

Detaljplan för Spelhagen 1:6, Spelhagen, Nyköping, Nyköpings kommun

Hur samrådet bedrivits

Förslag till detaljplan har varit föremål för samråd under tiden fr.o.m. 2025-04-25 t.o.m. 2025-05-19. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida.

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

Totalt har 24 skriftliga yttranden inkommit, varav 4 utan erinran eller med godkännande av planförslaget. Yttrandena finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Följande har inkommit utan erinran på förslaget:

2025-05-16, Region Sörmland
2025-05-14, Trafikverket
2025-04-28, E.on energidistribution
2025-04-25, Skanova

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

2025-05-26, Länsstyrelsen Södermanlands län
2025-05-26, Lantmäteriet
2025-05-26, Sörmlands museum
2025-05-26, Vattenfall eldistribution
2025-05-16, Sörmlandskustens räddningstjänst
2025-05-14, Gästabudstaden
2025-05-14, Polisen
2025-04-28, Postnord
2025-04-30, Privatperson 1 (LG)
2025-05-07, Privatperson 2 (CS)
2025-05-14, Privatperson 3 (AB)
2025-05-16, Privatperson 4 (EE)
2025-05-26, Privatperson 5 (Brf Skeppsbron (silon))
2025-05-26, Privatperson 6 (CC)
2025-05-26, Privatperson 7 (Brf Skeppsbron 2)
2025-05-26, Privatperson 8 (OA och BA)
2025-05-26, Privatperson 9 (UA)
2025-05-26, Privatperson 10 (GM)
2025-05-26, Privatperson 11 (PN)
2025-05-26, Privatperson 12 (HE)

Ställningstaganden

Med anledning av inkommande synpunkter under samrådet har följande revideringar gjorts av planhandlingarna:

Plankarta

- Utifrån utlåtande från riskkonsult tillämpas nu följande riskreducerande åtgärder i plankartan:
 - b_1 , Utrymning från byggnad ska kunna ske i riktning ifrån farligt gods-led,
 - b_2 , Friskluftsintag för ventilation ska placeras på trygg sida.
 - b_3 , Området ska utföras så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras.
- Ett u-område har tillkommit inom planområdets norra del.
- f_2 , Balkongers fria höjd har justerats till minst 3,5 meter ovan mark.
- f_5 , balkonger placerade mot Stapelgatan samt Hamnvägen regleras till fri höjd om minst 4,5 meter ovan mark.
- f_3 – Planbestämmelsen har omformulerats/förtydligats till att balkonger ut mot allmän platsmark inte får glasas in.
- Koordinatkryss har kompletterats med koordinatangivelser.

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligad/nyanserad tolkning av planbestämmelsen f_1 , avseende fasadmaterial.
- Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av planbestämmelserna f_2 samt f_5 , avseende balkongernas fria höjd.
- Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande gällande planbestämmelsen f_3 , avseende inglasning av balkonger.
- Planbeskrivningen har kompletterats med utvecklad tolkning/beskrivning av planbestämmelsen f_4 , avseende uppglasad fasad.
- Planbeskrivningen har kompletterats med rubriken "riskhantering i detaljplanen" under vilken rådande riskelement beskrivs. Under rubriken redogörs även för de riskreducerande åtgärder som nu tillämpas i plankartan (b_1 , b_2 , b_3).
- Rubriken "U-område" har adderats. Under rubriken redogörs för det tillagda U-området.
- Planbeskrivningen har kompletterats med rubriken "U-område", under vilken motiv till planbestämmelsen u_1 beskrivs.
- Planbeskrivningen har kompletterats med utvecklad argumentation kring planförslagets påverkan på riksintresset för kulturmiljövård samt siktlinjer. Planförslaget har även kompletterats med illustrationer som visar på påverkan på siktlinjer utifrån en byggnation enligt gällande detaljplan samt utifrån den föreslagna planändringen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse av den genomförda parkeringsutredningen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med hänvisning till 40 a § anläggningslagen (AL).
- Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning om 2 kap 5 och 10 § kulturmiljölagen (KML).
- Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning om att berörda ledningsägare ska kontaktas inför markingrepp, samt att fastighetsägaren bär kostnadsansvaret vid eventuella förflyttnings-/skyddsåtgärder av befintliga ledningar.

- Planbeskrivningen har kompletterats med redogörelse av förslaget för nytt gatunamn som namnberedningsgruppen har tagit fram.
- Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande avseende exploateringsavtal.
- Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av föreslagen avfallshantering.

Gestaltningstilaga

- Gestaltningstilagan har kompletterats med en balkongstrategi.

Yttranden och bemötanden

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

Länsstyrelsen Södermanlands län

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör riksintressen 3 kap. MB, hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion, ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Riksintressen 3 kap. MB

Planområdet angränsar till riksintresse för kulturmiljövården Nyköping (D 57) och Arnö-Stora Kungsladugården (D 56). Riksintresset ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön, oavsett om åtgärder utförs inom eller utanför riksintressets geografiska avgränsning. Till riksintresset för Arnö Stora Kungsladugårdens uttryck hör att strandsfronten ska vara tydligt avgränsad och hålla en låg siluett. De höga historiska byggnaderna, bland annat Nyköpingshus, stadens kyrkor och silon, ska fortsatt vara dominerande.

Länsstyrelsen bedömer att den 6,5 våningar höga byggnaden och den tillkommande förbindelsegången mellan byggnaderna närmast Hamnvägen riskerar att medföra en kumulativ skada på riksintresset i och med den samlade utvecklingen av Spelhamnen och området Västra hamnen. Bebyggelsen inom hamnområdet har en avgörande betydelse för stadsiluetten utifrån olika vyer, både utifrån Stadsfjärden och Arnö samt inifrån stadskärnan och årummet¹. För att strandsfronten fortsatt ska vara tydligt avgränsad och hålla en låg siluett behöver byggnaderna bättre anpassas till den rådande skalan på bebyggelsen och sänkas till fyra våningar så att kvarteret som helhet anpassas bättre till riksintressena, stadsbilden och stadsiluetten och den omgivande bebyggelsen.

Byggnadsminnen

Nyköpingshus är ett byggnadsminne enligt förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen. Kommunens ambition att möjliggöra för nya byggnader med 6,5 våningar längs med Hamnvägen riskerar att påverka siktlinjerna mellan hamnområdet och Nyköpingshus negativt. Länsstyrelsen bedömer att byggnadsminnets synnerligen höga kulturmiljövården riskerar att påverkas negativt med ändringen av detaljplanen.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion

Farligt gods

Hamnvägen norr om planområdet utgör rekommenderad sekundär väg för farligt gods. I den gällande detaljplanen för Spelhagen 1:6 samt del av Väster 1:1 som vann lagakraft 2009 framgår inte hur markanvändningen bedömts som lämplig avseende transporter med farligt gods. Länsstyrelsen i Södermanlands län i samverkan med länets kommuner publicerade 2015 en vägledning för farligt gods i fysisk planering. I den fortsatta planprocessen behöver kommunen redovisa hur länsstyrelsens vägledning, förändringar i planområdets närhet samt eventuella transporter med farligt gods på Hamnvägen beaktas i ändringen av detaljplanen.

Länsstyrelsen upplysningar/synpunkter/krav enligt annan lagstiftning

Kulturmiljölagen (1988:950), KML

Det finns ingen känd lagskyddad fornlämning inom det aktuella planområdet som ligger direkt söder om den kända utbredningen av Nyköpings stadslager (L1984:6709).

Planens belägenhet under medeltiden, i det inre av Stadsfjärden och intill inloppet till Arnöån gör att det är möjligt att äldre lämningar med vattenanknytning skulle kunna påträffas vid markarbeten. Länsstyrelsen vill därför påminna om anmälningsplikten enligt 2 kap 5 och 10 § § Kulturmiljölagen (KML). Om fornfynd eller fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas vad gäller fyndplatsen eller fornlämningen och dess närmaste omgivning. Anmälan ska omedelbart göras till länsstyrelsen

Formaliafrågor

Gestaltning

Kommunen har ambitionen att skapa utblickar mot norr och söder inom det södra kvarteret för att motverka den upplevda känslan av att kvarteret blir trångt. Om utblickarna mot norr och söder är ett krav behöver det regleras i detaljplanen.

Trafiksäkerhet/parkeringsytor

Kommunen har ambitionen att fördela parkeringsplatserna inom planområdet i parkeringshus och över två markparkeringar, norr och söder om silon. Parkeringsplatsen på kvartersmark och infarten till parkeringsplatsen på allmän plats norr om silon tas bort i förmån för att tillföra grönska mellan bebyggelsen och Hamnvägen. Länsstyrelsen rekommenderar att infarten till markparkeringen på allmän plats beskrivs i detaljplanen.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Bemötande:

Riksintresse 3 kap. MB samt byggnadsminnen

Planförslaget avser en ändring av den idag gällande detaljplanen (P10-1) som medger ytterligare exploatering inom området. Inga av de byggnadshöjder som planändringen föreslår överstiger de höjder som redan medges, och har bedömt lämpliga i den idag gällande detaljplanen.

Inför granskningen av planförslaget har planbeskrivningen kompletterats med utvecklad argumentation kring planförslagets påverkan på riksintresset.

