

Detaljplan för del av Ferguson 1 m.fl.



Plan- och genomförandebeskrivning
Antagandehandling

Reviderad 2023-01-10

Innehåll

Planhandlingar.....	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Planförfarande	4
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB	4
Plandata.....	4
Läge, areal och omfattning	4
Markägoförhållanden	5
Tidigare ställningstaganden	5
Översiktliga planer och program	5
Befintliga detaljplaner	5
Områdesbestämmelser och förordnanden	7
Riksintressen	8
Kommunala beslut	8
Undersökning av betydande miljöpåverkan av detaljplan	8
Förutsättningar och förändringar.....	9
Stadsbild/landskapsbild	9
Bebyggelse	10
Offentliga rum och platser (Friytor).....	11
Natur och grönstruktur	11
Kulturmiljö.....	12
Dagvatten	14
Översikt.....	14
Översvämning	17
Miljökvalitetsnormer (MKN)	17
Störningar och risker	18
Förorenad mark	18
Buller	19
Farligt gods.....	21
Sociala frågor.....	22
Tekniska förutsättningar	22
Geotekniska förhållanden och radon.....	22
Vatten och spillvatten	24
El, tele och fiber	25
Kommunikationer.....	25

Genomförande.....	30
Organisatoriska frågor.....	30
Tidplan	30
Genomförandetid	30
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning	30
Namnsättning	30
Avtal.....	30
Fastighetsrättsliga frågor	31
Ekonomiska frågor	31
Planekonomi.....	31
Tekniska frågor	32
Utredningar	32
Revideringar	32
Konsekvenser av planens genomförande	33
Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare	33
Sociala konsekvenser.....	34
Medverkande i planarbetet	34

Planhandlingar

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

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggandet av den så kallade Hemgårdspassagen som är en bro över järnvägen för gång- cykel- och motorfordonstrafik. Hemgårdspassagen skapas för att öka tillgängligheten till befintliga och planerade stadsdelar i västra delarna av Nyköping och för att minska järnvägens barriäreffekt. Planläggningen är en avgörande del av en mer långsiktig planering av ett trafiksystem för ökad tillgänglighet mellan stadsdelarna väster om TGOJ-banan, norr och söder om E4 samt som länk mellan trafikplats Kungsladugården och trafikplats Hållet utmed väg E4.

Detaljplanen möjliggör även en gata längs med järnvägen som kopplar samman Kocks väg och Hemgårdsvägen, samt kvartersmark för verksamheter, kontor och centrum.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs enligt PBL, SFS 2014:900/902, och med standardförfarande.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

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

Plandata

Läge, areal och omfattning

Planområdet är beläget väster om E4 i Hemgårdens nordöstra del och över järnvägen till Nöthagen. Planområdet innefattar del av fastigheterna Ferguson 1, Väster 1:2, Anderslund 1:13 och 1:27, Nöthagen 6, Högbrunn 1:4, Lagonda 3 och 1:5 och Fargo 1 samt fastigheterna Ferguson 2 och 3. Området avgränsas av E4 i öst och av Blommenhovsvägen i norr. Planområdet är cirka 7 ha stort. Planområdet består av verksamhetsområde, infrastruktur och naturmark idag.



Figur 1. Kartbild över planområdets läge (inringat i vitt).

Markägoförhållanden

Nyköpings kommun är ägare till Ferguson 1, Ferguson 2, Ferguson 3, Högbrunn 1:4, Högbrunn 1:5, Anderslund 1:27, Anderslund 1:13, Fargo 1 samt Nöthagen 6. Trafikverket är ägare till Väster 1:2. Lagonda 3 ägs av en privat fastighetsägare.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer och program

Planförslaget är förenligt med kommunens översiktsplan Nyköping 2040 som antogs av Kommunfullmäktige 2021-12-14. Hemgårdspassagen redovisas i ÖP 2040 som ett utvecklingsområde för biltrafik med målbilden:

Hemgårdspassagen kopplar samman områdena

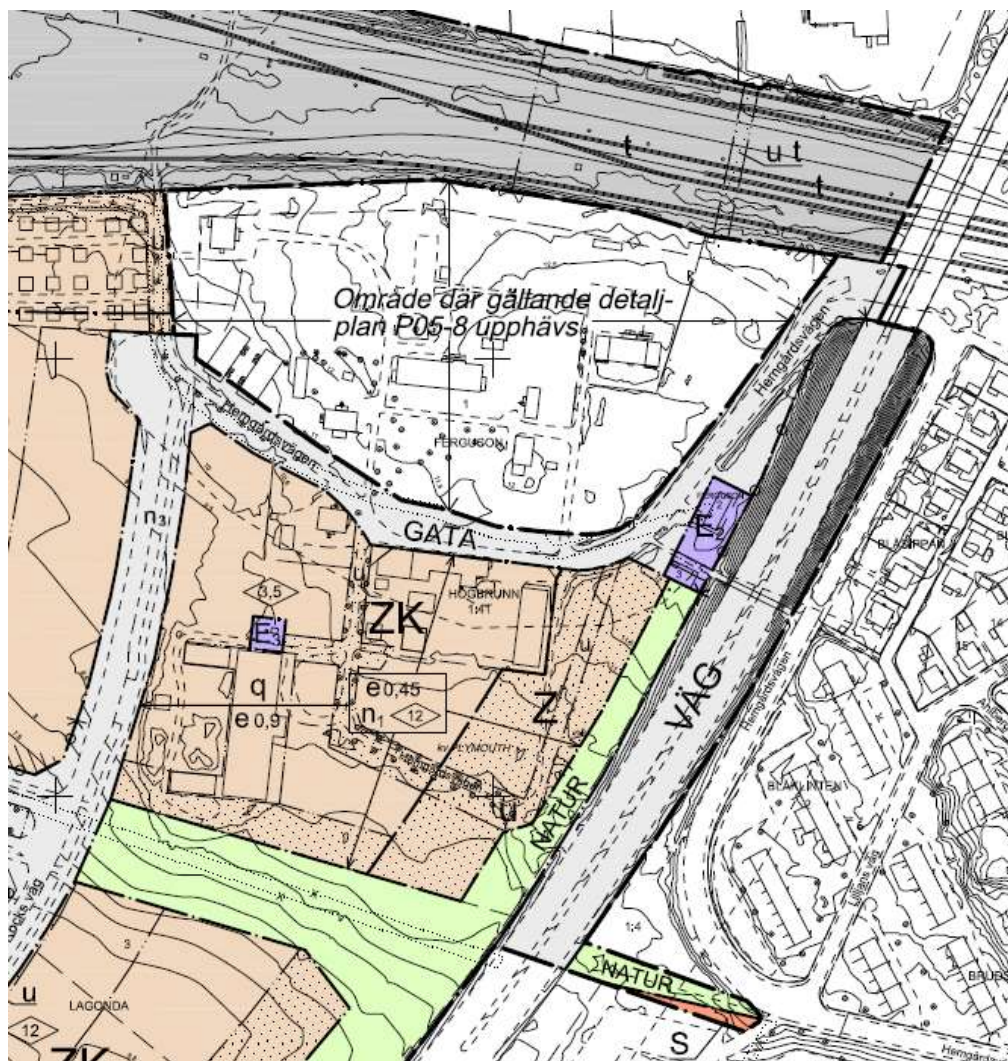
Nöthagen/Dammgruvan/Lasarettområdet norr om Södra stambanan med områdena Hemgården/Högbrunn/Idbäcken söder om stambanan. Hemgården skapar ett alternativt vägnät för gång/cykel/kollektivtrafik och biltrafik för relationer som idag sker via antingen Nyköpings centrum eller väg E4. Övriga delar av planområdet är i ÖP utpekade som mark för verksamheter.

Befintliga detaljplaner

För området gäller följande detaljplaner:

