammans med gestaltungsprogrammet ger en klar bild över hur området skall förändras. Stor hänsyn har tagits till de trygghetsskapande perspektiven som återfinns i BoTryggt 2030. Geografin, bevarandet av grönområden, sammanlänkning av olika byggstilar och tidsepoker avhandlas likväl som mix av funktioner och förutsättningar för att skapa flöden av människor i området, från innergårdarnas design med växtlighet och samvaro till gång- och cykelbanor som är skilda från fordonstrafikens körfält.

Utöver de trygghetsskapande perspektiven ovan har Polismyndigheten inget övrigt att erinra mot detalj- och genomförandeplanen.

Bemötande:

Kommunen tackar för synpunkterna och vidarebefordrar synpunkterna kring utförande och utformning av exempelvis parkeringsytor och belysning till exploitören att ha med sig i kommande genomförandeskede.

Synpunkter tillgodosedda.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har mottagit förslag till detaljplan för samråd enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Syftet med planen är att skapa förutsättningar för förtätning med bostäder norr och söder om befintlig butik, att fortsatt utveckla butiken genom en utvidgad byggrätt för handels-ändamål samt till att komplettera området med fler funktioner genom att möjliggöra för centrumverksamheter och äldreomsorg. Planen syftar vidare till att säkra god arkitektonisk kvalitet och anpassning till omkringliggande kulturmiljö och stadsbild med mera.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

Länsstyrelsen har tagit del av yttrande från Trafikverket och LFV.

Under samrådet ska länsstyrelsen bevaka och samordna statens intressen och ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska särskilt bevaka de frågor som i ett senare skede kan leda till att länsstyrelsen överprövar planen i enlighet med 11 kap. 10 § PBL.

Länsstyrelsen ska vid samrådet verka för att

- riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses,
- miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs,
- strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- mellankommunala intressen samordnas,
- bebyggelse eller byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu lända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas, under förutsättning att nedanstående synpunkter avseende miljökvalitetsnormer, hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion beaktas:

Miljökvalitetsnormer

Planområdet är beläget ca 300 meter ifrån Nyköpingsån som även är områdets recipient. Dagvattenhanteringen får inte medföra att föroreningar i området sprids till mark, grund- och ytvatten och förutsättningarna för att nå MKN vatten i recipienten får inte försämrats. Hanteringen får inte heller medföra att detaljplanens nedströms liggande områden påverkas negativt av exempelvis översvämning.

Av planförslaget och dagvattenutredningen (WSP, rev.2022-07-04) framgår att föreslagen exploatering innebär att mer ytor hårdgörs, vilket påverkar vattnets flöde och markinfiltration och medför en ökad föroreningsbelastning i området. Dagvatten kommer därför att behöva både renas och fördröjas inom planområdet för att MKN ska kunna följas vid ett genomförande av detaljplanen.

I planförslaget föreslår kommunen en dagvattenlösning med ett antal biofilter för rening och fördröjning av dagvatten. Dessa biofilter ska placeras på butikens parkeringsytor samt på bostadsbebyggelsens gårdar.

Det lösningsförslag för dagvatten och skyfall som redovisas i figur 10 i planbeskrivningen är något otydligt. Länsstyrelsen kan utifrån detta underlag inte utläsa behovet av antal biofilter och dess placering och heller inte bedöma om tillräckligt utrymme för vald dagvattenåtgärd har säkerställts på plankartan. Inför granskningen behöver planförslaget förtydligas i denna del.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

Med anledning av att det finns förorenade fyllnadsmassor och en drivmedelsstation inom planområdet ser Länsstyrelsen positivt på att kompletterande undersökningar ska göras för att bl.a avgränsa föroreningarnas utbredning i plan och profil. För att säkerställa att marken är/blir lämplig för planerat ändamål kan även en riskbedömning och en åtgärdsutredning behöva tas fram.

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet ska kommande granskningshandlingar redogöra för föroreningssituationen och det ska tydligt framgå vilka eventuella åtgärder som behöver

samt när de ska ske.

Buller vibrationer

Av planbeskrivningen och den trafikbullerutredning som tagits fram (Åkerlöf Hallin akustik, 2022) framgår att den ekvivalenta ljudnivån överstiger 60 dB(A) vid en del av bostadsbyggnadernas fasader.