Illustrationer har även tagits fram för att visa på vilken påverkan en byggnation enligt den föreslagna planändringen genererar för siktlinjerna gentemot en utbyggnad enligt vad den idag gällande detaljplanen medger.

Utifrån det framtagna underlaget gör kommunen bedömningen att den faktiska skillnaden som planändringen genererar är marginell sett till vad som tidigare bedömts lämpligt i den idag gällande detaljplanen.

Farligt gods

Inför granskningen har planförslaget kompletterats med riskreducerande planbestämmelser.

Kulturmiljölagen (1988:950), KML

Inför granskningen av planförslaget har planbeskrivningen kompletterats med hänvisning till 5 och 10 kap §§ kulturmiljölagen (KML).

Gestaltning

Kommunen bedömer att den reglering vilket planförslaget föreslår uppfyller den efterfrågade effekten av utblickar mot norr och söder inom det sydvästra kvarteret.

Trafiksäkerhet/parkeringsytor:

Inför granskningen av planförslaget har planbeskrivningen kompletterats med en redogörelse för den genomförda parkeringsutredningen.

Detaljplanen möjliggör för ett flertal olika alternativ för hur tillkomsten till den allmänna platsmarken ska gå till. Frågan hanteras vidare i ett kommande genomförandeskede.

Synpunkt delvis tillgodosedd

Lantmäteriet

Delar av planen som bör förbättras:

Eventuell ersättning för minskning av GA

Gemensamhetsanläggningen Spelhagen ga:11 behöver som följd av planförslaget omprövas och omfördelning/minskning av de upplåtna område behöver ske. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning.

Övrigt

Förbindelsegång

I förslag till plankarta anges egenskapsbestämmelsen förbindelsång (p1) som möjliggör för passage mellan byggnaderna över marknivå, för att inte stänga igen markpassagen mellan byggnaderna. Vidare att berörd samfällighet och gemensamhetsanläggning behöver ändras för att stämma överens med föreslagen plan.

Om marken även fortsatt önskas förvaltas i ett sammanhang med övrig mark kan syftet med föreslagen planbestämmelse eventuellt kunna tillgodoses med planbestämmelser som möjliggör för tredimensionell fastighetsbildning.

Exploateringsavtal

I planbeskrivningen framgår att exploateringsavtal avses tecknas. Innehållet i exploateringsavtalet bör beskrivas närmre.

Bemötande:

Eventuell ersättning för minskning av GA:

Inför granskningen av planförslaget har planbeskrivningen kompletterats med upplysning om 40 a § anläggningslagen.

Förbindelsegång:

Tredimensionell fastighetsbildning är inte aktuellt i det aktuella planförslaget.

Exploateringsavtal:

För det aktuella planområdet finns redan ett befintligt exploateringsavtal som bedöms vara fortsatt aktuellt. Således kommer inget nytt avtal att tecknas.

Planbeskrivningen har förtydligats kring detta.

Synpunkt tillgodosedd

Sörmlands museum

Synpunkter på föreslagen detaljplan

Sörmlands museum noterar att en triangulär del av museiparken (Tullinspektören 1) ingår i det nya detaljplaneförslaget. Ytan är i detaljplaneförslaget markerat med BCD1=Bostäder, centrum och vård. En teknisk anläggning är inritad på ytan. Denna yta tillhör fastigheten Tullinspektören 1 och används idag som museipark, vilket den fortsatt avses att användas till.

Den f d silobyggnaden, som numera är ombyggd till bostäder, har kvar sin tidigare skyddsbestämmelse "q1 Del av silon som ej får rivas." Bestämmelsen bör uppdateras. Silobyggnaden är ett landmärke och en tydlig symbolbyggnad för Nyköpings hamn. Den ombyggda silobyggnaden bör förses med rivningsförbud och skyddsbestämmelse, med innebörden att det är en särskilt värdefull byggnad enligt Plan och bygglagen. Exteriören bör skyddas. Den ljusa slätputsen är viktig för utseendet och de karakteristiska rundade balkongerna, som inte bör glasas in.

Gestaltningssprogrammet anger på sidan 15 om nya byggnaders fasadmaterial: "Med hänsyn till den lokala stadsbilden bör det dominerande fasadmaterialet mot kvarterets yttre gräns vara tegel eller skiffer. Material med förankring till platsen och som samspelar med de befintliga hamnmagasinen." På plankartan anges utformningsbestämmelsen "f1 Tegel eller skiffer som huvudsakligt fasadmaterial ut mot gata."

Sörmlands museum håller med om att det är viktigt för stadsbilden att välja traditionella material som återfinns i området. Dessa material är dock inte mörkt tegel i bruna nyanser eller skiffer.

Omgivande fasadmaterial med lokal förankring är istället ljus slätputs (silobyggnaden och Nyköpings hus), rött tegel (ANA:s f d transitomagasin och hotell Kompaniet), rödfärgad träpanel (hamnmagasinen). Bostadsområdet väster om Sörmlands museum, mellan Herig Karls väg och Gästabudsvägen, har omväxlande slätputsade ytor som tar upp kulörerna vid Nyköpings hus (gulockra, järnoxidröd och varmvit), samt rödfärgad träpanel. Bostadsområdets gestaltning är ett lyckat exempel på ny stadsbebyggelse som är anpassat efter miljön och omgivningen. Utformningsbestämmelsen f1 bör därför justeras, med att ange ljus slätputs, rött tegel och rödfärgade (slamfärgade) träfasader.

Sörmlands museum vill också framföra att det är angeläget att parkering för allmänheten (museibesökare) kommer finnas kvar. Det framgår inte av handlingarna om så är fallet.

Det framgår inte heller av plankartan vilka ytor som är planerade grönytor, exempelvis mellan Hamnvägen och området.

Bemötande:

Det aktuella planförslaget avser endast en ändring av den idag gällande detaljplanen (en så kallad ÄDP). Utöver de ändringar vilket planförslaget avser kommer den nuvarande markanvändningen att vara fortsatt gällande enligt den idag gällande detaljplanen. Då planändringen inte innefattar den triangulära delen inom fastigheten Tullinspektören 1 kommer därmed den nuvarande markanvändningen (Bostäder, centrum och vård) fortsatt att vara gällande inom denna yta.

Kommunen bedömer att det skydd som silobyggnaden innehar i den gällande detaljplanen tillgodoser och säkerställer att byggnaden inte förvanskas eller rivs. Då byggnaden regleras med en q-bestämmelse innebär detta bland annat att en byggnadsantikvarie/byggnadskonstervant behöver konsulteras vid genomförande av exteriöra åtgärder på byggnaden.

Utformningsbestämmelsen för fasadmaterial 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.

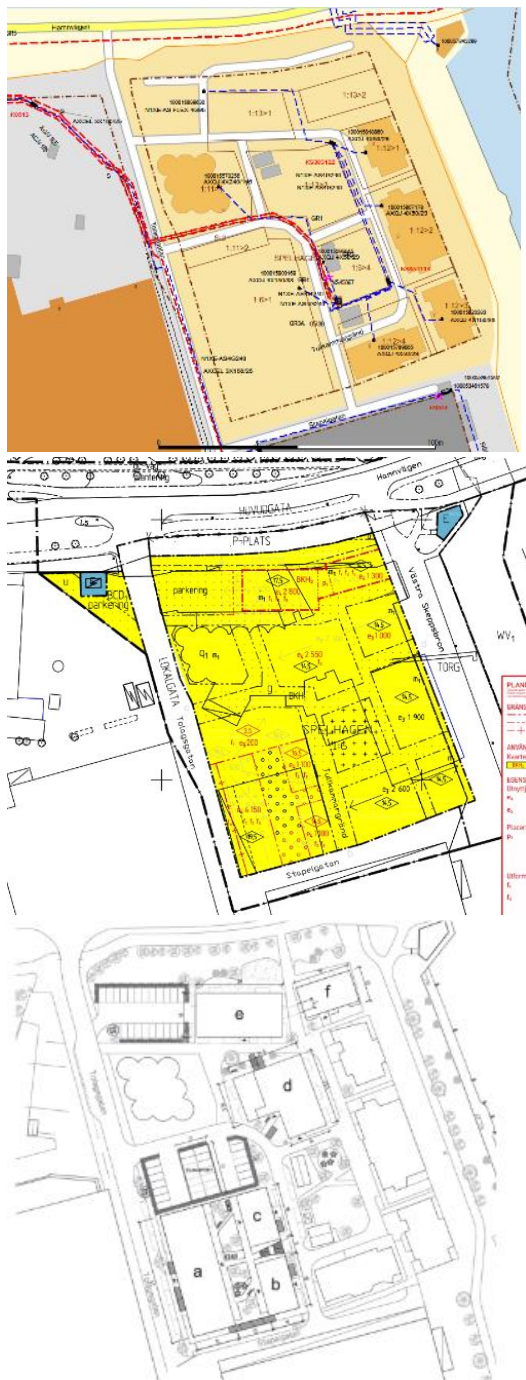
Den föreslagna planändringen utgör inget hinder för att ytterligare grönska i form av till exempel trädplanteringen samt en utveckling av befintlig grönyta inom området skulle

kunna genomföras.