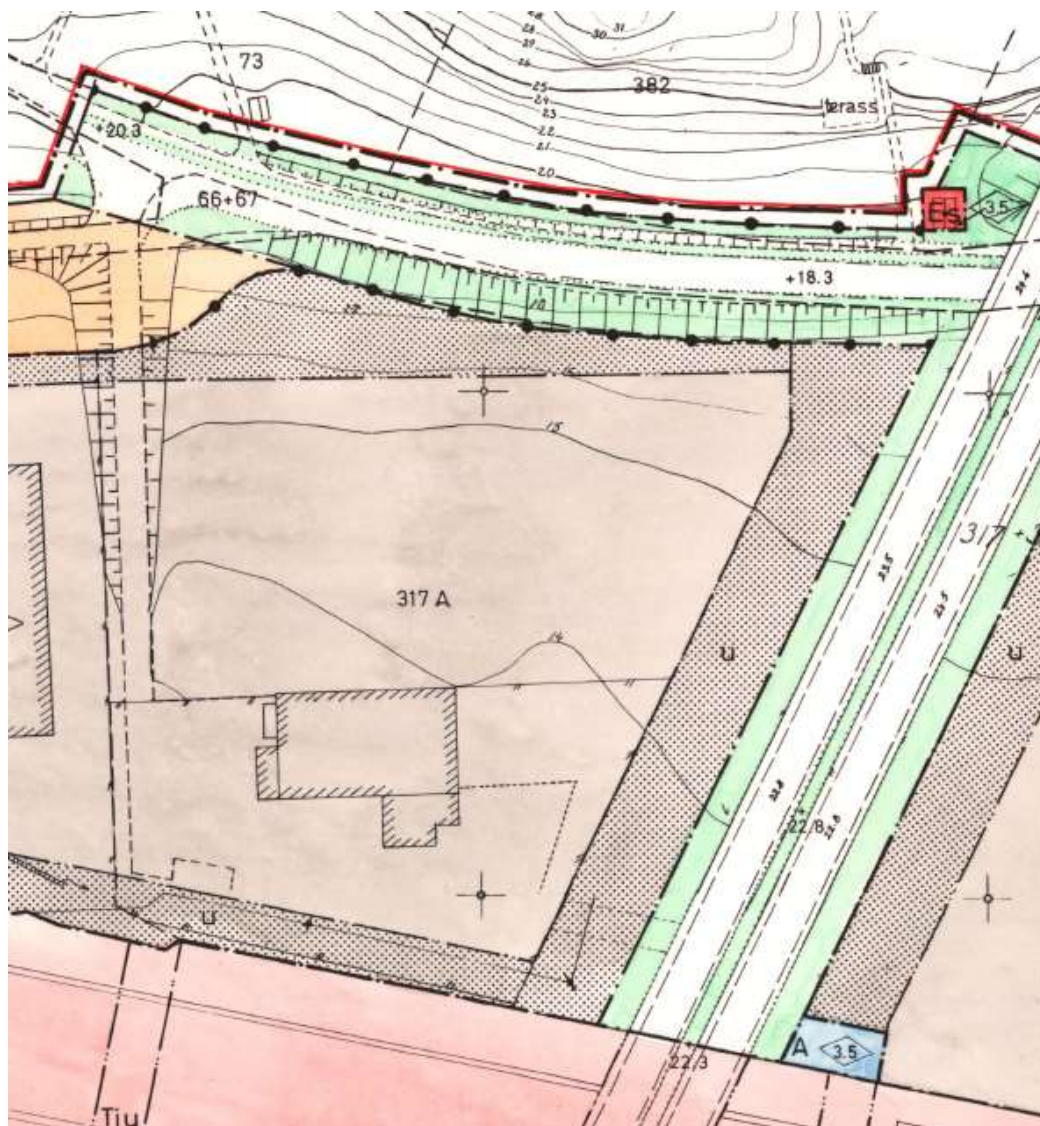
P18-24 Detaljplan för del av Högbrunn 1:5, Hemgården. Detaljplanen medger verksamheter, kontor, teknisk anläggning, trafik samt allmän platsmark i form av gata och natur inom aktuellt planområde. Planen vann laga kraft 2018-07-14. Genomförandetiden går ut 2023-07-14. Motiv för att ta fram en ny detaljplan som berör en del av planområdet för P18-24 under pågående genomförandetid är att planen behöver upprättas för att anläggandet av Hemgårdspassagen och anslutande gator ska kunna genomföras. Passagen

utgör ett stort allmänt intresse med syfte att öka tillgängligheten mellan stadsdelar och minska järnvägens barriäreffekt i tätorten och allt efter den växer till, speciellt i passagens närområde. Kommunen är markägare till samtliga fastigheter inom området, bortsett från Väster 1:2 och Lagonda 2. Anläggningen av Hemgårdspassagen sker i samverkan med Trafikverket som utgör både markägare i delar och som infrastruktur. Föreslagen detaljplan bedöms inte leda betydande olägenheter för intilliggande fastigheter inom P18-24.



Figur 2. Kartutsnitt från detaljplan P18-24 över aktuellt planområde.

För den norra delen av planområdet gäller P74-10 som är en stadsplan från 1973. Detaljplanen medger industri, gata och park för aktuellt planområde. Genomförandetiden har gått ut.



Figur 3. Kartutsnitt från detaljplan P74-10 över aktuellt planområde.

Om föreslagen detaljplan antas och vinner laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.

Områdesbestämmelser och förordnanden

Det finns ingen känd fornlämning inom planområdet men det finns uppgifter om att en tunnackig flintyxa (L1984:7617) från stenåldern är påträffad vid dikningsarbeten i planområdets södra del. Kommunen har genomfört samråd med Länsstyrelsen som bedömer att det inte behövs några arkeologiska åtgärder inför planens genomförande.

Längs Blommenhovsvägens södra sida finns en stenmur. Stenmuren är klassad som övrig kulturhistorisk lämning och har inte fornlämningsstatus men bör i enlighet med 1 kap 1 § kulturmiljölagen så långt som möjligt bevaras och skyddas som en del av det gemensamma kulturarvet. Planavgränsningen är anpassad till muren och ett genomförande av planen bedöms inte påverka denna.

Riksintressen

Planområdet angränsar till E4 och löper över järnvägen som är utpekade som riksintresse för kommunikation. Väg E4 ingår i Trans European Transport Network, TEN-T. Vägar som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E4 är en viktig väg för både person- och godstrafik.

Järnvägen trafikeras idag av både godståg och persontåg. Sträckan förbi planområdet kommer byggas om i samband med genomförandet av Ostlänken som är en ny dubbelspårig stambana mellan Järna och Linköping. Sträckan förbi planområdet ligger på bibana Nyköping.

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka nämnda riksintressen negativt då det redan är exploaterad mark som tas i anspråk.

Hemgårdspassagen kommer inte påverka trafikeringen och möjligheten till framtida utökad trafikering.

- Planområdet ligger i nära anslutning till riksintresseområden för kulturmiljövård Nyköpings residensstad samt för Arnö-Stora Kungsladugården. En antikvarisk konsekvensbedömning har tagits fram som underlag till detaljplanen. Den samlade bedömningen av planförslagets påverkan på nämnda riksintressen är att de kulturhistoriska värden som ligger till grund dem förblir oförändrade. Det betyder att planförslaget för en neutral påverkan och att planförslaget inordnar sig i den utveckling av området som pågått sedan den första detaljplanen fastställdes 2004.

Kommunala beslut

Mark- och exploatering har ansökt om planbesked för att upprätta en detaljplan för del av fastigheten Ferguson 1 med flera i syfte att möjliggöra en ny planskild passage över järnvägen för gång-, cykel- och motorfordonstrafik.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har 2020-08-25 i ett planbesked beslutat att detaljplanearbete får inledas för del av fastigheten Ferguson 1 m.fl. (Hemgårdspassagen).

Undersökning av betydande miljöpåverkan av detaljplan

En undersökning av betydande miljöpåverkan har upprättats och samråd har skett med Länsstyrelsen. Den samlade bedömningen är att en ändring av den gällande detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver därför inte upprättas.

I det tidiga samrådet med Länsstyrelsen har följande aspekter tagits upp som viktiga att hantera i planprocessen:

- Planområdet är beläget mellan de riksintressanta kulturmiljöerna Nyköpings residensstad och Arnö - Stora Kungsladugården och bör

förhålla sig till riksintressenas värden. Planförslagets påverkan på kulturmiljön bör analyseras i det fortsatta arbetet i en kulturmiljöanalys.

- Riksintressen för kommunikationer (E4, befintliga järnvägar och Ostlänken) måste beaktas.
- Med anledning av den tidigare miljöfarliga verksamheten som angränsar till detaljplansområdet behöver markföroreningar undersökas.
- Trafiksäkerhet och trygghet
- Risker förknippade med transport av farligt gods.
- Planområdet även berör grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. En dagvattenutredning bör tas fram.
- Luftkvalité
- Skyddsvärda- och alléträd och behovet av en naturvärdesinventering.

På en annan plats skulle denna typ av åtgärd kunna bedömas att ha betydande miljöpåverkan men i och med att området redan är starkt påverkat av E4 i form av trafikbuller, barriäreffekt samt risk för olyckor, så bedöms inte den tillkommande påverkan av Hemgårdspassagen särskilt stor.

Förutsättningar och förändringar

Stadsbild/landskapsbild

Nuläge och förutsättningar

Planområdet präglas idag av storskalig infrastruktur. Järnvägen skär igenom planområdet och i öster avgränsas planområdet av E4. Området norr om järnvägen består främst av verksamheter. Ytterligare norrut finns ett skogsområde med höga naturvärden där det skogbeklädda berget är en tydlig fond i landskapsbilden.

Planområdets södra del (söder om järnvägen) präglas av en kulturhistoriskt känslig och värdefull gårdsmiljö som uppfördes vid sekelskiftet till 1900-talet som dock genom åren har fragmentiserats och förlorat viktiga samband med sin omgivning i takt med att Hemgårdens verksamhetsområde byggts ut. Väster om planområdet finns ett område med garage som kommer tas bort i samband med att gata längs med järnvägen som kopplar samman Kocks väg och Hemgårdsvägen byggs ut.

Förändringar enligt planförslaget

Stadsbilden kommer att påverkas i samband med att en ny planskild väganslutning anläggs parallellt med E4. Vägområdet utvidgas, men en samförläggning med E4 bedöms dock som fördelaktigt eftersom vägarna samlas i ett redan trafikintensivt område. Den redan fragmenterade gårdsmiljö vid Hemgården blir påverkad genom ytterligare splittring.

