

Ändring av detaljplan P10-1, (Detaljplan för del av SPELHAGEN 1:6, m.fl. Spelhagen), Nyköping, Nyköpings kommun

Hur samrådet och granskningen bedrivits

Förslag till ändring av detaljplan P10-1, upprättat av Nyköpings kommun i samarbete med Tyréns har varit föremål för granskning under tiden fr.o.m. 2026-03-24 t.o.m. 2026-04-08. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida.

Under perioden 2025-04-25 till 2025-06-19 var planförslaget utställt för samråd. Inkomna synpunkter, bemötande och hantering finns sammanställt i en separat samrådsredogörelse.

Under granskningen av planförslaget inkom totalt 12 yttranden, varav 7 var utan synpunkter på planförslaget och 5 med synpunkter.

Yttrandena är sammanställda i detta granskningsutlåtande och finns även att läsa i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Granskningen gällde även förslag till ett nytt gatunamn: Sjtöullsgränd.

Under granskningen inkom inga synpunkter på det föreslagna gatunamnet.

Följande har inkommit med yttrande **utan erinran** mot planförslaget under granskningen:

2026-04-24, Länsstyrelsen Södermanland

2026-03-25, Trafikverket

2026-04-01, Lantmäteriet

2026-04-02, Region Sörmland

2026-04-02, Vattenfall eldistribution (?)

2026-04-07, Sörmlandskustens räddningstjänst

2026-04-10, Polisen

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

2026-03-26, Postnord

2026-03-31, Sörmlands museum

2026-04-07, Brf Skeppbron (silon)

2026-04-07, Privatperson 1 (CC)

2026-04-08, Privatperson 2 (HE)

Ställningstaganden

Inför antagandet av planändringen har följande revideringar av planhandlingarna genomförts:

- Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning om att tillsynsmyndighet ska informeras vid händelse av att förorening påträffas vid kommande skeden.
- Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning om att eventuella tryckreglerande åtgärder på ledningar som bedöms nödvändiga för planens genomförande bekostas av fastighetsägaren.

Utöver detta har endast redaktionella ändringar gjorts av planförslaget.

Inkomna yttranden under granskningen

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

Länsstyrelsen Södermanlands län

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Bemötande:

Noteras.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handling (daterad 2016-03-18) har följande noterats: Lantmäteriet har inga synpunkter på de aktuella planhandlingarna.

Bemötande:

Noteras.

Trafikverket

Trafikverket har inget att invända mot att detaljplanen antas.

Bemötande:

Synpunkt noteras.

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 och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon, samt ges

möjlighet att vända.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alt ny infrastruktur.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Bemötande:

Det aktuella planförslaget bedöms möjliggöra för en fortsatt postutlämning enligt Postnords riktlinjer. Postnords riktlinjer meddelas vidare till fastighetsägare/exploatör inför kommande genomförandeskede.

Sörmlands museum

Planförslaget har nu enligt samrådsredogörelsen kompletterats med förtydligande/nyanserad tolkning av planbestämmelsen f1, avseende fasadmateriel, sidan 5 och 6: Sedan tidigare stod:

"Fasadmaterialet bestäms till att huvudsakligen utgöras av tegel eller skiffer ut mot gata. Valet av fasadmateriel anspelar på hamnens historia med industri. Det övervägande majoriteten av byggnaderna som tillhör industrin under 1900-talet hade fasad av rött tegel. Tegel och skiffer knyter ann denna tradition av fasadmateriel i området."

Tillägget lyder nu: *"Med huvudsakligt fasadmateriel menas att fasadmaterialet ska utgöras av tegel eller skiffer men att det få förekomma andra materiel på balkonger, fönsterkarmar, vid entré samt övriga detaljer eller utsmyckningar av fasaden."*

Synpunkt på plankartans utformningsbestämmelse

Rött tegel har använts som fasadmateriel i hamnen och är därför ett bra val på fasadmateriel ur gestaltningssynpunkt. Materialet skiffer har historiskt inte använts i Nyköpings hamn, varför detta inte bör tas med.

Utformningsbestämmelsen f1 på plankartan bör därför justeras och förtydligas. Skiffer bör inte föreslås. Rött tegel bör anges. Ljus slätputs bör anges. Ljus slätputs och rödfärgade (slamfärgade) träfasader skulle också passa in i områdets arkitektur.

Bemötande:

Skiffer utgör ett naturvänligt materiel som ofta tillämpas i moderna byggprojekt. Materialet innehar fördelaktiga egenskaper såsom lång livslängd samt ett begränsat behov av kontinuerligt underhåll.

En god stadsmiljö kan utgöras av bebyggelse från olika åldrar och av en variation av olika materiel. Samhällsbyggnad bedömer att skiffer utgör ett lämpligt komplement till den lokala stadsbilden utifrån att bebyggelsen kan komma att utformas med en modern industriell karaktär, vilket knyter ann till platsens historiska användning.

Synpunkt inte tillgodosedd.

Region Sörmland

Region Sörmland ser positivt på detaljplanen och utvecklingspotentialen området har.

Bemötande:

Noteras.

Vattenfall eldistribution

Vattenfall Eldistribution noteras kommunens bemötande.

Bemötande:

Noteras.