Nya lägenheter utmed Eskilstunavägen kommer att kunna uppfylla trafikbullerförordningens riktvärden enligt 4 § om de utformas så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot en tyst sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och minst hälften av bostadsrummen är vända mot en sida där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22-06 vid fasaden.

Enligt planbeskrivningen ska byggnaderna och lägenheterna samt eventuellt bullerskydd utformas i enlighet med trafikbullerförordningen. Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen inte säkerställer lägenheternas utformning. Plankartan behöver tillföras bestämmelser som säkerställer att de bullerutsatta lägenheterna utformas genomgående eller alternativt som lägenheter mindre än 35 m². I det fall det krävs bullerskydd ska plats för ett sådant skydd säkerställas på plankartan.

Vid ett eventuellt framtida föreläggande är det framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten. Det är därför viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till detaljplanens utförande. Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets bedömning att planförslaget därför bör tillföras en redovisning av beräknade ljudnivåer vid respektive fasad och våningsplan.

Risk för olyckor, översvämning och erosion

Översvämning

Enligt planförslaget är området där butiken ska byggas ut låglänt vilket medför en ökad risk för översvämning vid kraftiga skyfall. Väl valda dagvattenåtgärder samt höjdsättning av marken i det låglänta området är en förutsättning för att marken ska bli lämplig för detaljplanens ändamål.

För att hindra översvämning och skador på befintlig och ny bebyggelse vid kraftiga skyfall anser Länsstyrelsen att den, enligt dagvattenutredningen, nödvändiga höjdsättningen av marken ska säkerställas med lämpliga planbestämmelser.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Riksintressen - 3 kap. miljöbalken

Riksväg 53 är inte längre av riksintresse för kommunikationer, se Trafikverkets beslut daterat 2022-09-26.

Gestaltning av bebyggelse

Planen syftar till att säkra god arkitektonisk kvalitet och anpassning till omkringliggande kulturmiljö och stadsbild. Länsstyrelsen ser positivt på detta då gestaltning är en viktig aspekt både utifrån anpassning till kulturmiljön, angränsande bebyggelse och planområdets exponerade läge.

Social robusthet

Trafikfrågor

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det finns goda förutsättningar att gå och cykla till och från planområdet samt goda förbindelser till lokala målpunkter liksom till centrala Nyköping. Ur ett barnperspektiv saknar dock Länsstyrelsen en beskrivning av hur kommunen avser säkerställa en trygg och säker skolväg för de barn som ska ta sig till Släbroskolan via passage över Eskilstunavägen.

Den nya infarten för varutransporter passerar GC-vägen. Att utformningen sker enligt gällande VGU ska enligt planbeskrivningen regleras i ett avtal mellan kommunen och Trafikverket. Avtalets utformning bör framgå av kommande granskningsförslag.

Länsstyrelsens upplysningar/synpunkter/krav enligt annan lagstiftning Kulturmiljölagen, KML

Planområdet omfattar knappt 4 ha mark och ligger mellan 20-2 möh. Den norra delen av planområdet består av ianspråktagen mark medan den södra delen är öppen äldre åkermark. I sydöst finns ett mindre skogsbevuxet impediment som enligt äldre kartor har varit bebyggt under första halvan av 1900-talet. Det finns ingen känd fornlämning inom planområdet (karta 1)



Omedelbart sydväst om planområdet har det funnits ett vikingatida gravfält L1984:6682 som undersöktes i sin helhet år 2016. I samband med undersökningen noterades även ett äldre lager av fynd av kvarts och slipad grönsten, vilket antyder att det kan ha funnits en stenåldersboplats på platsen (karta 2).



Karta 2 Planområdet och vattennivån under stenåldern, för ca 4500 år sedan.

Länsstyrelsen bedömer att en arkeologisk utredning måste genomföras inom den obebbyggda delen av planområdet för att klargöra om där finns ännu okända fornlämningar, exempelvis i form av ytterligare gravar eller boplatzlämningar från järn- eller stenålder. Utredningen kan även tjäna som underlag för kommunens bedömning av markens lämplighet. Kontaktperson för den arkeologiska utredningen är Agneta Scharp, Kulturmiljöenheten, 010-223 43 41.