Bebyggelse

Nuläge och förutsättningar

I planområdets norra del finns idag verksamheter etablerade. På den södra sidan intill planområdet ligger Hemgårdens bebyggelse som har ett kulturhistoriskt värde (se rubrik Kulturmiljö) och som innefattar verksamheter där tillfälligt boende förekommer.

Förändringar enligt planförslaget

Planförslaget möjliggör för att verksamheter fortsatt ska kunna verka norr och söder om planområdet.

I den norra delen av planområdet föreslås markanvändningarna verksamheter (Z) centrumverksamhet (C) samt kontor (K) för att möjliggöra att flera typer av verksamheter kan etablera sig inom området. I Nöthagen precis öster om norra delen av planområdet finns planer på en ny stadsdel med bland annat 1600 bostäder, verksamheter och skola vilket talar för en vidare utveckling av markanvändningen för centrum även väster om E4. Största byggnadsarea föreslås utgöra 40% per fastighet och nockhöjden regleras till 10 meter. Markanvändningsområdet kan fortsätta utgöra en fastighet, eller delas upp till fler fastigheter.

I södra delen av planområdet inom fastigheten Ferguson 1 föreslås markanvändningen utgöra verksamheter (Z) och kontor (K). Detta område gränsar till befintligt verksamhetsområde med motsvarande markanvändning. Områdets mer perifera och bilberoende läge gör det mindre lämpligt för centrumändamål, C, vilket bedöms som mer lämpligt i de norra delarna. Bebyggelsen behöver anpassas till befintlig trädallé inom området som omfattas av det generella biotopskyddet, läs mer under rubriken *Grönstruktur*. Största byggnadsarea föreslås utgöra 30% per fastighet inom användningsområdet, dock max 800 kvm per byggnad. Höjden regleras till 9 meter inom den större delen av området. Fastighetsstorlek regleras inte i detaljplanen utan är flexibel. Det är därför möjligt att hela området styckas av till en eller flera fastigheter. Angöring är möjlig genom trädallén i Hemgården, eller öster om grannfastigheten Högbrunn 1:41.

Bebyggelsen i planområdets södra del ska utformas med hänsyn till närområdets kulturmiljö. Exploateringsgraden och höjd är anpassad för att den röda ladan (med en höjd på 13,5 meter) ska fortsätta utgöra största byggnaden i området. Då fastighetsstorlek inte regleras, är det möjligt att området styckas av till fler fastigheter. Det innebär fler men mindre byggnadsvolymer i området, då max 800 kvm per byggnad kvarstår. Ladugården fortsätter därmed utgöra den största byggnaden i området. Gårdsplanen till den ladugården regleras med prickmark som innebär att marken inte får förses med byggnad. Söder om gårdsplanen får endast komplementbyggnader till en höjd på 4 meter placeras. Utformning av den tillkommande bebyggelsen regleras genom bestämmelsen f1 som anger att färgsättningen ska anpassas till områdets

kulturmiljö. Läs mer om områdets historia och bebyggelse under rubriken *Kulturmiljö*.



Figur 4: 3D-bild över den södra verksamhetsmarken sedd från E4, med möjlig bebyggelse intill den stora röda ladugården då området delas upp till två fastigheter på vardera sida av trädallén. Bebyggelsen kan komma att se annorlunda ut. (Nyköpings kommun, 2022)

Med hänsyn till risker från E4 som utgör en transportled för farligt gods så regleras placering av ventilation och utrymningsvägar i plankartan. För att säkerställa ett minsta avstånd från järnvägen föreslås också ett bebyggelsefritt avstånd i det norra planområdet för verksamheter. Läs mer under rubriken *Risker*.

Inom planområdet föreslås även tre E-områden avsedda för tekniska anläggningar att planläggas. Läs mer under rubriken *Tekniska förutsättningar*.

Offentliga rum och platser (Friytor)

Nuläge och förutsättningar

Planområdet består inte av några offentliga rum utöver gator, vägar och mindre områden som är planlagda som natur längs med E4 och i den södra delen av planområdet.

Förändringar enligt planförslaget

Det kommunala vägnätets markanspråk kommer öka till följd av planens genomförande. En del av ytorna som idag är planlagda som natur kommer att försvinna.

Natur och grönstruktur

Nuläge och förutsättningar

Vegetation i planområdet utgörs huvudsakligen av en liten skogsdunge i söder och en trädridå längs järnvägen. Området kring Hemgården karaktäriseras av en trädallé och gårdsmiljöer med stora fristående eller sammanhängande träd

vilka avskiljer husen från omgivningen. Sweco (2021) har gjort en naturinventering där de kartlagt tre dubbelsidiga alléer och en enkelsidig allé. Samtliga alléer har generellt biotopskydd. Utöver biotopskyddet innehåller flera av alléerna särskilt skyddsvärda träd. Utöver alléerna påträffades ett antal skyddsvärda träd under inventeringen bland annat tre skyddsvärda björkar med en stamdiameter mellan 45-60 centimeter inom planområdets södra del.



Figur 5: Utdrag från inventeringskarta för alléer och träd över den södra delen inom planområdet (Sweco 2021).

Förändringar enligt planförslaget

Planförslaget har anpassats till befintliga trädalléer så dessa kommer att bevaras med hänsyn till det generella biotopskyddet. För att möjliggöra angöring till verksamhetsmarken söder om allén kan dock ett par av träden behöva tas bort. Dispens för att ta bort träden behöver sökas i samband med bygglov. I den södra delen av planområdet införs bestämmelsen a1 om innebär att träd med en större stamdiameter än 30 centimeter behöver marklov för att fällas. Vägbron övergår efter att den korsar järnvägen till att gå på höga banker med slänter av vegetation vilket gör att gaturummet upplevs mindre hårdgjort. Vid anläggande av den nya korsningen vid Blommenhovsvägen kommer möjligheterna att ersätta tidigare asfalterade ytor med grönt och några träd att undersökas närmare.

Kulturmiljö

Nuläge och förutsättningar

Planområdet är beläget mellan de riksintressanta kulturmiljöerna Nyköpings residenstad och Arnö - Stora Kungsladugården. Inom planområdets södra del ligger den lokalt intressanta kulturmiljön Hemgården. Inom områdets norra del finns Blommenhovsvägen som utgör en gammal vägsträckning med stora kulturmiljövärden.

En kulturhistorisk konsekvensbeskrivning har tagits fram som underlag för detaljplanen för att beskriva värden och planens bedöma påverkan på Hemgården. Hemgårdens kända historia börjar på 1870-talet då det byggdes en mindre gård på platsen. Landskapet runt omkring hade brukats sedan århundraden och hade en gång i tiden tillhört kronan genom de kungsgårdar som fanns utanför stadens gräns. Den lilla gården togs i bruk som fattigvårdsanstalt år 1899. Avståndet till staden var vid det här laget betydligt större än idag då den västra stadsgränsen gick längs Järnvägsgatan vid början av 1900-talet. Högbrunn var endast en gård bland många i det vidsträckta odlingslandskapet.

Under början av 1900-talet byggdes fler verksamhetsbyggnader och personalbostäder i Hemgården. En park anlades runt husen vilken med tiden kom att bli omfattande. Träd planterades, alléer anlades och en fruktträdgård skapades för de boende att vistas i som en del av vården och rekreationen på området.

Under 1940-talet började ett villaområde i närheten av området att byggas. Förändringar och verksamheten och nedläggning av verksamheten under början av 1970-talet ledde till att flera byggnader i Hemgården revs. När den nya motorvägen, idag känd som E4, anlades fick Nyköping en ny och tydlig gräns mot den stadsnära öppna odlingsmarken. Förhållandet bestod länge men vid mitten av 2000-talet togs ytterligare mark i anspråk för utvecklingen av staden. Denna gång var det på den västra sidan av E4:an, på den mark som tidigare brukades i Hemgården regi. Med det försvann den tidigare kopplingen mellan Hemgården och den omgivande odlingsmarken. Som en följd av att även den lilla ladugården är borta så är det bara den stora ladugården som vittnar om den tidigare jordbruksverksamheten idag.

Öster om Hemgården intill järnvägen finns den så kallade "garagebyn" som är ett ovanligt exempel på Nyköpings industrihistoriska arv. Garagebyn byggdes på 1950-talet av stora transportlådor av trä som användes för import av bilar av den NK-ägda bilfabriken ANA i Nyköping. Garagen är identifierade som kulturhistoriskt värdefulla men skyddas inte i gällande detaljplan P18-24 med rivningsförbud eller skyddsföreskrifter. Garagen ägs av privatpersoner och marken arrenderas av kommunen som är fastighetsägare.

Förändringar enligt planförslaget

Med planförslagets nya vägdragning blir Hemgården ännu mer kringskuret av väginfrastruktur. Samtidigt skapas förutsättningar för de invånare som rör sig i området att få en ökad tillgänglighet när korsningen av järnvägen förbättras. Hemgårdens parkmiljö tar skada främst på fastighetens norra och östliga delar. Planförslaget är förenligt med kommunens översiktsplan, som beskriver en utveckling av väginfrastruktur och verksamheter i området.