Synpunkt *delvis* tillgodosedd

Vattenfall eldistribution

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



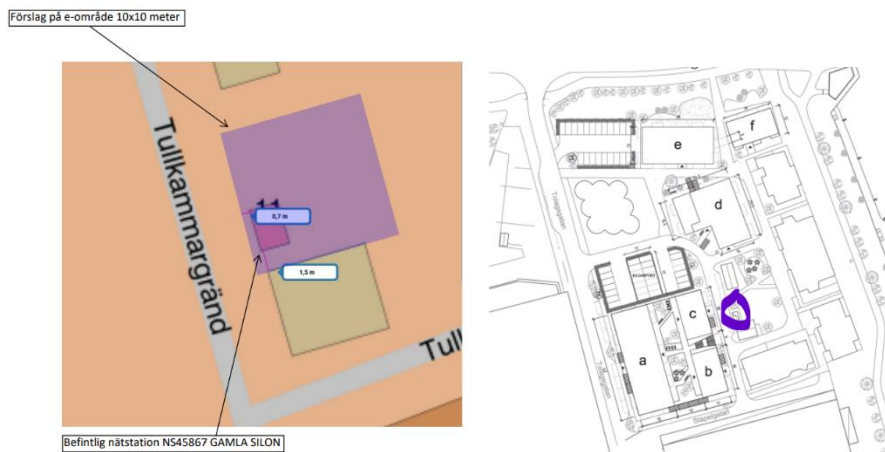
Figur 7: Situationsplan på föreslagna bebyggelse som utgjort underlag för beräkning av utnyttjandegraden

Bildtext: Kartunderlag som Vattenfall har bifogat i sitt yttrande.

Vattenfall Eldistribution önskar;

- E-område (transformatorstation) för befintlig anläggning inom planområdet

(10x10m). Anledningen till 10x10 meter är för att säkerställa att vid byte av gamla nätstationen kan den nya nätstationsplaceringen befinna sig inom godkänd avstånd från byggnader (5m).



Bildtext: Kartunderlag som Vattenfall har bifogat i sitt yttrande.

- U-område för befintliga ledningar (12 kV)

Vattenfall eldistributions riktlinjer ska följas;

Ny byggnad invid nätstation på mark

Minsta avstånd till byggnad och brännbart material ska vara minst 5 meter, detta utifrån säkerhetsområde.

Ny väg invid nätstation

En ny väg får inte äventyra säkerheten för nätstationerna. Vägen får inte heller försvåra åtkomsten av nätstationerna. Minsta avstånd från vägområde till nätstation bör vara 5 meter.

Samlingsplats invid nätstation

Minsta avstånd från samlingsplats, som t.ex. lekplatser, skolgårdar och badplats bör vara minst 5 meter från nätstation.

Parkering invid nätstation

Minsta avstånd från parkeringsplats till nätstation bör vara 2 meter.

Ny parkmark/plantering invid nätstation

Rabatter, buskar, träd etc. ska planteras på ett avstånd så att inte Vattenfall Eldistributions stationsanläggning riskerar att ta skada eller försämrats ur ett underhålls-, personsäkerhets[1] eller säkerhetsskyddsperspektiv. Exempelvis ska träd placeras så att;

- Rötter inte kan tränga in och skada anläggningen.
- Grenverk kan användas till att klättra in på stationen.
- Sikt och utrymme förvinner från infartsvägar.
- Träd ej faller över station

Schaktning

Man får inte ändra marknivå eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för nätstationen eller medföra att stationen kan vålla skada på person eller egendom. Schaktning bör inte ske inom ett avstånd av 4 meter från nätstationen. Schaktning och arbete intill Vattenfall Eldistributions nätstationer får inte försvåra åtkomsten.

Ny byggnad invid markkabel

Vid upprättande av ny detaljplan bör avstånd till byggrätt och närmaste markkabelns

närmaste fas vara minst 2 meter.

Plantering ovanpå markkabel

Växtlighet i form av buskar och prydnadsväxter bör inte planteras inom ett område av 2 meter från ledningens mitt. Vattenfall vara tvungen att flytta dessa vid en eventuell åtgärd på Vattenfalls markkabel vid t ex en driftstörning på markkabeln. Aktuella markanläggningar kan därvid skadas. Vattenfall skall i sådant fall hållas skadeslöst.

Ny VA-ledning invid markkabel

VA-ledning bör förläggas med ett minsta horisontellt avstånd av 2 meter till befintlig markkabels närmaste fas.

Vid korsande VA-ledning ska det vertikala avståndet vara minst 0,6 meter.

Ny fjärrvärmeledning invid markkabel

Ny fjärrvärmeledning bör förläggas med ett minsta horisontellt avstånd av 2 meter till befintlig markkabels närmaste fas.

Vid korsande fjärrvärmeledning ska det vertikala avståndet vara minst 0,6 meter.

Fjärrvärmeledning ska alltid vara placerad under Vattenfall Eldistributions markkablar.

Ny parallell väg

Ny väg ska inte placeras så att vägområdet hamnar över befintlig markkabel. Vägområdets bör placeras minst 1 meter horisontellt avstånd från markkabelns närmaste fas.

För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång- och cykelväg se aktuell EBR[1] publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Ny korsande väg invid markkabel

Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas. Vid annan typ av beläggning ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas om vägsträckan kommer trafikeras av tung trafik.

Ny parallell gång- och cykelväg

Ny parallell gång- och cykelväg ska placeras så att vägområdet inte hamnar över befintlig markkabel. Gång- och cykelvägens vägområde ska placeras på ett minsta avstånd om 1 meter.

Ny korsande gång- och cykelväg

Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas.

Ny parkeringsplats invid markkabel

Inga nya parkeringsområden ska etableras över befintliga markkablar.

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid markkabel enligt följande:

- Schaktning/ grävning vid förändring av markens nyttjande får inte ske inom 1 meter från markkabeln, arbetet får inte medföra en risk för skada på Vattenfall Eldistributionsmarkkabel.
- Allt arbete skall utföras enligt EBR-anvisningar i aktuell EBR-publikation avseende förläggning av markkabel. Vid arbete närmare än 2 meter till markkablar ska entreprenör inneha intyg avseende ESA-utbildning, ESA instruerad person.
- Innan schaktning eller grävarbete påbörjas skall Vattenfall kontaktas avseende kabelanvisning. Detta skall ske minst fem arbetsdagar innan arbetena påbörjas. Då markkablar frilagts skall föreskriftsenlig täckning och markering av mark-kablarna göras vid återfyllning. Detta för att undvika framtida kabelskador på grund av exempelvis sättning i marken.

Om Vattenfall Eldistributions nätstation, markkabel eller luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall Eldistribution för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

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

Bemötande:

Det aktuella planförslaget avser en ändring av gällande detaljplan (en så kallad ÄDP). Inom förfarandet finns det en begränsning i vad som är möjligt att reglera/ändra. Att införa nya markanvändningar såsom teknisk anläggning (e-område) är t.ex. inte lämpligt att införa inom ramen för en planändring.

Kommunen tolkar det som att de befintliga ledningarna endast avser att tillgodose det enskilda kvarteret, och att dessa inte utgör ledningarna som tillgodoser den större allmänheten.

För fastighetsägaren utgör ett marreservat en begränsning i vilket utsträckningen denna har att utveckla sin fastighet. Denna begränsning kvarstår oaktat om någon rättighet inte skapas för reservatet eller om ledningarna skulle komma att flyttas. Således bör planläggning av u-områden tillämpas sparsamt. För att säkra ledningarnas läge bör i stället en ledningsrätt bildas för ledningarna vilket hanteras inom separat prövning.

Vattenfalls riktlinjer vidarebefordras till exploatören inför ett framtida genomförandeskede. Inför granskningen av planförslaget har planbeskrivningen även kompletteras även med upplysning om att berörda ledningsägare ska kontaktas inför markingrepp som kan föranleda att befintliga ledningar behöver flyttas eller skyddas, samt att eventuella förflyttnings-/skyddsåtgärder bekostas av fastighetsägaren.

Synpunkt inte tillgodosedd

Sörmlandskustens räddningstjänst

Räddningstjänstens insatsmöjligheter till befintliga byggnader får inte försämras i och med ändringen av detaljplanen. Räddningstjänsten ska kunna ställa upp bärbar stegutrustning på så sätt att man når samtliga lägenheter i de befintliga byggnaderna mot Västra Skeppsbron samt Stapelgatan. Räddningstjänstens fordon ska även kunna ställas upp inom ett maximalt avstånd om 50 m från samtliga byggnaders angreppsvägar (gäller både nya och befintliga byggnader).

Bemötande:

Kommunen bedömer att en räddningsinsats enligt beskrivning ovan är fortsatt möjligt till följd av ett genomförande av planändringen.

Synpunkt tillgodosedd

Region Sörmland

Region Sörmland har inget att invända efter bemötandet från vårt senaste yttrande. Region Sörmland ser positivt på detaljplanen och utvecklingspotentialen området har.

Bemötande:

Synpunkt noterad.

Gästabudstaden

Härmed översänder jag kartunderlag som visar Gästabudstadens fiberledningar med anledning av ändring av detaljplanen för Spelhamnen 1:6.

I de fall där ledningar behöver flyttas kommer kostnader att uppstå, och Gästabudstaden kommer att begära full ersättning för dessa åtgärder.

Vänlig återkom om ni har några frågor eller önskar ytterligare information.