Sörmlandskustens Räddningstjänst

Räddningstjänsten har granskat ovanstående handlingar och har inget att erinra gällande dess innehåll.

Bemötande:

Noteras.

Privatperson 1 (Brf Skeppsbron silon)

1. Inledning och sammanfattning

Brf Skeppsbron (silon) är en bostadsrättsförening vars boende kommer att påverkas direkt och omfattande av den föreslagna ändringen av detaljplanen för Spelhagen 1:6. Föreningen har tagit del av planhandlingarna, inklusive hänvisningarna till parkeringsutredning och riskutredning avseende farligt gods på Hamnvägen.

Föreningen motsätter sig att detaljplanen antas i nuvarande utformning.

Sammanfattningsvis anser föreningen att planförslaget:

1. Inte säkerställer tillräckliga friytor, grönytor och trygga lekmiljöer för barn.
2. Inte främjar en socialt blandad och levande stadsdel utan i huvudsak förstärker en ensidig inriktning mot äldreboende och kontor.
3. Brister i trafiksäkerhetskänslighet, särskilt med avseende på Hamnvägen som tungt trafikerad led med transporter av farligt gods.
4. Medger en bebyggelse (höga, spetsiga hus) som inte är tillräckligt anpassad till befintlig hamn- och stadsbild, med risk för betydande försämring av ljusförhållanden, sikt och helhetsverkan.

Dessa brister står i strid med centrala krav i plan- och bygglagen (PBL) och den omsorg om boendes trygghet, barnperspektivet, miljö och kulturmiljö som lagstiftning förutsätter.

2. PBL:s krav på god och hållbar livsmiljö

PBL anger att planering av mark- och vattenområden ska främja en långsiktigt hållbar livsmiljö och ske med hänsyn till både allmänna och enskilda intressen. Kommunen ska bl.a. verka för:

- En ändamålsenlig struktur och estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse och grönområden,
- En från social synpunkt god livsmiljö för alla samhällsgrupper,
- Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet på ett socialt hållbart sätt.

Vidare ställs krav på att bebyggelse lokaliseras och utformas med hänsyn till stadsbild,

kulturvärden, trafiksäkerhet och skydd mot olyckor. Dessa krav har en styrande funktion i den konkreta planläggningen och innebär att kommunen måste visa hur planförslaget uppfyller dem.

Mot denna bakgrund redovisas nedan föreningens huvudsakliga invändningar.

3. Friytor, grönytor och barns utemiljö

3.1 Bristande friytor och grönytor

Brf Skeppsbron kan inte utläsa av planförslaget att det säkerställs tillräckliga grönytor och friytor för lek, utevistelse och rekreation. Föreningen konstaterar bl.a. att:

- Utrymmet för grönområden i anslutning till ny bebyggelse är mycket begränsat.
- Lekplatser eller motsvarande barnanpassade ytor är i praktiken frånvarande eller otydligt redovisade.
- Planområdet präglas av hög exploatering och hårdgjorda ytor, särskilt i anslutning till Hamnvägen och parkeringar.

Enligt PBL ska det för bostäder finnas "tillräckligt stor friyta" på tomten eller i närheten som är lämplig för lek och utevistelse. Om utrymmet inte räcker till både friyta och parkering ska friytan prioriteras. Planförslaget tyder på motsatt prioritering, där parkeringsbehov, garage/carport och höga exploateringstal tränger undan reella grönytor. Att parkeringslösningarna dessutom synes kräva omfattande markanvändning framgår bl.a. av uppgifterna om planerade carportar/garage och behovet av omfördelning av mark för parkering.

3.2 Barnperspektiv och social livsmiljö

Föreningen ifrågasätter att barnperspektivet har beaktats på ett tillräckligt sätt. Idag dominerar Brf Skeppsbron av äldreboende - cirka 35-40 procent har återkommande hemtjänstinsatser, vilket medför behov av parkering för hemtjänstfordon. Planförslaget ger ingen tydlig bild av om de tillkommande bostäderna avses attrahera barnfamiljer, äldre eller en blandning. Oavsett målgrupp krävs dock en genomtänkt utformning av friytor.

Det saknas:

- Redovisning av hur barns och ungas behov av trygg, grön utemiljö ska tillgodoses,
- tydlig koppling mellan bebyggelsen skala/höjd och sol-/skuggsförhållanden på de gårdsytor som föreslås,
- analys av hur närheten till en tungt trafikerad Hamnväg påverkar möjligheten till säker lek.

Detta är oförenligt med PBL:s krav att planläggning ska främja en socialt god livsmiljö och att friytor för lek och utevistelse ska prioriteras.

4. Avsaknad av levande och blandad stadsdel

PBL förutsätter att detaljplaner stödjer utveckling av levande, blandade stadsdelar, inte ensidigt funktionsuppdelade områden. Den aktuella ändringen förstärker enligt föreningens uppfattning en ensidig inriktning där:

- Bostäderna i hög grad förväntas attrahera äldre, i likhet med dagens boendestruktur i Silon.