Den antikvariska konsekvensbeskrivningen menar att trots de stora förändringarna som har skett under början av 2000-talet, kan Hemgården fortfarande upplevas som den kulturmiljö den är, då vegetationen i stor

utsträckning begränsar upplevelsen av omgivningen när man rör sig bland de tidigare vårdbyggnaderna och personalbostäderna. Den röda ladugården som fortfarande finns bevarad är solitär och karaktärskapande i området.

I planförslaget regleras bebyggelsen i det södra området med hänsyn till kulturmiljön. Nockhöjden relegeras till 9 meter. Största byggnadsarea är 30% per fastighet inom användningsområdet dock max 800 kvm per byggnad. Prickmark föreslås på gårdsplanen framför ladan som innebär att den inte får bebyggas. Söder om gårdsplanen får endast komplementbyggnader till en höjd på 4 meter placeras närmast intill den röda ladan. Plankartan reglerar även att färgsättningen av byggnaderna ska anpassas till områdets kulturmiljö. En del av vegetationen bevaras också då trädallén omfattas av det generella biotopskyddet samt att plankartan reglerar med en administrativ bestämmelse om att marklov krävs för fällning av träd med en stamdiameter större än 30 cm.

”Garagebyn” har inom arbetet med Ostlänkens bibana genom Nyköping pekats ut som möjlig uppställningsplats för material. Markarrendet har sagts upp och tidplanen är att garagen ska vara rivna eller borttagna i slutet av 2022.

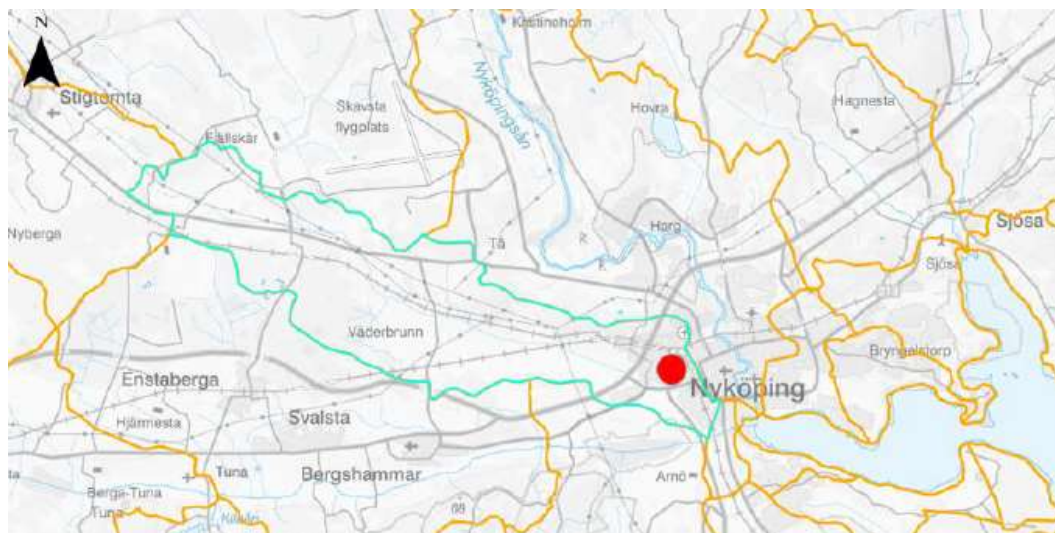
Blommenhovsvägens vägsträckning har ett kulturhistoriskt värde vilket riskerar att påverkas eftersom sträckningen förändras. För att begränsa planförslagets påverkan behöver genomförandeprojektet ha med gestaltningsåtgärder i beaktning.

Dagvatten

Översikt

Nuläge och förutsättningar

Planområdet avvattnas mot Idbäcken1 (NW651608-156 419) som är klassat som ”Övrigt vatten”. Idbäcken mynnar ut i recipienten Kilaån (Tuna Nyköping, SE651337-156489) i höjd med Oxelösundsvägen (gällande miljö kvalitetsnormer se avsnitt Miljö kvalitetsnormer nedan). I 0 visas aktuellt delavrinningsområde till recipienten.



Figur 6: Aktuell planområde (röd markering) och delavrinningsområdet (turkos markering) till recipienten (Länsstyrelsen, 2022).

Inom planområdet leds dagvattnet från norra delen av området samt delar i söder via befintlig dagvattenledning ut ur planområdet under E4 via två trummor mot Idbäcken. Resterande del i söder ansluter till befintliga dagvattenledningar vid Oldenburgs allé och leds vidare till en befintlig dagvattendamm. Vägdiket följer omgivande mark och vägens lutning. Dagvattnet fördröjs och renas i viss mån i vägdiket innan det kopplas på ledningar för dagvatten.

Förändringar enligt planförslaget

En dagvattenutredning, inklusive skyfallsanalys, har utförts av Sweco (2022) för att kartlägga dagvattenförutsättningarna inom planområdet i förhållande till tänkt exploatering samt föreslå åtgärder för att säkerställa en god framtida dagvattenhantering.

Beräkningarna i framtagna dagvattenutredning indikerar att flödena från planområdet förväntas öka efter exploatering. Det förklaras av att en ökad grad hårdgjord yta och att en klimatfaktor på 1,25 används för beräkningarna. Ytterligare en förklaring är att en snabbare avledning av avrinnande vatten förväntas. Utredningen visar på att föroreningsbelastningen förväntas öka till följd av planens genomförande, se avsnitt Miljö kvalitetsnormer.

Åtgärderna som föreslås i samband med detaljplanarbetet syftar till att fördröja, infiltrera och rena vägdagvattnet inom planområdet så långt det är möjligt för att minimera att förorenat vägdagvatten avrinner till naturliga vattenförekomster.

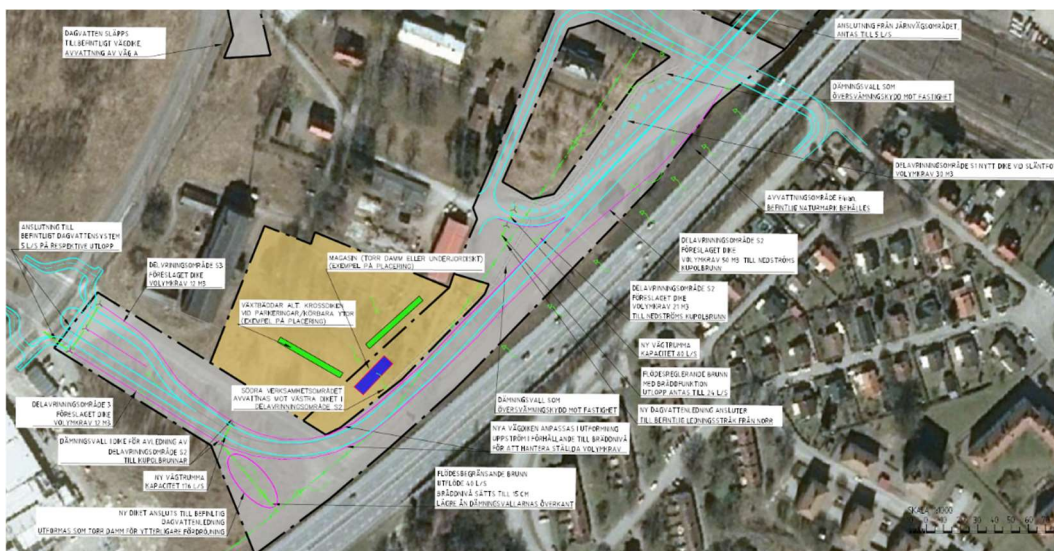
I föreslagna lösning får dagvattnet från vägen översila gräsbeklädda väglänter och diken. Effekten blir en infiltration och rening av vägdagvattnet i de ytliga jordlagren via växtupptag och andra filtrerings- och fastläggningsprocesser. Dikesslänter och dikesbotten bör förslagsvis besås med en tätväxande gräsblandning. Nya dagvattenledningar, kupolbrunnar och makadammagasin

avleder och fördröjer dagvattnet innan det leds ut till befintligt dagvattenledningsnät.

Den kommunala dagvattenledningen som går i en nordsydlig riktning med ett självfall söderut bedöms ha tillräcklig kapacitet för att ta emot det nya flödet. I den södra delen har ett högre flöde satts för att ta hänsyn till de fastigheter som finns på västra sidan av vägen. Här rekommenderas också att anlägga dämningvallar mot fastigheter då marken är relativt flack. Inom verksamhetsområdet i planområdets södra del rekommenderas nedsänkta växtbäddar eller makadamdiken. Dessa föreslås kompletteras med ett magasin för ytterligare fördröjning, men beroende på verksamhet som etablerar sig så kan dagvattenhanteringen lösas på andra sätt. En planbestämmelse om andel mark som får hårdgöras (b1) införs för det södra verksamhetsområdet (ZK). Planbestämmelsen säkerställer att högst 80 % av fastighetsarean får hårdgöras och ger utrymme för dagvattenhantering i området.



Figur 7: Utklipp från illustrationsplan över dagvattenhantering i norra delen av planområdet (SWECO, 2022).