Bemötande:

Inför granskningen av planförslaget har planbeskrivningen kompletterats med upplysning om att berörda ledningsägare ska kontaktas inför åtgärder som föranleder att ledningar behöver flyttas eller skyddas, samt att eventuella förflyttnings- eller skyddsåtgärder bekostas av fastighetsägaren.

Synpunkt tillgodosedd

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra.

Bemötande:

Synpunkt noteras.

Polisen

Syftet med ändringen av detaljplanen är att möjliggöra en högre exploateringsgrad och förtydliga befintligt gestaltningsprogram med bestämmelser i plankartan.



Gestaltningen av platsen har en bärande betydelse för främjandet av trygghet. Detaljplanen har ett gestaltningsprogram som är föråldrat varför ett nytt tagits fram vilket skapar förutsättningar för ambitioner och helhet i området. Ju mer genomtänkt ett område är gestaltnings- och designmässigt desto mer främjas tryggheten. Detaljplanen lyfter till exempel fram fasadmateriäl som tegel vilket anspelar på hamnens industriella historia och skapar förutsättningar för kontinuitet och igenkänning. I gestaltningsprogrammet lyfts skiffer som ytterligare ett fasadmateriäl kombinerat med puts eller sténbékklädnad.

Byggnaden ut mot Tolagsgatan får förändrade villkor i byggrätten med hänsyn till helheten i området och villkoras ha uppglasad bottenvåning vilket skapar rörelse och känsla av att bli sedd-trygghetsskapande och brottsförebyggande.

Gällande byggrätter i området förändras i och med detta detaljplaneförslag. De nya byggrätterna tar större hänsyn till helhet och kontinuitet och går mer i linje med områdets tänkta karaktär. Parkeringsmöjligheten i områdets norra del kommer att tas bort då parkering kan ske på andra platser som kommer att etableras och ett grönområde kommer att anläggas mellan de norra husen och Hamngatan. Mellan de norra husen planeras för övrigt en förbindelsegång ovan mark.

Bostadsgårdar och gårdsmiljöer som tillförskapas i detaljplaneförslaget möjliggör möten och flöden av människor men också halvprivata rum för umgänge. Gården kommer ha möjlighet till god social kontroll genom balkongbeklädda fasader från båda håll om än fasadindragna på den östra sidan. Detaljplanen beskriver också betydelsen av belysning och armatur för att framhäva arkitektur och design och inte minst främja trygghet.

Detaljplaneförslaget och gestaltningsprogrammet kompletterar varandra och visar på en genomtänkt helhet beträffande parkeringar, förvaltning och sophantering. Detaljplan och gestaltningsprogram visar också på hänsynstagande för villkorade höjder på byggnader beroende på läge och silhuett i stadsdelen

Tydlighet är viktigt i en nyetablerad stadsdel. Att märka upp adresser, nya gator eller att tydliggöra gränsdragningar mellan gårdsmiljöer och de offentliga stråken är viktigt för att

minska risken för "vilse". Gränsdragningar behöver inte vara av häck, staket eller stängselkaraktär; ibland kan det vara tydligt med en förändring i marksten, en mindre höjdskillnad eller liknande. Marksten kan med fördel användas om man vill förstärka eller påminna om områdets historia vilket för tankarna till genomtänkt.

Polismyndigheten kan konstatera att detaljplanen och gestaltningsprogrammet tillsammans tar upp de flesta perspektiv som i en nybyggnation är viktiga för främjandet av trygghet. *Polismyndigheten har ingen erinran.*

Bemötande:

Kommunen tackar för polismyndighetens yttrande. Föreslagna trygghetsskapande åtgärder meddelas vidare till exploatören inför ett kommande genomförandeskede.

Inför granskningen av planförslaget har ett förslag på ett nytt gatunamn tagits fram för befintlig vägdragning inom planområdet. Namnändringen syftar till tydliggöra adress-situationen inom området vilket förenklar för besökare och blåljuspersonal.

Synpunkt tillgodosedd

E.ON energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och konstaterar att området inte berör vårt koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

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.

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 inför kommande exploateringskede.

Synpunkt tillgodosedd

Skanova (Telia company)

Skanova har inget att erinra mot ändringen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

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

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta ledningskollen.se

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se

För flytt av ledningar eller samordning gå in på Telia som nätägare

Bemötande:

Synpunkt noteras.

Inför granskningen har planbeskrivningen kompletterats med upplysning om att fastighetsägaren ansvarar för att berörda ledningsägare kontaktas inför genomförande av åtgärder som kan föranleda att befintliga ledningar behöver flytta eller skyddas, samt att eventuella förflyttnings- eller skyddsåtgärder bekostas av fastighetsägaren.

Synpunkt tillgodosedd

Privatperson 1 (LG)

Förslaget till detaljplan för Spelhagen 1:6 godkännes inte. Ökad exploatering är inte nödvändig. En helt ny plan för exploatering behöver utarbetas. Trafik och parkering är helt felaktig, måste göras om.

Bemötande:

Det aktuella planområdet omfattas redan idag av en gällande detaljplan som medger ytterligare bebyggelse (detaljplan P10-1).

Enligt Nyköpings kommuns översiktsplan pekas det aktuella området vidare ut som utvecklingsområde/bebyggelseområde för tät blandstad. I översiktsplanen beskrivs vidare att platsens närhet till de mer centrala delarna av Nyköping befogar en tätare befolkningstäthet. Planförslaget bedöms sammantaget vara lämpligt utifrån den idag gällande detaljplanen, samt vara förenligt med översiktsplanens intentioner.

Inför granskningen av planförslaget har en parkeringsutredning genomförts för att visa på hur parkeringsbehovet ska tillgodoses inom planområdet. Den genomförda parkeringsutredningen redovisas för i planbeskrivningen.

Synpunkt delvis tillgodosedd

Privatperson 2 (CS)

Förslaget är ok förutom hus d (fig 7, planbeskrivning). Detta hus orsakar problem med insyn och minskat ljusinsläpp (enligt solstudien, gestaltningsbilaga) för silons nedre våning, hus e, Tullkammargr 3, Tullkammargr 5, och sig självt. Utan hus d föreligger inte dessa problem, och på köpet fås en luftig grön lunga inom kvarteret med möjlighet till parkmiljö. Så mitt förslag är att hus d ska tas bort från detaljplanen.

Bemötande:

Det aktuella planförslaget avser en ändring av den idag gällande detaljplanen (detaljplan P10-1). I den gällande detaljplanen har ytterligare bebyggelse prövats och bedömts lämpligt. Bedömningen som görs inom ramen för planändringen utgår därmed ifrån vad som medges i den idag gällande detaljplanen.

I kommunens översiktsplan pekas det aktuella området även ut som utvecklingsområde för tät blandstad och en hög befolkningstäthet bedöms vara motiverad med hänvisning till områdets centrala läge, samt utifrån närheten till vattnet som ska nyttjas som en tillgång.

Den föreslagna planändringen bedöms sammantaget vara lämplig utifrån den idag gällande detaljplanen, samt utifrån intentionerna som beskrivs i Nyköpings kommuns överstiksplan.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 3 (AB)

Här är mina miljöargument **mot byggnad d och e**:

1. Förlust av biologiskt mångfald - utbyggnad ersätter värdefulla grönytor
2. Förvärrad värme-effekt; minskade grönytor ↑ temperatur
3. Försämrade psykisk hälsa: Färre naturliga miljöer och hög byggnadstäthet är kopplat till ökad stress, ångest och depression hos stadsbor, som medför mer kostnader än nytta för kommunen och allmänheten.
4. Ökad översvämningrisk: Fler hårdgjorda ytor försämrar dagvattenhanteringen och ökar risken.
5. Kvarteret förlorar (försämrade estetik och kvarterskaraktär) pga ökad täthet av byggnader.

Istället ni skulle kunna öka grönytor genom att skapa en park, gemenskapsodling, osv. som kan ge ger skugga, dämpa trafikbuller, öka livskvaliteten, ge ekonomiska mervärden...

Bemötande:

För det aktuella området finns redan idag en gällande detaljplan (detaljplan P10-1) som medger ytterligare bebyggelse inom området. I kommunens översiktsplan, där det aktuella området pekas ut som utvecklingsområde för tät blandstad, påtalas vidare att områdets centrala läge samt närheten till vattnet ska nyttjas som en tillgång vilket motiverar en högre befolkningstäthet.

Det aktuella planförslaget bedöms således vara lämpligt utifrån den idag gällande detaljplanen samt vara förenlig med de intentioner som uppges i översiktsplanen.

Planförslaget motverkar vidare inte att ny grönska såsom trädplanering införs inom området. Planen skapar även förutsättningar för en utveckling av befintliga grönytor inom området.

Då planförslaget endast avser en ändring av den idag gällande detaljplanen görs bedömningen med utgångspunkt i vad som har bedömts lämpligt och medges i den idag gällande detaljplanen. Utifrån att planändringen inte medger några ytterligare hårdgjorda ytor utöver det som medges i gällande detaljplan bedöms ett genomförande av planändringen således inte generera någon ökad översvämningsrisk.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 4 (EE)

Synpunkter på detaljplan för del av Spelhagen 1:6

I mina synpunkter nedan jämför jag inte tidigare detaljplan mot den nu reviderade, utan mina kommentarer syftar till helheten.