Bemötande:

Miljö kvalitetsnormer

Utrymmen finns för erforderlig dagvattenhantering och de förslag som är framtagna i form av biofilter. Att utrymmen finns och att det inte finns någon planbestämmelse som motsäger sig föreslagna lösningar förtydligas i planbeskrivningen. Vidare har plankartan kompletteras med bestämmelser för vilken fördröjningsvolym som krävs inom respektive kvarter (också trolig framtida fastighetsindelning) med syfte att klara kravet på rening vilket är dimensionerande för de volymer som tagits fram och som ska säkerställa att MKN för vatten inte ska påverkas negativt till följd av planförslaget.

Markföroreningar

En kompletterande miljöteknisk markundersökning har tagits fram inför granskning för att klargöra föroreningssituationen för hela planområdet. Detta då området delvis är uppfyllt med okända massor vid tidigare exploateringar i området. Utredningen innehåller också en redogörelse för om resultaten föranleder någon viss typ av hantering sett till planerad markanvändning. Planbeskrivningen har kompletterats med slutsatser från utredningen och Länsstyrelsen har fått del av utredningen under granskningen.

Kompletterande provtagning kring tankstationen kommer att ske vid avetablering som ett steg att säkerställa att de föroreningar som man funnit kring denna är avgränsande.

Buller

Plankartan kompletteras med en bestämmelse som säkerställer bostädernas utformning vid de mest bullerutsatta fasaderna.

Bullerutredningen har vidare kompletterats med en noggrannare redovisning av bullernivåer som erhålls vid fasad per våningsplan och planbeskrivningen har kompletterats med resultatet. Länsstyrelsen har fått del av den reviderade trafikbullerutredningen under granskningen.

Översvämning

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av hantering av dagvatten vid skyfallsituationer (motsvarande 100-årsregn) inklusive en förtydligande bild på lösning. Plankartan har vidare kompletterats med en bestämmelse, n₃, för skyfallsväg.

Riksintressen

Planbeskrivningens avsnitt om riksintresse för kommunikationer har tagits bort då Eskilstunavägen inte längre utgör väg av riksintresse.

Gestaltning av bebyggelse

Fördjupade studier har gjorts av byggrätten i det norra kvarteret sedan samrådet. För kvarteret i norr utgår bestämmelsen, D₁ för äldrevård som istället prövas inom del av det södra kvarteret för bättre anpassning. Byggrätten i norra kvarteret begränsas av egenskapsgränser för att erhålla en sluten volym mot gator och mot butiksparkering och på

så vis få till en mer privat och lugn gård. Tidigare angavs en placeringsbestämmelse avståndet till allmän plats. Höjden på byggrätten har setts över för bättre anpassning till omgivningen vilket resulterat i att bestämmelse om byggnadshöjd tillkommit istället för tidigare angivna nockhöjd. Även om byggnaden fortsatt kommer vara något högre än exempelvis byggnaden i dess förlängning längs Regeringsvägen finns nu ett tydligare släktskap som regleringen avser uppnå. Motsvarande byggrätt har också anpassats till en dagvattenledning vilket ger att hörnet tydligare accentueras mot gaturummet vilket upplevs välgörande för upplevelsen av platsen och gaturummet. Detta förstärks också av regleringen att byggrätten ska innehålla centrumlokal i del av aktuell bottenvåning.

Förändringar har skett i byggrätters placering i de södra delarna av planområdet med syfte att bevara mer av befintliga samband/strukturer och grönstruktur. Möjligheten till byggnad för äldrevård, D₁, har vidare utgått från det norra kvarteret inför granskningen. Istället prövas nu möjligheten till motsvarande boendeform i del av det södra kvarteret. Syftet med förändringen är att kommunen såg en utmaning i att få till en bra anpassning till omgivningen i fallet av ett vårdboende i korsningen Eskilstunavägen/Oppeby gård, som sett till användningen innebär bredare huskroppar än traditionella bostadshus.