Figur 8: Utklipp från illustrationsplan över dagvattenhantering i södra delen av planområdet (SWECO, 2022).

Översvämning

Nuläge och förutsättningar

Skyfallsanalysen är utförd enligt Svenskt Vatten P110 Del 2 och redovisar översvämningsnivåer utifrån ett 100-årsregn som pågår i 6 timmar. Enligt Svenskt Vatten ger 100-årsregn med klimatafaktor 1,3 regn på 110 millimeter.

Enligt skyfallsanalysen föreligger i dagsläget risk för översvämning i den västra och södra delen av fastigheten Nöthagen 6. Söder om järnvägen är det framför allt risk för översvämning inom gårdsmiljön och intill E4 vilka ligger utanför aktuellt planområde.

Förändringar enligt planförslaget

Det finns ytliga rinnvägar och lågpunkter som riskerar att fyllas upp vid skyfall. Lågpunkter med stående vatten med 1-19 centimeters djup samt med mer än 20 centimeter förväntas på flera ställen inom planområdet. För kartering av rinnvägarna och lågpunkterna se Bilaga 2 Skyfallsanalys.

Sammanfattningsvis visar skyfallsanalysen att området tål kraftiga skyfall och att byggnationen av Hemgårdspassagen trots nuvarande översvämningsrisk inte kommer leda till stående vatten som hindrar framkomligheten eller försämrar förutsättningar för befintliga hus.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Nuläge och förutsättningar

Planområdet avvattnas mot Idbäcken som är klassat som ett övrigt vatten som saknar statusklassning och MKN. Idbäcken mynnar ut i recipienten Kilaån vars ekologiska status idag är måttlig. Enligt det senaste beslutade kvalitetskravet ska statusen vara god senast 2033. Statusen bedöms som måttlig med avseende dels på de biologiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna, dels på näringsämnen. Näringsämnenas påverkanskällor bedöms vara

punktkällor som bräddningar och diffusa källor från jordbruk, enskilda avlopp och urban markanvändning.

Den kemiska statusen uppnår ej god status med avseende på bromerad difenyleter och kvicksilverföreningar, båda från atmosfärisk deposition. Kvalitetskravet är god kemisk status, men är inte tidsatt.

Grundvattenförekomst för planområdet är Larslundsmalmen-Nyköping (SE651659-156 091). Den kemiska statusen är otillfredsställande med avseende på bekämpningsmedel (diklormetan). Övriga kemiska parameter bedöms ha god status. Riktvärdet för diklormetan i grundvatten har överskridits vid ett mätillfälle. Tillförlitligheten i statusklassning bedöms vara låg och inga åtgärder har initierats. Vattenförekomsten omfattas i stället av kontrollerande övervakning och får en tidsfrist till 2027 med skälet tekniskt omöjligt på grund av kunskapsbrist.

Förändringar enligt planförslaget

Dagvattenutredningen visar på att halter och mängder förväntas öka för flera föroreningar till följd av en exploatering av mark till verksamheter. För området GATA beräknas belastningen generellt minska. Det förklaras av att en del av marken som ska ingå i gatuområdet idag är industriområde. När denna omvandlas får det effekten att föroreningsbelastningen minskar enligt schablonvärdena. Ökad föroreningsbelastning efter exploatering visar på ett behov av reningsåtgärder innan dagvattnet släpps till recipient. Utifrån MKN är det framför allt näringsämnen som är viktiga att rena.

De föreslagna åtgärderna i dagvattenutredningen för fördröjning av dagvatten beräknas reducera föroreningsmängderna i dagvattnet så att de även i fortsättningen kan hållas på en låg nivå. Vattnet från planområdet kommer att renas innan det släpps från området. Dessutom utgör föroreningarna från planområdet en mycket liten del av den totala mängden från delavrinningsområdet till recipienten. Det bedöms därför att MKN inte kommer påverkas negativt efter planerad exploatering.

Störningar och risker

Förorenad mark

Nuläge och förutsättningar

En miljöteknisk undersökning har utförts av Sweco (2021) för att utreda föroreningsläget inom planområdet. Resultatet av jordprovtagningen indikerar en mycket låg föroreningsgrad. Analyserna indikerar att det finns något förhöjda halter av enstaka metaller inom planområdet i några punkter, där dessa överskrider riktvärdet för MRR – mindre än ringa risk. Kviksilver har dock högre detektionsgräns är riskvärdet för mindre än ringa risk. Samtliga metallhalter underskrider dock riktvärdet för KM – känslig markanvändning. Övriga analyserade ämnen, såväl organiska föroreningar, metaller och PFAS påvisades i halter lägre än MRR.

Förändringar enligt planförslaget

Planområdet kommer framöver främst att bestå av vägmark och järnvägsområde, vilket räknas som mindre känslig markanvändning (MKM). De åtgärder som planeras kräver alltså inte halter under riktvärdet för KM, däremot har det betydelse för kommande masshantering vid byggnation i kommande genomförandeskede för massor som inte kommer återanvändas på platsen.

Buller

Nuläge och förutsättningar

Planområdet är idag bullerutsatt från både järnväg och väg E4. En bullerutredning har tagits fram av Ramboll (2022) för att studera bullersituationen vid ett nollalternativ år 2040 (utan Hemgårdspassagens anläggande) och hur ljudnivåerna förändras till följd av utbyggnad av Hemgårdspassagen. I utredningen beräknas buller från väg- och tågtrafik för prognosåret 2040, med och utan Hemgårdspassagen, så kallat nollalternativ. Även förändring av ljudnivån på sträckor av Blommenhovsvägen och Hemgårdsvägen i Högrunn utanför planområdet har tagits med i utredningen då de berörs av planen i och med att vägarna inom planområdet kopplas samman med dessa vilket påverkar trafikmängderna på dessa vägar.

Byggnation av Hemgårdspassagen innebär en bedömning av riktvärden motsvarande de som gäller vid *nybyggnad av infrastruktur* (gäller vid ny väganläggning eller om befintlig väg väsentlig byggs om). Med utbyggnad av Hemgårdspassagen förväntas ökad trafik på Hemgårdsvägen. För bostäder längs med Hemgårdsvägen gäller riktvärden för befintlig bebyggelse och efterföljande praxis.

För bedömning av trafikbuller vid befintliga bostäder har Naturvårdsverket tagit fram en vägledning "Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder". Enligt praxis i tillsynsrenden behöver åtgärder i normalfallet övervägas först om "åtgärdsnivåerna" nedan överskrids.

	~2015 och framöver "nya bostadsbyggnader" ^{IV}	1997 - ~ 2015 "nyare befintlig miljö"	- 1997 "äldre befintlig miljö"
Vägbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dB(A) Leq _{24h}	65 dB(A) Leq _{24h}
Spårbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	60 dB(A) Leq _{24h}	55 dB(A) ^I Lmax & inne natt
Väg och spår uteplats	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dB(A) Leq _{24h} ^{II} 70 dB(A) Lmax ^{III}	-

I Tidsvägning Fast. Värdet inomhus får överskridas max 1-5 ggr/årsmedelnatt, kl. 22-06

II Nivån 55 dB(A) vid uteplats gäller i första hand vid spår.

III Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, kl. 06-22.

IV Se 26 kap. 9a § miljöbalken. Begränsningen i tillsynen enligt miljöbalken gäller nya bostadsbyggnader i de fall ärenden om detaljplan eller bygglov har påbörjats efter den 1 januari 2015.

Figur 9: Nivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andraförsiktighetsmått behöver övervägas (frifältsvärden). (Ramboll, 2022-10-31)

Vid ett nollalternativ (utan tillkomst av Hemgårdspassagen) kommer bostäder utmed Hemgårdsvägen och närmast väg E4 för prognosåret 2040 att vara kraftigt påverkade av trafikbuller, huvudsakligen från väg E4. För bostäder utmed Hemgårdsvägen är de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna högst vid bostadshus närmast E4 och uppgår där till nivåer mellan 62 och 67 dBA vid fasad. För bebyggelse längre österut på Hemgårdsvägen minskar ljudnivåerna när avståndet till E4 ökar. Maximala ljudnivåer från vägtrafiken beräknas till nivåer under 70 dBA vid Hemgårdsvägen och parallellt med E4. Längre österut kan maximala ljudnivåer upp till 73-76 dBA förekomma vid fasad nära Hemgårdsvägen. På större avstånd från vägen beräknas lägre ljudnivåer.

Väster om E4 beräknas höga ekvivalenta ljudnivåer ifrån motorvägen. Vid de byggnader som är belägna närmast denna väg beräknas ljudnivåer inom 65-73 dBA vid fasad. Hela området väster om E4 exponeras för höga ljudnivåer mellan 60-75 dBA på grund av motorvägstrafiken.

För bostäder utmed Blommenhovsvägen, i norra delen av området, uppgår de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna till 59-63 dBA. För Blommenhof hotell är de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna något högre, 64-66 dBA, vid fasad mot Blommenhovsvägen och upp till cirka 70 dBA vid fasad mot E4. Maximala ljudnivåer beräknas till 63-73 dBA vid de bostadshus som ligger närmast vägen. Vid Blommenhof hotell beräknas maximala ljudnivåer inom 64-65 dBA. Vid fasad närmast E4 beräknas maximala ljudnivåer inom cirka 70 dBA.