Positivt:

Den grusplan som finns längs Tolagsgatan behöver tas om hand på något sätt. Idag ser den fortsatt skräpig ut, trots att bostäderna i det aktuella området varit bebodda i ca 10 år. Även besökare till muséet kan påverkas negativt av denna stadsbild.

Invändningar mot detaljplanen:

- Trafiken

Trafiken längs Hamnvägen är redan oroväckande hög. Då detaljplanen innefattar byggande av ytterligare 164 lägenheter, mer än en fördubbling mot dagens befintliga ca 90 lägenheter, kommer trafiken att påverkas negativt. Detta också sagt innan Brf Brädgården fullt bebotts... Hamnområdet är dessutom frekvent besökt under sommarmånaderna och olycksrisken ökar förstås med ökad trafik.

Även Tolagsgatan har med tiden fått ökad trafik. Att denna undermåliga väg dessutom har en hastighetsbegränsning på 40 km/h är häpnadsväckande. Beakta att museiparken, som gränsar direkt till Tolagsgatan och Hamnvägen, finns en "lekpark" för barn...

Hamnvägen är dessutom redan ett sk "bullerstört område", åter igen innan Brädgården är klart, vilket förstås kommer att bli än mer ett problem för alla boende längs Hamnvägen.

- Barnperspektivet

I detaljplanen står angivet att en "barnkonsekvensanalys" saknas (vilket jag tror bör göras i samband med upprättande av detaljplan). Det blir extra anmärkningsvärt då det i översiktsplanen står att "Spelhagen bedöms ha ett lämpligt läge för skola...". Ett blandat boende av unga, familjer och äldre borde ligga i allas intresse

- Natur -och friluftstråk påverkas negativt

"centralortens natur-och friluftstråk" korsar Hamnvägen varför även den påverkas negativt av ökad trafik. Kommunen borde vara rädd om, och fortsätta satsa på de fantastiska rekreationsområden som finns centralt. Dessa bidrar stort till attraktionskraften till staden och var en av anledningarna till att jag själv flyttade i kommunen för några år sedan.

- Estetiken

De, i min mening, alltför höga husen i detaljplanen "förfular" området och förändrar stadsbilden kring Tovastugan, Nyköpingshus och Sörmlandsmuseum. Förändrar stadsbilden från såväl land som vatten till det sämre. Även detta påverkar attraktionskraften negativt för såväl besökare som boende.

De höga husen innebär också att nästan hela innergården inom området ligger i skugga under större delar av dagen.

På gestaltningsskissen framgår också att fasaden bör vara "i samspel" med befintliga hamnmagasin och arbetet med Västra hamnen. Däremot står inget om att det ska smälta in i den övriga bebyggelsen inom Spelhagen 1:6, dvs med platta tak och en annan fasad än den som anges. Husen borde i första hand smälta in i kvarteret.

Bemötande:

Nyköpings kommun jobbar kontinuerligt och aktivt med trafikplaneringen för att öka trafiksäkerheten samt för att tillmötesgå pågående stadsutvecklingsprojekt. Som en del i kommunens trafiksäkerhetsarbete har bland annat en översyn av hastighetsbegränsningar på kommunens vägar genomförts. Till följd av översynen har hastighetsbegränsningen sänkts till 30 km/h. Inom ramen för planarbetet har även sikttringeln för korsningen Tolagsgatan/Stapelgaten studerats och bedömningen görs att siktförutsättningarna är godtagbara. Kommunens sammanvägda bedömning är att ett genomförande av den föreslagna planändringen inte genererar en så pass ökad trafikmängd att det innebär en ökad risk utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Synpunkter kring den rådande trafiksituationen noteras dock och vidarebefordras till väghållaren.

Ett genomförande av den föreslagna planändringen bedöms vidare kunna genererar en positiv effekt för den befintliga och tillkommande bebyggelsen inom de södra delarna av kvarteret. Detta då de norra byggkropparna skärmar av Hamnvägen mot övrig bebyggelse, vilket bidrar till en bullerdämpande effekt.

Skola är inget som planeras för eller medges inom eller i anslutning till det aktuella planområdet. Tillkommande bebyggelse har vidare bedömts lämplig i den idag gällande detaljplanen utifrån ett barnperspektiv.

Kommunens bedömning är att ett genomförande av den föreslagna planändringen inte genererar en sådan trafikökning att detta får en negativ påverkan för kommunens natur- och friluftsstråk.

Inga av de byggnadshöjder som planändringen föreslår överstiger de byggnadshöjder som idag medges, och har bedömts lämpliga i den idag gällande detaljplanen, vilket utgör bedömningsgrunden i en planändring. För att tydligare visa på vilken påverkan en utbyggnad enligt planändringen får i jämförelse med vad som idag medges i den gällande detaljplanen har illustrationer som visar på detta tagits fram. Illustrationerna redovisas i planbeskrivningen. Kommunens bedömning är att den bebyggelse vilket planändringen föreslår inte genererar en betydande påverkan på stadsbilden utifrån vad som medges i den idag gällande detaljplanen.

Den föreslagna utformningsbestämmelsen för fasadmaterial 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 gestaltungsbestämmelsen 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 gestaltungsbestämmelsen med de gestaltungsambitioner som finns för det pågående planarbetet inom Västra hamnen.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 5 (Brf Skeppsbron (Silon))

Brf Skeppsbron i Nyköping (Silon) inkommer här med yttrande med anledning av att planhandlingar beträffande ändring av befintlig detaljplan nu är ute för samråd. Boende i föreningen Brf Skeppsbron kommer bli mycket påverkade av de åtgärder som anges och planeras i förslaget. Nedan ser ni en lista på funderingar där Brf Skeppsbron saknar svar från kommunen.

1. Förtydligande behövs avseende in- och utfart till parkeringen för boende Brf Skeppsbron. Hur ska dessa parkeringsplatser fördelas, var exakt ska in- och utfarterna vara, detta framgår inte av kartan. Vidare så framgår inte heller exakta avstånd på kartan. Exempelvis är det viktigt att såväl ambulans samt andra utryckningsfordon samt taxifordon kan stanna utanför entrédörrarna och där både hämta och lämna av boende. Det går inte att läsa ut hur bred denna infart är, det krävs således en tydligare karta där avstånden anges.
2. I föreslagen detaljplan finns förslag på parkeringsplatser och carportar-/garage på ett mindre antal platser på den södra sidan. Vad är det som säger att man inte ska kunna ha carportar på den norra sidan av Silon. På östra sidan av p-platserna planeras att uppföra bostadshus vilket kommer att ha en höjd klart överstigande höjden på carportar. Nivåskillnad mellan carport och hus borde kunna "smälta" samman på ett bra sätt. Det finns också ett skäl till att få parkeringsplatserna under tak då det är ett fågelliv som består av, måsar, duvor, skator, trutar mm som lämnar otroligt mycket spillningar på parkerade bilar.
3. Kommer d-huset på sid 7/20 att inrymma ett separat cykelrum, som Brf Skeppsbron har nu. Det blir som vi förstår ett garage i denna byggnad om 485 kvadratmeter (sid 9/20).
4. Gällande parkering på södra sidan så skulle det bli avsevärt mycket bättre för Brf Skeppsbron om denna kompletteras med carport, vilket står omtalat om på sid 7/20. Det skulle därtill vara möjligt med ett grönområde på garaget, eller en grön uteplats för Brf Skeppsbron, precis som synes vara planerat mellan hus a- b,c. (gård, överbyggd parkering).
5. Med de nya bostäderna så förutsätter Brf Skeppsbron att kommunen även tänker sig fler parkeringsplatser. Var ska dessa parkeringsplatser vara belägna, och hur många platser har man beräknat för dessa tillkommande lägenheter.
6. I förslaget ingår att Brf Skeppsbron ska byta mark för parkeringsändamål, från den

norra sidan till den södra sidan av Silon. Vid detta eventuella kommande byte förutsätter Brf Skeppsbron att föreningen får motsvarande utrymme, mark, som den lämnar ifrån sig på norra sidan, till den södra sidan.