- Planen innehåller "insprängda" kontorslokaler utan tydlig redovisning av vilket typ av kontorsverksamhet som avses eller vilka flöden och störningar dessa kan medföra (t.ex. ökat parkeringsbehov, serviceleveranser, rörelser kvällstid).
- Kvalitativa offentliga rum, mötesplatser och gröna ytor är svagt utvecklade.

Föreningen noterar också att tidigare planering i området inte varit helt lyckad, t.ex. att den restaurangdel som uppfördes för Skeppsbron 2 ganska omgående fick byggas om till lägenheter, vilket antyder bristande analys av lokalernas långsiktiga användning. Detta understryker vikten av att kommunen nu redovisar väl underbyggda överväganden kring vilka verksamheter som är lämpliga och hur de bidrar till ett levande stadsrum.

Genom att inte säkerställa en tydlig blandning av funktioner, åldrar och utemiljöer – samt genom att planförslaget är svagt i fråga om grönytor och vistelsekvaliteter – Uppfyller planen enligt föreningen inte PBL:s krav på en socialt hållbar och levande stadsdel.

5. Trafik, Hamnvägen och risken med farligt gods

5.1 Nuvarande och framtida trafiksituation

Redan idag är trafiksituationen runt BRF Skeppsbron ansträngd, med långa köer, stökiga in- och utfarter samt begränsade utrymmen för utryckningsfordon och taxi att stanna nära entréer. Föreningen efterfrågar:

- Tydlig redovisning av in-och utfarter till parkeringar för Brf Skeppsbron efter planändringen, inklusive exakta mått så att t.ex. ambulans, räddningstjänst och taxifordon kan komma fram.
- Redovisning av hur många parkeringsplatser som planeras för de cirka 164 nya lägenheter som anges och var dessa platser är tänkta att ligga.
- Beskrivning av hur trafikflödena runt området (inklusive effekter av Södermanlands museums olösta parkeringssituation) har analyserats.

Enligt PBL ska bebyggelse ordnas så att betydande olägenheter för trafiken inte uppkommer och att risken för olycksfall begränsas. Föreningen kan inte se att detta säkerställs utifrån nuvarande redovisning.

5.2 Hamnvägen som transportled för farligt gods

I planbeskrivningen hänvisas till ett särskilt utlåtande om hänsyn till olyckor med farligt gods på Hamnvägen. Det framgår dock inte tydligt:

- Vilka konkreta slutsatser riskutredningen dragit för den föreslagna bebyggelsen,
- Vilka skyddsavstånd, barriärer eller utformningsåtgärder som planbestämmelserna säkerställer,
- Hur riksnivån bedömts i förhållande till de känsliga användningar som planen medger (bostäder, äldre, eventuell vårdverksamhet).

PBL ger kommunen uttrycklig möjlighet att i detaljplan föreskriva skyddsåtgärder mot olyckor (inkl. trafikolyckor och olyckor med farligt gods). Kravet på lämplig lokalisering innebär att bostäder i direkt anslutning till en tungt trafikerad väg med farligt gods endast kan godtas om riskerna är analyserade och motåtgärderna är tydligt reglerade.

Brf Skeppsbron bedömer att den föreslagna exploateringen, i kombination med Hamnvägens funktion, innebär betydande säkerhetsrisker. Kommunen måste därför,

inom ramen för planprocessen, klargöra om:

- Riksnivån är acceptabel enligt gällande riktlinjer,
- Alternativa lösningar övervägas (t.ex. annan placering av mest känsliga bostäder, utformning av skydds-zoner, buller-och emissions-skydd),
- Planbestämmelserna innehåller tillräckligt preciserade skyddsåtgärder.

Så länge detta inte är transparent redovisat kan planen inte uppfylla PBL:s krav på skydd mot olyckor och lämplig markanvändning.

5.2 Sopbilars framkomlighet

Enligt PBL ska tomter ordnas så att nödvändiga transporter kan ske och att risken för olycksfall begränsas. Detta gäller i hög grad avfallshanteringen. I dag är framkomligheten i området redan begränsad, särskilt för större fordon. Detaljplanen måste därför säkerställa att sopbilar och andra servicefordon på ett säkert sätt kan nå samtliga miljöhus - och kunna ta sig därifrån utan riskfyllda backmanövrar genom gångstråk eller i direkt närhet till entréer. I planhandlingarna saknas en konkret redovisning av körvägar, vändmöjligheter och fri bredd/höjd för dessa fordon. Utan sådana lösningar uppfylls varken kravet på god trafikmiljö eller PBL:s krav på en ändamålsenlig hantering av avfall.

6. Bebyggelsens höjd, volym och gestaltning

6.1 Avvikande höjd i förhållande till befintlig hamnbebyggelse

I förslaget anges att huset närmast Hamnvägen (Spelhagen 1:13:1) ges en byggrätt med höjd 17,5 meter, medan övriga delar får 14,5 meter. I tidigare detaljplan var byggrätten även närmast Hamnvägen 14,5 meter, vilket innebär en markant höjning i det nya förslaget.

Brf Skeppsbron anser att:

- Samtliga hus i området bör ha en maximal byggrätt på 14,5 meter, i nivån med övrig bebyggelse i hamnområdet.
- En höjd på 17,5 meter kommer att skymma sikten och försämra ljusförhållanden avsevärt för boende i Brf Skeppsbron.