Förändringar enligt planförslaget

Enligt bullerutredning är området väster om E4 det område som blir påverkat av Hemgårdspassagens utbyggnad. Där kommer ljudnivåerna från väg E4 att minska efter färdigställd vägförbindelse jämfört med nollalternativet. Ljudnivåerna förväntas bli upp till cirka 6 dB lägre då den nya väginfrastrukturen kommer att skärma ljudet från väg E4 västerut. Med ekvivalenta ljudnivåer under 55 dBA vid fasader i och med Hemgårdspassagen bedöms inga åtgärder i samband med detta detaljplanearbete vara nödvändiga.

För bostäder utmed Blommenhovsvägen visar bullerutredningen på att ljudnivåerna kan öka som högst med 1 dBA jämfört med dagens nivåer, som en effekt av trafikökningen på vägen. De maximala ljudnivåerna beräknas vara oförändrade jämfört med om ingen utbyggnad sker.

För befintlig bebyggelse utmed Hemgårdsvägen, öster om väg E4, förväntas både oförändrade och förhöjda ljudnivåer efter en utbyggnad. Bostäder utmed Hemgårdsvägen närmast väg E4 kommer för prognosåret 2040 att vara kraftigt påverkade av trafikbuller, huvudsakligen från väg E4. Här kan ekvivalenta ljudnivåer överstiga riktvärdet 65 dBA vid fasad.

Bullerskyddsåtgärder bör övervägas för dessa hus. Då Trafikverket redan har genomfört åtgärder med vägnära skärmar utmed E4:an bedöms möjligheten att ytterligare reducera trafikbullret från E4 med vägnära åtgärder vara begränsad. Här kan fastighetsnära åtgärder i stället vara aktuella. Ytterligare åtgärder bör övervägas av Trafikverket, som är väghållare för väg E4.

Hemgårdspassagens utbyggnad beräknas att ge ökade ljudnivåer på grund av ökad trafik på Hemgårdsvägen men riktvärdet 65 dBA vid fasad beräknas inte överskridas. Det bedöms inte utifrån rådande praxis (äldre befintlig miljö) inte vara aktuellt för kommunen som väghållare att vidta bullerskyddsåtgärder.

Farligt gods

Nuläge och förutsättningar

Planområdet ligger i nära anslutning till både väg E4 och järnvägen som båda är primära leder för farligt gods. Den norra verksamhetsmarken inom planområdet ligger i närheten av både järnväg och E4, vilket leder till en sammanfallande risk som behöver utredas. Den södra verksamhetsområdet ligger endast i närheten till E4. En riskutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen för att utreda behovet av riskreducerande åtgärder.

Förändringar enligt planförslaget

Utredningen visar på att individrisken inom planområdet, enligt gällande acceptanskriterier, är inom ALARP6-området för de delar i norra planområdet som ligger inom 90 meter från väg E4, respektive för de delar i södra planområdet som ligger inom 80 meter från väg E4. ALARP står för "As Low As Reasonably Practicable" och innebär att riskerna kan tolereras endast om samtliga rimliga åtgärder vidtas. Vidare har utredningen visat att samhällsrisken inom planområdet med omgivningen också är inom ALARP. Säkerhetshöjande åtgärder behöver således beaktas för att reducera både individrisken och samhällsrisken. För att reducera individ- och samhällsrisken rekommenderar utredningen säkerhetshöjande åtgärder enligt nedan.

1. Byggnader får inte uppföras inom 30 meter från järnväg och E4
2. Byggnader inom 90 meter från väg E4 på norra delen av planområdet, respektive byggnader inom 80 meter från väg E4 på södra delen av planområdet, ska uppfylla följande åtgärder;
 - a) Friskluftsintag ska vändas bort från transportleder av farligt gods och placeras högt
 - b) Ventilation ska förses med nödavstängningsmöjlighet
 - c) Utrymningsvägar riktas bort från farligt godslederna

Anledningen till att avståndet är längre för norra delen av planområdet är att den ackumulerade risken är högre med avseende på närheten till järnvägsspår.

Om åtgärderna vidtas enligt ovan bedömer utredningen att risknivån inom planområdet blir acceptabelt låg. Samhällsrisken är dock, även efter vidtagen åtgärd, delvis inom ALARP-området. Detta beror på att olyckor på järnvägen även drabbar befintlig bebyggelse i planområdets omgivning. För att ytterligare reducera samhällsrisken skulle det krävas att åtgärder vidtas i befintlig bebyggelse utanför planområdets gränser. Detta kan, i enlighet med ALARP-principen, anses vara orimligt. Samhällsrisken kan således, liksom

individrisken, anses vara acceptabelt låg och bebyggelsen därmed lämplig under förutsättning att säkerhetshöjande åtgärderna enligt ovan vidtas.

I detaljplanen regleras att friskluftsuttag och utrymningsvägar ska placeras i annan riktning än mot transportlederna enligt rekommenderade avstånd i riskutredningen. Prickmarken på den norra verksamhetsmarken intill järnvägen har justerats till 30 meter, som innebär att marken inte får bebyggas. Inga begränsningar av markens bebyggelse bedöms inom det södra verksamhetsområdet vara nödvändig, då markanvändningen ligger mer än 30 meter från väg E4.

Sociala frågor

Nuläge och förutsättningar

Flertalet barn och ungdomar rör sig idag genom området för att bland annat ta sig till och från Nyköpings gymnasium. De flesta korsar järnvägen på den obevakade järnvägsövergång för gående som ligger precis utanför aktuellt planområde. I samband med att Ostlänken byggs kommer denna järnvägsövergång att stängas. Plankorsningen utgör en viktig punkt för tillgängligheten mellan den norra och södra delen av järnvägen, men kan också upplevs som otrygg och farlig på grund av mörka zoner, smal gångbana och risk för olycka med passerande tåg.

Förändringar enligt planförslaget

Tillkomsten av Hemgårdspassagen innebär att passager över järnvägen för gående och cyklister framgent blir planskild och förflyttas österut jämfört med nuvarande passagemöjlighet. Detta kommer möjliggöra trafiksäkrare passager och förbättrad tillgänglighet mellan den norra och södra delen av järnvägen.

Tekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden och radon

Nuläge och förutsättningar

Delar av planområdet är utpekade som normal-/högriskområde för radon. Det innebär att byggnader ska utföras radonsäkert så att gränsvärdet för radon inte överskrider.



Figur 10: Radonkartan (Nyköpings kommun, 2021).

Enligt SGU:s jordartskarta består den ytliga jorden inom området främst av postglacial lera. I norra delen av planområdet längs med Blommenhovsvägen finns mindre områden med postglacial finsand och slit Jorddjupet varierar enligt SGU mellan 5 - 50 meter.

I ett tidigare skede har geoteknisk undersökning utförts vid spårområde i samband med Ostlänken. Jorden utgörs av fyllning om 1,5 á 2 meter på lera med skikt av silt. Leran har en mäktighet på cirka 8 meter. Jorddjupet varierar på sträckan och har uppmätts till 14 meter i söder och 27 meter i norr.

Nivån på grundvattenytan är undersökts i Markteknisk Undersökningsrapport/ Geoteknik (2021-12-02) som har gjorts av SWECO. Det redovisar att grundvattennivå varierar mellan +3,6 meter och +6,9 meter i projektområdet (mellan 6,1 meter och 9,2 meter under markytan).



Figur 11: Planområdet består av postglacial lera (SGU, 2022).

Förändringar enligt planförslaget

Inga åtgärder gällande radon eller geotekniska förhållanden vidtas i detaljplanen. Markförhållandena behöver studeras närmare vid projekteringen av Hemgårdspassagen.

Vatten och spillvatten

Nuläge och förutsättningar

Inom planområdet finns ledningar för dricks-, spill- och dagvatten.

Förändringar enligt planförslaget

- Ledningarna kommer behöva flyttas i samband med detaljplanens genomförande. I detaljplanen har det reserverats mark för allmännyttiga underjordiska ledningar (u1). Ett E-område reserverar också utrymme för teknisk anläggning inom planområdet.

El, tele och fiber

Nuläge och förutsättningar

Vattenfall Eldistribution, Telenor och Gästabudstaden har idag ledningar inom planområdet. En befintlig mast för telekommunikationer finns också inom planområdet.

Förändringar enligt planförslaget

- I samband med genomförandet av detaljplanen kommer ledningar behöva flyttas. I detaljplanen har det reserverats mark för allmännyttiga underjordiska ledningar (u1) på kvarteretsmark. Tre E-områden reserverar utrymme för tekniska anläggningar för dessa ändamål inom planområdet.

Kommunikationer

Nuläge och förutsättningar

Tillgängligheten för gång, cykel och motorfordon mellan de olika stadsdelarna i västra Nyköping är mycket begränsad på grund av järnvägen och E4 som utgör stora barriärer, se Figur 12.