Gestaltningssprogrammet har uppdaterats med anledning av förändringarna i struktur. Gestaltningssprogrammet har också kompletterats med vyer från ett gatuperspektiv för att förtydliga känslan för hur området kan komma att upplevas. Vidare har förslag på hantering av mötet mellan byggnad och omgivande mark tagits fram där det förekommer naturliga höjdskillnader i marknivåer inom området. Bilder presenteras i gestaltningssprogrammet med syftet att redogöra för en intention som kan utgöra ett stöd i kommande bygglovsprövning i och med redovisade goda förslag på lösning.

Trafikfrågor

Planbeskrivningen kompletteras med resonemang om säker skolväg under avsnittet sociala frågor, Barnperspektiv. Det finns idag befintliga planskilda passager dels norr om Eskilstungavägen/Oppeby gård(väg) samt vid Eskilstunavägen/Katrineholmsvägen. Inom planområdet utvecklas goda gång- och cykelkopplingar mot dessa samt mot hastighetssäkrade övergångsställen vid cirkulationsplatsen Eskilstunavägen/Regeringsvägen.

Detaljplanen säkerställer vart in- och utfart får ske men reglerar inte övrig utformning. Trafikverket är väghållare och bevakar projektering och byggande av denna med syfte att den blir lämpligt utförd sett till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt fortsatt framkomlighet på vägen och detta via ett samverkansavtal som tecknas med kommunen som också kommer att utföra arbetet. Detaljplanen redovisar inte avtalets innehåll.

Kulturmiljölagen, KML

En arkeologisk undersökning har genomförts inför granskning och planbeskrivningen har kompletterats med anledning av denna och dess resultat. Vidare kommer en arkeologisk förundersökning att göras under våren 2024 med förhoppning om att man inom samma uppdrag kan ta bort de fynd som man erhållit utifrån undersökningen. Innan detaljplanen antas inväntas beslut från Länsstyrelsen om tillstånd för ingrepp i fornlämning.

Övrigt

En riskutredning har tagits fram med hänsyn till befintlig tankstation inom området för att klargöra om tankstationen utgör en sådan risk att denna behöver tas ur bruk innan planen genomförs. Denna visar på att vissa delar är utsatta och plankartan har tillförts en

bestämmelse som säkerställer att startbesked inte får meddelas förrens tankstationen är avvecklad. Detta gäller inom områden markerade med a₁.

Synpunkter tillgodosedda.

Brf Stallet

Vi är till stora delar positiva till förslaget, men har några synpunkter:

1. Vi anser att byggnaden längs Oppeby Gård vägen i norra delen av detaljplanen är för hög. För att bättre harmoniera med Oppeby Gårds nuvarande byggnader samt förlängningen av Regeringsvägens byggnader, så känns tre våningar mer lämpligt.

2. Vi tror att antalet parkeringsplatser är för lågt räknat och kommer innebära problem med att bilar parkeras längs Oppeby Gård vägen och andra platser och därmed försvåra framkomligheten i området.

3. Den övergång över Eskilstunavägen i den södra delen av detaljplanen som nämns finns inte. Det har funnits en övergång för ganska länge sedan, men i dagsläget finns ingen övergång från rondellen vid Katrineholmsvägen och ner till rondellen vid Oppeby gård vägen. För att minska barriärkänslan som Eskilstunavägen medför, behöver fler åtgärder vidtas.

Bemötande:

Byggrätten i norr

Fördjupade studier har gjorts av byggrätten i det norra kvarteret sedan samrådet.

Granskningsförslaget presenterar en bättre anpassad byggrätt till sin omgivning där bestämmelse om byggnadshöjd tillkommit istället för nockhöjd (31,5 meter). I kombination med regleringen av takvinkel kan en byggnad i detta läge bli som högst 4 våningar + med möjlighet att inreda vind. Även om byggnaden fortsatt kommer vara något högre än exempelvis byggnaden i dess förlängning längs Regeringsvägen (som motsvarar 3 våningar + inredd vind) finns nu ett tydligare släktskap som regleringen avser uppnå.

Parkeringsplatser

Beräkningen av behovet av parkeringsplatser för bil (och cykel) har utgått från kommunens parkeringsnorm vid nybyggnation. Det finns vidare mycket goda förutsättningar för boende i området att åka kollektivt och cykla till andra målpunkter i staden varför kommunen gör bedömningen att antal p-platser som kan inrymmas är tillräckligt. Vaghållaren har vidare möjlighet att införa begränsningar för gatuparkering om man skulle se en utveckling som riskerar att få en negativ påverkan på trafiksäkerheten eller framkomligheten på vägen. Oron vidarebefordras till gatukontoret som vaghållare.