Det är dessutom klart om den föreslagna byggrättshöjden avser platta tak i nivå med befintliga hus eller om den möjliggör ytterligare "spetsiga" volymmässigt dominerande takformer - någon som inte tydligt framgår i planritningarna.

Enligt PBL ska bebyggelse anpassas till stads-och landskapsbilden och ge en god helhetsverkan. En kraftig avvikelse i höjd och i takform i ett sammanhållet hamnområde kan strida mot dessa krav, särskilt om den medför skuggning, siktförslut och visuell dominans.

6.2 Gestaltning - "spetsiga" och höga hus

Av planförslaget framgår att den tillkommande bebyggelsen ges en accentuerad spetsig karaktär. I kombination med den ökade byggrättshöjden innebär detta:

- En risk för att ny bebyggelse blir dominerande i hamnsiluetten,
- En bristande anpassning till befintlig, mer horisontellt betonade volymer med platta tak,
- Ökad skuggbildning på gårdar, parkeringar och vattenrum, med försämrat mikroklimat och vistelsekvaliteter.

PBL kräver både på plan-och bygglovsnivå att byggnaden ges god form-, färg- och materialverkan och att bebyggelsens historiska och kulturhistoriska värden tillvaratas. Föreningen menar att kommunen inte har redovisat någon analys som visar att de föreslagna höga, spetsiga husen är förenliga med dessa krav. I stället synes planförslaget primärt drivas av en vilja till ökad exploatering, utan tillräcklig hänsyn till helhetsverkan och omgivande hamnmiljö.

7. Tekniska försörjningsfrågor - vatten, avlopp och skyddsrum

Brf Skeppsbron uppmärksammar även att:

- Det tidigare förekommit problem i avlopssystemet inom Skeppsbrons samfällighetsförening. Att ansluta ytterligare 70-75 bostäder till befintligt avloppsnät riskerar öka belastningen. Kommunen bör redovisa hur kapacitetsfrågan är utredd och vilken lösning som föreslås för avlopps-och spillvattenhantering.
- Det idag finns en gemensam inkommande vattenledning för båda bostadsföreningarna, med efterföljande intern fördelning av vattenkostnader. Kommunen måste klargöra hur vattenförsörjningen avses ordnas efter exploateringen - särskilt för att säkerställa rättvis kostnadsfördelning och driftsäkerhet.
- Frågan om skyddsrum inte har besvarats; det saknas redovisning av huruvida tillkommande bebyggelse innebär krav på nya skyddsrum eller hur befintliga skyddsrumslösningar påverkas.

Även om dessa frågor i första hand hanteras genom annan lagstiftning än PBL, är de nära kopplade till planens genomförbarhet och lämplighet och ska därför enligt föreningen tydligt belysas innan planen antas.

8. Parkeringslösningar, markbyten och miljöaspekter

planförslaget innebär bl.a.;

Nya parkeringsplatser och carport/garage på den södra sidan om Silon,
Ett föreslaget markbyte där Brf Skeppsbron lämnar mark på norra sidan i utbyte mot motsvarande mark på södra sidan för parkeringsändamål,
Att Brf Skeppsbron förutsätter att föreningen erhåller minst motsvarande parkeringskapacitet efter ett sådant byte.

Föreningen pekar även på att:

- Fågellivet i området (måsar, duvor, skator, trutar m.m.) medför betydande nedsmutsning av parkerade fordon, vilket motiverar lösning med tak, t.ex. carportar även på norra sidan av Silon, utan att detta nödvändigtvis påverkar stadsbilden negativt eftersom planerad bostadsbebyggelse öster om p-platsen redan är betydligt högre.
- Den befintliga bristen på parkering för hemtjänstfordon inte har åtgärdats, trots den höga andelen äldre i föreningen.

Enligt PBL ska tomter ordnas så att betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer. Kommunen måste därför visa på hur den samlade parkeringssituationen, inklusive markbyten, carportplacering och behovet av särskilda platser för vård-och omsorgsfordon, är löst på ett sätt som inte tränger undan nödvändiga friytor och inte försämrar framkomligheten för utryckningsfordon.

8.1 Parkeringskapacitet och laddning

PBL kräver att det på tomten eller i närheten av den "i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon". Av den parkeringsutredning som kommunen hänvisar till framgår att antalet platser för befintlig bebyggelse föreslås minska från 93 till 75, baserat på nuläget i demografin. Brf Skeppsbron anser att detta är mycket snålt tilltaget. Med hänsyn till en stor del av föreningens medlemmar är äldre, med behov av närparkering både för egna fordon och för hemtjänst och besökande. Samt till potentiell generationsväxling och ökat bilinnehav i yngre grupper, innebär en sådan minskning en reell försämring. Det är svårt att förena med 8 kap. 9 § PBL, särskilt som detaljplanen samtidigt innebär en kraftig förtätning i närområdet och en ökad total trafikbelastning.

Brf Skeppsbron har dessutom under senare år investerat i laddinfrastruktur för elfordon. Det är därför av avgörande betydelse att föreningen efter genomförda åtgärder inte bara har samma antal parkeringsplatser som idag, utan också minst bibehåller nuvarande laddkapacitet. Ett planlagt arrangemang som i praktiken reducerar möjligheten att ladda fordon skulle stå i strid med PBL:s syfte att främja en långsiktigt hållbar livsmiljö och god hushållning med energi, samt försvåra kommunens egna klimatmål.