7. Ålderssammansättningen i Silon, Brf Skeppsbron. Som det är nu är det cirka 35 - 40 procent av de boende som frekvent nyttjar olika typer av hemtjänstinsatser. Detta innebär att hemtjänstpersonal också behöver parkera sina fordon när de besöker de boende. Det saknas parkeringsplatser för detta ändamål.
8. I förslaget anges att huset (fastigheten) närma st Hamnvägen (Spelhagen 1:13:1) kommer få en höjd på 17,5 meter, varpå resterande delar har en byggrättshöjd på 14,5 meter. I tidigare detaljplan hade fastigheten närmast Hamnvägen en byggrättshöjd om 14,5 meter, vilket i detta förslag innebär en betydande förändring. Vår åsikt är att samtliga hus (fastigheter) bör ha en byggrätt/höjd på 14,5 meter, det vill säga samma höjd som övriga fastigheter där i hamnområdet, vilket därtill skulle vara mer anpassat till hamnen. En byggrättshöjd på 17,5 meter kommer att skymma sikten och ljuset på ett avsevärt försämrat sätt för de boende i Brf Skeppsbron. Vidare utgår vi från att denna byggrättshöjd är beräknad på 14,5 meter, med platta hustak, precis som övriga fastigheter i närområdet. Detta går inte att utläsa av förslag eller ritning.
9. Trafiksituationen är bekymmersam redan nu. Hur har kommunen tänkt att trafiken ska flyta på gatorna runt fastigheterna. Redan idag är det stökigt, långa köer och problematiskt med in- och utfarter till parkeringar och fastigheter. Vi kan konstatera att man med denna detaljplan avser att bygga cirka 164 lägenheter. Vi vill se ett förslag på hur kommunen tänkt sig fungerande trafiklösning, även med tanke på att Södermanlands muséum ännu inte löst sin parkeringssituation.
10. Skyddsrum, Brf Skeppsbron undrar om eller hur kommunen tänkt sig med eventuellt tillkommande skyddsrum.
11. Vi noterar av förslaget att kommunen tänkt sig insprängda kontorslokaler i de tillkommande fastigheterna. Här vill Brf Skeppsbron få information om vad kommunen tänkt sig, vilka planer/idéer kommunen har, samt vilken typ av kontorsverksamhet som man tänkt sig. Kontorslokaler kan innebära många utmaningar, såsom exempelvis ytterligare parkeringsplatser. Vilka konsekvenser har kommunen resonerat kring. Vi kan konstatera att den restaurangdel som tidigare byggdes för Skeppsbron 2, ganska omgående fick byggas om till lägenheter, den planeringen var uppenbarligen inte genomtänkt.
12. Vattenflöden. Hur har kommunen resonerat kring avlopps- och vattenflöden. Vi känner till att det tidigare varit problem med avlopp i Skeppsbrons Samfällighetsförening. Om ytterligare bostäder, ca 70 - 75 ska anslutas till befintligt avloppsnät kommer belastningen att påverka systemet avsevärt. Hur ska lösningen se ut för inkommande vatten. Idag finns en inkommande vattenledning för båda bostadsrättsföreningarna. Därefter sker avläsning och fördelning av kostnaderna för varje huskropp om hur mycket vatten har förbrukats.
13. Vi saknar utrymmen för grönområden. Har kommunen tänkt sig motsvarande klientel i de tillkommande lägenheterna som de som bor i Silon, Brf Skeppsbron,

med övervägande äldre människor eller tänker man sig barnfamiljer. Oaktat vilket så kan vi inte se att grönområden är beaktade, med lekplatser etc.

Bemötande:

1. In-utfart - / fördelning av P-platser: Inför granskningen av planförslaget har en parkeringsutredning tagits fram för att visa på hur parkeringsbehovet ska tillmötesgåas inom planområdet. Genomförd utredning redovisas för i planbeskrivningen. Förutsättningar för tillskapande av ytor för upp- och avhämtning.
2. Planändringen syftar endast till att möjliggöra för en förskjutning av befintliga byggrätter, några nya byggrätter tillförs ej. De förskjutningar som planändringen föreslår bidrar till att bebyggelsen hamnar längre bort från silobyggnaden. Detta innebär att silon upplevs som en solitär, vilket motverkats om carport skulle upprättades inom parkeringsytan norr om silon.
3. Lokalisering av utrymmen för cykelparkering är en fråga som studeras närmre i bygglovsskedet. Separat cykelrum är dock i dagsläget inget som planeras för inom byggnad d. Planförslaget föreslår istället ett gemensam lokal för invändig cykelparkering inom byggnad e samt inom bebyggelse inom det sydvästra kvarteret (byggnad a,b,c).
4. Det aktuella planförslaget bedöms inte omöjliggöra för upprättande av en konstruktion för carport där taket skulle kunna nyttjas som en grön gård. Den exakta utformningen provas och beslutas dock i det kommande genomförandeskedet och beslutas av byggherren.
5. Inför granskningen av planförslaget har en parkeringsutredning tagits fram för att svara på hur parkeringsbehovet ska tillmötesgåas inom planområdet. Genomförd utredning redovisas för under rubriken "parkering" i planbeskrivningen.
6. Fastighetsrättsliga frågor behandlas i en separat lantmäteriförrättningsprövning för vilken exploatören ansvar för att söka samt bekosta. För den idag befintliga bebyggelsen möjliggörs för möjlighet till parkering inom planområdet.
7. Parkeringsytor för dessa typer av ändamål ses över och säkerställs i ett kommande bygglovsskede. Den föreslagna planändringen bedöms dock inte omöjliggöra tillskapande av ytor för dessa typer av ändamål.
8. Den gällande detaljplanen tillåter redan idag en byggnadshöjd om 17,5 meter för byggrätten belägen närmast Hamnvägen. I gällande detaljplan är byggrätten dock uppdelad i två sektioner, varav den ena delen tillåter en byggnadshöjd om 17,5 meter och den andra 14,5 meter. Planändringen föreslår istället att dessa ytor slås samman till en enhetlig yta inom vilket en byggnadshöjd om 17,5 meter medges. Planändringen föreslår således inga byggnadshöjder som överstiger de som redan medges och har bedömts lämpliga i den idag gällande detaljplanen. För att minska den potentiellt negativa effekten har byggnadskroppen även förskjutits mot öst.

I Nyköpings kommuns översiktsplan pekas det aktuella området vidare ut som

utvecklingsområde för tät blandstad och en högre befolkningstäthet bedöms vara motiverad med hänvisning till områdets centrala läge samt utifrån närheten till vattnet. Den bebyggelse vilket planändringen föreslår bedöms således vara lämplig utifrån den idag gällande detaljplan, samt vara förenlig med översiktsplanens intentioner.

9. Nyköpings kommun jobbar kontinuerligt och aktivt med trafikplaneringen för att öka trafiksäkerheten samt för att tillmötesgå pågående stadsutvecklingsprojekt. Som en del i kommunens trafiksäkerhetsarbete har bland annat en översyn av hastighetsbegränsningar på kommunens vägar genomförts. Översynen har lett till att hastighetsbegränsningen längs Tolagsgatan har sänkts från 40 km/h till 30 km/h.

Kommunens bedömning är att den föreslagna planändringen inte genererar en så pass ökad trafikmängd att detta utgör en ökad risk utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Synpunkter kring den rådande trafiksituationen noteras dock och vidarebefordras till väghållaren.

10. Tillskapande av skyddsrum regleras inte i detaljplan. Ett genomförande av den föreslagna planändringen föranleder dock inte att några befintliga skyddsrum kommer att tas ur bruk.
11. Genom att i större utsträckning möjliggöra för kontorsverksamhet skapas en större flexibilitet i vilken typ av markanvändning som tillåts inom planområdet. Inom användningen kontor ryms verksamheter såsom kontor, tjänsteverksamhet eller liknande verksamhet. Inom användningen ryms dock inte verksamheter som medför olägenheter eller betydande störning för omgivningen. Genomförd parkeringsutredning har vidare tagit höjd för scenariot att kontorsverksamhet tillskapa inom planområdet. Genomförd parkeringsutredning redovisas för i planbeskrivningen.

12. För det aktuella planområdet finns redan en gällande detaljplan som medger och bedömer det lämpligt med ytterligare bebyggelse. Inför ett genomförande av detaljplanen undersöks vidare behovet av eventuella trycksstegrande åtgärder som kan krävas för de befintliga ledningarna. Eventuella anordningar för intern trycksstegring bekostas av fastighetsägaren.

13. Den exakta utformningen för tillkommande grönska beslutas av byggherren vid kommande bygglovsskede. Planförslaget förhindrar dock inte att till exempel trädplantering genomförs samt att befintliga grönytor inom planområdet utvecklas.

Synpunkt delvis tillgodosedd

Privatperson 6 (CC)

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 kvadratisk 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 fasadmaterial 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 an till denna tradition av fasadmaterial 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.

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.

3. Trafiksituationen

** Behov av översyn av trafiksituationen i området*

Redan nu är det svårt att komma ut på Hamnvägen från Tolagsgatan, delvis beroende på att gatan används som genomfartsgata. Dessa problem kommer att öka väsentligt vid bebyggelse enligt föreslagen detaljplan. Ökningen kommer sedan att explodera vid planerad bebyggelse i Västra hamnen.

En första åtgärd skulle kunna vara att förbjuda eller helt stoppa genomfartstrafik vid Tolagsgatan.

4. Exploateringsavtal

** Frågeställningar kring parkeringsplatser och laddplatser tas med i avtalet.*

Eftersom antalet parkeringsplatser riskerar att bli för få är det viktigt att tillgången till parkeringsplatser i garage säkras för boende i punkthusen. Detta så att boende i brf som kommer att äga husen där garagen kommer att finnas inte har förtur.

Nu saknas laddstolpar för boende i punkthusen. Detta är en följd av en Moment 22 situation. Peab äger marken där våra parkeringar finns. Eftersom man vill bygga här går det inte att sätta upp laddstolpar, eftersom dessa behöver en längre avskrivningstid. Laddstolpar behöver, både av miljöskäl och av hänsyn till redan befintligt behov, sättas upp snarast. Att, som diskuteras, göra några laddplatser tillgängliga för kortare laddning tillgodose inte behovet, framför allt inte för rena elbilar. Exploateringsavtalet måste därför tillgodose behovet av laddstolpar redan innan de nya husen har byggts. Annars är risken att möjligheterna till laddning drar ut på tiden under många år.