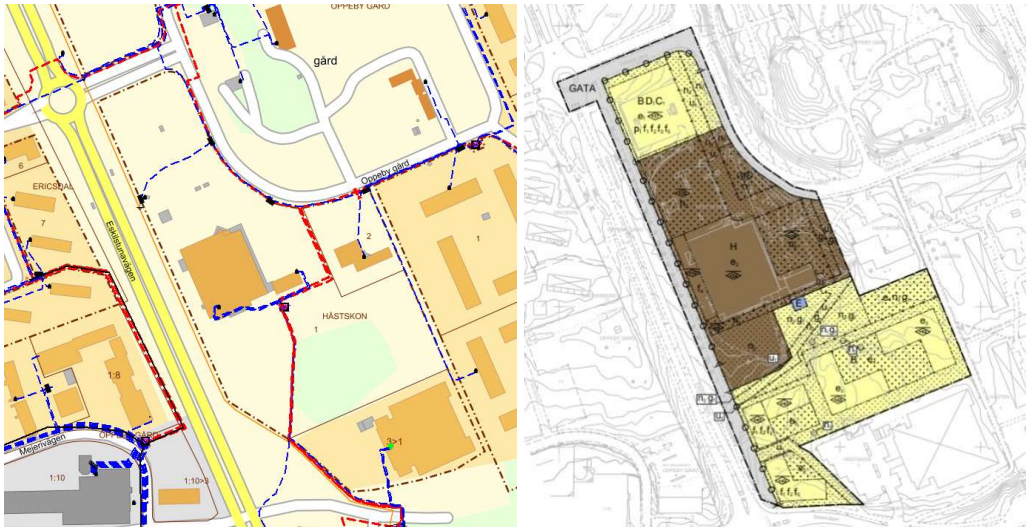
Eskilstunavägen

Det illustrerade övergångsstället som i dagsläget inte finns har tagits bort från illustrationsplanen. Passagemöjlighet finns dock om än inte reglerat som ett övergångsställe och denna ska kvarstå. Trafikverket som vaghållare är restriktiva med åtgärder på denna typ av väg sett till hastigheten samt funktionen med hög andel genomfartstrafik. Kommunen har en kontinuerlig dialog med Trafikverket kring behovet av förändringar i takt med att områden utvecklas vilket inkluderar även Eskilstunavägen. Frågan om eventuellt andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Eskilstunavägen hanteras vidare i etablerade forum mellan kommunen och Trafikverket.

Synpunkter delvis tillgodosedda.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 12 kV markkabel, röd streckad linje i karta nedan, 12 kV nätstation, svart kvadrat, 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, och 0,4 kV kabelskåp, svart rektangel. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.



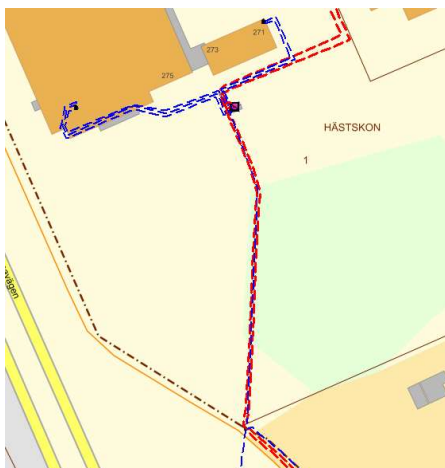
Den befintliga nätstationen måste bytas ut mot en större i följande av detaljplanen. Bästa placeringen för nätstationen blir bredvid den befintliga. Vattenfall Eldistribution önskar att omplacera dagens e-område så att det täcker dagens nätstation samt även området där den nya ska placeras. E-områdets yta behöver även utökas till 10*10 meter.

Se förslag nedan.



Vattenfall Eldistribution önskar även att ett u-område till stationen och söderut korsande Hästskon 1 som ledningarna ligger idag (se nedan). Inmätningar av ledningarna har begärts så U-området kan anpassas efter deras exakta placering. I förslaget redovisas byggnader delvis över dessa ledningar så det måste justeras. Alternativ är att flytta dessa ledningar, flytt av ledningar utförs av Vattenfall Eldistribution men bekostas av initiativtagaren.