Föreningen yrkar därför att det i den fortsatta planprocessen tydliggörs och säkerställs att:

- Antalet parkeringsplatser för Brf Skeppsbron inte minskar jämfört med dagens nivå,
- Antalet platser med ladduttag minst behålls, och
- Särskilda platser för hemtjänst, färdtjänst och andra omsorgsfordon ordnas så nära entréerna som möjligt, i enlighet med kraven på god trafikmiljö och tillgänglighet.

9. Samlad bedömning

Brf Skeppsbron gör följande samlade bedömning av planförslaget:

1. Barn utemiljö och friytor
 - Planen säkerställer inte tillräckliga och kvalitativa friytor och grönytor för lek och utevistelse. Friytor prioriteras inte framför parkering i enlighet med PBL:s krav.
2. Social hållbarhet och levande stadsdel
 - Planen förstärker en ensidig inriktning mot äldreboende/kontor och saknar en tydlig strategi för blandad befolkning. Mötesplatser och offentliga rum, vilket motverkar kravet på en social god och levande stad.
3. Trafiksäkerhet och farligt gods
 - Trafiklösningarna runt fastigheterna är otydligt redovisade, befintliga problem är inte lösta och riskerna med Hamnvägen som tungt trafikerad väg med farligt gods är inte tillräckligt hanterade i planbestämmelserna, trots att en riskutredning har tagits fram.
4. Gestaltning. Höjd och helhetsverkan
 - Föreslagna byggrättshöjder (17,5 m) och "spetsiga" husvolymerna är inte tillräckligt anpassade till hamnmiljön och riskerar att försämra ljusförhållanden, sikt och helhetsverkan.
5. Teknisk försörjning och genomförbarhet

- Frågor om kapacitet i vatten- och avloppssystem, vattenförsörjning och skyddsrumslöningar är inte tillräckligt redovisade, trots kända problem i befintliga system.

Mot denna bakgrund anser föreningen att detaljplanen i sin nuvarande form inte uppfyller kraven på lämplig markanvändning, social hållbarhet, trafiksäkerhet och god stadsbild enligt PBL.

10. Brf Skeppsbron yrkar

Brf Skeppsbron yrkar att Nyköpings kommun:

1. Avstår från att anta föreslagen ändring av detaljplan för Spelhagen 1:6 i dess nuvarande utformning.
2. Om-och bearbetar planförslaget så att det:
 - o Säkerställer tillräckliga och kvalitativa friytor och grönytor för lek, utevistelse och rekreation,
 - o Redovisar hur en socialt blandad och levande stadsdel ska uppnås, med tydliga barn-och ungdomsperspektiv,
 - o Bygger på en transparent redovisad trafik-och parkeringslösning, inklusive framkomlighet för utryckningsfordon och särskilda platser för hemtjänst m.m,
 - o Omsätter slutsatserna i riskutredningen om farligt gods på Hamnvägen i konkreta planbestämmelser om skyddsåtgärder,
 - o Anpassar bebyggelsens höjd, volym och takformer till omgivande hamn-och stadsbild, b.la. genom att begränsa byggrättshöjden till 14,5 meter,
 - o Klargör lösningar för vatten- och avloppskapacitet, vattenförsörjning och skyddsrum, så att en robust och rättvis teknisk försörjning säkerställs.

Föreningen utgår från att kommunen i den fortsatta planprocessen bemöter de frågor och invändningar som framförts i detta yttrande och står till förfogande för fortsatt dialog.

Bemötande:

Det aktuella planförslaget avser en ändring av den idag gällande detaljplanen (P10-1) som redan idag medger ytterligare bebyggelse inom området.

Utifrån att den gällande detaljplanen i viss mån redan är utbyggd i form av befintlig bebyggelse samt en etablerad gatustruktur är en del förutsättningar inom planområdet redan fastställda.

Den lämplighetsbedömning som görs vid en ändring av en detaljplan utgår, till skillnad från när en helt ny detaljplan upprättas utifrån vad som redan har prövats och medges i den gällande detaljplanen. Vid en ändring av en detaljplan är det alltså de föreslagna ändringarna samt eventuella konsekvenserna utifrån dessa som utgör prövningsgrunderna.

Den föreslagna planändringen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan där det aktuella området är utpekad som utvecklingsområde för tät blandstad. En tätare bebyggelse bedöms vara befogad utifrån platsens centrala läge samt med hänvisning till platsens närhet till vattnet som ska nyttjas som en tillgång.

Utifrån vad som medges och bedömts lämpligt i den redan gällande detaljplanen bedöms den föreslagna planändringen inte försvåra förutsättningarna för tillförande av bostadsnära grönska så som trädplantering.

Genom reglering av prickad mark skapar planändringen förutsättningar för tillskapande av grön innergård och inom områdets norra del skapar ändringen förutsättningar för tillskapande av en ny grönyta, vilket inte möjliggörs för i den idag gällande detaljplanen.

Samhällsbyggnads sammanvägda bedömning är att den föreslagna planändringen skapar förutsättningar för tillskapande av en grön stadsdel.