Bemötande:

1. Den föreslagna utformningsbestämmelsen för fasadmaterial 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.

2. Planförslaget har inför granskning kompletterats med en parkeringsutredning för att svara på hur parkeringsbehovet ska tillgodoses inom planområdet. Genomförd parkeringsutredning redovisas i planbeskrivningen.
3. Nyköpings kommun jobbar kontinuerligt och aktivt med trafikplaneringen för att öka trafiksäkerheten samt för att tillmötesgå pågående stadsutvecklingsprojekt. Som en del i kommunens trafiksäkerhetsarbete har bland annat en översyn av hastighetsbegränsningar på kommunens vägar genomförts. Översynen har lett till att hastighetsbegränsningen på Tolagsgatan har sänkts från 40 km/h till 30 km/h. Inom ramen för planarbetet har även siktlinjer i korsningen Stapelgatan/Tolagsgatan studerats. Kommunens sammanvägda bedömning är att ett genomförande av den föreslagna planändringen inte genererar en så pass ökad trafikmängd att det innebär en ökad risk utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Synpunkter kring den rådande trafiksituationen noteras och vidarebefordras dock till väghållaren.
4. För det aktuella planområdet finns redan ett befintligt exploateringsavtal. Då det aktuella planförslaget endast innefattar en planändring samt då ingen allmän platsmark berörs kommer inget nytt avtal att tas fram inom ramen för den aktuella planändringen. Inför granskningen av planförslaget har detta förtydligats i planbeskrivningen.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 7 (Brf Skeppsbron 2)

Vi ser fram emot en byggnation i området som kommer att lösa vår minst sagt trista parkeringssituation, utan möjligheter att kunna ladda våra elbilar. Den grusplan som finns längs Tolagsgatan behöver tas om hand på något sätt. Idag ser den fortsatt skräpig ut, trots att bostäderna i det aktuella området varit bebodda i ca 10 år. Även besökare till muséet och hamnområdet påverkas negativt av denna ofärdiga stadsbild.

Trafik

Trafiken längs Hamnvägen är redan idag tät, speciellt under morgon och sen eftermiddag. Då detaljplanen innefattar byggande av ytterligare 164 lägenheter, mer än en fördubbling mot dagens befintliga ca 90 lägenheter, kommer trafiken att påverkas än mer negativt. När byggnationen av kvarteret Brädgården är klart, kommer trafiken på Hamnvägen öka ytterligare. Hamnområdet är dessutom frekvent besökt under sommarmånaderna med ökad trafik. Det behövs därför en ny analys över infrastrukturen i området.

Boendeparkering

Brf Skeppsbron 2 har enligt avtal med PEAB Bostad AB, 44 ppl i den blivande garageanläggningen på Spelhagen 1:6. Vi har dessutom redan betalt vår del i den blivande garage-anläggningen. Vi vill därför behålla våra 44 platser.

Estetiken

I den ursprungliga detaljplanen hade nybyggnationen på Spelhagen 1:6 platta tak, med en låda överst på taket. I den förändrade detaljplanen har husen sadeltak, vilket är helt avvikande från de övriga husen i området. Det står också i planen att rött tegel och skiffer bör användas som fasadbeklädnad, eftersom majoriteten av byggnaderna i området under 1900-talet hade fasader av rött tegel. Det stämmer säkert, men ingen av husen i närområdet har röd tegelfasad idag, förutom COREM:s lagerlokaler som de planerar att riva när de ska bygga i södra delen av området. Vi anser att man bör eftersträva en mer enhetlig arkitektur med platta tak och en med befintliga byggnader mer harmoniserande fasadbeklädnad.

Bemötande:

Nyköpings kommun jobbar kontinuerligt och aktivt med trafikplaneringen för att öka trafiksäkerheten samt för att tillmötesgå pågående stadsutvecklingsprojekt. Som en del i kommunens trafiksäkerhetsarbete har bland annat en översyn av hastighetsbegränsningar på kommunens vägar genomförts. Översynen har lett till att hastighetsbegränsningen på Tolagsgatan har sänkts från 40 km/h till 30 km/h. Inom ramen för planarbetet har även siktlinjer i korsningen Stapelgatan/Tolagsgatan studerats. Kommunens sammanvägda bedömning är att ett genomförande av den föreslagna planändringen inte genererar en så pass ökad trafikmängd att det innebär en ökad risk utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Synpunkter kring den rådande trafiksituationen noteras och vidarebefordras till väghållaren.

Inför granskningen har en parkeringsutredning tagits fram för att visa på hur parkeringsbehovet ska tillmötesgåas inom planområdet. Genomförd parkeringsutredning redovisas för i planbeskrivningen.

Den föreslagna utformningsbestämmelsen för fasadmaterial 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.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 8 (OA och BA)

1. Antalet bostäder och parkeringsplatser

Brf Västra Skeppsbron 1 (Silo, befintligt)	44 lgh
Brf Västra Skeppsbron 2 (Befintligt)	45 lgh
Brf Västra Skeppsbron 3 (Nybyggnation)	164 lgh

Tot. Efter utbyggnad 253 lgh

Kommer verkligen antalet planerade P-platser (136 st enligt detaljplanen) att räcka till framtida behov eller tvingas befintliga bostadsrättsinnehavare att sälja sina bilar för att kunna bo kvar? De flesta av dagens boende har innehar bil och då även behov av både P-plats och laddningsmöjligheter, även efter det att västra Skeppsbron 3 byggts. Vid köpet och tillträdet år 2016 var alla lägenheter garanterade P-plat vilket deklarerades i upplåtelseavtalet av bostäderna. Dessa P-platser (45 under tak) är redan betalade av föreningen, hen har aldrig nått en slutlig acceptabel lösning. En förutsättning för att kunna godkänna föreslagen ny detaljplan är att samtliga bostadsrätter tillhörande Brf Västra Skeppsbron 2 kan få en slutlig lösning på parkeringssituationen och kan erbjudas P-platser med tillhörande elbilsladdning.

2. Trafiken

Trafiksituationen idag är redan problematisk, då många trafikanter använder Tolagsgatan som genomfart från rondellen vid Lidl till Hamnvägen. Finns det några tankar om hur kommande byggnation och även Klövers planerade exploatering ska hanteras trafikmässigt?

3. Höjden på hus C i Västra Skeppsbron 3

Vi anser att hus C i föreslagen detaljplan blir alldeles för högt. Höjning från 10,5 m till 16,5 m kommer ge en ej önskad "vägg" som stör kvartersbilden inom hela Skeppsbron. Höjderna för samtliga hus måste hållas inom ramen för ursprunglig detaljplan.

Bemötande:

Inför granskningen av planförslaget har en parkeringsutredning genomförts för att visa på hur parkeringsbehovet ska tillmötesgå inom planområdet. Genomförd parkeringsutredning redovisas för i planbeskrivningen.

Nyköpings kommun jobbar kontinuerligt och aktivt med trafikplaneringen för att öka trafiksäkerheten samt för att tillmötesgå pågående stadsutvecklingsprojekt. Som en del i kommunens trafiksäkerhetsarbete har bland annat en översyn av hastighetsbegränsningar på kommunens vägar genomförts. Översynen har lett till att hastighetsbegränsningen på Tolagsgatan har sänkts från 40 km/h till 30 km/h. Tillkommande bebyggelses påverkan för sikten i korsningen Stapelgatan/Tolagsgatan har även studerats inom ramen för planarbetet. Kommunens sammanvägda bedömning är att ett genomförande av den föreslagna planändringen inte genererar en så pass ökad trafikmängd att det innebär en ökad risk utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Synpunkter kring den rådande trafiksituationen noteras dock och vidarebefordras till väghållaren.

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

I Nyköpings kommuns översiktsplan pekas det aktuella området även ut som utvecklingsområde för tät blandstad, och områdets centrala läge samt närheten till vattnet beskrivs som motiv för en hög befolkningstäthet.

Samtaget bedöms den föreslagna bebyggelsen vilket planändringen föreslår ha stöd i den idag gällande detaljplanen samt vara förenlig med intentionerna i översiktsplanen.

Synpunkt delvis tillgodosedd

Privatperson 9 (UA)

Den nya detaljplanen för Spelhamnen 1:6 är de kommunens politiker som beslutar om och därmed har ansvar för. Det handlar främst om ökad exploatering vad beträffar

byggnadshöjder samt omstrukturering av byggrätter. Det vill säga att tillmötesgå byggherrens önskemål att bygga högre av ekonomiska skäl.

Hur kan Miljö-och samhällsbyggnadsnämnden "besluta att förslaget inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan?"

Planområdet utgör nu från "Tovaparken" sett, en luftig grön lugna, som solitären silon behöver för det estetiska uttrycket. Längs Hamnvägen planeras ett långt 17,5 m högt hus ca. 10 m från silon. Det blir en barriär från Tovaparken sett. De existerande flerfamiljehusen på västra kajen har en höjd på 14,5 m. Ytterligare ett sådant planeras på gräsytan öster om silon. Vilket också inkräktar på Silons luftrum. Jag vet att arkitekter fått lära sig att luftrummen mellan hus är lika viktiga som husen själva.

Öster om museet tänker man bygga 19,5 m höga hus. Härtill kommer sadeltaket. Stadsmiljön är även här i fara. Muséet med sin två våningar kan komma att framstå som ett grått betongfundament bredvid dessa höga sjuvåningshus. Av denna yta borde man även avsätta en del för parkering åt besökare till muséet, kanske genom exploatering.