Då markkablarna läggs med Oppeby gård planeras att rasera och leda om enligt planbeskrivningen så behövs inget U-område. Även denna flytt utförs av Vattenfall Eldistribution och bekostas av initiativtagaren.



Intill E-området och över markkablarna redovisas ett parkeringsområde. Minsta avstånd från parkeringsplats till nätstation bör vara 2 meter.

Inga nya parkeringsområden bör etableras över befintliga markkablar, då dessa måste finnas tillgängliga för drift-och underhållsarbete.



Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.
- Beställning/förfrågan ledningsflytt görs på Vattenfall Eldistributions hemsida. Blanketter och formulär | Vattenfall Eldistribution
- Inför anslutning av ny byggnad till befintligt elnät måste beställning av offert på el-servis beställas i mycket god tid. Offert på el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020-82 10 00
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se
- När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår Beställ tjänst - Vattenfall Eldistribution
- Vid ny infart till fastigheten skall befintlig markkabel förläggas i rör. Detta beställs samtidigt som beställning av el-serviser.
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Bemötande:

Ytan för E-området har utökats till 7x10 meter. 10x10 meter enligt önskemål innebär stora negativa konsekvenser på strukturen och då främst yta tillgänglig för tillfart till personal-P

österifrån. Dock kan angöringsytan för parkeringen användas för att angöra även området transformatorstationen varför kommunen gör bedömningen att utrymme i sin helhet finns för att tillgodose ert behov.

Aktuell ledning som skär av området söderut behöver flyttas och exploatören har via sin arkitekt en pågående dialog med Vattenfall om olika förslag på ny placering av ledningen. Den allmänna elledning som går från transformatorstationen och vidare österut säkerställs i u-område i plankartan Planbeskrivningen förtydligas kring behovet av flytt och förtydligar ansvaret i genomförandebeskrivningen i enlighet med yttrandet.

Bilar kan lätt flyttas vid drift- och underhållsarbete. Kommunen gör bedömningen att önskemålet innebär omotiverade begräsningar i nyttjandet av marken om parkering inte skulle tillåtas på mark där ledningar är förlagda.

Synpunkter delvis tillgodosedda.

Vattenfall fjärrvärme

Vattenfall AB Heat Sweden har mottagit rubricerat ärende för yttrande och meddelar följande.

Det är viktigt att byggherren kontaktar oss i god tid. Detta i synnerhet om planerad bebyggelse medför ändring av ledningsnäten.

Den planerade bebyggelsen kan anslutas till fjärrvärmenätet. Anslutningsavgiften fastställs vid offerttillfället.

Fjärrvärmeledningar finns i närliggande område.

Befintliga fjärrvärmeledningar måste hållas tillgängliga för Vattenfall AB Heat Sweden under byggtiden.

Utsättning av befintliga fjärrvärmeledningar ska begäras innan arbetena sätts igång. Eventuell flyttning/ombyggnad/rivning/deponering av befintliga fjärrvärmeledningar bekostas av byggherren eller regleras via markavtal med Uppsala Kommun.

Bemötande:

Noterat. Det finns en ledningsrätt 0480 - 88/35.1 för fjärrvärme som belastar området. Plankartan säkerställer ett u-område för att uppmärksamma på denna allmänna lednings placering.

Synpunkt tillgodosedd.

Intressenter vars synpunkter enbart delvis eller som ej tillgodosetts

Privatperson C.U

Byggnads Öst

Vattenfall

Trafikverket

Brf Bovieran

Privatperson D. F

Brf Stallet

Namnsättning

Någon namnsättning av nya kvarter- och/eller gatunamn har inte bedömts nödvändig.

Redogörelse för MKB

Detaljplanen bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan varför en särskild miljökonsekvensbeskrivning, MKB, inte har tagits fram till planförslaget.

Medverkande tjänstemän

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av stadsplanerare Sara Rangensjö med stöd från främst trafikplanerare på kommunen.

Samhällsbyggnad

Stadsbyggnadsenheten

Leila Ekman
Chef Stadsbyggnadsenheten

Sara Rangensjö
Stadsplanerare Stadsbyggnadsenheten