Lägenheternas storlek fastställs förts i ett kommande projekteringskede och upplåtelseform är inte en fråga som regleras i en detaljplan. Planförslaget bedöms inte generera några hinder mot att en socialt blandade boendegrupp utifrån vad som medges i den gällande detaljplanen.

I planbeskrivningen redovisas ett förslag på hur parkeringsbehovet kan tillgodoses för den tillkommande och befintliga bebyggelsen.

Enligt planbeskrivningen kommer parkeringsplatser till den befintliga bebyggelsen säkerställas inom planområdet inom de öppna parkeringsytorna norr och söder om silobyggnaden samt inom de tillkommande parkeringsgaragen.

För att redogöra för den befintliga riskbilden kopplat till planområdets närhet till Hamnvägen begärdes inför granskningen av planändringen en riskbedömning in från riskkonsult. Riskbedömningen redogörs för under rubriken "riskhantering i detaljplanen" i planbeskrivningen.

I enlighet med de rekommendationer som uppges i riskbedömningen har plankartan kompletterats med planbestämmelser som säkerställer att riskreducerande åtgärder tillämpas vid ett genomförande av detaljplanen.

Utifrån att föreslagna riskreducerande åtgärder regleras i plankartan görs i utlåtandet från riskkonsult bedömningen att risken avseende olyckor kopplad till transport av farligt gods på Hamnvägen är acceptabel.

Till följd av att den idag gällande detaljplanen delvis är genomförd i form av befintlig bebyggelse och etablerat gatustruktur begränsas förutsättningarna för en avfallshantering enligt dagens tekniska standard. I ett kommande projekteringskede kommer dialog föras med renhållningshuvudman för att säkerställa att miljörum placeras så att angöring kan ske på ett så trafiksäkert sätt som möjligt.

Inga av de byggnadshöjder vilket planändringen föreslår överstiger några av de höjder som redan medges, och har bedömts lämpliga i den idag gällande detaljplanen.

För byggrätten öster om silobyggnaden medges delvis redan idag en byggnadshöjd om 17,5 meter. Planändringen föreslår att byggrätten, som i gällande plan är uppdelad i två sektioner fogas samman till en enhetlig yta inom vilket en byggnadshöjd om 17,5 meter medges. För att minska negativ inverkan för silobyggnaden har byggrätten förskjutits mot öster. Bebyggelsens volym minskar sedan öster ut mot vattnet vilket är förenligt med intentionerna i den idag gällande detaljplanen.

Inför granskningen av planändringen kompletterades planhandlingarna med illustrationer som visar på vilken påverkan den föreslagna planändringen genererar i jämförelse med en utbyggnad vad som redan medges i den idag gällande detaljplanen.

Utifrån detta bedömer Samhällsbyggnad att den bebyggelse vilket planändringen föreslår inte genererar en betydande påverkan för siktlinjer.

Inom ramen för planändringen innefattas inga ändrade förutsättningar för reglering av takvinkel utifrån vad som redan medges och har bedömts lämpligt i den redan gällande detaljplanen.

Det illustrationsmaterial som redovisas i gestaltningsbilagan utgör endast förslag på hur den tillkommande bebyggelsen skulle kunna komma att gestaltas. Bebyggelsens faktiska utformning fastställs först i ett kommande bygglovsskede.

Samhällsbyggnad bedömer att bebyggelse med sadeltak inte är främmande inom närområdet och att en utformning enligt detta utgör ett lämpligt komplement till den befintliga hamnmiljön.

VA-huvudmannen (kommunen) ansvarar för det allmänna ledningsnätet fram till anvisad anslutningspunkt. Inom kvarteretsmarken innanför anslutningspunkten ligger ansvaret dock på fastighetsägaren att frågor kopplade till aspekter såsom kapacitet och drift tillgodoses. Fastighetsägaren ansvarar även för att redovisa en godkänd lösning innan startbesked kan ges.

Behovsbedömning om huruvida nya skyddsrum behöver tillskapa inom området görs vid ett kommande bygglovsskede när antalet lägenheter har fastställts. Ett genomförande av den föreslagna planändringen bedöms dock inte föranleda att några befintliga skyddsrum behöver tas ur bruk.

I genomförd parkeringsutredning framgår det att det nuvarande parkeringsbehovet för den idag befintliga bebyggelsen uppgår till 75 platser, vilket har konstaterats i dialog mellan Peab och bostadsrättsföreningarna.

Den föreslagna planändringen möjliggör för totalt 116 parkeringsplatser, vilket är en ökning sett till befintligt läge.

Parkeringsbehovet för den idag befintliga bebyggelsen kommer således fortsatt att tillgodoses inom planområdet. Parkeringsbehovet för den tillkommande bebyggelsen kommer delvis att tillgodoses inom planområdet samt genom parkeringsköp inom närliggande fastighet.

Laddinfrastruktur är inte en fråga som regleras inom ramen för en detaljplan.

Synpunkt delvis tillgodosedd.