Att plötsligt börja anpassa väggbeklädningen efter tidigare industrier, kan man spara till Corems planerade byggnation på Skeppsbron. Där finns redan två Q-stämplade tegelmagasin.

Nyköpings hamnmiljö är väl det attraktivaste Nyköping kan visa upp. Vackra kajpromenader, gamla restauranger och Stadsfjärden.

Tag gärna lärdom av kritiken hur till "Brädgårdsbygget" harmoniserar med den relativt låga bebyggelsen i hamnen.

Bemötande:

Det aktuella planförslaget avser en ändring av den idag redan gällande detaljplanen (Detaljplan P10-1). Utifrån att planförslaget endast innefattar en ändring av gällande detaljplanen görs bedömningen utifrån dessa premisser.

Inga av de höjder som planändringen föreslår överstiger de byggnadshöjder som redan medges, och har bedömts lämplig på platsen i den idag gällande detaljplanen. I översiktsplanen pekas det aktuella området vidare ut som utvecklingsområde för tät blandstad. I ställningstaganden till det utpekandet utvecklingsområdet framgår det att en hög befolkningstäthet är motiverad med hänsyn till platsens närhet till de mer centrala delarna av Nyköping samt då närheten till vattnet ska nyttjas som en tillgång. Den föreslagna bebyggelsen bedöms således vara lämplig utifrån den gällande detaljplanen samt vara förenlig med intentionerna i Nyköpings kommuns översiktsplan.

Den föreslagna utformningsbestämmelsen för fasadmaterial 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

gestaltungsambitioner som finns för det pågående planarbetet inom Västra hamnen.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 10 (GM)

Jag anser att man ska behålla den takhöjd på byggnaderna som angivits i den förra detaljplanen. Högre takhöjd ger området ett mera instängt intryck. Området blir mindre attraktivt, sett både inifrån befintlig bebyggelse och utifrån sett. Silon är ett blickfång, övrig bebyggelse bör vara så enhetligt som möjligt, vad gäller höjd och fasadernas utseende. Området kring hamnen är en mycket attraktiv del av Nyköpings stadsbild och bör värnas för nutid och eftertid.

Bemötande:

Då planförslaget endast avser en ändring av den idag redan gällande detaljplanen P10-1 görs bedömningen utifrån vad som medges och har ansetts lämpligt i gällande detaljplan. Inga av de byggnadshöjder som medges i den föreslagna planändringen överstiger de höjder som idag medges och bedömts lämpliga i gällande plan.

I översiktsplanen pekas det aktuella området även ut som utvecklingsområde för tät blandstad. En hög befolkningstäthet bedöms även vara befogad utifrån platsens centrala läge, samt utifrån närheten till vattnet som ska nyttjas som en tillgång.

Inför granskningen har planbeskrivningen även kompletterats med illustrationer som visar på vilken påverkan för siktlinjer en byggnation enligt den föreslagna planändringen genererar i jämförelse med en utbyggnad enligt vad den idag gällande detaljplanen redan idag medger.

Den bebyggelse vilket planändringen föreslår bedöms således vara lämpligt utifrån den idag gällande detaljplanen, samt utifrån de intentioner som uppges i kommunens översiktsplan.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 11 (PN)

(...) Nu har det kommit till vår kännedom att det diskuteras att/planeras för byggnation mellan silon och Nyköpingsån. Detta skulle förstöra vår utsikt totalt, ge oss en instängdhet som just denna lägenhet saknar.

(...) Dessutom kommer värdet på våra bostadsrätter för oss alla med utsikt mot Nyköpingsån minska betydligt.

Silon är ett unikt landmärke för Nyköping och bör absolut inte klämmas in av fler närliggande byggnader.

Vi ser ju att det byggs bostäder på så många platser i Nyköping, dessutom finns det många tomma ytor tillgängliga på andra platser, både för lägenheter och arbetsplatser, och affärslokaler.

Vi vill med denna skrivelse kraftigt protestera mot planerna på byggnation på Spelshagen 1:6. För såväl oss som många av våra grannar hoppas vi att byggplanerna ställs in/skjuts upp.

Bemötande:

Det aktuella planområdet omfattas redan idag av en detaljplan som medger ytterligare

bebyggelse inom området. Det aktuella planförslaget avser endast en ändring av den gällande detaljplanen, och lämplighetsbedömningen görs således utifrån vad som redan medges och har bedömts lämpligt i gällande plan.

I översiktsplanen pekas det aktuella området ut som utvecklingsområde för tät blandstad och områdets centrala läge samt närheten till vattnet bedöms motivera en högre befolkningstäthet. Den bebyggelse vilket planändringen föreslår bedöms således vara lämpligt utifrån den idag gällande detaljplanen, samt utifrån de intentioner som uppges i kommunens översiktsplan.

Inför granskningen av den föreslagna planändringen har visualiseringar tagits fram för att visa på vad den faktiska ändringen innefattar utifrån den idag gällande detaljplanen. Kommunens bedömning är att en byggnation enligt den föreslagna planändringen utgör en marginell skillnad mot vad som medges i den idag gällande planen, samt att silobyggnaden fortsatt kommer att utgöra ett tydlig inslag i stadsiluetten.

Synpunkt inte tillgodosedd

Privatperson 12 (HE)

- Ändrad byggnadshöjd från 14,5 m på fastigheterna e och f är inte acceptabelt.
- Är det meningen att föreslaget miljörum i fastigheten d skall serva 26 lägenheter?
- Cykelrum för silon försvinner utan att ersättning redovisas. Önskar att det kan uppföras på kvartersmark.
- Yta för invändig parkering bör utökas till parkering söder om silon. Då är det möjligt att anlägga ett sedumtak eller utöka de minskade grönyrtorna. För tillgång krävs trappa eller ramp. Bilaga 2.
- Av dokumentet framgår att 136 parkeringsplatser föreslås till 164 lägenheter. Det är inte tillräckligt. Bruttoytan för fastighet e är utökad från 1600 kvm till 2800 kvm, det är inte en smärre ändring. En betydligt bättre lösning i bilaga 1.



Bildförklaring: Kartunderlag bifogat från (HE).

Bemötande:

Det aktuella planförslaget avser endast en ändring av den redan idag gällande detaljplanen P10-1. Således görs bedömningen med utgångspunkt utifrån vad som redan medges och bedömts lämpligt i den gällande planen.

Inga av de byggnadshöjder som planändringen föreslår överstiger vidare de som redan medges, och har bedömts lämpliga i den idag gällande detaljplanen. För byggnad e medger gällande detaljplan redan idag delvis en byggnadshöjd om 17,5 meter, byggrätten är dock uppdelad i två sektioner. Planändringen föreslår endast att en byggnadshöjd om 17,5 meter medges inom hela ytan för byggrätten. Utöver detta har byggrätten även förflyttats åt öster för att minska eventuell negativ konsekvens för silobyggnadens solitära karaktär.

För byggnad f föreslår planändringen ingen ändrade byggnadshöjd utifrån vad som medges i den idag gällande detaljplanen.

Kommunens sammantagna bedömning är att de föreslagna byggnadshöjder är lämpliga utifrån vad som medges i gällande plan.

Planbeskrivningen har inför granskningen kompletterats med ett förslag på hur avfallshanteringen kan genomföras inom planområdet. Den exakta lokalisering samt omfattningen av antalet miljörum hanteras dock i ett kommande bygglovsskede då antalet lägenheter har fastställts.

Gemensam invändig lokal för cykelparkering planeras för inom byggnad e.

Utrymme för cykelparkeringar kommer att utredas vidare och fastställas i ett kommande bygglovsskede.

Den föreslagna planändringen innefattar inte tillförande av några nya byggrätter utan ämnar huvudsakligen till att möjliggöra för en förskjutning av redan befintliga byggrätter. Den föreslagna förskjutningen bidrar till att bebyggelsen hamnar längre bort från silobyggnaden vilket stärker upplevelsen av silon som solitär, vilket skulle motverkas av upprättande av carport inom parkeringsytan norr om silon.

Inför granskningen av planförslaget har en parkeringsutredning genomförts för att visa på hur parkeringsbehovet ska tillmötesgåas inom planområdet. Parkeringsutredningen redovisas för i planbeskrivningen.

Synpunkt delvis tillgodosedd

Intressenter vars synpunkter ej tillgodosetts eller enbart delvis

Länsstyrelsen

Sörmlands museum

Vattenfall eldistribution

Privatperson 1 (LG)

Privatperson 2 (CS)

Privatperson 3 (AB)

Privatperson 4 (EE)

Privatperson 5 (Brf Skeppsbron (silon))

Privatperson 6 (CC)

Privatperson 7 (Brf Skeppsbron 2)

Privatperson 8 (OA och BA)

Privatperson 9 (UA)
Privatperson 10 (GM)
Privatperson 11 (PN)
Privatperson 12 (HE)

Namnsättning

Kommunens namnberedningsgrupp har tagit fram ett förslag på ett nytt gatunamn: "Sjötullsgränd".

Det föreslagna namnet har en historisk koppling då det tidigare har funnit en sjötull på platsen.

Medverkande tjänstemän

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av stadsplanerare Douglas Nilsson.

Samhällsbyggnad

Stadsbyggnadsenheten

Leila Ekman
Chef Stadsplaneringsenheten

Douglas Nilsson
Stadsplanerare Stadsplaneringsenheten