Figur 12: Schematisk kartbild över dagens stråk och vägar för gång-, cykel- och biltrafik. Gång och cykel visas i gult och bilvägar visas i rött. Sträckor av Blommenhovsvägen (A) och Hemgårdsvägen (B) som berörs av trafikmängderna ovan är vitmarkerade. Vita cirklar markerar passager tvärs E4 och järnvägen (Ramboll, 2022).

Det finns endast ett fåtal passager tvärs järnvägen och E4 som är tillgängliga för gång och cykel. Passager under E4 finns i nuläget vid Blommenhovsvägen (1) och Hemgårdsvägen (2). Dessutom finns en trång gångtunnel under E4 söder om järnvägen (3). För att ta sig över järnvägen mellan Hemgården och Nöthagen finns en obebakad järnvägsövergång (4). Sörmlandsleden går genom området och leds idag via befintlig gångpassage över järnvägen. Den enda passagen över järnvägen inom tätorten som kan betraktas som tillgänglig för cykeltrafik är Västerleden och Brunngatan. Utmed Blommenhovsvägens

södra sida från Brunnsgratan fram till planområdet finns en separerad gång- och cykelbana vilken utgör en viktig länk för gående och cyklister från tätorten till målpunkter såsom Nya Kyrkogården och Blommenhov hotell samt till natur- och rekreationsområden däromkring.

Närmsta kollektivtrafik finns på östra sidan E4 vid hållplats Liljas väg i Högbrunn som trafikeras av anropsstyrd linje 160. På norra sidan trafikeras Blommenhovsvägen av stadsbusslinjen 161 med hållplats Floraborg. Båda dessa är servicelinjer med starkt begränsad trafik. Södra stambanan och Sala-Oxelösundsbanan passerar genom planområdet. På banorna passerar både persontåg och godståg.

Avseende biltrafik utgör Brunnsgratan vid trafikplats Hället och Västerleden med trafikplats Kungsladugården huvudpassager för fordonstrafik över järnvägen. Blommenhovsvägen och Hemgårdsvägen utgör bilvägar och passerar under E4 (1 och 2).

Planområdet angörs från två håll, dels via Hemgårdsvägen under E4 och dels via Kocks väg som når fram till planområdet i dess västra ände. Utan Hemgårdspassagen förväntas cirka 500 fordon per dygn år 2040 passera på Hemgårdsvägen, 2 600 fordon på Blommenhovsvägen och 43 100 fordon på E4 mellan trafikplats Hället och Kungsladugården. Se figur 14 för att veta vilka sträckor av Blommenhovsvägen (A) och Hemgårdsvägen (B) som berörs av trafikmängderna.

Förändringar enligt planförslaget

Planförslaget omfattar anläggande av en ny vägbro, den så kallade Hemgårdspassagen, som binder samman de norra och södra delarna i västra Nyköping. Genom att anlägga en ny separerad passage över järnvägen för gång-, cykel och motorfordonstrafik avlastas andra vägar i de centrala delarna av tätorten. Störst effekt sker på Brunnsgratan och sammantaget skapas ett mer robust trafiksystem. Genom denna nya vägförbindelse förbättras tillgängligheten både för cykel och bil. Trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar för gående och cyklister med anledning av Hemgårdspassagen. I samband med anläggandet av bibana Nyköping och Nyköpings resecentrum kommer nuvarande gångfälla över järnvägen vid Hemgården att stängas.

Det finns ett antal stadsutvecklingsprojekt, vilka antas öka trafikmängden på befintligt vägnät. Stadsutvecklingen innebär ett ökat behov av förbättrad tillgänglighet och därmed nya passager över järnvägen i västra Nyköping kombination med anslutande väginfrastruktur. Planläggningen för Hemgårdspassagen utgör en första del av en mer långsiktig planering av ett trafiksystem för stadsdelarna väster om E4 mellan trafikplatserna Kungsladugårdsleden och Hället.

Hemgårdspassagen ska sammanfattningsvis uppfylla följande mål:

- Överbrygga barriären som järnvägen innebär och öka tillgängligheten mellan intilliggande stadsdelar.

- Möjliggöra ny exploatering i Nöthagen och Dammgruvan
- Avlasta Brunnsgatan och E4.

I PM Trafik som utgör planeringsunderlag för detaljplanen går det att läsa mer om intentionerna kring den långsiktiga trafikutvecklingen i de västra delarna av Nyköping.



Figur 13: Illustration som visar Hemgårdspassagen utbredning i lila och Hemgårdsvägens förlängning i orange (Sweco och Nyköpings kommun, 2022).

Figur 13 visar de nya vägarna inom planområdet. Planförslaget innebär att Blommenhovsvägen justeras så att den ansluter till Hemgårdspassagen i en

förlängning av vägen väster ifrån. Östra delen av Blommenhovsvägen möter Hemgårdspassagen i en korsning (1) vid norra rampens början. Efter korsningen tar vägen sig på bro över järnvägen och fortsätter söderut med en lutning som möjliggör att den hamnar på markplan strax innan korsning med Kocks väg in till Hemgårdens verksamhetsområde (2). Fortsatta kopplingar söder ut till trafikplats Kungsladugården och norr ut till trafikplats Hället får planläggas i senare detaljplaner.

Hemgårdspassagen regleras med markanvändning GATA1 utöver den del som löper över järnvägen där markanvändningen är järnväg T1 med markreservat för bro för allmän trafik över denna. Hemgårdspassagen omfattas också av skyddsbestämmelsen m3, som innebär att bron behöver anläggas minst 20 meter ifrån väggkant på E4.

Detaljplanen möjliggör även en ny gata (GATA1) som sammankopplar Hemgårdsvägen och Kocks väg, med avsikt att öka tillgängligheten mellan områdena Hemgården och Högbrunn (3). Projekteringen av gatan tar höjd för en framtida möjlighet för trafikering med busstrafik och bättre gång- och cykelväg under E4. En ny infart till Hemgårdsområdet möjliggörs västerifrån då den befintliga inte kommer längre vara möjlig att nyttja efter anläggandet av Hemgårdspassagen (4).

En gång- och cykelväg (5) kommer leda från Blommenhovsvägen, över Hemgårdspassagen, för att landa i Hemgårdsområdet. Därefter kommer gång- och cykelvägen leda österut under Hemgårdspassagen och befintlig vägpassage under E4 intill järnvägen för att till sist ansluta till angränsande vägnät som utgörs av blandtrafik.

Mellan kvartersmark och vägområdet för Hemgårdspassagen regleras utfartsförbud då anslutande gator inte är lämpligt mot denna. Angöring av kvartersmarken i norr sker från Nöthagsvägen och kvartersmarken i söder nås från Hemgårdsvägen, antagligen via allén eller med anslutning öster om Högbrunn 1:41 där också en vändplan planeras att anläggas på gatumarken. Utfartsförbud anges från E-områdena mot Kocks väg med syfte att inte öka antalet anslutande gator mot den vägen. Vid anläggande av E-områdena kan det vara möjligt med tillfällig angöring, kontakt med Tekniska divisionen fodras.

Enligt beräkningar kommer fordon till största del ansluta till Hemgårdspassagen från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugården. Vägvisning kommer ses över i samverkan med Trafikverket i samband med byggnation. Trafikflödet förväntas år 2040 uppgå till cirka 5 100 fordon per dygn på den nya bron, 4 400 fordon per dygn på Blommenhovsvägen (+59 %) och 41 800 fordon per dygn på E4 mellan trafikplats Hället och Kungsladugården (-3 %).

Trafikflödet på Hemgårdsvägen förväntas år 2040 uppgå till 1 500 fordon per dygn (+300 %) då den sammankopplas med Kocks väg. Ökningen av trafik utgör en stor procentuell ökning, dock inte i absoluta tal. Bedömningen är att

trafikökningen inte medför behov av väsentlig ombyggnation av Hemgårdsvägen för att öka dess kapacitet eller för trafiksäkerheten för gående och cyklister. Hastighet och andra typer av reglering hanteras inte i detaljplaneläggningen, utan genom lokala trafikföreskrifter. För planförslagets påverkan på trafikbullersituationen i området, se avsnittet *Buller*.

Figur XXX visar vilka sträckor av Blommenhovsvägen (A) och Hemgårdsvägen (B) som berörs av trafikmängderna.



Figur 14: Schematisk kartbild över stråk och vägar för gång- och cykel- och biltrafik efter planens genomförande. Gång och cykel visas i gult och bilvägar visas i rött. Sträckor av Blommenhovsvägen (A) och Hemgårdsvägen (B) som berörs av trafikmängderna ovan är vitmarkerade. Vita cirklar (1, 2 och 3) markerar nya planskilda passager (Ramboll, 2022)

I planförslaget kommer den befintliga gång- och cykelbanan utmed Blommenhovsvägen att passera under vägen vid den nya korsningen för att kopplas till en ny gång- och cykelbana (1). Sedan fortsätter gång- och cykelvägen utmed den tilltänkta bron och avviker i höjd med befintlig gångtunnel vid Hemgården för att anläggas längs med den tillkommande bilvägen som löper utmed järnvägens södra sida fram till korsning Wings väg och Hemgårdsvägen öster om E4. Dagens gångtunnel under E4 och gångfälla över järnvägen avses tas bort. Vandringsleden Sörmlandsleden föreslås i stället att ledas via den nya Hemgårdspassagen.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

- Samråd mars-april 2022
- Granskning Q4 2022
- Antagande i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden Q1 2023
- Laga kraft Q1 2023

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och har avtalat med Trafikverket kring utbyggnaden av delar av infrastrukturen. Fastighetsägaren är ansvarig för åtgärder/genomförande inom kvartersmark.