Privatperson 2 (CC)

I de synpunkter som framkommit på förslaget till detaljplan för Spelhagen 1:6 handlar mycket om frågeställningar som redan är beslutade och således inte är uppe på bordet. Jag har förståelse för att man inte bemöter dessa synpunkter i sak. När det gäller frågor som skall beslutas om, t.ex. byggnadernas yttre och frågor kring parkering, är det desto viktigare att synpunkterna bemöts i sak. Detta är en viktig grund för samspelet mellan myndigheter och medborgare och därmed för demokratin. Tyvärr brister det i detta arbete från förvaltningen. Jag utgår här ifrån mina två största invändningar: byggnadernas yttre och parkeringsplatser. Redovisningen har fyra delar: förvaltningens ursprungliga förslag, mina synpunkter, förvaltningens svar på mina synpunkter och mitt yttrande över förvaltningens svar.

1. Byggnadernas yttre

* Det är önskvärt att byggnaderna blir en del av helheten och harmoniserar med befintliga byggnader i kvarteret, dvs med de s.k. punkthusen och silon. Det gäller främst fasader, takutformning och balkonger. Detta också av hänsyn till den lokala planbilden. Det behöver inte vara exakt samma material, med det bör vara liknande.

Detta är viktigt för att kvarteret skall ge ett estetiskt sammanhållet intryck som harmoniserar inåt och utåt.

- Fasad: silon har betongfasad och punkthusen har ganska stora kvadratiske eller rektangulära skivor i fyra olika dämpade färger.
- Taken är platta med vissa platta överbyggnader
- Balkongerna i punkthusen är till stor del inglasade. I silon är de delvis inglasade och delvis i betong.

Förslaget till detaljplan innehåller i stället fasader, åtminstone ut mot gatan, av tegel eller skiffer, sadeltak och balkonger av annan karaktär. Detta harmoniserar inte med det befintliga kvarteret.

Valet av fasadmateriel motiveras av hamnens historia med industri. "Det övervägande majoriteten av byggnaderna som tillhörde industrin under 1900-talet hade fasad av rött tegel. Tegel och skiffer knyter ann till denna tradition av fasadmateriel i området."

Mot detta talar:

- Att man i så fall borde ha tänkt på det när man gjorde detaljplanen för punkthusen. Nu finns de där och då är det deras utformning man i första hand skall relatera till.
- Att Sörmlands museum, som ligger i intilliggande kvarter, till stor del har skifferfasad. Detta tillsammans med möjligheterna att använda tegel eller skiffer i det ännu inte planerade området "Västra hamnen", gott och väl torde tillgodose behovet av historisk koppling.
- Att Östra hamnens magasin till stor del har träfasader.
- Att den industriperiod som hänvisas till är en historisk kort tid i områdets tusenåriga historia, som inte skall behöva vara ett ankare för samtid och framtid.

När det gäller utformning av tak och balkonger finns inte ens någon sådan historisk referens i argumenten, vilket gör det ännu viktigare att de harmoniserar med befintliga hus i kvarteret.

Bemötande:

Den föreslagna utformningsbestämmelsen för fasadmateriel syftar till att skapa en gestaltningsmässig anpassning till platsens förutsättningar, med särskild hänsyn till områdets historiska bakgrund som industrihamn.

Valet av tegel, alternativt skiffer motiveras av släktskapet med befintliga dominanta delar inom hamnområdet, såsom transistorhallarna samt Hamnmagasinet. Den föreslagna gestaltningsbestämmelsen möjliggör dels för ett stärkande av dessa dominanta karaktärsdrag, samtidigt som en harmoni skapas mellan den tillkommande - och de befintliga delarna inom området.

Utöver detta samspelar den föreslagna gestaltningsbestämmelsen med de gestaltningsambitioner som finns för det pågående planarbetet inom Västra hamnen.

Mitt svar:

Bemötandet från förvaltningen innehåller inget bemötande av det jag anført, utan är bara en upprepning av det som är utgångspunkten för mina synpunkter. Detta möjligen med undantag för hänvisningen till gestaltningsambitioner för Västra hamnen. Att ta hänsyn till ambitioner för en framtida ännu ej beslutad detaljplan är inte rimligt. Man kan bara utgå ifrån det som finns och det som är beslutat.

2. Parkeringsplatser

* Att det finns parkeringsplatser så att det täcker behovet med hänsyn till antal lägenheter, inte utifrån total yta.

Den modell som används för att beräkna behovet av parkeringsplatser utgår inte ifrån verkliga förhållanden. Att utgå ifrån antal lägenheter torde skapa en bättre bild ge en bättre bild av behovet av parkeringsplatser än att utgå ifrån total yta.

Den metod som används för att beräkna behovet av parkeringsplatser bygger på 6 platser/1000 kvm. Detta ger för silon och punkthusen ett behov av 64 platser, dvs 0,72 platser per lägenhet. Här har vi facit, eftersom dessa byggnader finns och är bebodda. Behovet är en plats per lägenhet: $44+45=89$, dvs 25 platser mer än den teoretiska modellen.

De 164 nya lägenheterna bedöms i förslaget till detaljplan bara behöva 72 platser, dvs 0,44 platser per lägenhet. Anledningen till denna slutsats är förmodligen att lägenheterna kommer att vara mindre i dessa hus och att mindre lägenheter bedöms ha mindre behov

av parkering. Så här stor skillnad torde det dock inte bli i verkligheten. En beräkning med 0,80 parkeringsplatser per lägenhet verkar mer rimlig. Det innebär att de nya husen behöver $164 \times 0,80 = 131$ platser.

Det totala behovet av parkeringsplatser i kvarteret blir således $89 + 131 = 220$, dvs 84 fler än det som anges i förslaget till detaljplan.

Bemötande:

Planförslaget har inför granskning kompletterats med en parkeringsutredning för att svara på hur parkeringsbehovet ska tillgodoses inom planområdet. Genomförd parkeringsutredning redovisas i planbeskrivningen.

Mitt svar:

Det är just denna utredning som jag har som utgångspunkt för mina synpunkter. Att på nytt hänvisa till denna utredning innebär att man bortser från de synpunkter som framkommer på denna utredning. Synpunkterna bör bemötas i sak inte genom hänvisning till den utredning som synpunkterna handlar om.

Bemötande:

Skiffer utgör ett naturvänligt material som ofta tillämpas i moderna byggprojekt. Materialet innehar positiva egenskaper såsom lång livslängd samt ett begränsat behov av kontinuerligt underhåll.

En god stadsmiljö kan utgöras av bebyggelse från olika åldrar och av en variation av olika material. Samhällsbyggnad bedömer att skiffer utgör ett lämpligt komplement till den lokala stadsbilden utifrån att bebyggelsen kan komma att utformas med en modern industriell karaktär, vilket knyter an till platsens historiska användning.

Utöver detta samspelar den föreslagna utformningsbestämmelse även med de gestaltungsambitioner som finns för det pågående planarbetet inom Västra hamnen.

Samhällsbyggnad bedömer utifrån argument ovan att föreslagna utformningsbestämmelse utgör ett lämpligt komplement inom hamnområdet.

Utifrån inkomna synpunkter under samrådet togs en parkeringsutredning fram inför granskningen av den föreslagna planändringen med syfte att visa på hur parkeringsbehovet kan tillgodoses för befintlig och tillkommande bebyggelse.

Genomförd parkeringsutredning utgår från kommunens parkeringsnorm (flerbostadshus, P-tal: 8 p-platser/ 1000 kvm BOA, samt kontor, 9 P-platser/1000 kvm BOA) och redogörs för i planbeskrivningen.

I utredningen framgår det att, i dialog mellan Peab och berörda bostadsrättsföreningar har konstaterats att det i dagsläget finns ett behov av 75 parkeringsplatser för den befintliga bebyggelsen. I dagsläget finns totalt 93 parkeringsplatser inom planområdet. Den föreslagna planändringen möjliggör för tillskapande av totalt 116 parkeringsplatser inom planområdet. För den befintliga bebyggelsen säkerställs parkeringsplatser inom de öppna parkeringsytorna norr och söder om silobyggnaden samt inom de tillkommande parkeringsgaragen. För den tillkommande bebyggelsen tillgodoses parkeringsbehovet delvis genom parkeringsköp inom närliggande fastighet.

Synpunkt delvis tillgodosedd

Privatperson 3 (HE)

I bemötande skriver kommunen att byggnad e är flyttad åt öster, det är visserligen sant (3 m) men föreslagna takhöjd blir närmre ($7 - 3 = 4$ m).

I planbestämmelserna kan jag inte se att det står något om utformning av tak, varför det är opassande att föreslå sadeltak i ett område med enbart platta tak. Det står endast att lutning på tak får vara högst 35 grader.

Jag motsätter mig att bygganden får en högre höjd än i gällande detaljplan P10. Önskemålet är att byggnad e i sin helhet får ett platt tak på 14,5 m.

Bemötande:

Inga av de byggnadshöjder vilket planändringen föreslår överstiger några av de byggnadshöjder som redan medges, och har bedömts lämpligt i den idag gällande detaljplanen (P10-1).

För den norra byggrätten (byggnad e) medger gällande detaljplan delvis redan en byggnadshöjd om 17,5 meter. Den faktiska ändringen vilket det aktuella planförslaget föreslår innefattar endast att en byggnadshöjd om 17,5 meter även tillåts inom den västra delen av byggrätten. Bebyggelsen volym minskar sedan, i enlighet med de intentioner som uppges i gällande detaljplan mot vattnet i öst.

Inom ramen för den aktuella planändringen föreslås vidare inga ändringar av bestämmelser kopplade till taklutning utifrån vad som redan medges och har bedömts lämpligt i den idag gällande detaljplanen.

Synpunkt inte tillgodosedd

Intressenter vars synpunkter ej tillgodosetts eller enbart delvis

Sörmlands museum

Privatperson 1

Privatperson 2

Privatperson 3

Namnsättning

Kommunens namnberedningsgrupp har tagit fram förslag på ett nytt gatunamn: "Sjötullsgård". Under granskningen av planförslaget inkom inga erinringar mot det föreslagna gatunamnet.

Redogörelse för MKB

Medverkande tjänstemän

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av stadsplanerare Douglas Nilsson.

Samhällsbyggnad

Stadsplaneringsenheten

Leila Ekman

Chef Stadsplaneringsenheten

Douglas Nilsson

Stadsplanerare Stadsplaneringsenheten