Namnsättning

Vid namnberedningen sammanträde 2022-10-05 föreslogs namn på vägar inom planområdet. De är markerade med text i plankartan.

Den nya bron och vägen över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och Kocks väg föreslås att heta Hemgårdspassagen.

- Gatan parallellt med järnvägen föreslås heta Hemgårdsvägen fram till den planerade korsningen mellan Hemgårdsvägen och Kocks väg. Gatan parallellt med järnvägen stäcker sig österifrån från stadsdelen Högrunn och bör mynna ut i Hemgården för att göra skäl till sitt namn. Väg inom Hemgården ska fortsätta heta Hemgårdsvägen.
- Den mindre vägslinga som trädallén löper längs med inom Hemgårdsområdet föreslås heta Lindgrens väg. Detta efter Stiftelsen Kurt och Ingegärd Lindgrens fond, som tidigare är knutna till lokala idrottsföreningar i Nyköping och fördelar årligen stipendier till unga idrottstalanger. Memorialnamnet anknyter till temat donatorer som tidigare använts i området (exempel: Winge och Lilja).

Avtal

Genomförandeavtal samt medfinansieringsavtal är tecknade med Trafikverket kring byggnationen av hemgårdspassagen inklusive anslutande vägar.

Exploateringsavtal behöver inte upprättas för detaljplanens genomförande.

Fastighetsrättsliga frågor

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder. Kommunen ansöker om och bekostar de fastighetsbildningsåtgärder och andra eventuella nödvändiga fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att genomföra planen.

Inom det nya detaljplaneområdet finns befintliga rättigheter:

- Ledningsrätt för ändamålet vattenledning med beteckning 0480-12/35.1 belastar flera av fastigheterna som ingår i planområdet.
- Nyköpings Bruk 6 har ett avtalsservitut för ändamålet transformatorstation m.m. med beteckning 04-IM1-95/2435.1 som också belastar flera av fastigheterna som ingår i planområdet.

Nyköpings kommun har VA-ledningar inom området och nya kommunala VA-ledningar kan komma att anläggas. Om det behövs en rättighet för eventuella allmänna kommunala VA-ledningar inom området avgör kommunen vilken slags rättighet som ska bildas samt ansvarar för rättighetens bildande. För övriga eventuella ledningar i området ansvarar respektive ledningsägare för att deras ledningar är tryggade med en rättighet.

- Nyköpings kommun tar initiativ till bildande av servitut längs med markreservatet för bro för allmän trafik över järnvägen.
- Angöring till E-områdena i södra delen av planområdet genom trädallén kan lösas genom antagligen del i gemensamhetsanläggning och/eller servitut. Övriga fastighetsrättsliga aspekter löses i ett senare skede med respektive ledningsägare.
- Angöring till kvartersmarken i södra delen av planområdet är möjlig via trädallén eller med anslutning öster om Högbrunn 1:41 där också en vändplan planeras att anläggas på gatumarken. En gemensamhetsanläggning eller servitut behöver inrättas för de fastigheter som kommer nyttja trädallén som angöring genom verksamhetsmarken i det södra planområdet. Detta tydliggörs med den administrativa bestämmelsen g i plankartan.
- Inom planområdet finns två befintliga arrenden. Kontakt har förts arrendatorer som är medvetna om planerna för området.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunen ansvarar för genomförandekostnader och anläggningar som berör utbyggnad av allmän platsmark. Medfinansiering finns enligt avtal med Trafikverket. Anslutningsavgifter erläggs enligt taxa.

Kommunen kommer få en ökad driftskostnad för nya gator och ledningar.

Tekniska frågor

I samband med genomförandet av detaljplanen kommer ledningar behöva flyttas. Flytt och kostnader sker i överenskommelse mellan kommun och ledningsägare.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- Dagvattenutredning, Sweco, 2022-03-23
- Skyfallsanalys, Sweco, 2022-03-10
- Markföroreningar och geotekniskutredning, 2021-09-06
- Naturvärdsinventering, 2021-02-18
- Bullerutredning, Ramboll, reviderad 2022-10-31
- PM Trafik, Ramboll, 2019-09-12
- Antikvarisk konsekvensbedömning, Hille Hus och Historia ab, 2022-10-28
- Riskutredning, Ramboll, 2022-10-28

Revideringar efter samråd

Efter samråd av detaljplanen har följande revideringar gjorts i plankartan:

- Planområdet har justerats norr om den stora ladugården och vid Blommenhovsvägen. En mindre del av fastigheten Lagonda 3 inkluderas även inom planområdet.
- Två E-områden har planlagts.
- Justering av skyddsavstånd till transportleder för farligt gods samt komplettering av skyddsbestämmelser för det.
- Den kombinerade markanvändningen GATA₁ och T₁ har till granskningen ändrats till markanvändning T₁ med markreservat för bro för allmännyttig trafik.
- Högsta nockhöjd och exploateringsgrad har justerats med hänsyn till kulturmiljön i området.
- Utfartsförbud intill Hemgårdspassagens södra del och från kvartersmark mot Kocks väg har kompletterats.

Följande ändringar har också gjorts i plan- och genomförandebeskrivningen:

- Komplettering av motiv för att ändra del av detaljplan innan genomförandetiden har gått ut, samt vad som händer med befintliga detaljplaner inom det aktuella området.
- Bedömning om påverkan på riksintressen för kulturmiljövård.
- Motiv för reglering av kvartersmarken.
- Förtydligande om att dispens kan komma att behöva sökas för att ta bort ett par träd från allén.
- En antikvarisk utredning har tagits fram inför granskningen av detaljplanen. Kapitlet om kulturmiljö har skrivits om och lyfter fram slutsatserna.

- Komplettering av illustrationer på dagvattenlösningar enligt utredningen som togs fram till samrådet.
- Komplettering av information om den miljötekniska undersökningen.
- Uppdatering av bullerutredning och slutsatser om vilka riktlinjer bedömningen av bullernivåer ska utgå från.
- En riskutredning har tagits fram inför granskningen av detaljplanen. Kapitlet om risker från farligt gods har kompletterats med slutsatserna från den.
- Beskrivningen om Hemgårdspassagen och anslutande vägar har utvecklats i kapitlet om kommunikationer.
- Komplettering av fastighetsrättsliga frågor om servitut.

Revideringar efter granskning

Efter granskning av detaljplanen har följande ändringar gjorts i plan- och genomförandebeskrivningen:

- Komplettering av information om fastighetsrättsliga aspekter
- Förtydligande om bullerutredningens slutsatser om ljudnivåer längs med Blommenhovsvägen

Inga ändringar i plankartan har genomförts.

Konsekvenser av planens genomförande

Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare

Föreslagen detaljplan bedöms inte leda betydande olägenheter för intilliggande fastigheter inom P18-24 som fortsätter att gälla utanför aktuellt planområde. Del av Lagonda 3 är med i planområdet enbart med syfte att säkerställa in- och utfartsförbud mot Hemgårdspassagen då in/utfartsförbud inte får läggas i planområdesgräns. Tillåten exploateringsgrad för Lagonda 1 påverkas inte.

För att möjliggöra angöring till den södra kvartersmarken inom planområdet kan ett par av träden behöva tas bort. Dispens för att ta bort träden behöver sökas av fastighetsägare i samband med bygglov.

Inom "garagebyn" berörs tre garage av den föreslagna markanvändningen GATA. Marken ägs av kommunen men arrenderas av privatpersoner som äger garagen. Området har i sin helhet inom arbetet med Ostlänkens bibana genom Nyköping pekats ut som möjlig uppställningsplats för material. Markarrendet har sagts upp och tidplanen är att garagen ska vara rivna eller borttagna i slutet av 2022.

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

Sociala konsekvenser

I takt med att Nyköpings tätort utvidgas med nya stadsdelar och förtätning i befintliga områden uppstår behov av nya vägförbindelser för att säkerställa god tillgänglighet och framkomlighet.

I samband med att passagen över järnvägen byggs om kommer tillgängligheten i västra Nyköping förbättras för gång- och cykeltrafiken, framför allt gällande orientering, trafiksäkerhet och trygghet jämfört med dagens gångfålla och tunnel. För bilresande innebär planförslaget en förbättrad tillgänglighet i och med kortare avstånd vid resor mellan norra och södra stadsdelarna. Hemgårdspassagen skapar möjlighet till kollektivtrafik som kan länka samman utvecklingsområdena norra och söder om järnvägen.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att eftersträva en trygg, tillgänglig och trafiksäker vägmiljö och en god tillgänglighet för fotgängare och cyklister.

Medverkande i planarbetet

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Nyköpings kommun.

Detaljplanen har upprättats av Fanny Ramström i samarbete med Katarina Hinrichsen och Johan Dahlrot på Nyköpings kommun.

Fanny Ramström
Stadsplanerare